

OCTOBRE-NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2019

l'auto-journal

LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS

Evasion

& 4x4



SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

LES 10 STARS DE LA RENTRÉE



PEUGEOT 2008 II, VW T-ROC CABRIOLET, FORD PUMA...

ESSAI Audi Q3 Sportback



SUPER ESSAI Range Rover Evoque II



SUPER ESSAI DS 3 Crossback



& MERCEDES EQC, PORSCHE CAYENNE COUPÉ, AUDI Q3/VOLVO XC40, VW T-CROSS

M 06318 90 - F 5,95 € - RD



GUIDE D'ACHAT 100 SUV ÉVALUÉS • LES VERDICTS • LES PRIX • LES ÉQUIPEMENTS • LES OPTIONS

BEL : 6.30F - ESP : 6.50F - GR : 6.50E - DOM S : 6.60B - ITA : 6.50B - LUX : 6.30E - PORT CONT : 6.50E - CAN : 6.95SCAN - MAR : 70DH - TOM S : 1050CFP - CH : 10,50FS - TUN : 120T



Nouveaux GLC et GLC Coupé. La force intérieure.

Plus intelligents et plus dynamiques que jamais. L'expérience de conduite devient totalement intuitive grâce à l'intelligence artificielle MBUX et l'assistant vocal qui répond à la moindre de vos demandes. Rien n'est plus sûr que leur force intérieure pour vous guider sur tous les terrains.

Découvrez les Nouveaux GLC et GLC Coupé sur mercedes-benz.fr.

Consommations combinées (l/100 km) du Nouveau GLC : 5,1-12,4 (NEDC corrigé) / 5,8-13,3 (WLTP). CO₂ combinées (g/km) : 134-283 (NEDC corrigé) / 152-300 (WLTP); GLC Coupé : 5,2-12,3 (NEDC corrigé) / 5,8-13,0 (WLTP). CO₂ combinées (g/km) : 137-280 (NEDC corrigé) / 152-295 (WLTP). Mercedes-Benz France - Siren 622 044 287 RCS Versailles.



allopneus.com

CHOISISSEZ, C'EST MONTÉ

* À partir de deux pneus. Crédits photos : Fabien Quinard / Dailier Roca - AdobeStock - RCS AUX 327 125 878 - SEPTEMBRE 2019.



FAITES CONFIANCE AU SPÉCIALISTE DU PNEU

— HIVER & 4 SAISONS —



+ DE 6 000 RÉFÉRENCES
DE 12 À 23 POUCES
PACKS PNEUS + JANTES



40 EXPERTS
À VOTRE ÉCOUTE



MONTAGE À DOMICILE
OU PARMI
6 000 CENTRES PARTENAIRES

LES SALONS DE L'AUTO VONT-ILS DISPARAÎTRE ?



Hormis les rendez-vous chinois, tous les Salons - ici celui de Genève - sont victimes de la désaffection des... constructeurs !

Le Salon de Francfort (du 12 au 22 septembre) n'aura jamais été aussi vide. Renault, Peugeot, Citroën, DS, Toyota, Nissan, Fiat, Volvo, Mazda, Ferrari, Aston Martin... les désistements des constructeurs ont été si nombreux qu'il était plus facile de lister les participants que les absents ! Si la désaffection pour cet événement tient beaucoup à la présence écrasante des marques allemandes sur leur terrain, ne laissant que des bribes d'exposition médiatique aux autres, elle s'inscrit dans une tendance qui touche presque tous les rendez-vous de cette nature. Faut-il y voir une désaffection du public ? Pas forcément car en y regardant bien, ce sont plutôt les constructeurs qui jettent l'éponge ! Et ce pour plusieurs raisons. La première est économique, bien sûr. Le budget nécessaire à la présence sur un Salon se chiffre en millions d'euros pour les plus gros stands ce qui expose, dans les périodes de disette, à des arbitrages. Facteur aggravant, le nombre d'événements s'est multiplié puisqu'on compte facilement plus d'une quinzaine au rayonnement mondial. Certaines marques ont ainsi deux stands qui se "partagent"

le globe afin de pouvoir être partout en temps et en heure. Parallèlement, les constructeurs eux-mêmes ont émoussé l'intérêt des Salons en dévoilant leurs nouveautés tout au long de l'année. Or un Salon dans lequel il n'y a pas de vraie actualité perd forcément une partie de son attractivité. Pire encore, les marques sont de plus en plus nombreuses à se tourner vers les Salons dédiés à la technologie (CES de Las Vegas, VivaTech à Paris...) ou à la mobilité, n'hésitant pas à avoir un stand... sans voiture, comme ce fut récemment le cas pour Volvo. Faut-il, dès lors, vraiment s'étonner de la baisse d'attractivité des Salons automobiles ?

Enfin, il y a certainement une question à se poser sur ce que le public attend de sa visite sur ce genre d'événement. Exposer des véhicules statiques sur un stand n'est plus suffisant. En revanche, proposer, grâce à la technologie (simulateurs, réalité virtuelle, ateliers...) des expériences de marque, permettrait sans aucun doute un regain d'intérêt. Hier objet de passion, aujourd'hui de consommation, il est temps que l'automobile entre dans l'ère du divertissement.

La rédaction

SOMMAIRE

En couverture

- Les nouveautés de la rentrée
- 8** Nissan Juke II
 - 12** Audi Q7 restylé
 - 14** Renault Captur II / Peugeot 2008 II
 - 18** BMW X6 III
 - 20** VW T-Roc cabriolet
 - 22** Mercedes GLS II
 - 24** Ford Puma
 - 26** Land Rover Defender II

actualités

- 28** VW s'offre un nouveau départ

essais

- 30** Audi Q3 Sportback TFSI 150 ch
- 48** Porsche Cayenne coupé 340 ch
- 66** Citroën C5 Aircross Blue HDi 130 ch
- 72** Mercedes EQC 400 ch
- 90** VW T-Cross TSI 115 ch

super essais

- 36** Range Rover Evoque D 240 ch
- 78** DS 3 Crossback PureTech 130 ch

face-à-face

- 54** Audi Q3 TFSI 150 ch /
Volvo XC40 T3 163 ch

rencontre

- 96** La Wrangler et Christophe Deschamps,
vigneron passionné de Jeep

évasion

- 104** Lettonie, écolo-attitude

tourisme

- 112** Moselle, le pays aux 3 frontières

guide d'achat

- 122** Fiche occasion : VW Tiguan I
- 124** Le guide d'achat
- 157** Les petites annonces classées





En page 71

choisissez votre
abonnement

NOUVEAUTÉS LES STARS DE LA RENTRÉE



Nissan Juke II
**TOUT VIENT
À POINT**

PRIX : À PARTIR DE 19 990 €
COMMERCIALISATION : SEPTEMBRE

IL AURA FALU FAIRE PREUVE DE PATIENCE AVANT DE VOIR ARRIVER LA SECONDE GÉNÉRATION DE JUKE. 9 ANS APRÈS UN LANCEMENT COURONNÉ DE SUCCÈS, NISSAN MET FIN AU SUSPENSE. NOTRE PATIENCE EST-ELLE RÉCOMPENSÉE ?

Par Patrice Chéreau Photos Nissan

NOUVEAUTÉS LES STARS DE LA RENTRÉE



Beaucoup de marques ont réussi à tirer profit de l'essor des SUV. Mais peu l'ont fait avec le même succès que Nissan. Il faut dire que le constructeur japonais a, par deux fois, visé dans le mille en proposant un modèle qui a défini les règles du genre. Le premier fut le Qashqai, en 2007, SUV routier et familial qui a pris la relève du Toyota RAV4 en termes de succès commercial; et le second, le Juke, écoulé à 1 million d'exemplaires en Europe depuis 2010! On comprend mieux pourquoi Nissan a fait durer le plaisir en restylant deux fois la première génération et en prolongeant sa carrière jusqu'à cette année. Mais cette fois, la relève est bien là avec la ferme intention de s'inscrire dans la lignée de celui qu'il remplace.

Si l'on reconnaît immédiatement un Juke dans la mouture 2020, le nouveau style perd un peu de son originalité. A l'image des optiques, avant comme arrière, hier très travaillées et aujourd'hui nettement plus conventionnelles. Le SUV urbain se rapproche désormais de son grand frère le Qashqai, gagnant par là même un aspect plus statutaire mais moins ludique, on ne peut pas tout avoir. Basé sur la toute nouvelle plateforme de l'Alliance Renault-Nissan, déjà utilisée par le Captur II (CMF-B), il s'allonge de 7 cm pour atteindre 4,20 m, s'élargit de 4 cm (à 1,80 m) et se rehausse d'un petit centimètre à 1,57 m. Des progrès dont se féliciteront les passagers arrière puisque le Juke revendique le meilleur espace aux jambes de la catégorie à ces places! Affirmation que nous ne manquerons pas de vérifier. Ce qui est acquis, c'est la hausse notable du volume de coffre qui passe de 350 à 422 dm³. Il est doté d'un plancher à double niveau permettant d'obtenir un espace de chargement plat une fois les dossier rabattus. Surtout, la nouvelle découpe du hayon ménage une bien meilleure accessibilité qui facilitera les opérations de chargement et de déchargement. En revanche, et contrairement au Captur (qui certes est plus long), le Japonais ne propose pas de banquette à l'assise coulissante.

Basé sur le châssis du Captur II, le Juke gagne 7 cm en longueur.
Un seul moteur au lancement, le 3 cylindres DIG-T 117 ch.





On reconnaît immédiatement la face avant du Juke bien qu'elle ait été complètement modernisée. C'était l'objectif des designers.

L'agencement du mobilier intérieur est pour sa part transfiguré. Le nouveau dessin de la planche de bord se montre plus cossu, surtout dans la version photographiée ici, et habillée de cuir surpiqué. On remarque également la volonté du Juke de conserver un intérieur gai et coloré malgré sa montée en gamme. Ce parti pris, combiné au large tunnel de transmission et aux aérateurs ronds, insuffle à l'habitacle une vraie personnalité. Le système multimédia n'est plus intégré mais vient se poser sur la casquette de planche de bord. L'écran tactile de 8" présente des raccourcis pour les fonctionnalités les plus courantes mais la climatisation dispose toujours de commandes distinctes. Cela reste la bonne solution. Le système Nissan Connect embarque une clé 4G pour bénéficier des services connectés (trafic, météo, actus...) et communiquer avec une application mobile offrant la possibilité de verrouiller/déverrouiller à distance ou envoyer un itinéraire porte-à-porte, entre autres. Le Juke accueille aussi, comme le Qashqai, les technologies ProPilot - qui combinent régulateur de vitesse intelligent avec fonction embouteillages (sur BVA) et aide active au maintien dans la voie - le système de caméras 360°, l'alerte d'angle mort ou encore le freinage automatique d'urgence en ville.

Dans un premier temps, le petit nouveau ne s'embarrasse pas de multiples motorisations. Le seul bloc proposé est le 3 cylindres 1.0 DIG-T de 117 ch, marié à une boîte manuelle à 6 ou robotisée 7 rapports. Dans un second temps, il accueillera, comme son cousin le Captur une motorisation hybride rechargeable de 150 ch, grâce à un 1.6 essence aidé par une batterie de 9,8 kWh alimentant deux moteurs électriques logés dans la boîte de vitesses.

Commercialisé dès le mois de septembre, le Juke sera proposé en une version de lancement dotée de toutes les options imaginables, limitée à 180 exemplaires, et facturée 27 990 € (29 490 € en BVA). La gamme normale, elle, commencera à 19 990 €, soit un tarif stable par rapport à aujourd'hui.



Les places arrière gagnent en confort et le volume de coffre progresse en passant de 350 à 422 dm³.



L'AUDI Q7 CHANGE
TELLEMENT QUE L'ON
POURRAIT CROIRE
À UNE NOUVELLE
GÉNÉRATION. IL
S'AGIT POURTANT
D'UN RESTYLADE
MAIS BEAUCOUP
PLUS PROFOND
QUE CE À QUOI LE
CONSTRUCTEUR NOUS
AVAIT HABITUÉS...
CONCURRENCE
OBIGE.

Par Benoît Lande Photos Audi AG

Audi Q7 TRAVAIL DE FOND



L'arrivée du Q8 a été fatale pour le Q7. Lui qui coulait des jours tranquilles tout en haut de la gamme SUV d'Audi a vu débarquer un demi-frère plus jeune et donc plus séduisant. Alors qu'il ne date que de 2015, le Q7 s'est retrouvé démodé du jour au lendemain. Pour compliquer encore sa vie, il doit composer avec deux concurrents aux dents longues, le Mercedes GLS nouvelle génération (cf. p.22) et l'inédit BMW X7. Il ne lui restait d'autre solution que de passer par un profond restylage, bien que ce ne soit pas dans les habitudes maison !

Calandre octogonale singleframe barrée de 6 lamelles verticales chromées, phares Matrix LED avec clignotants dynamiques, larges écopées dans la partie basse du pare-chocs, il ne faut pas chercher longtemps où le Q7 est allé puiser son inspiration... La face avant du Q8 se distingue malgré tout par un entourage de calandre façon aluminium à l'effet 3D plus prononcé. Qu'importe car le travail réalisé sur le Q7 change tellement sa physionomie que l'on pourrait croire à une nouvelle génération. Ce qui est précisément le but recherché pour espérer tenir tête à ses récents rivaux. A noter que les dimensions générales ne varient pas, à l'exception de la longueur qui gagne 11 petits millimètres à 5,06 m.

La planche de bord se fait entièrement digitale.
Le soin apporté à la finition impressionne.



L'intérieur a fait l'objet du même travail en profondeur que la carrosserie. La planche de bord est entièrement nouvelle et reprend le dessin ainsi que l'interface homme/machine du Q8. Les informations sont présentées sur 3 écrans : compteurs, multimédia et console centrale (climatisation et raccourcis). Les commandes tactiles sont dotées du retour haptique (vibration) et sonore, ce qui en facilite grandement l'utilisation. Le système multimédia s'enrichit de l'assistant vocal d'Amazon, Alexa, qui autorise des recherches avec un phrasé naturel. On retrouve la navigation connectée avec image Google Earth, qu'il est possible d'afficher dans les compteurs.

Le Q7 innove également dans ce que l'on appelle la connectivité "car-to-X", c'est-à-dire la capacité qu'a une voiture à communiquer avec les infrastructures. Par exemple, le système peut anticiper le passage au vert d'un feu tricolore et adapter la vitesse du véhicule pour que celui-ci n'ait pas besoin de freiner. Cela permet de fluidifier la circulation et de réduire la consommation. Mais cela nécessite, bien sûr, que les infrastructures soient adaptées, ce qui ne commence à être le cas que dans quelques villes "pilotes". Au chapitre des aides à la conduite, on retrouve



PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 65 000 €

COMMERCIALISATION : SEPTEMBRE

le régulateur de vitesse intelligent qui, en se basant sur les données GPS, peut anticiper la physionomie à venir de la route et réagir en fonction. A l'approche d'un virage ou d'un rond-point, il ralentira automatiquement. Une assistance qui s'enrichit d'une fonction d'arrêt d'urgence en cas de défaillance du conducteur. Si ce dernier fait un malaise par exemple, le véhicule, après plusieurs alertes, est capable de s'arrêter seul en warning, et de regagner la bande d'arrêt d'urgence ! Dans son format XL, le Q7 est toujours taillé pour 7 passagers. La troisième rangée de sièges, en option, se manipule électriquement. Mais l'espace, compté à ces places, ne progresse pas.

Trois V6 sont chargés de déplacer le Q7, les 45 TDI (231 ch) et 50 TDI (286 ch) en diesel et le 55 TFSI (340 ch) en essence. Tous ces blocs passent à l'hybridation légère basée sur un réseau en 48 V et un alternateur-démarrage. Audi table sur un gain de 0,7 l/100 km grâce à cette technologie. Une version hybride rechargeable, baptisée 55 TFSIe, associe un 2.0 4 cylindres essence à un moteur électrique pour une puissance cumulée de 367 ch et une autonomie en tout électrique de 40 km. Enfin, la déclinaison vitaminée est incarnée par le SQ7 de 455 ch - mais surtout 900 Nm - obtenus via le 4.0 V8 TDI boosté par un compresseur électrique.



AUDI Q7 II (2015-2019) La seconde génération de Q7 a été lancée en 2015. La version hybride diesel (5 places) a été retirée du catalogue en 2019.



Renault Captur II



CES DEUX-LÀ TIENNENT LE HAUT DE L'AFFICHE ET SE COLLENT À LA ROUE DANS LE TRIO DE TÊTE DES VENTES SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS. IL N'EST DONC PAS ÉTONNANT QU'ILS SE RENOUVELLENT EN MÊME TEMPS. UN CHOC DE POIDS LÉGERS.

EN HAUT DE L'AFFICHE



Peugeot 2008 II

Par Benoît Lande Photos Florian Groux/Laurent Lacoste

Captur II 2008 II



Style : caractères affirmés

Une chose est sûre : inutile de rentrer dans le détail pour s'apercevoir que nos deux protagonistes jouent dans des registres bien différents.

Côté Renault, le Captur n'est pas transfiguré mais les évolutions de style lui donnent plus de prestance et le font monter en gamme. Sur la face avant, on reconnaît les phares dessinant un crochet, la calandre effilée (plutôt à contre-courant de la tendance actuelle) et le capot nervuré découverts sur la dernière génération de Clio. Le profil est dynamisé par une encoche sur l'aile avant, et le jeu de la baguette chromée et du toit contrasté qui se rejoignent pour former le montant $\frac{3}{4}$ arrière. La poupe donne l'impression d'être plus imposante grâce à des feux en parenthèse et une petite lunette.

Chez Peugeot, on a opté pour un style plus spectaculaire. Logique, sachant que cette stratégie a payé sur le 3008. La grande calandre verticale et les panneaux de carrosserie importants jouent sur l'aspect rassurant, renforcé par la signature LED verticale qui accentue visuellement la hauteur de caisse. Les flancs sont travaillés en triangles et la ligne de caisse remonte vers l'arrière mais en donnant plus un sentiment de robustesse que de dynamisme. Même constatation sur le hayon avec un bandeau de phare qui assoit l'arrière.

Pour conclure à ce chapitre, on notera que le SUV au Losange reste le champion de la personnalisation avec 11 teintes de carrosserie, 4 de toit, 3 packs extérieurs et 7 intérieurs !

Habitabilité : gabarits en hausse

En changeant de génération, les deux SUV urbains ont suivi la même tendance : celle d'une augmentation du gabarit. Le Renault gagne 10 cm pour afficher 4,23 m et le Peugeot 14 cm à 4,30 m. Un changement d'échelle qui profite aux côtés d'habitabilité et la différence entre les deux se jouent à peu de choses. C'est moins le cas en termes de modularité. Le Captur a la bonne idée de capitaliser sur ce qui a fait la force de la première génération. On retrouve donc la très pratique banquette coulissante (16 mm) qui permet d'augmenter le volume du coffre en cas de besoin. Ce dernier est doté d'un double plancher qui ménage un espace plat lorsque les dossier sont rabattus (1/3-2/3). Même système dans le 2008 qui se prive en revanche, lui, de la banquette coulissante. La comparaison des chiffres donne l'avantage au Peugeot avec un volume de chargement annoncé à 434 dm³. Mais le Renault peut faire passer sa capacité d'emport de 422 à 536 dm³ grâce à sa banquette montée sur glissières.



NOUVEAUTÉS LES STARS DE LA RENTRÉE

Le Captur joue la carte d'une planche de bord aérée et colorée. Elle est aussi pratique et dotée d'une ergonomie soignée.



Plus sombre, plus compliquée dans son dessin, la planche de bord du 2008 fait aussi plus cossue. L'ergonomie est un ton en dessous.

2008 II



LES MOTEURS

RENAULT CAPTUR II	PEUGEOT 2008 II
ESSENCE	
1.0 TCe 100 ch [BVMS]	Puretech 100 ch [BVMB]
1.3 TCe 130 ch [BVMG/EDC]	Puretech 130 ch [BVMB/ERTB]
1.3 TCe 155 ch [EDC]	Puretech 155 ch [ERTB]
DIESEL	
1.5 BlueHDi 95 ch [BVMS]	BlueHDi 100 ch [BVMB]
1.5 BlueHDi 115 ch [BVMB/EDC]	BlueHDi 130 ch [ERTB]

Sur la route : le plein d'arguments

Une chose est sûre, nos deux protagonistes ont mis les petits plats dans les grands pour faire bonne impression sur la route. Tous deux sont basés sur une nouvelle plateforme, plus légère et capable de recevoir des motorisations "propres". L'offre de base reste malgré tout classique avec 3 essences et 2 diesels (cf. tableau) quelle que soit la marque concernée. Les stratégies diffèrent plus sensiblement en matière de motorisations alternatives. Après avoir longtemps misé sur le tout électrique, Renault introduira sur le Captur une version hybride rechargeable basée sur un système innovant associant un 4 cylindres 1.6 de 150 ch, deux moteurs électriques (un gros pour la propulsion, un petit pour la gestion du moteur) et une boîte dépourvue d'embrayage. La batterie de 9.8 kWh devrait permettre une autonomie de 45 km en tout électrique. Peugeot, lui, mise sur le 100 % électrique, technologie qui semble pertinente pour un SUV urbain. Le moteur électrique de 100 kW (136 ch) est alimenté par une batterie de 50 kWh. De quoi espacer les charges (5 h 30 sur une Wallbox 11 kW) de 310 km. Autrefois réservées aux catégories supérieures, les aides à la conduite comme l'alerte d'angle mort, le stationnement semi-automatique, l'assistant au maintien dans la voie et le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages (sur les boîtes automatiques) seront proposées sur ces deux SUV. Mais seul le Captur dispose d'un vrai système de vision 360° pour faciliter les manœuvres. Le 2008 réplique avec la surveillance d'attention du conducteur.

Vie à bord : accueil 5 étoiles

Le Captur et le 2008 font un bond en avant en accueil intérieur. Alors que les premières générations laissaient trop souvent poindre les économies réalisées (surtout chez Renault), les nouveaux arrivants ont rectifié le tir. Avec, une fois de plus, des styles très différents. Dans le Captur, l'ambiance est aérienne avec une grande tablette verticale (9,3") qui semble se greffer sur la planche de bord et une console centrale donnant l'impression de flotter. La couleur des habillages du tableau de bord, de la console et des accoudoirs peut être personnalisée, ce qui apporte une touche de couleur bienvenue. Le 2008, lui, joue le côté cockpit avec une planche de bord plus enveloppante et le i-Cockpit (petit volant à méplats et compteurs rehaussés) désormais incontournable... et qui ne conviendra pas à tout le monde. L'écran tactile fait 10" mais son format horizontal le rend moins impressionnant que celui du Renault. Les touches piano qui ornent la console centrale du 2008 font leur effet mais les commodes ronds du Captur, qui affichent en leur centre les informations, sont plus pratiques. Les finitions hautes accueillent dans les deux cas des compteurs numériques : ceux du Peugeot - holographiques - prennent le parti de déstructurer la présentation pour créer une hiérarchie dans les informations, au risque d'une certaine complexité, alors que chez Renault, l'affichage demeure plus conventionnel.

La marque au Losange inaugure un nouveau système multimédia baptisé Easy Link. Accessible via l'écran tactile format iPad (qui revendique la plus grande surface d'affichage du segment dans sa version haute), il s'organise autour du système multimédia, d'une connectivité 4G embarquée (gratuite pendant 3 ans) et de l'application myRenault. Un partenariat avec Google promet des recherches (destinations, points d'intérêt...) plus pertinentes et c'est toujours TomTom qui fournit la cartographie et les services connectés (trafic, zones de danger, météo, prix des carburants...) avec possibilité d'enrichir le système de Coyote. A noter, enfin, une interface visuelle très intuitive. Le 2008 reprend le système multimédia de la 508. L'écran de 10" est de qualité et offre une bonne réactivité à la manipulation. La connectivité proposée est comparable à celle de Renault avec les interfaces Mirror Link, Apple CarPlay et Android Auto ainsi qu'une carte SIM donnant accès à la navigation connectée sans supplément pendant 3 ans. La navigation est également fournie par TomTom. Au chapitre des installations hi-fi haut de gamme, Renault fait confiance à Bose, Peugeot au Français Focal.

PROGRÈS EN FINITION, HABITABILITÉ EN HAUSSE, ÉQUIPEMENT MIS À JOUR, PANEL DE MOTORISATIONS COMPLET, LE CAPTUR ET LE 2008 AVANCENT TOUS LES DEUX UNE COPIE QUI NE SOUFFRE D'AUCUNE LACUNE. ILS ONT EN REVANCHE UN STYLE DIFFÉRENT ET DEVRAIENT, SUR LA ROUTE, OFFRIR CHACUN LEUR PROPRE PERSONNALITÉ.

THE SHOW MUST GO ON ! BMW X6 III



Par Benoît Lende Photos BMW AG

LE BMW X6 N'EST PAS DÉNUÉ DE QUALITÉS, AU CONTRAIRE. MAIS DEPUIS LA PREMIÈRE MOUTURE, C'EST AVANT TOUT SUR SON PHYSIQUE QU'IL COMpte POUR SÉDUIRE. LA TROISIÈME GÉNÉRATION N'A PAS CHANGÉ DE PHILOSOPHIE.

Pourquoi achète-t-on un SUV coupé ? Pas pour son habitabilité, écornée. Ni pour sa praticité, en retrait. Ni pour son dynamisme, rarement en (réel) progrès. Non, on achète un SUV coupé avant tout pour son style. Dès lors, il y a peu de risques à en faire trop. Les designers BMW se sont donc lâchés au moment de dessiner la troisième génération de X6. Calandre surdimensionnée, flancs musclés, capot et toit nervurés, chute de hayon prononcée, poupe charpentée, le tout rehaussé de larges écopes, le nouveau venu ne risque pas de passer inaperçu ! Cette volonté de faire le spectacle se retrouve dans un équipement inédit, dont on ne sait pas encore s'il tient du sympathique clin d'œil ou du

détail kitsch. La calandre, désormais au format XXL, peut être rétroéclairée lors du verrouillage et du déverrouillage ou à la demande du conducteur...

Ce nouveau style plus athlétique, le X6 le doit aussi à ses dimensions qui évoluent, bien que ce soit à la marge. La recette est simple, il est plus long (de 26 mm à 4,94 m), plus large (15 mm à 2 m) et moins haut (6 mm à 1,70 m). L'empattement en profite également pour progresser de 42 mm à 2,97 m. Pour asseoir, esthétiquement comme en comportement, cet imposant SUV, BMW le dote de jantes de 19" de série et pouvant aller jusqu'à 22" en option.

Le X6 n'a pas uniquement l'air imposant, il l'est réellement avec ses 4,94 m de long et 2 m de large.



La version M50i coiffe la gamme avec son V8 de 530 ch. Le M50d quadriturbo de 400 ch ne sera pas moins impressionnant.



Economies d'échelle obligent, la planche de bord est reprise de celle du dernier X5. On retrouve ainsi les deux écrans 12,3" pour les compteurs et le multimédia ainsi que la commande vocale intelligente. Un système complet mais qui reste moins intuitif que ceux de la concurrence pour ce qui est du multimédia et moins lisible concernant les compteurs. La liste d'équipements fait dans l'utile (conduite semi-autonome, assistant d'arrêt d'urgence, système de marche arrière automatique) et dans le... moins utile (levier de vitesses en verre, parfums d'ambiance, toit ouvrant "étoilé", porte-gobelets chauffants et réfrigérants). Les quelques millimètres gagnés en empattement ne se retrouvent pas dans un volume de coffre qui stagne (de 580 à 1 550 dm³). Espérons, dès lors, que ce soient les passagers arrière qui en profitent au niveau des jambes.



BMW X6 I ET II [2008 - 2019] BMW a été pionnier en matière de SUV coupé. Dès la première génération, jusqu'en 2014, le succès a été au rendez-vous.



Le X6 n'accueille que des 6 ou 8 cylindres. La version M50i reçoit le V8 de 530 ch alors que le M50d est équipé du 6 cylindres en ligne quadri-turbo de 400 ch. Plus raisonnables, les 6 cylindres essence et diesel 40i (340 ch) et 30d (265 ch) constitueront le gros des ventes, avant l'arrivée d'une déclinaison hybride rechargeable. Toutes les versions sont équipées de la transmission intégrale xDrive et de la boîte auto 8 rapports. Sur la route, le SUV coupé pourra compter sur tous les raffinements déjà vus sur le X5, à savoir la suspension pneumatique, le contrôle actif du roulis, le différentiel arrière autobloquant ainsi que les quatre roues directrices. Des équipements la plupart du temps facturés en option. Commercialisée en décembre prochain, la troisième génération de X6 débutera à 79 100 € en version xDrive 30d Lounge, ce qui représente 6 300 € de plus que le X5.

PRIX : À PARTIR DE 79 100 €
COMMERCIALISATION : DÉCEMBRE

Jeu de lumière sur la planche de bord, identique à celle du X5. Avec "seulement" deux écrans, elle est moins digitale que celle de ses concurrents directs.

VW T-Roc Cabriolet NOUVELLE TENTATIVE

LE SUV CABRIOLET N'EST PAS UNE IDÉE NOUVELLE, MAIS LES DERNIÈRES TENTATIVES SE SONT SOLDÉES PAR DES ÉCHECS. VOLKSWAGEN COMpte BIEN CONJURER LE SORT AVEC SON T-ROC DÉCOUVrABLE.

Par Patrice Chéreau | Photos VW AG



Il ne faut que 9 secondes pour décapoter le T-Roc, et cette manœuvre peut s'effectuer jusqu'à 30 km/h. Le coffre n'est pas sacré et propose encore 284 dm³. Pas de diesel sous le capot, le choix de la raison pour un cabriolet!



PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 28 000 €
COMMERCIALISATION : PRINTEMPS 2020



On a tendance à l'oublier depuis l'essor des SUV mais le 4x4, véhicule synonyme de liberté s'il en est, est né cabriolet. La Willys du débarquement, suivie par la Jeep Wrangler, le Land Rover Defender Série 1 ou le Mercedes Classe G court étaient ainsi tous dotés d'une capote. Le premier SUV - et non plus 4x4 - à avoir tenté l'expérience n'était autre que le Toyota RAV4 qui, en 5 portes, pouvait découvrir ses places arrière. Puis l'idée s'est plus ou moins perdue jusqu'à ce qu'en 2011, Nissan tente le coup sur son Murano décliné en CrossCabriolet. Un flop. Dernier exemple en date, le Range Rover Evoque cabriolet, lancé en 2016, et dont la suite n'a pas été annoncée sur la seconde génération, ce qui en dit assez sur le succès rencontré. VW avance donc en terrain miné : la partie n'est pas gagnée d'avance.

A son crédit, la marque allemande jouit d'une belle expérience lorsqu'il s'agit de "décapsuler" une voiture puisqu'elle l'a fait à de nombreuses reprises sur différentes générations de Coccinelle et de Golf. Il est d'ailleurs intéressant de noter que ces propositions ne sont plus disponibles au catalogue. Pour remplacer le toit par une capote, VW a procédé à l'augmentation de l'empattement (+ 40 mm à 2,65 m), l'allongement des (deux) portes (+ 250 mm) et l'inclinaison du pare-brise. Cela entraîne une baisse de la hauteur de 4 cm, à 1,52 m. Sur la poupe, on remarque également l'apparition d'un aileron pour augmenter l'appui aérodynamique. La capote souple, dotée d'une lunette en verre, se replie en 9 secondes, sachant que cette manœuvre peut s'effectuer jusqu'à 50 km/h.

La place nécessaire à la capote repliée et au mécanisme entraîne des places arrière et un coffre amputés. Il ne sera ainsi plus possible de voyager à trois sur la banquette, ce qui a l'avantage de préserver la largeur disponible... pour deux. L'espace aux jambes (en retrait de 4 cm) n'est pas



Capote fermée, les deux - et non plus trois - places arrière sont un peu engoncées mais pas inconfortables pour autant.

ridicule et conviendra à des adultes, à condition qu'ils ne soient pas trop grands tout de même. Le couvercle de coffre s'ouvre amplement pour dégager un accès fort correct pour un cabriolet. Quant au volume, il est forcément en retrait (284 dm³) sans en devenir inutilisable, d'autant que la banquette se rabat pour pouvoir charger des objets longs. A l'avant, rien ne distingue réellement la version cabriolet de son homologue et l'on retrouve une présentation sérieuse, un équipement complet et de qualité mais une finition qui souffre de quelques approximations côté qualité des matériaux. Sous le capot, VW a pris le parti de ne pas proposer de diesel, motorisation peu compatible avec l'agrément de la conduite au grand air. Deux moteurs seront donc à l'œuvre avec le 3 cylindres 1.0 TSI de 115 ch (BVM6) et le 4 cylindres 1.5 TSI de 150 ch (BVM6/DSG7). Reste à savoir si le petit 1.0 sera suffisamment armé pour déplacer dignement le T-Roc Cabriolet, qui a dû prendre du poids à cause des renforts nécessaires à la rigidification de la caisse. VW n'a pas encore communiqué sur ce point. En revanche, la marque assure que le prix d'attaque sera inférieur à 30 000 €, ce qui impliquerait un surcoût de 5 000 € maximum par rapport à la version classique, en partie dû à un équipement plus généreux.



Mercedes GLS, C'EST L'AMÉRIQUE !

AU SOMMET DE LA GAMME SUV DE MERCEDES, LE GLS FAIT PEAU NEUVE POUR DONNER LA RÉPLIQUE AU NOUVEAU BMW X7. UN COMBAT DE GÉANTS QUI N'AURA PAS LIEU SUR LE CONTINENT EUROPÉEN.

Par Pierre Richet

Photos Daimler AG



PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 94 000 €

COMMERCIALISATION : DÉBUT 2020



5,21 m. Ce simple chiffre suffit à prendre la mesure du gabarit du GLS et à se convaincre que l'on ne verra pas beaucoup de spécimens de son espèce rouler en Europe. Le nouveau porte-drapeau Mercedes - qui correspond à la Classe S dans la gamme des berlines - est produit aux Etats-Unis où il est également majoritairement vendu. Et les exemplaires qui ne trouvent pas preneurs sur place sont envoyés vers la Chine. Un GLS qui doit montrer ce que Mercedes sait faire de mieux.

"Et si le vrai luxe, c'était l'espace" clamait une publicité Renault à la fin des années 90. Un slogan que le GLS prend au pied de la lettre lui qui gagne 77 mm en longueur, dont 60 mm profitent à l'empattement (3,14 m). Il accueille ainsi sans mal 7 passagers (ou 6 avec des sièges Pullman en rangée centrale) dans des conditions de confort impressionnantes. Le constructeur avance ainsi que la dernière rangée peut accueillir des adultes mesurant jusqu'à 1,94 m ! Tous les sièges sont électriques pour les réglages mais également pour les rabattre dans le plancher. L'accès aux places de coffre se fera également sans effort grâce à des sièges extérieurs de la seconde rangée qui s'avancent puis se rabattent, le tout électriquement. Les passagers pourront, eux, profiter de la climatisation 5 zones et des... 11 prises USB disséminées partout dans l'habitacle. Mais ce n'est pas tout. En optant pour le Pack Confort Arrière Plus (en 6 places), une tablette Android de 7 pouces vient se loger entre les sièges de la seconde rangée. Elle permet de piloter tous les systèmes de confort et d'infodivertissement : autoradio, télévision, téléphone, navigateur internet, climatisation 5 zones et position des sièges. Pour parfaire (encore) le confort à la deuxième rangée, il sera possible de cocher le système de divertissement arrière intégrant deux écrans tactiles de 11,6" ou les sièges massants et ventilés ! Les départs en vacances ou



Malgré son gabarit, le GLS conserve une ligne élégante. La qualité de finition de l'habitacle atteint des sommets.



MERCEDES GLS [2016 - 2019] Le GLS, renommé ainsi en 2016, n'était que la version restylée du GL. Malgré des équipements modernisés, il ne parvenait plus à cacher son âge.

les déménagements seront une simple formalité avec un coffre qui passe de 355 dm³ en 7 places à 2400 dm³ en 2 places, une véritable soute d'avion-cargo.

A l'avant, le GLS ne cherche pas la complication et reprend la planche de bord du dernier GLE. Une bonne nouvelle tant celle-ci convaincra par l'impression haut de gamme qu'elle distille et l'expérience de conduite que propose son système MBUX, reposant sur un immense écran digital regroupant les compteurs et le multimédia (tous deux de 12,3"). En plus de la reconnaissance vocale (vraiment) intelligente, le GLS est capable de reconnaître des mouvements de la main et de les associer à une fonction.

Long et lourd, le GLS ne sera, a priori, pas réellement à l'aise ailleurs que sur l'autoroute. C'est sans compter sur l'attractivité électronique qu'il a à sa disposition et qui en fait un véhicule d'une polyvalence étonnante. La suspension pneumatique livrée de série garantit un niveau de confort élevé, complété par les assistants à la conduite (maintien dans la voie, régulateur adaptatif connecté avec fonction embouteillage). L'E-Active Body Control permet un pilotage indépendant de chaque roue. Combiné à une caméra qui scanne la route devant le véhicule, le système adapte la réponse des amortisseurs de manière prédictive. En courbe, les suspensions extérieures vont se lever pour incliner le véhicule vers l'intérieur - selon le principe d'une moto - et annuler ainsi le phénomène de roulis. Enfin, un Pack Off-Road équipé d'une boîte de vitesses courtes et d'une transmission permettant d'envoyer jusqu'à 100 % du couple sur un train ouvrira à ce mastodonte les portes du franchissement (garde au sol de 300 mm, profondeur de gué de 600 mm) ! Au final, il ne lui manque que les quatre roues directrices, qui auraient été d'un précieux secours pour améliorer son agilité en ville.

Sous le capot, le GLS ne se refuse rien : six ou huit cylindres, tous les moteurs étant dotés d'une micro-hybridation via un aleranno-démarreur. Si le GLS 580 et son V8 de 489 ch constituent le haut de gamme - avant l'arrivée des versions AMG et Maybach - ce seront les diesels les plus plébiscités en Europe. Avec, au choix, le 350d de 286 ch et le 400d de 350 ch, tous deux mariés à la boîte automatique 9 rapports et aux quatre roues motrices.

Si le Puma ne figurait pas dans les pages nouveautés de l'AJE&4x4, auriez-vous deviné, à la simple observation des photos, qu'il s'agissait d'un SUV ? Si vous répondez par non, alors vous avez eu la même lecture que nous. Le nouveau SUV citadin de Ford ne ressemble donc pas à un SUV. Pourquoi ? Tout d'abord parce que la gamme du constructeur compte déjà un petit 4x4 de loisirs, l'EcoSport, à la carrière de mini-baroudeur, et qui n'a jamais réussi à se faire une place sur le marché. Ensuite parce qu'un SUV de ville n'a pas besoin de jouer les aventuriers pour rencontrer le succès. Il suffit pour s'en convaincre de regarder la carrière du 2008 premier du nom. Cela étant, on notera que dans la tendance des dernières nouveautés (Peugeot 2008 II, VW T-Roc, Nissan Juke ou Citroën C3 Aircross) le Puma se différencie... ce qui ne l'empêche pas d'être séduisant.

Ford Puma UN PUMA DE COMPAGNIE

FORD RESSUSCITE LE PATRONYME PUMA POUR BAPTISER UN INÉDIT SUV URBAIN, VOÛÉ À RIVALISER AVEC LES CAPTUR ET 2008. MAIS AUX STYLES D'INSPIRATION BAROUDEUR DE SES CONCURRENTS, IL PRÉFÈRE LE DYNAMISME.

Par Michel Courtois Photos Florian Groult



PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 24 500 €

COMMERCIALISATION : FIN 2019

Son style dynamique se structure autour d'une calandre typiquement Ford surmontée de feux verticaux reprenant la signature de la super sportive GT. Cette volonté de dynamisme se retrouve sur les flancs avec une ceinture de caisse haute et des épaulements de passages de roue arrière marqués. La petite lunette et le faible porte-à-faux arrière modèlent une poupe râblée.

Long de 4,18 m, ce qui le place plus près d'un VW T-Cross (4,11 m) que d'un Peugeot 208 (4,30 m), le Puma dérive étroitement de la Fiesta. Il gagne 12 cm par rapport à cette dernière dont 9 cm profitent directement à l'empattement. Notons également des voies élargies de 7 cm, susceptibles de jouer en faveur de l'habitabilité et du comportement.

L'intérieur ne réserve aucune surprise à ceux qui connaissent déjà la Fiesta. La planche de bord est un copier-coller et on peut noter une finition satisfaisante mais une ambiance morne, peu cohérente avec un style extérieur plutôt pétillant. Seules différences notables avec la voiture donneuse, une dalle numérique de 12,3", personnalisable, qui vient remplacer les compteurs; et des sièges déhoussables, lavables et même interchangeables puisqu'il est possible de changer de couleur, voire de passer du tissu au cuir !

Un esprit pratique que l'on retrouve aussi dans le coffre avec un plancher à deux niveaux qui cache encore, lorsqu'il est au plus bas, un compartiment de 80 dm³. Lequel est moulé dans du plastique et équipé d'une bonde d'évacuation. Pratique pour y déposer des objets sales, mouillés ou pour laver ce rangement. Quant au volume total, il s'élève à 456 dm³, une valeur qui fait référence.

Compte tenu de l'aménagement de la soute à bagages, la banquette ne coulisse pas. Mais les passagers arrière profitent des quelques centimètres gagnés en empattement. Des adultes seront correctement installés aux places extérieures. Celle du centre est entravée par le tunnel de servitude qui sert, non pas à la transmission intégrale, mais aux versions hybrides. Autre bémol à ces places : la faible surface



vitrée et les sièges avant implantés haut procurent une sensation d'enfermement peu agréable.

Comme à son habitude, Ford soigne la dotation de son Puma. La connectivité est assurée par un modem 4G et une application, Ford Pass, permettant de consulter les données du véhicule, programmer des révisions mais aussi verrouiller/déverrouiller et démarrer/arrêter le moteur depuis son smartphone. Les équipements de sécurité accessibles sont, eux, dignes du segment supérieur : régulateur de vitesse intelligent, aide active au maintien dans la voie, stationnement semi-automatique. Le Puma intègre aussi le système Local Hazard Warning, en cours de déploiement, qui autorise les communications entre véhicules équipés pour signaler les dangers et événements sur la route.

Au moment de sa commercialisation, en fin d'année, le Puma ne proposera pas de moteur diesel. Seul un essence sera au programme, le 1.0 Ecoboost, mais décliné en deux niveaux de puissance, 125 et 150 ch, et équipé d'une hybridation légère mHEV 48V. Basée sur une batterie de 11,5 kW et un alterno-démarreur, elle permet la récupération et la restitution de l'énergie, ainsi qu'une coupure et un redémarrage du moteur plus efficaces. A bas régime, le moteur essence profite également d'un appui de 50 Nm. Selon Ford, ce système - combiné à la désactivation d'un cylindre en cas de faible charge - peut entraîner une baisse de 9 % de la consommation. Dans un second temps, l'Ecoboost 125 ch sera également disponible sans mHEV et un diesel TDCi 120 ch devrait faire son apparition.



PRIX : À PARTIR DE 49 900 €
COMMERCIALISATION : FIN D'ANNÉE

Land Rover Defender II LÉGENDE VIVANTE

CONTRAIREMENT À MERCEDES, QUI A MODERNISÉ SON CLASSE G TOUT EN Y RESTANT FIDÈLE, LAND ROVER REINTERPRÈTE COMPLÈTEMENT SON ICÔNE, LE DEFENDER.



GPS connecté, compteurs numériques, équipements à la page, le Defender est trans guré... sans en perdre son âme.



Laissons parler les chiffres : 291 mm de garde au sol, une profondeur guéable de 900 mm, jusqu'à 500 kg de charge sur le toit (en statique) et 3 720 kg de capacité de remorquage, le nouveau Defender est une force de la nature. Surtout, s'il rompt avec son illustre ancêtre en matière de design, il reste en revanche fidèle à son ADN en proposant des prestations hors norme. Car le Defender c'est avant tout un outil au service des aventuriers, scientifiques, ONG humanitaires... pour atteindre des contrées inaccessibles au commun des 4x4. Un outil qui entre dans le XXI^e siècle avec un style qui l'apparente au reste de la gamme, tout en gardant une silhouette immédiatement reconnaissable, avec sa roue de secours en sac à dos et ses petites persiennes de toit au niveau du coffre. Le dessin de la planche de bord répond à celui de la carrosserie avec des lignes géométriques qui inspirent la robustesse. Les compteurs se convertissent au numérique et le multimédia (écran tactile de 10") embarque les interfaces Apple CarPlay et Android Auto. Il pourra également afficher l'image de ce qui se cache sous les roues du Defender, grâce à la fonction capot transparent découverte sur l'Evoque. Le levier de vitesses et les commandes de climatisation prennent place sur une console surélevée pour libérer de l'espace. Lequel est mis à profit pour installer une large et pratique console centrale, ou un troisième siège de dépannage. Sachant que le Defender se décline toujours en une version châssis court 3 portes 90 ou châssis long 5 portes 110, il pourra accueillir 5 ou 6 passagers (90 et 110), voire 5+2 (110). Ce Defender repose sur une nouvelle structure monocoque en aluminium capable de recevoir des motorisations hybrides rechargeables, prévues l'année prochaine. En attendant, il laisse le choix entre deux diesels D200 et D240 et deux essence P300 et P400, ce dernier étant un 6 cylindres équipé d'une micro-hybridation en 48V. Le système Terrain Response, dans sa version la plus évoluée, est bien sûr présent. Et pour être sûr de répondre à tous les besoins de ses futurs propriétaires, le Defender propose un catalogue de... 700 accessoires ! Si vous ne trouvez pas votre bonheur, c'est que vous n'y mettez vraiment pas du vôtre.

Par Pierre Richet Photos Land Rover

TENDANCES convoitises

Actu Commerciale

Réalisation : Thibault COCARDON

Assistante : Clothilde Gratia

OMEGA

Seamaster Diver 300

Prix de vente indicatif : 7600 €

Un look audacieux en céramique noire et titane. Une association avant-gardiste alliant esthétique et robustesse. L'élégance nautique. Mouvement automatique, 55 heures de réserve de marche, boîtier en céramique noire 43,5 mm de diamètre, étanche 300 mètres.

◆ www.omegawatches.com/fr



CLIMADIFF

Rafraîchisseur de bouteille Vinicave

Prix de vente indicatif : 129 €

Voici la solution idéale à mettre rapidement vos bouteilles à température de service pour une dégustation optimale. Doté d'une bibliothèque de températures prédefinies permettant de sélectionner la température adaptée à la bouteille que vous souhaitez conserver au frais.

◆ www.vinakado.com



QUARTZ CO

Modèle Clark

Prix de vente indicatif : 1 000 €

Cet hiver, restez au chaud grâce à cette nouvelle génération de manteaux canadiens. Made in Canada avec une fourrure de coyote amovible. Ce manteau en coupe ajustée est fait pour résister à des températures allant jusqu'à -30°C.

◆ www.la-canadienne.com/quartz-co.html



CARLOS SANTOS

Modèle 9813

Prix de vente indicatif : 450 €

Marque de référence dans le marché du soulier de luxe masculin au Portugal et à travers le monde. Carlos Santos associe une qualité d'excellence ainsi qu'une production riche en détails. ◆ www.santosshoes.com



GRAF VON FABER-CASTELL

Roller Bentley noir

Prix de vente indicatif : 780 €

Élégance classique, minutie d'un artisanat hors pair et d'un design inimitable - les marques Bentley et Graf von Faber-Castell sont synonymes de produits exceptionnels. De cette alliance parfaite est née la première collection commune d'instruments d'écriture et d'accessoires. ◆ www.graf-von-faber-castell.fr



DIOR

Eau de toilette Homme Sport

Prix de vente indicatifs : 77,50 € (75ml), 109,00 € (125ml)

Dior Homme Sport se réinvente pour mieux incarner une vie où le sport est devenu une philosophie plus qu'une course à la performance. Le plaisir immédiat d'une fraîcheur juteuse, l'énergie des épices, et le sillage sexy des bois nobles.

◆ www.dior.com



AKILLIS

Collection Capture in Motion

Prix de vente indicatif : 1 640 €

Sur ce bijou en or blanc très graphique, deux anneaux ciselés tournent séparément et de façon indépendante autour de leur axe. Paraissant s'ouvrir comme une mâchoire prête à dévorer, ils découvrent une surface en titane noir mat. ◆ www.akillis.fr

VW S'OFFRE UN NOUVEAU DÉPART



Traumatisée par le "dieselgate", la marque VW profite du Salon de Francfort pour dévoiler son nouveau positionnement : électrique, digital et expérientiel.

Volkswagen ne se sera jamais remis du "dieselgate". Mais le scandale qui a ébranlé le géant de Wolfsburg aura eu un effet positif : celui d'accélérer la transformation de la marque. C'est à l'occasion du Salon de Francfort (du 12 au 22 septembre) que le constructeur dévoilera sa nouvelle identité. Outre un logo inédit et un nouveau slogan "New Volkswagen" - en remplacement du très suffisant "Das Auto" - c'est une réorientation stratégique qui va s'opérer. Trois axes ont été définis : électrique, digital et expérientiel. L'électrification de la gamme commencera par la citadine ID.3, dotée d'une signature de design inédite et présentée à Francfort. Elle sera suivie par deux SUV, une berline et un utilitaire de loisirs

façon Combi. Le deuxième axe, la digitalisation, a pour objectif d'établir un lien direct avec les clients pour les accompagner dans leur mobilité au sens large et plus uniquement dans le seul usage du véhicule. De cette digitalisation découle le troisième axe de repositionnement qui consiste à proposer aux clients une expérience de marque à 360°, pour que le choix de VW ne repose plus uniquement sur les qualités intrinsèques des modèles mais aussi sur l'ensemble des services qui y sont associés. Changement de discours, changement de mentalité, changement de produits, VW a amorcé une profonde mutation, seule possibilité pour la marque de se débarrasser des fantômes du passé.

TOP 10 DES IMMATRICULATIONS EN 2019

MARCHÉ ATONE

Aucun changement parmi le top 10 des meilleures ventes de SUV. Dans un marché peu dynamique, seul les nouveautés progressent. Les Captur et 2008, pourtant en plein renouvellement, résistent bien en affichant un recul limité. Il est intéressant de noter que seuls trois groupes (PSA, Renault-Dacia et Volkswagen) se partagent les 10 premières places.



	DE JANVIER À JUILLET	ÉCART 2019/2018	
	Volume 2019	Volume 2018	(%)
Peugeot 3008 II	44 989	53 725	-16,3
Renault Captur	43 051	44 405	-3
Peugeot 2008	40 146	42 233	-4,9
Citroën C3 Aircross	30 870	25 006	+23,5
Dacia Duster II	30 227	28 502	+6,2
Citroën C5 Aircross	19 894	-	-
Peugeot 5008 II	17 243	19 586	-12
Renault Kadjar	16 951	18 036	-6
VW T-Roc	13 270	9 518	+39,4
VW Tiguan II	12 855	14 433	-10,9

EN COULISSE... EN COULISSE...

Audi fait tourner la version sportive du Q8, bâtie sur la base RS, sans camouflage sur le Nürburgring. Attendue pour la fin de l'année, elle sera propulsée par le 4.0 V8 - construit par Porsche - et développant 600 ch. De quoi taquiner l'Urus !

BMW a dévoilé des photos de son futur iX5 sous un lourd camouflage laissant apprécier un gabarit proche du X5 actuel. Basé sur une nouvelle plateforme, ce SUV électrique, prévu pour 2021, promet 600 km d'autonomie et 475 ch.

Jeep organise les premières sorties de son nouveau Grand Cherokee, parfaitement camouflé. Logique, puisqu'il n'est prévu que pour 2021. Il reposera sur la plateforme du Stelvio ce qui devrait transfigurer ses prestations routières.

5

C'EST, EN MILLION, LE NOMBRE DE VOITURES IMMOBILISEES EN ILE-DE-FRANCE LORSQUE SEULS LES CRIT'AIR 0, 1 ET 2 ONT LE DROIT DE ROULER. CELA PRÉSENTE 60 % DU PARC AUTOMOBILE À L'ARRÊT, PROPORTION QUI MONTE À 70 % EN SEINE-SAINT-DENIS (93), LE DÉPARTEMENT LE PLUS PENALISÉ. DE LA À DIRE QUE LA MESURE EST ANTISOCIALE...

INSOLITE

PAS DE CIRCUIT, DÉJÀ UN RECORD!

Le circuit suédois de Gotland est pour ainsi dire parfaitement inconnu. Normal, puisqu'il n'existe pas encore ! Ou plutôt, pas complètement. En phase de construction, il n'est achevé qu'à hauteur de 3,2 km sur les 7,4 km qu'il doit compter au final, la distance restante étant composée de chemins de terre. Un "détail" qui n'a pas empêché le dernier Cayenne Turbo S E-Hybrid de s'aligner au départ pour signer ce qui est sans aucun doute le premier record du circuit ! Une opération visant surtout à démontrer la polyvalence de ce SUV de 680 ch aussi à l'aise sur le bitume d'un circuit que sur la terre des chemins. Au terme de son tour, le Cayenne a signé un temps de 3 minutes 51 secondes, qui ne sera pas battu... jusqu'à ce que les travaux de construction soient finis !



AGENCE LAND ROVER / PHOTOPQR / SIPA

INNOVATION

LAND ROVER PASSE(RA) À LA 3D !

Le groupe Jaguar-Land Rover a annoncé être en train de travailler sur l'application de la technologie 3D dans l'habitacle de ses futurs modèles. Pour le conducteur, cela prendra la forme d'informations projetées sur le pare-brise, comme un système de vision tête haute, mais donnant l'impression de faire partie intégrante du paysage. L'information de danger serait ainsi affichée en amont de ce dernier, évitant au conducteur d'avoir à changer de point d'attention, et permettant ainsi de réduire le temps de réaction. Pour les passagers, la 3D sera mise au service du divertissement avec des films en relief, sans avoir besoin de porter des lunettes. Reste à s'assurer que le conducteur ne voit pas l'écran de son passager car un tigre qui lui saute dessus pourrait entraîner une réaction qui ne va pas dans le sens d'un progrès de la sécurité...



IL A DIT À PROPOS DE L'ASSOUCISSEMENT DES NORMES ANTI POLLUTION CALIFORNIENNES

"HENRY FORD SERAIT TRÈS DÉÇU S'IL VOYAIT SES DESCENDANTS VOULOIR CONSTRUIRE UNE VOITURE BEAUCOUP PLUS CHERE, BEAUCOUP MOINS SÛRE ET MOINS EFFICACE, PARCE QUE LEURS DIRIGEANTS NE VEULENT PAS SE BATTRE CONTRE LES RÉGULATEURS CALIFORNIENS."

DONALD TRUMP, PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS

REZVANI TANK X

LE 4X4 DE L'EXTRÊME

A l'heure où l'on calcule les émissions de CO₂, au gramme près, de l'autre côté de l'Atlantique, on s'amuse ! Le constructeur américain Rezvani vient de commercialiser la dernière évolution du son unique modèle, le bien nommé Tank. Lequel reçoit dans sa version baptisée "X" le majestueux V8 6.2 de la Dodge Challenger Demon, fort de plus de 1000 ch ! Sachant que ce 4x4 hors norme n'est pas si lourd qu'il n'en a l'air (2041 kg), les performances doivent être explosives. Rappelons qu'il repose sur les dessous de la dernière génération de Jeep Wrangler, un lien de parenté que l'on peut aussi dans l'habitacle. Mais là où la Wrangler est encombrante, le Tank X est surdimensionné : 4,98 m de long, 2,13 m de large et 2 m de haut, inutile d'envisager rentrer dans un parking ! Au chapitre des équipements, il propose des raffinements plus ou moins utiles. Les marchepieds rétractables sont, par exemple, indispensables. La vision nocturne par infrarouge peut s'avérer intéressante. Quant à la protection anti-impulsions électromagnétiques qui peuvent, selon la marque, empêcher les systèmes électriques de fonctionner après une explosion nucléaire, on se dit que dans cette situation, ce ne sera pas forcément la priorité. Si malgré tout vous êtes séduit par le Tank X, sachez qu'il est accessible à partir de 310 500 € aux Etats-Unis.



REZVANI

EN COULISSE... EN COULISSE...

Tesla nous a habitués à des annonces de délais de commercialisation rarement tenues. Mais le petit SUV, le Model Y, attendu en 2021, pourraient faire mentir la règle puisque sa ligne de production est déjà en préparation.

Toyota enrichira son offre de motorisations sur le RAV4 avec l'arrivée prochaine d'une version rechargeable, en parallèle des hybrides classiques déjà proposés. L'autonomie en électrique devrait avoisiner les 45 km.

VW peaufine la mise au point de son SUV 100 % électrique, l'ID Crozz, qui arrivera dans la foulée de la citadine ID.3. Basé sur le même châssis, il devrait mesurer 4,60 m et accueillir 2 moteurs électriques pour environ 300 ch.



EN RENFORT

LE NOUVEAU Q3 SE SENTAIT UN PEU SEUL
POUR RIVALISER À LA FOIS AVEC LE X1 ET
LE X2. AUDI A PRÉVU DU RENFORT
AVEC LA VERSION SPORTBACK QUI
PROPOSE UN VRAI PHYSIQUE DE COUPÉ,
DES ARGUMENTS PRATIQUES
ET UN SACRÉ SENS DE LA SÉDUCTION.

Par Benoît Lande

Photos Audi AG

AUDI Q3 SPORTBACK

35 TFSI 150 CH
S TRONIC 7 S LINE

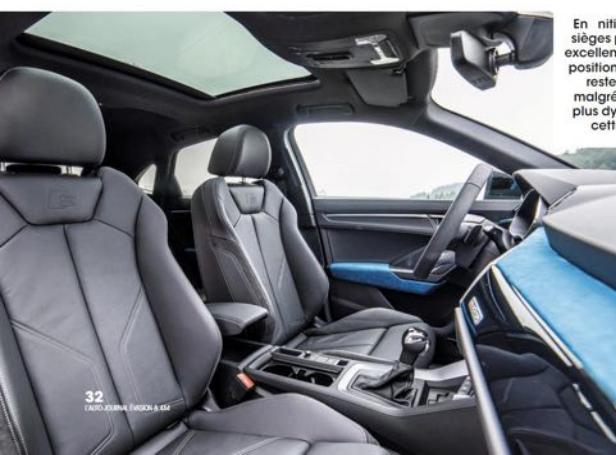
PRIX ESTIMÉ : 45 000 €



Ne lappelez pas Q4 ! La version coupé du Q3 prend finalement l'appellation de Sportback. Etrange lorsque l'on sait qu'il existe un Q8, version coupé plus dynamique que le Q7. Et que penser lorsque l'on se souvient que les autres modèles de la gamme qui portent le nom de Sportback sont l'A1, l'A3, l'A5 et l'A7 et que ce patronyme sert à distinguer la version 5 portes d'une 3 portes... qui n'existe pas toujours. Bref, chez Audi, mieux vaut ne pas essayer de comprendre la logique de baptême des modèles, comme celle des motorisations d'ailleurs ! Ce choix a au moins le mérite de souligner à la fois la particularité du Q3 Sportback et le lien de parenté avec le SUV compact star de la marque. Cela permet aussi à Audi de garder sous le coude le patronyme de Q4 qui pourrait servir, à l'avenir, à un modèle 100 % électrique. Mais c'est le présent qui nous intéresse avec la première prise en mains de celui qui compte causer des soucis au BMW X2.

Une fois n'est pas coutume, la version coupé demeure très proche en gabarit du modèle dont il dérive. Seuls 16 mm (en plus, à 4,50 m) lui permettent de se distinguer en longueur et 19 mm (à 1,56 m) en hauteur. De profil, on note l'inclinaison marquée de la lunette arrière, contrairement au BMW X2 qui a fait le choix d'un physique plus proche du break de chasse. Cela se ressent lorsqu'on monte aux places arrière. La porte n'offre pas une ouverture très large et il faut courber l'échine pour rentrer. Une fois installés, les adultes n'auront rien de trop que ce soit aux jambes comme en garde au toit. Mais qu'importe : pour le côté pratique, il y a déjà le Q5 classique. Outre sur son profil élancé, le Sportback peut compter sur le traitement sportif de sa calandre façon nid d'abeilles, avec de larges écopes de part et d'autre, ses passages de roues marqués et sa poupe suggestive pour séduire.

N



En option S line, les sièges procurent un excellent maintien. La position de conduite reste surélevée malgré la vocation plus dynamique de cette version.





A l'avant, l'habitacle est repris du Q3. On retrouve les poignées au sens inversé. Sur la route, le Sportback n'est pas réellement plus dynamique, encore moins amusant.

Sachant qu'il est moins pratique, on attend d'un SUV coupé qu'il soit plus sportif. Audi a tenu compte dans la définition de son Q3 Sportback. Il peut ainsi être équipé, sans supplément, du châssis Sport combiné au Drive Select, qui propose différents modes de conduite, et à la direction paramétrique. Sous le capot, cette version sportive a droit à une nouveauté puisqu'elle reçoit une micro-hybridation 48V. Le 1.5 TFSI (35 TFSI dans le langage Audi) de 150 ch, avec la boîte à double embrayage, sera aidé par un alterno-démarreur pour faire baisser la consommation et apporter un supplément ponctuel de couple. Parallèlement, ce bloc sera également disponible en boîte manuelle, sans micro-hybridation, mais toujours avec la désactivation des cylindres en cas de faible sollicitation. Malheureusement, cette motorisation est absente de la gamme proposée au lancement. Laquelle sera organisée autour de deux diesels, 35 TDI

(150 ch BVM6/BVA7) et 45 TDI (190 ch BVA7) quattro et un essence 45 TFSI (230 ch BVA7) quattro. Il faudra donc patienter pour pouvoir opter pour ce qui nous a paru être la meilleure proposition sous le capot du Q3 Sportback.

Pour cette première prise en mains, nous avons donc jeté notre dévolu sur le 35 TFSI, équipé de l'alterno-démarreur. Ce dernier permet de couper le moteur plus tôt en phase d'arrêt et de le relancer en limitant les à-coups. Il recharge également une batterie en ***

LE Q3 SPORTBACK PROCURE DU PLAISIR À L'OEIL... MAIS AU VOLANT, PAS PLUS QU'UN Q3 CLASSIQUE. DOMMAGE !





décélération et restitue l'énergie en phase de démarrage. Un aide qui se sent dès les premiers tours de roues. Le soutien est discret mais suffisant pour combler le trou en bas du compte-tours que présentent les petits moteurs essence. C'est d'autant plus appréciable que ça permet de gommer également la lenteur de réaction de la boîte robotisée S tronic, qui complique sérieusement les insertions dans la circulation. Le Q3 classique, sans hybridation, en souffre beaucoup comme nous l'avons récemment constaté (cf. p. 54). En action, le Sportback profite du châssis sport (sans supplément) et de l'amortissement adaptatif (en option) pour offrir un comportement routier très efficace. La direction paramétrique, dont la démultiplication baisse lorsque l'angle de braquage augmente, améliore l'incisivité d'un train avant qui manque de mordant. L'arrière suit sagement le mouvement sans essayer d'aider en se "plaçant" aux freins, ce qui émousse le côté caractère sportif. Globalement, on ne peut pas reprocher un manque d'efficacité au Q3 Sportback mais sa conduite manque de saveur, voire confine à l'ennui si on attend d'un SUV coupé un supplément d'âme. Un BMW X2 nous a laissé de meilleurs souvenirs en la matière. Toujours est-il que le compromis comportement/confort proposé se révèle excellent, même lorsque l'on choisit le mode ferme.

Pas de surprise à l'intérieur puisque le coupé reprend la planche de bord du Q3. Ce qui constitue un point positif en l'occurrence. Les compteurs numériques ainsi que l'écran tactile sont livrés de série dès la finition de base, mais dans des dimensions inférieures (respectivement 10,25" et 8,8"). En option ou sur les exécutions

hautes, ces mêmes éléments font 12,5" et 10,1". L'ergonomie de ces systèmes est excellente et la possibilité de personnaliser le multimédia appréciable. La connectivité s'enrichit de l'échange d'informations entre véhicules Audi pour partager des informations sur les dangers éventuels ou les places de stationnement. Une communication qui peut également avoir lieu entre la voiture et l'infrastructure (feux tricolores) mais peu de villes sont pour le moment équipées. Rien à redire non plus du côté de la qualité des ajustements en dépit de quelques plastiques rigides. On notera la présence d'Alcantara qui habille la planche de bord et les originales - mais pratiques - poignées de porte inversées découvertes sur le Q3. Les sièges peuvent être habillés de cuir synthétique (donc d'origine non animale). La vocation a priori peu familiale du Sportback n'a pas empêché Audi de le doter d'une banquette coulissante et de dossier ajustables. Autre (bonne) surprise côté coffre avec une valeur qui stagne en configuration 5 places (530 dm³) et en léger retrait en 2 places (1 400 dm³). ■

Conclusion



Etroitement dérivé du Q3, le Sportback ne pouvait pas être un mauvais SUV. C'en est même un excellent avec un comportement serein, un moteur TFSI 150 ch à la hauteur avec la micro-hybridation, des équipements qui ne souffrent pas la critique et des aspects pratiques préservés. Mais ce que l'on attendait de lui, c'est qu'il procure plus de plaisir que le Q3 classique derrière son volant. Ça n'est malheureusement pas le cas et ça lui coûte une demi étoile.



Mobilier repris de celui du Q3 avec des ajustements soignés mais quelques plastiques rigides. La place reste correcte à l'arrière.



L'alterno-démarrage compense le manque de réactivité de la boîte. Le coffre ne perd pas en volume de chargement.



Qualités

- +
- Habitabilité et coffre préservés
- Compromis comportement/comfort

Défauts

- Comportement sans grande saveur
- Boîte robotisée trop lente
- Beaucoup d'options



[MESURES](#) | [PRIX](#) | [ÉQUIPEMENTS](#) | [TECHNIQUE](#) | [MESURES](#) | [PRIX](#) | [ÉQUIPEMENTS](#) | [TECHNIQUE](#) | [MESURES](#)

Prix estimé

Modèle hors options: 45000 €	
Émissions CO ₂ : NC	Puissance: NC
Bonus/Malus: NC	Garantie: 2 ans, kilométrage illimité

Équipements de série*

Sécurité : alerte changement de voie, appel d'urgence et d'assistance, Bluetooth, contrôle pression pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, freinage d'urgence auto en ville, radars de stationnement avant/arrière, régulateur de vitesse.

Agrement : châssis sport, climatisation automatique bi-zone, compteurs numériques (10,25"), direction progressive, hi- GHP, jantes 18", modes de conduite Audi Drive Select, navigation 3D écran 10,1" avec commande vocale, packs S line intérieur et extérieur, phares LED, rétroviseurs électriques, dégivrants et rabattables, rétro int. photosensible, sièges avant sport, soutiens lombaires électriques, services connectés (météo, actus, prix carburant...) pendant 2 ans.

* données provisoires

Options*

Accès et démarrage sans clé, hayon mains libres	940 €
Amortissement piloté	850 €
Caméra de recul/360°	460 €/890 €
Compteurs numériques 12,3"	270 €
Hi- Bang & Olufsen 15HP 680 W	930 €
Interfaces AppleCarplay et Android Auto	600 €
Recharge smartphone par induction	450 €
Régulateur de vitesse intelligent fonction embouteillages	440 €
Sièges avant électriques	780 €
Stationnement semi-automatique	110 €
Toint ouvrant panoramique	1550 €

* données provisoires

Dimensions

L / l / h / empattement (m)	4,50 / 1,84 / 1,56 / 2,68
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	530 / 1400

Performances

Vitesse maxi (km/h)	NC
Accél. 0 à 100 km/h	NC
Consommations	
Mixte (l/100 km)	NC
Urbaine / Extra-urbaine (l/100 km)	NC

Technique

Moteurs	4 cyl. en ligne, turbo essence + aléno-démarrage
Cylindrée (cm ³)	1498
Puissance maxi (kW)	150 à 5 000
Couple maxi (Nm)	250 de 1500 à 3500
Châssis	caisse autoportante
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	NC
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multilibras, ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés
Transmission	roues avant motrices
Boîte de vitesses	BVR 7 (S tronic)
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	NC / NC
Pneumatiques	Bridgestone Potenza S005
Dimensions	255/40 R 20



L'EVOQUE, C'EST L'ARME DE SÉDUCTION MASSIVE DE RANGE ROVER.
LA DERNIÈRE MOUTURE FAIT TOUT POUR GARDER SON STATUT
MAIS SI ELLE SOIGNE SA LIGNE, ELLE NÉGLIGE SON POIDS.
CE QUI N'EST PAS SANS CONSÉQUENCES, SONNANTES ET TRÉBUCHANTES.

Texte Michel Courtois Photos Tiba



RANGE ROVER EVOQUE

D240 BVA9 AWD S

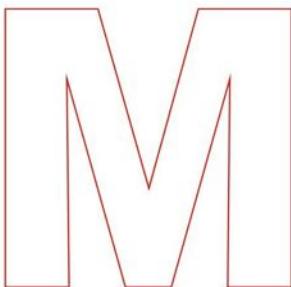
PRIX : 54 950 €

PUISANCE FISCALE : 14 CV

MALUS : 3 660 €

ARTILLERIE LOURDE

Sur la route



Mission accomplie ! Au moment de dessiner le nouvel Evoque, les designers de chez Land Rover avaient un seul mot d'ordre : ne pas dénaturer une ligne qui a permis un des plus gros succès commerciaux contemporains en matière de SUV. Vu comme ça, on ne peut pas leur en vouloir ! Mais ils ont tellement bien fait leur travail que, dans la rue, pas le moindre quidam ne se retourne sur la nouvelle mouture. S'il ne compte pas sur l'effet de surprise pour se faire remarquer, le dernier né de la marque anglaise séduit toujours autant et ce qu'il perd en originalité, il le gagne en élégance. Dans le dessin de ses phares, à l'avant comme à l'arrière, ou dans ses détails haut de gamme comme les poignées affleurantes à la carrosserie. Autant de détails qu'il reprend d'ailleurs du Velar, dont il se présente plus que jamais comme le modèle réduit. Réduit n'est d'ailleurs pas un vain mot puisqu'il lui rend 43 cm (à 4,58 m, soit exactement la longueur de la première génération) sans qu'il n'ait l'air d'un freluquet, bien au contraire. A noter en revanche que la séduisante déclinaison coupé comme l'anecdotique cabriolet ne sont pas reconduites.

Lors de notre premier essai, réalisé avec le 4 cylindres essence 200 ch, nous avions déploré le sévère surpoids de l'Evoque qui plombait les performances et faisait exploser la consommation. Contrairement à ce que veut la tendance actuelle, le choix de l'essence sur SUV n'est pas le plus pertinent. Un moteur diesel devrait bien mieux lui convenir. Ce que nous avons voulu vérifier à l'occasion d'un Super Essai. ■■■

Le poids important ne perturbe en rien le comportement. Guidé par un train avant mordant et un essieu arrière sur sammert mobile, il régale le conducteur.



Sur la version S, les phares sont à LED de série mais sans signature lumineuse. Il faut ajouter 1 109 € pour en bénéficier, ou 2017 € pour accéder à la technologie Matrix LED.





DIFFICILE DE RECONNAÎTRE AU PREMIER COUP D'ŒIL LE NOUVEL EVOQUE. SON STYLE SE RAPPROCHE DE CELUI DU VELAR ET RESTE DÉVASTATEUR.

Bien vu

"Le système Touch Pro Duo permet de piloter certaines fonctionnalités de 3 ou 4 manières différentes. Idéal pour personnaliser l'ergonomie selon ses habitudes."

RÉTROVISEUR MAGIQUE
Moyennant 415 €, le rétroviseur inférieur devient digital. Il retransmet l'image d'une caméra située dans l'aileron de requin du toit. Il gomme ainsi les montants 3/4 arrière et la tête des grands passagers installés sur la banquette. Sa très belle déclinaison réduit le temps d'adaptation nécessaire.

PANTALONS PRÉSERVÉS
Les portes de l'Evoque descendent très bas et protègent les bas de caisse. Ainsi, à l'ouverture, la carrosserie est toujours propre ce qui évite de se salir le pantalon. Simple mais pratique.



SUPER ESSAI / RANGE ROVER EVOQUE

D240 BVA9
AWD S



A revoir

"Multiplier les écrans va indéniablement dans le sens du progrès. Mais par soleil, leur lisibilité est problématique et les reflets sont parfois très gênants."

TEMPS DE RÉACTION

La navigation, de série sur S, propose un guidage de bonne qualité. Mais le temps de réaction de l'écran est un peu long par rapport à celui d'un smartphone. Quant aux graphismes, ils font désuets à l'heure de Google Earth.

AUCUN EFFORT

Que l'Evoque ne propose pas un grand coffre est une chose.

Mais qu'il ne compense pas par une modularité étudiée, c'est vraiment dommageable.

L'utilisation dans un cadre familial s'en trouve compliquée.



••• L'Evoque n'est pas avare en matière de diesel puisqu'il propose trois déclinaisons du même 4 cylindres 2 litres, pour des puissances de 150 ch, 180 ch et 240 ch. Seule la version d'entrée de gamme est disponible en boîte manuelle et deux roues motrices. Pour les autres, ce sera BVA9 et quatre roues motrices de série. Tous les blocs profitent en revanche de la micro-hybridation, c'est-à-dire du passage en 48V et l'adoption d'un alterno-démarreur promettant de faire baisser les consommations et d'aider le bloc thermique dans les phases de démarrage. Une généralisation qui va dans le bon sens même si le vrai progrès sera à attendre de la version hybride rechargeable (basée sur un 3 cylindres essence), attendue cette année. Nous avons retenu le D240 qui a comme principal intérêt de sembler suffisamment armé pour déplacer l'Evoque et comme principal défaut de faire grimper le prix d'attaque de cette version à plus de 50 000 € !

Ça commence à faire beaucoup pour un SUV compact, d'autant qu'il sera tentant d'opter pour une finition supérieure voire des options. Sans parler du malus de 3 660 € (NEDC) dont il faut s'acquitter et qui pourrait surchauffer dès la prise en compte des nouvelles normes WLTP.

</

LA PIÈTRE VISIBILITÉ ARRIÈRE EST COMPENSÉE PAR LE RECOURS À LA TECHNOLOGIE.

Opter pour un diesel puissant sous le capot de l'Evoque ne relève pas de la gourmandise. C'est le seul moyen de s'assurer des performances à la hauteur.



VERDICT Sur la route

Ville ★★★★☆

En changeant de génération, l'Evoque ne gagne pas un seul centimètre. Ça lui permet de rester compact (4,38 m) et donc maniable en ville. La direction se montre légère et le manque cruel de visibilité est compensé par le rétro digital et la caméra 360°. A noter quelques à-coups de boîte.

Route ★★★★★

Le nouvel Evoque réserve plusieurs bonnes surprises sur les routes secondaires. Partiellement amorti, avec la suspension pilotée, il offre un confort de premier ordre et ce malgré ses roues de 20 pouces. Et comme il est aussi bien tenu, doté d'un train avant précis et d'un arrière mobile, il régale son conducteur... sauf en freinage.

Autoroute ★★★★★

Là encore, l'Evoque profite de son excellent confort de suspension pour rendre les longs trajets agréables. Il double d'une belle insonorisation aux bruits aérodynamiques. La boîte automatique à 9 rapports permet des relances convaincantes mais côté consommation, elle ne peut pas faire de miracles avec une moyenne de 8,5 l/100 km.

suffisamment bien géré pour que le conducteur ne soit même pas tenté de le couper, comme c'est trop souvent le cas. Un constat qui tient aussi au bon caractère du moteur. Rond, presque totalement dénué de vibrations et profitant d'une insonorisation particulièrement soignée, il se fait oublier des occupants. Il faut même tendre l'oreille pour deviner qu'un diesel se cache sous le capot. Un trait de caractère qui est loin d'être anodin en confort mais également en standing. Ainsi, certains concurrents faisant office de référence dans le premium sont bien loin de se montrer aussi convaincants à ce chapitre. La seule ombre au tableau vient de la boîte, qui ne manque pas de douceur mais qui pâtit d'à-coups assez récurrents à basse vitesse. C'est d'autant plus étonnant que l'alterno-démarrage devrait justement lisser les évolutions en circulation urbaine.

Un environnement dans lequel l'Evoque est plutôt à l'aise grâce à son gabarit mesuré et sa direction bien assistée. Les habitués du modèle ne seront pas surpris par le manque de visibilité périphérique mais ils apprécieront d'autant plus la présence d'un rétroviseur central digital. Lequel retransmet l'image d'une caméra située dans l'aileçon de toit. Les montants ¾ arrière, ainsi que les grands passagers installés sur la banquette, sont par la même occasion gommés. Un système convaincant au quotidien grâce à la très belle qualité de l'image affichée et le fait qu'il ne complique pas (trop) la mise au point réalisée par l'œil.

Nous avions quitté un Evoque pas maladroit sur la route mais manquant de dynamisme et ayant du mal à digérer les défauts de la chaussée. A ces deux chapitres, le nouveau venu est métamorphosé. Land Rover met en avant une •••

SUPER ESSAI / RANGE ROVER EVOQUE

D240 BVA9
AWD S

Vie à bord

••• toute nouvelle plateforme ce qu'il est assez difficile à croire pour deux raisons: la première est que ce châssis n'est annoncé sur aucun autre modèle; la seconde est qu'il n'est pas plus léger que celui qu'il remplacerait. Mais qu'importe finalement, car sur le comportement, cela n'a qu'une influence positive. Précisons que notre modèle d'essai était doté de la suspension pilotée mais cela n'altère en rien son mérite. En dépit de son poids décalé, l'Evoque ne redoute pas les routes de montagne. Les mouvements de caisse sont efficacement maîtrisés et le train avant, guidé par une direction qui sait rester consistante, fait preuve d'un mordant de bon aloï. Et lorsque l'on ajoute à cela un train arrière (hérité du Velar) qui ne demande qu'à se placer au frein ou au lever de pied, on obtient un SUV fort plaisant à mener. A l'accélération, à condition que le terrain soit meuble ou à faible adhérence, c'est le différentiel arrière à répartition vectorielle de couple qui permettra d'accompagner le mouvement. Il n'y a qu'au moment de freiner qu'il s'agira de prendre ses précautions car les disques - pourtant de 349 mm à l'avant - ne font pas les fiers devant les... 2027 kg à arrêter! Le conducteur



La présence d'un alterno-démarrage s'apprécie au démarrage, l'Evoque s'élancant sans temps mort. Mais sur la consommation, l'effet, s'il n'est pas nul, semble limité.





Le système Touch Pro Duo (403 €) s'organise autour de deux écrans. GPS en haut, modes de conduite en bas, pour le reste (téléphone, audio...) c'est au choix!



La présentation de la planche de bord force le respect. Les matériaux sont de grande qualité et les ajustements ns. L'habitacle bi-ton permet de combiner ambiance lumineuse et entretien ais.

s'en apercevra dès la première décélération appuyée avec une pédale qui s'enfonce plus que de raison et un point de corde qui s'approche plus vite que prévu. Un poids qui plombe aussi les performances. Pas autre mesure en sensations, le diesel ayant du répondant, mais le verdict du chrono est plus sévère. Sur le 1000 mètres départ-arrêté, l'Evoque s'incline de 6 dixièmes face à un BMW X1 20d moins puissant de... 50 ch ! En reprises, la différence s'amoindrit grâce au bon travail de la boîte automatique à 9 rapports. Laquelle, pourtant aidée d'un alterno-démarrage, ne pourra rien faire pour limiter la consommation. Avec 8,5 l/100 km, c'est tout simplement le véhicule le plus gourmand de sa catégorie. En ville, environnement dans lequel ce SUV est amené à évoluer la majeure partie du temps, il réclame 9,5 l/100 km. Autant être prévenu.

Le chapitre auquel l'Evoque surprend est indéniablement celui du confort. L'aspect acoustique a déjà été évoqué plus haut. Venons-en aux suspensions - certes pilotées sur notre modèle d'essai - qui réalisent un excellent travail d'amortissement et nivellent très efficacement les défauts de la chaussée. Une indéniable réussite qui se transforme en prouesse lorsque l'on se penche sur la monte pneumatique de... 20 pouces ! Une chose est sûre, en dépit de ses dimensions de compact, l'Evoque sera parfaitement à son aise sur les trajets autoroutiers.

Un style extérieur de Velar, un train arrière de Velar, il aurait été étonnant que l'Evoque ne reprenne pas la planche de bord du... Velar. Ce dont on ne se plaint pas tant la présentation est à la fois contemporaine et chaleureuse. A condition, bien sûr, de retenir au moins la finition SE (à 60 700 € !) qui intègre le système Touch Pro Duo. Lequel s'organise autour de deux écrans tactiles, l'un au-dessus de l'autre, permettant d'accéder aux paramètres du véhicule. L'ensemble demande une certaine pratique dans la mesure où nombre de fonctionnalités sont accessibles indifféremment via l'un ou l'autre écran et que toutes les commandes physiques ont disparu ou presque.

Au chapitre des qualités, on retiendra la beauté des graphismes de la console centrale et l'ingéniosité des molettes contextuelles (dont la fonction varie selon le menu choisi) ; à celui des défauts, la lenteur de réaction de l'écran supérieur et les reflets gênants renvoyés par l'écran inférieur en fonction des conditions de luminosité. Ajoutons que la lisibilité n'est pas toujours optimale et que les traces de doigts sont un cauchemar pour les plus soigneux. La reconnaissance vocale n'a aucun mal à comprendre les demandes, à condition que celles-ci soient formulées d'une certaine façon. élégants, les raccourcis au volant sont parfois tactiles, parfois pas... ce qui entraîne une certaine confusion.

La finition d'ensemble atteint un très haut niveau que ce soit en termes de construction comme de choix des matériaux. A ce chapitre, la sellerie en tissu - option gratuite en alternative au cuir - réalisée sans matériau d'origine animale avec 50 % de fibre d'écorce d'eucalyptus, est une véritable réussite. Mais cette impression générale •••

SUPER ESSAI RANGE ROVER EVOQUE

D240 BVA9
AWD S



*** positive est écornée par un examen plus approfondi, à l'image des caches pieds de ceinture qui font bon marché ou du raccord de la planche de bord situé au-dessus du volant, mal ajusté. Des approximations que nous avions aussi relevées à l'extérieur avec un aileron arrière monté souple ou des garnissages de passage de roue mal fixés.

Malgré une longueur qui stagne, l'Evoque a eu la bonne idée de faire progresser son empattement. Et si l'accessibilité pâtit toujours d'une ouverture de portes peu généreuse et de la ligne de toit plongeante, l'espace réservé aux passagers arrière contentera jusqu'aux (grands) adultes. Pas de problème pour casser les genoux, pas de risque de toucher le pavillon de toit, l'espace est suffisant et se complète d'une assise de banquette agréable... pour deux. Mais il ne faudra pas compter faire coulisser l'assise ou régler le dossier en inclinaison, l'Evoque ne le propose pas.

Le volume de coffre de 361 dm³ (387 dm³ avec un kit) ne progresse pas (392 dm³ avec kit dans l'ancienne version). Qu'il soit doté d'une roue de secours (comme sur notre modèle) ou non, le plancher ne peut se régler sur plusieurs niveaux. Les dossier de banquette se rabattent suivant le schéma 40/20/40 mais l'espace dégagé n'est pas plat (du tout) et aucun espace n'est prévu pour accueillir le cache-bagages.



L'EVOQUE
EST AUSSI
DISPONIBLE EN
UNE DÉFINITION
R-DYNAMIC,
AUX ATTRIBUTS
PLUS SPORTIFS.



La fonction capot transparent (464 €) est impressionnante et utile, même en ville. Les poignées ne sortent pas automatiquement à l'approche du porteur de la clé.



Dès son apparition sur le marché, l'Evoque n'a eu aucun mal à convaincre de son positionnement haut de gamme et à appliquer des tarifs à l'avenant. Le nouveau venu n'hésite pas à faire gonfler la note, en prenant tout de même le soin d'enrichir son équipement. Mais pour faire passer son prix facial (trop) cher, l'Evoque dispose d'un joker : il propose des loyers en LLD particulièrement intéressants, rendus possibles par une côte en occasion qui ne flétrit pas. ■

VERDICT Vie à bord

Habitabilité ★★★☆☆

L'habitabilité permet de voyager à 4 adultes sans se gêner. L'Evoque ne fait en revanche aucun effort du côté volume de coffre comme modularité. L'assise de banquette est fixe, tout comme les dossier. Dommage, car la banquette offre un bon confort d'assise aux (deux) occupants.

Présentation ★★★★☆

L'ambiance distillée par la planche de bord et les matériaux proposés ne peuvent pas laisser indifférent. On apprécie la possibilité de choisir des matières ayant moins d'impact sur l'environnement. La finition est d'un excellent niveau, à quelques bémols près.

Technologie ★★★☆☆

Il faut cocher l'option Touch Pro Duo (403 €) ou opter pour des finitions hautes pour profiter du double écran central. Les graphismes du GPS ou la finesse de compréhension de la reconnaissance vocale sont en retrait des meilleurs. Les aides à la conduite sont, elles, bien gérées.

Tout-
terrain



CAPACITÉS TOUT-TERRAIN

GARDE AU SOL 212 mm PROFONDEUR DE GUÉ 600 mm

ANGLE D'ATTAQUE 25° ANGLE DE FUITE 130,6° ANGLE VENTRAL 20,7°

ANGLE DE RAMPE 45° DÉVERS MAXI 35°

MAÎTRE ÉTALON

I y a peu de SUV compacts haut de gamme capables d'un comportement routier aussi rigoureux et de telles prouesses en tout-terrain. L'Evoque bénéficie à ce chapitre de tout le savoir-faire de la maison mère Land Rover. Outre son efficace transmission intégrale, il reçoit le Terrain Response 2. Une molette permet de choisir la nature du terrain d'évolution et l'électronique se charge d'optimiser la motricité. Pour laisser le conducteur se concentrer sur le placement des roues, il suffit de régler une vitesse cible (de 1,8 à 30 km/h) et le contrôle de progression en tout-terrain (ATPC) s'occupe de tout ! C'est bien... mais pas assez pour un Range Rover. Il ajoute deux équipements bluffants. Le premier est le détecteur de profondeur de gué (Wade Sensing) qui, via des capteurs situés sous les rétros, va sonder le fond de l'eau pour éviter toute mauvaise surprise. Le second (Clear Sight Ground View) permet tout simplement de faire disparaître, sur l'image de l'écran multimédia, le capot et visualiser ainsi seulement les routes. La caméra avant filme la route qui est ensuite intégrée à la place du capot. Idéal en tout-terrain... ou dans un parking un peu étroit.

VERDICT Tout-terrain



Hormis une boîte de vitesses courtes et une suspension pneumatique, il ne manque rien à l'Evoque pour briller hors du bitume. Ses systèmes électroniques en font une référence et permettent, accessoirement, d'épater la galerie en mesurant la profondeur d'un gué ou en faisant disparaître le capot.

L'EVOQUE FAIT TOUJOURS PAYER CHER SES QUALITÉS. LA RANÇON DU SUCCÈS...

Budget

Prix

Modèle hors options : 54 950 €	Modèle à l'essai : 65 775 €
Émissions CO ₂ : 163 g/km	Puissance : 14 CV
Malus : 3 660 €	Garantie : 3 ans, 100 000 km

Equipements de série

Sécurité : 6 airbags, airbag pour piéton, aide au maintien dans la voie, Bluetooth, caméra de recul, contrôle pression pneus, contrôle progression en tout-terrain (ATPC), contrôle stabilité attelage, contrôle vitesse en descente, détecteurs pluie/luminosité, ESP, xérons Iso x (2), freinage d'urgence automatique, lecture des panneaux, radars stationnement AV/AR, régulateur adaptatif/limitateur de vitesse, Terrain Response 2.

Agréments : banquette rabattable 40/20/40, clim. auto bizona, démarrage sans clé, hi- 6 HP interfaces smartphone, jantes 17", navigation sur écran tactile 10" avec commande vocale, phares LED, rétroviseurs électriques, dégivrants, rabattables et photosensibles, rétro intérieur photosensible, sièges AV électriques (10 voies), volant cuir.

Options

	option modèle essayé
Accès sans clé	504 €
Amortissement piloté (Adaptive Dynamics)	1155 €
Caméras panoramiques avec fonction capot transparent (Clear Sight Ground View)	464 €
Compteurs numériques 12,3"	706 €
Console centrale tactile (Touch Pro Duo)	403 €
Hayon électrique	525 €
Jantes 20"	1680 €
Modes de conduite (Con Gurable Dynamics)	525 €
Palettes changement de vitesses	211 €
Peinture métallisée	935 €
Rétroviseur intérieur digital (Clear Sight)	415 €
Roue de secours galette	242 €
Sièges avant chauffants	413 €
Système tracker Pro	217 €
Tapis de sol	106 €
Tot panoramique xe	1482 €
Vitres arrière teintées	421 €
Volant réglable électriquement	421 €

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	225
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	9,3 / 30,4
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	8,1
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	11 / 34 / 70
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	8,5
Ville / route / autoroute (l/100 km)	9,3 / 8,2 / 8
Réservoir (l) / Autonomie (km)	54 / 635



Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	4,38 / 1,91 / 1,65 / 2,69
Espace aux jambes AR (cm)	22
Largueur aux coudes AV / AR (cm)	149 / 146
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	387* / 1383*
Seuil de chargement (cm)	75
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	83 / 105 / 50
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	163 / 118 / 71

* avec kit de série

Technique

Moteur	4 cylindres en ligne, bi-turbo diesel + alterno-démarreur
Cylindrée (cm ³)	1999
Puissance maxi (ch à tr/min)	240 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/min)	500 à 1500
Châssis	caisse autoportante
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	11,9
Suspension avant	type McPherson, ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques
Transmission	4x4 permanent
Boîte de vitesses	automatique à 9 rapports
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	2027 / 2000
Pneumatiques	Pirelli Scorpion P Zero
Dimensions	235/50 R 20

VERDICT Budget



La gamme Evoque commence sous les 40 000 € mais en cochant un diesel suffisamment costaud et une finition de milieu de gamme, le tarif enfile déjà de 15 000 €. Notre modèle d'essai, qui ne nous a pas donné l'impression d'une indéniable opulence d'équipements, dépassait les 65 000 €. Heureusement, la solide valeur résiduelle du modèle permet d'adoucir la note en LLD. Les équipements sont tous à la page mais souvent moins aboutis que les meilleurs du genre. Quant à la consommation, elle ne permettra pas de faire baisser le coût d'usage, bien au contraire.



Conclusion



Sous un style toujours aussi séduisant, des prestations routières en net progrès et un habitacle à la fois high-tech et chaleureux, on pourra se dire que la dernière génération d'Evoque a tout bon. En réalité, elle a presque tout bon et ce qui la pénalise ne se voit pas : son poids. Il faudra ainsi privilégier un diesel, puissant, pour profiter de performances à la hauteur, ce qui fait augmenter la note. Pour la consommation appuyée, il n'y a en revanche pas grand-chose à faire, hormis attendre la future version hybride (essence) rechargeable.

ÉVOLUTION DE L'ESPÈCE



PORSCHE CAYENNE COUPE

3.0 V6 340 CH

PRIX : 85 737 €

PUISSEANCE FISCALE : 24 CV

MALUS : 10 500 €

DÉJÀ SPORTIF DANS SA VERSION CLASSIQUE, LE CAYENNE POUSSÉ LE CURSEUR DU DYNAMISME ENCORE PLUS LOIN AVEC UNE DÉCLINAISON COUPÉ. LAQUELLE A LE BON GOÛT DE NE PAS S'EN TENIR À DES DÉTAILS COSMÉTIQUES.

Par Benoît Landa Photos Adrien Cortesi



Chez SsangYong, on doit trouver que l'histoire ne manque pas d'ironie. Car en 2006, c'est lui, le petit constructeur coréen, qui commercialisait pour la première fois un SUV coupé. Trop en avance sur son époque, ou pas assez séduisant pour elle, l'Actyon n'avait pas vraiment rencontré le succès escompté. Mais l'idée de ce mélange des genres osé entre un SUV et un coupé a retenu l'attention des designers de chez BMW. Deux ans après, soit en 2008, la marque bavaroise lançait le X6, version tronquée du X5. Et cette fois, le succès ne s'est pas fait attendre. Pendant ce temps, Porsche comptait à son catalogue un seul SUV, le Cayenne. Lequel a connu une deuxième puis une troisième génération avant d'enrichir son offre d'une version coupé. Un alter ego qui joue les Monsieur Plus puisqu'il est à la fois plus cher, plus long, plus large, plus lourd mais aussi - fort heureusement - plus sportif que celui dont il découle !

Sur le papier, les caractéristiques du nouveau venu ne jouent pas réellement en sa faveur. Pour commencer, il s'affiche plus cher que celui dont il dérive, de 5040 € à

7 080 € suivant les motorisations. Ensuite, il se montre plus encombrant avec une longueur supérieure de 13 cm. Enfin, il accuse une surcharge pondérale de 45 kg, ce qui fait désordre sur un véhicule censé incarner le dynamisme. Et son cas se complique encore lorsque l'on sait que ce poids supplémentaire vient, pour grande partie, se placer au pire endroit pour le centre de gravité - c'est-à-dire sur le toit - puisque 50 kg sont imputables à un élément vitré façon Targa. Au moment de prendre le volant, on ne peut s'empêcher de craindre que Porsche ait loupé sa cible. Mais ce serait mal connaître les ingénieurs maison et leur capacité à repousser les lois de la physique. Le Cayenne était déjà un modèle de dynamisme, le coupé pousse le curseur encore plus loin. Les inscriptions en courbe sont précises grâce à une direction incisive et un train avant réactif. En "tenant" les freins, le train arrière se place avec une belle progressivité avant que le véhicule ne secale sur ses appuis. Le grip latéral impressionne et il sera possible de réaccélérer tôt dans la courbe sans que ça ne se traduise par une

LA VERSION COUPÉ N'A PAS BESOIN DE FORCER SON TALENT, LE CAYENNE CLASSIQUE ÉTANT DÉJÀ UN AS DU COMPORTEMENT.





De série, le Cayenne est livré avec des roues de 20". L'élément de carrosserie situé au-dessus des feux est un aileron qui se déploie à 90 km/h.



Qualités

Comportement affûté

+

Places arrière et
coffre préservés

Qualité de
finition

Défauts

Prix en hausse

Manque de
timbre du V6

Quatre vraies
places seulement

trajectoire qui s'élargit. Ajoutons à cela un freinage à la fois mordant et puissant, et l'on obtient une référence en matière de comportement que seul un Lamborghini Urus est en mesure d'égaler. Il faut dire que le Cayenne coupé a à sa disposition un certain nombre d'arguments qui lui facilitent la tâche. Physiquement, il est un peu plus bas que le Cayenne classique (20 mm) et ses voies ont été élargies (18 mm). Technologiquement, il reçoit de série le Pack Sport Chrono (modes de conduite et mode boost), la direction assistée Plus (plus directe à mesure que l'angle de braquage augmente) et la suspension pilotée PASM. Le fin du fin consistera à cocher également la suspension pneumatique, la régulation dynamique du châssis PDCC (barres antiroulis actives) et l'essieu arrière directionnel. L'ensemble, facturé 7 518 €, permettra au Cayenne Coupé de tenir tête à bien des sportives, même nettement plus basses et plus légères.

Puisqu'il est question de poids, sachez qu'il est possible de délester le coupé d'une vingtaine de kilos en optant pour le Pack Sport. Lequel remplace le toit vitré par du carbone - rappelant celui d'une certaine GT3 RS - et inclus des jantes de 22 pouces, une sellerie cuir/pied-de-poule en clin d'œil à la 911 ainsi que d'autres éléments esthétiques. Une personnalisation qui a un prix, non négligeable : 13 520 €.

••• Sous le capot, le coupé décline pour le moment les trois moteurs thermiques du Cayenne, à savoir le 3.0 V6 turbo de 340 ch, le 2.9 V6 biturbo de 440 ch et le 4.0 V8 de 550 ch. Une déclinaison hybride rechargeable de... 680 ch vient parallèlement coiffer l'offre ! La version d'entrée de gamme fait déjà mieux qu'amuser la galerie. Parfaitement secondé par une boîte automatique aussi douce qu'intelligente, le V6 ne peine pas à déplacer les 2 105 kg du coupé, comme le prouve son temps de 6 secondes pour passer de 0 à 100 km/h. Cela étant, ceux qui sont à la recherche de la version la plus dynamique se tournent vers la S, plus performante (4 s de 0 à 100 km/h) que celle de base et plus incisive que la Turbo, (un peu) pénalisée par le poids de son V8.

Les habitués du Cayenne retrouveront facilement leurs marques à l'avant dans la mesure où l'ensemble de la planche de bord est repris. La présentation est sobre et élégante, quant à la qualité de finition, elle ne souffre pas la critique. On peut en revanche relever que, comparé aux dernières nouveautés de la concurrence passées au tout digital, la présence d'un seul grand écran (12,3" pour le multimédia) fait moins avant-gardiste. Mais la tradition a aussi du bon et on se délecte toujours de retrouver le compte-tours central à aiguille. Le système

multimédia se montre très réactif et la navigation dans les différents menus est intuitive. Seules quelques commandes sont un peu petites pour être actionnées aisément en conduisant. On regrette également que les possesseurs de smartphone sous Android ne pourront pas en profiter sur le grand écran.

Comme nous l'avions déjà constaté chez les récentes nouveautés de la concurrence, les constructeurs ont amélioré la recette de leur SUV coupé aux places arrière. En abaissant l'implantation de la banquette (de 3 cm dans le Cayenne coupé), ils ménagent à la fois l'accès et la garde au toit, malgré la ligne de pavillon plongeante. Quant à la sensation de confinement, elle est efficacement compensée par la présence du toit en verre. ■

Conclusion



Avec le Cayenne Coupé, Porsche prouve qu'il est possible de prendre du plaisir au volant d'un SUV lourd et haut sur pattes. Les réglages spécifiques du châssis lui permettent déjà une agilité impressionnante. Mais équipé des bonnes options, il devient redoutable même face à de "vraies" sportives. Quitte à chercher le plaisir maximum, autant opter pour la version S, plus vivante à notre goût.



La banquette implantée plus bas préserve la garde au toit des passagers arrière. Le coffre perd quelques dm³ mais il en reste encore 625.



L'INTÉRIEUR EST IDENTIQUE
À CELUI DU CAYENNE.
C'EST UN PEU DOMMAGE.



Le passage par une version coupé était incontournable pour le Cayenne. On regrette qu'elle n'ait pas été synonyme d'allégement.



MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES

Prix

Modèle hors options : 85 737 €	Modèle à l'essai : 108 091 €
Emissions CO ₂ : 215 g/km	Puissance : 24 CV
Malus : 10 500 €	Garantie : 2 ans, kilométrage illimité

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags + genoux conducteur/passager, alerte au changement de voie, contrôle de la pression des pneus, détecteurs pluie et luminosité, freinage d'urgence auto, radar stationnement AV/AR, régulateur de vitesse, rétroélectriques, dégivrantes et rabattables.

Agrement : climatisation auto bizona, démarrage sans clé, hayon électrique, hi-10W 150 W, interface smartphone Apple CarPlay, jantes 20", navigation sur écran tactile 12,3" avec services connectés (météo, actu, carburants...), Pack Sport Chrono (chronomètre, modes de conduite), phares LED, sellerie cuir partielle, sièges sport électriques 8 voies, toit panoramique en verre.



Options

	option modèle essayé
Burmester Sound System 21 HP 1455 W	598 €
Caméras 360°	744 €
Jantes 21 pouces	3066 €
Peinture métallisée	1104 €
Sellerie tout cuir	3324 €
Sièges avant chauffants	438 €
Sièges avant ventilés	1020 €
Sièges électriques 14 voies à mémoire	1620 €
Surveillance angles morts	780 €

Packs

	pack modèle essayé
Accès confort	1164 €
Accès sans clé, hayon électrique mains libres	
Porsche InnoDrive	3096 €
Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages, aide active au maintien dans la voie	

Performances

Vitesse maxi (km/h)	243
Accél. 0 à 100 km/h (s)	6
Reprises de 80 à 120 km/h en D (s)	4,2
Consommations	
Mixte (l/100 km)	9,4
Urbaine / Extra-urbaine (l/100 km)	11,7 / 8
Réservoir (l)	75

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Coffre	4,93 / 1,93 / 1,68 / 2,90
L / l / h / empattement (m)	625 / 1540

Technique

Moteur	V6, injection directe essence, turbo
Cylindrée (cm ³)	2995
Puissance maxi (ch à tr/mm)	340 de 5 300 à 6 400
Couple maxi (Nm à tr/mm)	450 de 1 340 à 5 300
Châssis	caisse autoporteuse
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	NC
Suspension avant	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés
Transmission	4 roues motrices permanentes
Boîte de vitesses	BVA8
Poids	Poids à vide / maxi remorquable (kg)
	2105 / 3500
Pneumatiques	Pirelli P Zero
Dimensions	285/40 R 21 - 315/35 R 21

FACE-À-FACE

AUDI Q3 /
VOLVO XC40

DEUX ROIS POUR UN TRÔNE



AUDI Q3

35 TFSI 150 CH S TRONIC 7
DESIGN LUXE

PRIX : 44 030 €

MALUS : 253 €

PUISSEANCE FISCALE : 8 CV

ÊTRE LE MEILLEUR, ÊTRE LE PREMIER, DANS L'UNIVERS DES SUV COMPACTS, LE TOUT NOUVEL AUDI Q3 EN A LES MOYENS, MAIS D'AUTRES PRÉTENDANTS, COMME LE VOLVO XC40, VONT TENTER DE LE FAIRE TRÉBUCHER DANS UNE SORTE DE "GAME OF THRONES" INDUSTRIEL. QUE LE MEILLEUR GAGNE !

Après une année 2018 morose pour Audi en France, les ventes du constructeur ont retrouvé des couleurs grâce au lancement du Q3 de deuxième génération. Ce renouveau était vital dans un marché des SUV compacts aussi dynamique que concurrentiel. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'Audi n'a pas ménagé ses efforts. Le nouveau Q3 progresse sur tous les points : plus grand, plus accueillant, mieux équipé, plus économique... et plus cher, il se remet en selle pour rejoindre le peloton de tête. Ses qualités peuvent même le désigner pour conquérir le prochain titre très convoité de Voiture de l'année. Un trophée décroché haut la main en 2018 par le Volvo XC40. En réalité, le Scandinave n'avait pas besoin de cette distinction pour s'évader vers le succès. Digne héritier des XC90 et XC60, son trousseau de naissance était brodé d'or. Le XC40 est aujourd'hui le best-seller de Volvo dans notre pays, dont le marché reste dominé par les modèles compacts, le SUV se positionnant même loin devant la V40.

Le son de cloche est un peu différent chez Audi qui place le Q2 et l'A3 au coude à coude. Mais le Q3 devrait rapidement creuser son sillon. Une chose est sûre, c'est que nos deux rivaux jouent serré. Les gabarits sont similaires, tout comme les prestations. Idem pour les structures de gammes qui comptent trois moteurs essence et deux diesels chez l'Allemand : quatre moteurs essence (dont un hybride) et deux diesels chez le Suédois ; les modèles présentés ici - Q3 35 TFSI et XC40 T3 - étant au pied de l'édifice. On note toutefois une nuance de taille, l'Audi est animé par un quatre cylindres de 150 ch tandis que le Volvo confie son destin à un trois cylindres de 165 ch. Le reste est plus comparable. L'un est l'autre sont disponibles, au choix, avec une boîte manuelle six ou une boîte automatique à huit rapports chez Volvo et à double embrayage sept rapports chez Audi. Ce sont ces versions qui sont réunies ici, pour un match où l'image de chaque constructeur pèse au moins aussi lourd que les qualités propres à chaque modèle.

Texte Thierry Empias Photos Christian Martin



VOLVO XC40

T3 163 CH GEARTRONIC 8

R-DESIGN

PRIX : 40 170 €

MALUS : 1260 €

PUISSEANCE FISCALE : 9 CV



**AGENCEMENT BIEN
ORDONNÉ, PRÉSENTATION
ELEGANTE, L'ACCUEIL EST
EXEMPLAIRE.**

AUDI Q3

Vie à
bord

En même temps que son style s'est étoffé et affûté, avec l'apparition d'épaulements musclés au sommet des ailes avant et arrière et d'une calandre qui devient plus agressive, le Q3 s'offre un habitacle perfectionné dans ses moindres détails. A commencer par la planche de bord qui présente un design sobre et soigné. La présentation est impeccable avec un combiné d'instruments numériques parfaitement lisible en toutes circonstances et un bandeau légèrement saillant dans lequel est désormais intégré l'écran multimédia. L'écran rapporte façon tablette numérique qui équipait la première génération est donc passé de mode ; le résultat est bien plus flatteur. Impossible d'ignorer les garnitures en Alcantara orange qui ornent la planche de bord et les contre-portes. Pour l'anecdote, le premier Q3 essayé par l'Auto-Journal Evasion & 4x4 en 2012 (N°58) avait une sellerie intégralement orange ! C'est peut-être la couleur fétiche d'Audi, mais les clients peuvent aussi choisir un brun et un gris plus sobres. Preuve d'une réelle maturité, l'ergonomie est bien pensée ; à titre d'exemple la climatisation (bi-zone sur cette finition Design Luxe) et le son de la hi-fi bénéficient de réglages classiques, en plus de ceux accessibles au volant ou via l'écran. Autre motif de satisfaction, le GPS fonctionne à la perfection et l'on peut désormais écrire l'adresse sur l'écran tactile en superposant les lettres. L'affichage 3D peut se faire via Google Earth et le conducteur peut afficher sa carte sur l'écran des compteurs, tandis que la commande vocale propose un véritable dialogue avec le système. Enfin, et ce n'est pas la moindre des choses, le



Bien que dépourvue de transmission Quattro, cette version n'en offre pas moins un comportement rigoureux et très sûr. L'agrément est hélas égratigné par une boîte aux réactions bien trop lentes.





Le XC40 offre une grande polyvalence et une grande sécurité d'usage. Ses réactions sont légèrement plus vives, pas ses performances. La boîte à double impulsion est agaçante.



guidage est précis. Le système du XC40 est loin d'être aussi performant. Lors de notre périple dans le Cotentin, il n'a pas toujours été capable de nous mener à bon port. Les GPS devraient aujourd'hui être absolument infaillibles. Cela étant, le Volvo demeure une référence en matière de présentation. Sa planche de bord, inspirée par celles des XC90 et XC60, est bien agencée avec un grand écran vertical dont les pages défilent d'un geste du doigt. Les réglages sont toutefois moins intuitifs qu'à bord du Q3. Ainsi, pour la climatisation (bi-zone en option uniquement), il faut afficher un curseur tactile, moins pratique qu'une commande physique. Le XC40 pêche également par une finition légèrement en retrait, pas tant dans l'assemblage que dans la qualité apparente des matériaux. Enfin, les aérateurs latéraux chromés se reflètent sur les rétroviseurs extérieurs : c'est parfois gênant. Le confort est également inscrit dans le contrat passé avec les passagers. Les selleries mixtes Alcantara/similicuir sur le Q3 - doté de sièges Sport aux bords relevés - et cuir Nubuck/cuir Nappa sur le XC40, offrent un excellent maintien latéral ainsi qu'une fermeté bien calibrée qui s'avère reposante sur les longs parcours. S'y ajoute un boudin extensible à l'avant qui améliore le maintien sous les cuisses. •••



**LE STYLE EST PLAISANT
MAIS LA QUALITÉ DES
MATERIAUX EN LÉGER
RETRAIT.
VOLVO XC40**

AUDI Q3



Les sièges Sport revêtus d'Alcantara offrent un excellent maintien latéral et une assise confortable. Réglages électriques en option.



La banquette arrière coulisse sur 14 cm mais l'espace reste mesuré. Les places latérales sont confortables, celle du centre est trop plate.



Le volume est en net progrès par rapport à la première génération. La modularité est basique mais le plancher dégagé quasiment plat.

••• Audi comme Volvo auraient tout de même pu pousser la délicatesse jusqu'à équiper leurs SUV de sièges à réglages électriques. De quoi grincer des dents quand l'investissement initial est supérieur à 40 000 €. Plus long de 97 mm, plus large de 18 mm, le Q3 devrait logiquement offrir plus d'aisance à ses passagers. C'est vrai en largeur, mais pas au niveau de l'espace disponible aux jambes arrière qui est... en régression ! La banquette coulissante est certes désormais montée de série sur toutes les finitions, mais elle dégage un espace de 9 à 25 cm contre 26 cm sur la première génération. Le Suédois est plus accueillant puisqu'il dégage 30 cm pour vos petons ; c'est appréciable. Deux adultes peuvent ainsi voyager confortablement à l'arrière, la

LE Q3 TIRE PROFIT DE SA MODULARITÉ ET DE SON AMÉNAGEMENT PLUS SOIGNÉ POUR S'IMPOSER.



VOLVO XC40

place centrale étant beaucoup plus spartiate. A cause de la ligne de caisse qui remonte brutalement dès le milieu de la porte arrière, l'ambiance est très sombre à bord du Volvo, et la visibilité déplorable. Le toit panoramique s'avère dès lors très recommandable mais impose un effort financier de 1 500 € à travers le Pack Prestige (1 550 € chez Audi). Compte tenu du gabarit général de ces deux SUV, le volume du coffre est généreux, et en net progrès sur le Q3 qui est bien sûr modulable, de 507 à 627 dm³. Le XC40 soutient la comparaison avec un volume de 509 dm³. Et si les modularités sont basiques, elles dégagent tout de même un plancher parfaitement plat. A 75 cm de hauteur, les seuils sont relativement élevés, mais les hayons motorisés facilitent l'accès.



Les assises en cuir Nubuck sont confortables. Le coussin avant s'allonge pour soutenir les cuisses. Réglages électriques en option.

VERDICT Vie à bord

Audi Q3 ★★★★☆

La présentation particulièrement soignée se conjugue à une ergonomie bien pensée pour rendre la vie à bord très agréable. Le Q3 dispose désormais d'une banquette coulissante qui permet de moduler l'espace et d'un coffre dont le volume est en net progrès. Les sièges électriques sont hélas en option.

Volvo XC40 ★★★☆☆

Malgré une présentation agréable, le XC40 pêche par une qualité de matériaux légèrement en retrait et surtout un système de navigation perfectible. Accueillant et doté de bons sièges, le Suédois est cependant très sombre aux places arrière. Les sièges électriques sont également en supplément.

Verdict Audi Q3



L'espace est plutôt généreux mais, là aussi, la place centrale est déconseillée. L'épais montant arrière réduit la luminosité.



A défaut d'être modulable, le volume du coffre est équivalent à celui du Q3. On retrouve plancher plat et banquette 1/3-2/3.

Sur la route

L'avantage avec des constructeurs comme Audi et Volvo, c'est qu'ils réservent rarement de mauvaises surprises. Le Q3 et le XC40 ne font pas exception à la règle. Tous deux retiennent des solutions éprouvées et parfaitement maîtrisées qui leur assurent des comportements neutres, rigoureux et... peu joueurs ! L'un et l'autre affichent la même stabilité rassurante en ligne droite, tandis que sur routes sinuuses, le Volvo se révèle un peu plus mobile notamment grâce à un train avant légèrement plus incisif, mais ce caractère met en exergue son excédent de poids ; il accuse 1 625 kg contre 1 546 kg seulement pour le Q3. Précisons que ce XC40 T3 nous a davantage convaincus que le D4 essayé au printemps 2018 (voir AJE&4x4 N°84), pénalisé par un poids vraiment excessif de 1 811 kg et des roues de 20 pouces manifestement inadaptées. Fermons la parenthèse pour signaler l'excellent filtrage des effets de direction sur routes bosselées. Dans un cas comme dans l'autre, le conducteur n'a pas besoin d'être sur le qui-vive pour corriger les écarts ce qui profite autant au confort de conduite qu'à la sécurité.



Le 4 cylindres est silencieux et ignore les vibrations. A défaut d'être brillant en performances, il se distingue en consommation.



L'écran central est d'une lisibilité exemplaire. Les fonctionnalités sont intuitives et la commande vocale permet un véritable dialogue.



Ces jantes sont facturées 400 €. Elles conservent le diamètre d'origine de 18", sauf sur demande pour s'accorder aux qualités dynamiques.

AUDI Q3

**CHACUN DE CES SUV
DISPOSE DE PROGRAMMES
DE CONDUITE. CONFORT,
DYNAMIQUE, ECO... À
VOUS DE CHOISIR !**

AUDI Q3**Qualités**

- Comportement rigoureux
- + Présentation et aménagement soignés
- + Habitatcle modulable

Défauts

- Boîte automatique bien trop lente
- Performances sans éclat
- Sièges électriques en option





Le Suédois se distingue par son 3 cylindres à compresseur et turbo. Il offre 13 ch de mieux que le Q3 mais il n'est pas plus performant.



Sur l'écran vertical, les pages défilent d'un geste du doigt. Mais le GPS nous a déçus par son imprécision.



Cette version reçoit de série des jantes de 18". Notre modèle est équipé de 19" à 470 €, une option dont on peut se passer.

VOLVO XC40

Ces prestations, qui répondent à une volonté de grande polyvalence, s'accompagnent d'un confort bien calibré. Dans ce domaine, le maintien des sièges joue au moins autant que les suspensions. Ces caractères sont toutefois à géométrie variable. Ces deux SUV sont dotés de programmes de conduite proposant différents modes et les remarques ci-dessus valent pour le mode Confort. Lorsque l'on sélectionne le mode Dynamique, les réactions sont plus vives ; l'accélérateur, la direction et le passage des vitesses sont plus réactifs. L'amortissement, piloté sur le Q3 (1 100€) et Sport sur le XC40 (de série), est également adapté à ce mode plus rythmé sans pour autant être inconfortable. La conduite devient plus enjouée et l'on utilise volontiers les palettes de vitesses au volant (facturées 150 € sur le XC40). Les autres modes sont le mode Eco pour optimiser la consommation, le mode Individuel qui permet à chacun de régler les fonctions selon ses goûts (boîte sport, accélérateur normal par exemple) et le mode off-road pour une gestion appropriée de la motricité lorsque l'on s'aventure dans les chemins.

•••

VOLVO XC40

Qualités

- + Présentation élégante
- + Habitatle accueillant
- + Comportement rigoureux

Défauts

- Commande de boîte exaspérante
- Lacunes d'équipement
- GPS imprécis



••• L'agrément général de conduite est hélas mis à mal par un fonctionnement très désagréable des boîtes de vitesses. Celle de l'Audi affiche une inertie désespérante. Entre le moment où l'on presse l'accélérateur et le démarrage réel, le délai est bien trop long. Il peut même être dangereux si l'on souhaite redémarrer rapidement. Audi s'emploie à corriger ce défaut, le Q3 devrait être parfait... dans quelques mois ! Quant à la boîte du Volvo, elle impose une double impulsion en manœuvres. C'est particulièrement exaspérant puisqu'il faut agir deux fois sur le levier pour passer successivement en avant et en arrière... et l'on se retrouve trop souvent au point mort. Hormis ce grief, les qualités dynamiques du Q3 et du XC40 sont largement à la hauteur des prestations mécaniques. Les puissances relativement "sages" assurent des performances sans éclat. Malgré un avantage de 13 ch pour le Volvo, les performances mesurées sont équivalentes. Si le Q3 est un peu plus nerveux, il est aussi un peu moins brillant en reprises mais les écarts sont insignifiants, les 80 kg supplémentaires du XC40 n'ayant pas d'incidence. Et si, à l'usage, le trois cylindres paraît un peu plus présent au ralenti, tout rentre dans l'ordre dès les premiers tours de roues.

VERDICT Sur la route**Audi Q3**

Des performances sans réel éclat mais un comportement rigoureux, voilà de quoi séduire la plupart des clients. Le bilan est hélas assombri par une boîte trop lente à réagir et qui interdit les démarriages rapides. Audi s'emploie à corriger ce défaut.

Volvo XC40

Malgré 13 ch supplémentaires, le XC40 n'est pas plus performant que son rival. Il offre par contre le même comportement neutre et rassurant. Comme sur le Q3, un mode Dynamique propose une conduite plus enjouée. La commande de boîte à double impulsion est particulièrement exaspérante.

Verdict Égalité

**NI L'AGRÉMENT,
NI LES PERFORMANCES,
NI LE COMPORTEMENT
NE PERMETTENT DE
DÉPARTAGER L'ALLEMAND
ET LE SUÉDOIS.**



Tout-
terrain

PEU ARMÉS...

Sans surprise, ce Q3 et ce XC40 sont bien plus à l'aise sur que hors bitume, d'autant qu'Audi comme Volvo les privent d'une transmission intégrale. C'est donc sur la pointe des pneus qu'il faut s'aventurer dans les chemins. Cela étant, dans les deux cas un mode de conduite off-road permet d'optimiser la motricité en fonction de l'adhérence. Le principe consiste à neutraliser l'antipatinage pour préserver la motricité sur terrain meuble et à assouplir la suspension pour augmenter le contact des roues avec le sol. Mais n'attendez pas de miracle, si la pente est trop raide, l'Audi comme le Volvo resteront au pied de l'obstacle d'autant que leurs pneumatiques n'ont aucun "grip". Cela vaut également pour une pente neigeuse.

AUDI Q3

GARDE AU SOL 140 mm

VOLVO XC40

GARDE AU SOL 211 mm

VERDICT Tout-terrain

Audi Q3



En l'absence de transmission intégrale, le Q3 n'a rien d'un baroudeur d'autant que sa garde au sol fort modeste, de 140 mm seulement, risque de mettre à mal ses sous-basements. Deux options peuvent s'avérer utiles : le contrôle de vitesse en descente à 110 € et la caméra à 360° à 430 €.

Volvo XC40



Le XC40 n'est guère mieux loti que son rival, la moindre difficulté de terrain viendra facilement à bout de ses efforts. Il gagne néanmoins une étoile grâce au contrôle de vitesse en descente livré de série et à sa garde au sol de 211 mm qui lui permet d'enjamber plus facilement les obstacles.

Verdict

Volvo XC40

PLUS SOBRE ET MOINS PÉNALISÉ FISCALEMENT, LE Q3 MÉNAGE LE BUDGET... PAR RAPPORT AU XC40 !



Budget

Le plus cher n'est pas forcément celui qu'on croit. Si l'on s'en tient au tarif catalogue de nos modèles, le XC40 est moins onéreux avec un prix de 40 170 € contre 44 030 € pour le Q3. Mais si l'Audi est au sommet de la gamme dans cette finition Design Luxe, la version R-Design du Volvo est chapeautée par le niveau Inscription Luxe affiché à 45 140 €. Revenons aux modèles ici présentés sur lesquels on décèle rapidement certaines "anomalies" d'équipement. Ainsi, malgré des prix coquets, les sièges à réglages électriques sont en option, à 780 € chez le constructeur allemand et 920 € chez le suédois. Autre surprise de taille, la climatisation bi-zone est facturée en supplément chez Volvo, soit seule à 240 €, soit au sein du Pack Prestige - qui comprend également le toit ouvrant et les vitres arrière surteintées - à 1 500 €. Autre absence notable, la caméra de recul, à 450 € alors qu'elle est de série sur le Q3. L'addition finale de toutes les options lisse quelque peu l'écart de prix initial avec un total de 49 310 € pour l'Audi et de 49 670 € pour le Volvo. On pourrait conclure par une égalité mais le XC40 est plus lourdement pénalisé par la fiscalité. Avec des rejets de 147 g/km de CO₂, son malus pèse 1 260 €, celui du Q3 (155 g/km) se limitant à 255 €. Ajoutons une puissance fiscale de 9 CV contre 8 CV et le fléau de la balance commence à pencher en faveur de l'Audi Q3. Celui-ci enfonce encore le clou avec une consommation plus modérée. Selon nos mesures, l'écart est faible - 8 l/100 km pour le Q3, 8,4 l/100 km pour le XC40 -

mais au cours de notre essai nous avons relevé un différentiel plus significatif de 0,8 l/100 km, avec 7,9 l/100 km pour le Q3 et 8,7 l/100 km pour le XC40. Un avantage que l'Audi doit à ses cylindres débrayables, un système qui ferme les soupapes et coupe l'injection sur deux cylindres lorsque le moteur n'est pas sollicité. ■

VERDICT Budget

Audi Q3



Installée au sommet de la gamme, cette version Design Luxe est bien équipée à l'exception des sièges électriques qui sont en option. Elle bénéficie par ailleurs d'un malus digeste de 253 € et affiche une consommation modérée qui reste en dessous des 8 l/100 km en usage normal.

Volvo XC40



Bien que sensiblement moins cher que le Q3, ce XC40 fait l'impassé sur un certain nombre d'équipements comme la climatisation automatique bi-zone. Mais c'est surtout à cause de son malus de 1 260 € et d'une consommation plus élevée que le Suédois perd cette manche.

Verdict Audi Q3

Prix

Modèle hors options	Audi	Volvo
	44030 €	40170 €
Modèle à l'essai	49310 €	49670 €
Emissions CO ₂	133 g/km	147 g/km
Malus	253 €	1260 €
Puissance scale	8 CV	9 CV

Équipements

Série : accès mains libres, avertisseur de franchissement de ligne, banquette arrière rabattable (et coulissante sur Q3), caméra de recul (Q3), cinq modes de conduite, climatisation automatique bi-zone (Q3), combiné d'instruments numérique, détection des véhicules et avertissement d'angles morts, détecteurs de pluie et de luminosité, éclairage d'ambiance augmenté (Q3), hayon motorisé à ouverture mains libres, jantes alliage 18", projecteurs à LED, sellerie mixte Alcantara/simili cuir (Q3), sellerie Nubuck/cuir Nappa (XC40), sièges sport (Q3), système audio 180 W/10 HP (Q3) et 250 W/8 HP (XC40), système de navigation à écran tactile et commande vocale, volant cuir multifonction (+ palettes au volant sur Q3).



Options

option modèle essayé

	Audi	Volvo
Amortissement piloté	1100	—
Assistant de stationnement semi-automatique	110	650
Audi Phone Box	450	—
Caméras panoramiques 360°	430	990
Direction dynamique progressive	320	—
Interfaces Smartphone	600	—
Jantes alliage	400 (18")	470 (19")
Peinture métallisée	900	1000
Sièges avant électriques	780	920
Toit ouvrant panoramique	1550	1380

Packs

pack modèle essayé

	Audi	Volvo
Pack Prestige	—	1500
Climatisation automatique bi-zone, toit ouvrant panoramique en deux parties, vitres latérales surélevées	—	—
Pack Accessibilité Pro	—	650
Accès mains libres, let de séparation coffre/habitacle, ouverture du hayon électrique mains libres, rangement sous le siège conducteur	—	—
Pack Stationnement	—	600
Radar de stationnement avant et arrière, caméra de recul	—	—
Pack IntelliSafe Pro	—	1500
Régulateur adaptatif, alerte distance de sécurité, conduite semi-autonome, surveillance angles morts, alerte au changement de file, alerte trajectoire et collision en marche arrière	—	—
Pack Sensus Pro	—	720
Système audio Harman Kardon 600 W / 13 HP, recharge de smartphone par induction	—	—



Performances

mesurées par l'AJATM

	Audi	Volvo
Vitesse maxi (km/h)	200	200
Accél. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	9,8 / 31,4	10,1 / 31,7
Reprises de 90 à 130 km/h en D(s)	9,4	9
Freinages		
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 32 / 66	10 / 31 / 64
Consommations		
Moyenne (l/100 km)	8	8,4
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	9,0 / 7,5 / 7,6	9,6 / 7,9 / 7,6
Réservoir (l) / Autonomie (km)	58 / 725	54 / 642

Dimensions

mesurées par l'AJATM

	Audi	Volvo
Extérieures / Intérieures		
L / l / h / empattement (m)	4,49 / 1,85 / 1,59 / 2,68	4,43 / 1,87 / 1,66 / 2,71
Espace aux jambes AR (cm)	9 - 23*	30
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	152 / 148	146 / 143
Coffre		
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	507 - 627* / 1525	509 / 1336
Seuil de chargement (cm)	75	75
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	89 - 104* / 100 / 51	90 / 100 / 44
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	169 / 137 / 78	170 / 130 / 72

*banquette coulissante sur 14 cm

Technique

données constructeur

	Audi	Volvo
Moteur		
Cylindrée (cm ³)	4 cylindres en ligne transversal, turbo, injection directe	3 cylindres en ligne transversal, compresseur + turbo, injection directe
Puissance maxi (ch à tr/min)	1498	1477
Couple maxi (Nm à tr/min)	150 à 5 000	163 à 5 000
Châssis		
monocoque	monocoque	monocoque
Direction	à crémaillère, assistance électrique	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	11,8	11,7
Suspensions avant	type McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis	type McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspensions arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques	disques ventilés / disques
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVR 7 (S Tronic)	BVA 8 (Geartronic)
Poids		
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1546 / 2070	1625 / 2120
Pneumatiques		
Michelin Primacy 3	Continental Ecocontact 6	
Dimensions	235/55 R 18	235/50 R 19

Conclusion

Arrivé à pleine maturité, l'Audi Q3 s'installe sur le "Trône de Fer" grâce un bel ensemble de qualités. On apprécie tout particulièrement sa présentation soignée, son ergonomie rigoureuse et son comportement imperturbable qui garantit une réelle sécurité. Seule ombre au tableau, la lenteur excessive de la boîte S Tronic qui peut même s'avérer dangereuse dans certaines circonstances. Face à la nouveauté, le Volvo XC40 fait mieux que résister. Ses qualités dynamiques sont au meilleur niveau, mais l'équipement doit être amélioré et son coût à l'usage est un peu plus élevé.

Le gagnant Audi Q3



QUI VA PIANO

EQUIPÉ DU BLUEHDI 130 CH, LE C5 AIRCROSS N'EST PAS UN CHAMPION DU CHRONO. MAIS CE TEMPERAMENT CORRESPOND AU CONFORT PROPOSÉ SUR LA ROUTE ET L'ENSEMBLE SE MONTRÉ FORT RAISONNABLE EN PRIX COMME EN CONSOMMATION.

Par Patrice Chéreau Photos Clément Choulet



CITROËN C5 AIRCROSS BLUEHDI 130 CH EAT8 FEEL

PRIX : 33 850 €

PUISSEANCE FISCALE : 6 CV

BONUS/MALUS : NEUTRE

En automobile comme au théâtre, il faut savoir réussir son entrée. Et à ce petit jeu, le C5 Aircross n'a pas fait de faux pas. Déjà convaincant sur le papier - que ce soit en termes de positionnement, de design, d'accueil ou de prestations routières - il s'est payé le luxe de remporter une joute face à la référence de la catégorie, le Peugeot 5008, dans le numéro 88 de *l'Auto-Journal Evasion & 4x4*. C'est tout simplement le premier SUV à avoir réussi un tel exploit. Mais pour y arriver, le C5 Aircross s'était présenté sur le ring au mieux de sa forme, en version BlueHDI 180 ch et finition haut de gamme. Une livrée qui frisait les 40 000 €. Qu'en est-il de la version inférieure, équipée du méritant BlueHDI 130 ch et décliné dans une finition intermédiaire Feel ? Question d'importance, car il y a 5500 € d'économies à la clé.

Planche de bord originale,
sièges moelleux, équipement
généreux, seule ombre au tableau :
la finition qui manque de soin.



Le BlueHDI 130 ch est déjà une vieille connaissance puisqu'il est arrivé l'année dernière chez PSA, en remplacement du 1.6 BlueHDI de 120 ch. Outre sa puissance en hausse et ses systèmes de dépollution évolués (filtre à particules, catalyseur SCR), ce bloc embarque un système de combustion inspiré par la... Peugeot 908 victorieuse aux 24 Heures du Mans 2009 ! Mais autant le dire tout de suite, au volant du C5 Aircross, la célèbre ligne droite des Hunaudières risque de paraître longue. Sur le 1000 m départ-arrêté, il descend juste en dessous de la barre des 34 secondes, ce qui n'en fait pas un foudre de guerre. L'exercice des reprises ne va pas lui permettre de se racheter. Plus de 12 secondes pour relancer de 90 à 150 km/h, il faudra penser à anticiper pour dépasser. Heureusement que la boîte automatique ne réchigne pas à rentrer un rapport lorsque le conducteur enfonce l'accélérateur. Douce la majeure partie du temps, l'EAT8 n'est pas exempt de quelques hésitations voire à-coups en ville. Mais à l'usage, elle se montre de toute façon plus agréable à utiliser que son homologue manuelle, également proposée avec le BlueHDI 130 ch.

Une suspension magique

Le caractère nonchalant de la mécanique est-il rédhibitoire dans le C5 Aircross ? La réponse est non car le Citroën a choisi de miser sur le confort plus que sur l'agilité. Ses suspensions à double butées hydrauliques progressives ménagent une filtration remarquable et donnent l'impression de réagir de mieux en mieux au fur et à mesure que le revêtement se dégrade ! Lorsque le bitume est parfaitement lisse, il n'est plus possible d'apprécier la qualité d'amortissement et on épingle alors une légère tendance à flotter. En courbe, les mouvements de caisse sont présents sans que cela ne perturbe l'équilibre du châssis, rassurant en toutes circonstances. Dommage que le moteur soit un peu trop audible et qui plus est reconnaissable par un bruit qui ne laisse pas planer le doute sur la nature du carburant dont il s'abreuve. Un peu court pour déplacer le SUV Citroën avec aisance, le BlueHDI aurait pu faire payer ses efforts en consommation. Il n'en est rien, au contraire. Sa moyenne de 6,2 l/100 km est excellente et lui permet d'espacer ses ravitaillements de plus de 850 km. En ville, il ne réclamera pas plus de 6,4 l/100 km.

**LE C5 AIRCROSS A
RENOUÉ AVEC LES
GÈNES CITROËN. C'EST
SON MEILLEUR ATOUT...
MAIS PAS LE SEUL.**



Malgré ses 130 ch, le petit HDI peine sous le capot du SUV. Il le fait savoir en grognant mais il a la décence de rester discret côté consommation.



Qualités

- Excellent confort
- + Rapport prix/équipement
- + Sobriété en toutes circonstances

Défauts

- Diesel bruyant en charge
- Performances quelconques
- Comportement peu dynamique

Le BlueHDI 150 ch peut donc suffire sous le capot du C5 Aircross. A une réserve près : elle concerne l'usage prévu de ce SUV. S'il s'agit de faire de l'autoroute, de rouler régulièrement chargé ou de tracter (seulement 1 250 kg maximum), mieux vaut opter pour la version 180 ch.

Concernant l'habitacle, tout a déjà été écrit ou presque. On rappellera qu'il se distingue par un dessin massif mais agréable de la planche de bord. Les ajustements sont dans l'ensemble soignés mais les plastiques rigides demeurent trop nombreux... ou trop visibles. L'écran multimédia n'est pas des plus réactifs mais son utilisation se révèle intuitive. La navigation est fournie par TomTom et les services connectés (trafic, météo, places parking, prix des carburants) sont livrés de série dès la finition Feel et ne demandent ni abonnement ni connexion via le smartphone. La connectivité est assurée par les interfaces Mirror Link, Apple CarPlay et Android Auto. Au moment d'effectuer la répartition de l'espace intérieur, Citroën a privilégié les bagages (615 dm³) plutôt que l'espace aux jambes des passagers arrière (24 cm). Mais la modularité a été soignée avec une banquette composée de trois sièges indépendants de même taille, coulissants (sur 14 cm) et aux dossierst ajustables en inclinaison.

Dans la gamme, la finition Feel apparaît comme la plus intéressante en rapport prix/équipements. Surtout •••

•• lorsque le C5 Aircross est équipé du BlueHDI 130 ch, peu enclin à faire de longs trajets autoroutiers (le pack Drive Assist est en option). De série, on profite ainsi déjà de l'accès et démarrage sans clé, de la caméra de recul avec vision du dessus, de la navigation connectée, des compteurs digitaux, de l'alerte au franchissement involontaire de ligne, de la surveillance des angles morts et des sièges Advanced Comfort. Le tout pour un prix de 33 850 €, particulièrement bien placé dans la catégorie des SUV familiaux. ■

Conclusion



Opter pour la version 130 ch du BlueHDI dans le C5 Aircross n'est pas un mauvais choix, à condition de ne pas faire de ce SUV la voiture des départs en vacances. Son excellent confort se marie bien avec des performances modestes et il ne faut pas s'attendre à une once de dynamisme. Son appétit mesuré joue en sa faveur moins sa présence sonore. Son principal atout reste son placement prix, inférieur à 34 000 €, ce malgré la boîte automatique et un équipement fourni.



Les compteurs proposent plusieurs types d'affichage. La molette du Grip Control permet d'ajuster la gestion de l'antipatinage en fonction du sol.

MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURE

Prix

Modèle hors options : 33 850 € Modèle à l'essai : 34 750 €

Emissions CO ₂ : 102 g/km	Puissance : 6 CV
Bonus/Malus : neutre	Garantie : 2 ans, km illimité

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, alerte au franchissement de ligne et risque de collision, appel d'urgence et d'assistance, contrôle pression pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage d'urgence auto en ville, Iso x, surveillance active des angles morts, radars de stationnement AV/AR, régulateur/limiteur de vitesse.

Agrement : accès et démarrage sans clé, caméra de recul, climatisation auto bizona, compteurs digitaux 12,3", interfaces smartphone (Mirror Link, Apple CarPlay, Android Auto), jantes 18", navigation sur écran tactile 8" avec services connectés (trafic, carburants, parking, météo), recharge smartphone par induction, rétrors électriques, dégivrants et rabattables, rétro intérieur photosensible, sièges Advanced Comfort.

Options

	option modèle essayé
ConnectedCam	270 €
Hayon mains libres	450 €
Phares full LED	1200 €
Toit ouvrant panoramique	1400 €

Packs

	pack modèle essayé
Pack Drive Assist	600 €
Feux de route automatiques, régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages, aide active au maintien dans la voie	
Pack Grip Control	300 €
Système d'optimisation de la motricité, pneus mixtes Mud & Snow 18"	

Performances

mesurées par l'AjAxD4

Vitesse maxi (km/h)	181
Accel. à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	12,1 / 33,9
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	11,2

Freinages

À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)

11 / 33 / 66

Consommations

Moyenne (l/100 km)

6,2

Ville / route / autoroute (l/100 km)

6,4 / 6 / 6,3

Réservoir (l) / Autonomie (km)

53 / 854

Dimensions

mesurées par l'AjAxD4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	4,50 / 1,84 / 1,69 / 2,73
Espace aux jambes AR (cm)	10 - 24*
Largueur aux coude AV / AR (cm)	149 / 149

Coffre

Volume 5 places / 2 places (dm³)

615 - 755* / 1630

Seuil de chargement (cm)

75

Profondeur / largeur / hauteur (cm)

99 - 113* / 105 / 58

Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)

171 / 116 / 85

* banquette coulissante sur 14 cm

Technique

Moteur	4 cyl. en ligne, turbo diesel, injection directe
Cylindrée (cm ³)	1499
Puissance maxi (ch à tr/min)	130 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/min)	300 à 1750
Châssis	caisse autoportante à crémaillère, assistance électrique
Direction	
Diamètre de braquage (m)	11,1
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu souple (bras tirés), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques
Transmission	roues avant motrices
Boîte de vitesses	BVA 8
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1550 / 1250
Pneumatiques	Michelin Primacy 3
Dimensions	235/55 R 18

LA SUSPENSION DU C5 AIRCROSS SE JOUE DE TOUS LES TYPES DE TERRAIN.



ABONNEZ-VOUS à

l'auto-journal **évasion & 4x4**
LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS



Les avantages de l'offre sans engagement

La remise est plus importante :

24 % de réduction sur le prix kiosque

Votre abonnement est résiliable sans frais
sur simple demande au service client

Le paiement est sécurisé

entre ma banque et l'éditeur de L'Auto-Journal

L'OFFRE SANS ENGAGEMENT

L'Auto-Journal évasion & 4x4
4 n°/an

+ la version numérique offerte !

= **4,50€** SEULEMENT
par trimestre au lieu de 5,95€

SANS ENGAGEMENT



+ La version numérique
OFFERTE !

soit
24%
de réduction !

Service client DÉDIÉ :



01 46 48 48 75 (prix d'un appel local)
du lundi au samedi de 8h à 20h



via l'espace client
kiosquemag



L'AUTO-JOURNAL - Service Abonnements
CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

BULLETIN D'ABONNEMENT

A compléter et à renvoyer à Service Abonnement
L'AUTO-JOURNAL - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

1 - JE CHOISIS MON OFFRE D'ABONNEMENT :

L'OFFRE SANS ENGAGEMENT :

L'Auto Journal évasion & 4x4 pour **4€50** par n°
au lieu de **5,95€** (896373)

-24%

Ce tarif préférentiel est garanti pendant 1 an minimum. J'ai la possibilité de suspendre mon abonnement à tout moment. Je remplis le mandat de prélèvement SEPA ci-contre. Tarif après 1 an : 4,80 €/trimestre

Je complète l'IBAN et le BIC présent sur mon RIB. Je n'oublie pas de joindre mon RIB.

IBAN :

BIC :

Vous autorisez EMAS à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'EMAS. Crédancier : EMAS S.N.C - 8, rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex 09 - FRANCE - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

Je choisis mon mode de règlement :

Chèque bancaire ou postal à l'ordre de L'Auto-Journal

CB n° Expire Fin : Cryptogramme

Date de naissance :

L'OFFRE CLASSIQUE :

L'Auto-Journal évasion & 4x4 pour 1 an (4 n°) à 19 € au lieu de **23,80 €** (896381)

-19%

2 - J'INDIQUE MES COORDONNÉES :

Nom / Prénom :

Adresse :

CP : Ville :

Indispensable pour gérer mon abonnement et accéder à la version numérique :

Tél : Mobile :

Date de naissance :

Email :

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :

LE :

Signature :

Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires de L'Auto-Journal (Groupe Mondadori)

Offre exceptionnelle valable jusqu'au 1/10/2020 pour tout nouvel abonnement uniquement et paiement par prélèvement automatique, chèque ou CB. Début de livraison : 4 semaines à réception de votre règlement. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine et/ou du support de l'offre. Ce droit de rétractation est clairement vous décrit dans notre service à la clientèle ou via le site www.kiosquemag.com. Pour toute réclamation, le droit de rétractation est à votre charge. Les informations sont collectées à partir de la présente pour faire l'abonnement à Magazine d'Automobile France pour la gestion des listes clients, le service marketing et la communication des abonnements. Conformément à la loi informatique et libertés et au RGPD, vos informations pourront être cédées à des tiers. Si vous ne souhaitez pas, merci de cocher la case ci-dessous.

KIOSQUE
mag

+ simple + pratique + rapide... Abonnez-vous sur www.kiosquemag.com/abonnement/auto-journal

Nos conseillers vous répondent par tel : 01 46 48 48 75 - Courrier : Service abonnement de L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9
Editions Mondadori Axel Springer (EMAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex

MERCEDES PRÉSENTE SON PREMIER SUV ÉLECTRIQUE, L'EQC. LEQUEL OFFRE, OUTRE L'AVANTAGE DE NE PAS POLLUER LOCALEMENT, DES PRESTATIONS HAUT DE GAMME. MAIS IL NE S'AFFRANCHIT PAS PLUS QUE SES RIVAUX DES FREINS INTRINSÈQUES À L'ÉLECTRIQUE...

PREMIER DE CORDEE

Par Pierre Michel Photos Yann Lefebvre





**MERCEDES EQC
400 4MATIC AMG LINE**

PRIX : 78 950 €

PUISANCE FISCALE : 8 CV

BONUS : 6 000 €

Comme tous les constructeurs, Mercedes a entamé la conversion de sa gamme à l'électrique. Comme tous les constructeurs, il le fait sans savoir si c'est la solution idéale et avant même que le marché et les infrastructures ne soient prêts à accueillir ce nouveau mode de propulsion. Mais c'est un autre débat. La stratégie de Mercedes, en matière d'électrification, se décline en trois stades. Le premier, baptisé EQ Boost, consiste à coupler un alternodémarreur 48V au moteur thermique. Le deuxième, EQ Power, englobe les modèles hybrides rechargeables. Enfin le troisième, celui qui nous intéresse ici, est appelé EQ et désigne les 100 % électriques. L'EQC en est le premier représentant et correspond à un GLC. On peut donc s'attendre à voir arriver l'EQA et consorts.

L'EQC est donc le premier véhicule électrique de Mercedes. Alors que certains concurrents sont partis d'une feuille blanche, le constructeur a préféré se baser sur un GLC. Ce qui est étonnant dans la mesure où l'encombrement et le placement des différents organes d'une voiture électrique diffèrent sensiblement de ceux d'un modèle thermiques. Mais il y a dans ce choix des contraintes budgétaires évidentes. Bien que la plateforme ait été allongée de 10 cm, que la carrosserie ne possède aucun élément commun, on reconnaît le GLC ! La calandre sera, elle, spécifique aux modèles EQ.



**OUTRE DE L'AUTONOMIE,
L'EQC SOUFFRE, COMME
TOUTES LES ELECTRIQUES,
DE SON POIDS.**



Qualités

Performances sportives +
Interface homme/machine +
Insonorisation réussie

Défauts

Comportement pataud -
Dosage freinage déstabilisant -
Rapport encombrement/habitabilité



L'écran XXL offre une expérience d'utilisation inédite et participe grandement à l'agrément.



La connectivité permet de pallier - en partie - l'inconvenie de la recharge. Comptez plus d'une heure sur une borne 110 kW.

Deux moteurs prennent place dans l'EQC, un à l'avant et un à l'arrière, permettant d'offrir les bienfaits d'un 4x4 sans arbre de transmission. La batterie d'une puissance de 80 kWh - et d'un poids de 650 kg - vient se loger dans l'épaisseur du plancher. Ce sont ainsi 408 ch (une puissance standard dans la catégorie) mais surtout 760 Nm de couple qui sont mis à disposition de ce SUV. Et bien que le poids frôle les 2,5 tonnes, au moment d'enfoncer la pédale d'accélérateur, l'EQC détalé comme un lévrier. Avec seulement 5 secondes pour passer de 0 à 100 km/h, il a de quoi faire douter nombre de rivaux sportifs. Lesquels pourront rapidement se consoler, surtout s'ils sont pourvus d'un V6 ou d'un V8. Car si les sensations sont bien là, il manque toujours l'émotion. Réflexe d'un autre âge ? Peut-être... Mais la moyenne d'âge des acheteurs de l'EQC ne sera certainement pas 20 ans !

Après avoir épatis les passagers avec une accélération, le conducteur lèvera de lui-même le pied. D'abord parce que l'autonomie fond comme neige au soleil, ensuite parce que les mises en appui manquent de dynamisme et la direction de précision et enfin parce que le freinage n'inspire pas confiance. Rien de dangereux mais entre le poids à arrêter et le toucher de la pédale de freins (perturbé par la double action de la récupération d'énergie et des étriers), le dosage n'est pas évident. Des écueils communs à la majeure partie des électriques. En adoptant une allure plus raisonnable - ce qui est quand même dommage avec 400 ch - les choses rentrent dans l'ordre. Il est alors possible de profiter du confort obtenu grâce à une ***



PLUS LONG QUE LE GLC, L'EQC N'EN PROFITE PAS POUR AMELIORER SON SENS DE L'ACCUEIL.



Les infos présentées permettent de gérer la consommation d'énergie et de trouver des points de charge... sans enlever l'angoisse de la panne.



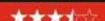
••• insonorisation (aux bruits d'air et de roulement) réussie mais perturbé par des suspensions qui peinent à digérer les petits défauts de la chaussée.

Le principal jeu au volant d'un modèle électrique reste l'optimisation de la consommation entre deux charges. Et en la matière, Mercedes donne au conducteur de quoi s'occuper en proposant 5 modes de conduite (Max Range, Eco, Confort, Sport et Individual) ayant chacun un impact sur l'autonomie. Via les palettes derrière le volant, il est également possible de paramétrier la récupération d'énergie. Dans la position la plus régénérative, le recours au frein n'est plus nécessaire en conduite urbaine voire périurbaine. Le véhicule se charge aussi "d'optimiser" la conduite en se basant sur les données GPS lui permettant d'anticiper les actions à appliquer. A l'approche d'un virage, il sera ainsi capable d'enclencher la récupération d'énergie pour freiner le véhicule... sans toutefois se substituer au conducteur.

Même en étant un champion de la conduite économique, il sera difficile de dépasser les 450 km. Il s'agira alors de trouver une borne à proximité, libre et qui fonctionne. Facile sur un trajet usuel, hautement aléatoire sur une nouvelle destination. Il sera toujours possible de brancher le chargeur embarqué (7,4 kW) chez soi sur une Wallbox. Mais il faudra alors patienter 11 heures pour une charge complète.

Dans l'habitacle, on retrouve le spectaculaire tableau de bord des dernières Mercedes (dont le GLC restylé) avec l'immense écran du système MBUX. L'efficacité de cette interface homme/machine n'est plus à prouver même si la richesse des possibilités offertes peut décontenancer les moins aguerris. Là où l'EQC déçoit, c'est au chapitre de l'habitabilité. Bien qu'il ait gagné 10 cm, il ne réserve pas un accueil vraiment royal aux passagers arrière. Il conserve même son tunnel de transmission alors qu'il n'y a plus d'arbre qui passe dedans... On regrette également qu'il ne soit pas prévu de rangement spécifique pour les câbles de recharge, souvent sales. ■

Conclusion



Le plus gros défaut de l'EQC est de demander une organisation spécifique contraignante pour son utilisation. Mais il est commun à tous les véhicules électriques. En revanche, il y a de quoi regretter un rapport encombrement/habitabilité qui déçoit, un certain manque d'agilité ou encore les réactions sèches des suspensions. L'EQC profite heureusement d'excellentes performances et d'un contenu technologique de pointe. Reste à savoir si l'autonomie de moins de 450 km est cohérente avec un SUV routier...

L'EQC n'est pas à l'aise en conduite sportive. Il propose en revanche une excellente insonorisation mais les suspensions percutent parfois.



MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES

Prix

Modèle hors options : 78 950 €	Modèle à l'essai : 88 050 €
Émissions CO ₂ : 0 g/km	Puissance : 8 CV
Bonus : 6 000 €	Garantie : 2 ans, kilométrage illimité*
* 8 ans ou 160 000 km pour la batterie	

Équipements de série

Sécurité : 5 airbags, airbag genoux conducteur, aide active au maintien dans la voie, appel d'urgence et d'assistance, contrôle pression pneus, détecteurs de lumière et de luminosité, freinage d'urgence auto en ville, surveillance des angles morts.

Agrément : accès et démarrage sans clé, caméra de recul, chargeur 7,4 kW, climatisation auto bizona, écran panoramique avec compteurs (10,25") et multimédia tactile (10,25"), feux de route auto, hayon électrique, hifi 9HP 225 W, jantes 19", kit AMG, modes de conduite, navigation 3D et commande vocale intelligente et pavé tactile, phares Multibeam LED, rétroviseurs électriques, rabattables et photochromiques, sellerie simili cuir/micro fibre, services connectés (trafic, carburants, météo, actu...), et services spécifiques (électricité de charge, assistance), sièges avant partiellement électriques, sièges sport, stationnement semi-auto, volant sport multifonction.

Options

	option modèle essayé
Accès par smartphone	150 €
Climatisation auto 3 zones	700 €
Jantes 21"	1 800 €
Marchepieds	600 €
Peinture métallisée designo blanc	1 800 €
Réalité augmentée pour la navigation	300 €
Sellerie cuir titton	2 650 €
Toit ouvrant électrique	1 300 €

Packs

	pack modèle essayé
Pack Assistance à la Conduite Plus	1 550 €
Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages	
Pack Premium	3 000 €
Chargeur smartphone à induction, hifi Burmester, pack Energizing (programmes d'ambiance), pack Air-Balance (diffusion parfum, ionisation et épuration de l'air), sièges avant chauffants, toit ouvrant électrique	
Pack Premium Plus	5 600 €
Pack Premium, affichage tête haute, caméras 360°, sièges avant électriques à mémoires	

Dimensions

L / l / h / empattement (m)	4,76 / 2,1 / 1,62 / 2,87
Coffre volume 5 places (dm ³)	500

Performances

Vitesse maxi (km/h)	180
Accél. 0 à 100 km/h (s)	5,1
Consommations	
Moyenne (kWh/100 km)	20,8
Autonomie / Charge	
Moyenne (km)	445
Temps de charge 7,4 kW (h) / 110 kW (min)	11 / 60



Technique

Moteurs	1 moteur électrique asynchrone par essieu
Puissance maxi (kW/h à tr/min)	300 / 408
Couple maxi (Nm à tr/min)	760
Batterie	
Type / Capacité (kWh)	lithium-ion / 80
Châssis	caisse autoporteuse
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	11,8
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, boudins pneumatiques + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés
Transmission	4 roues motrices
Boîte de vitesses	réducteur, rapport unique
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	2 495 / 1 800
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport SUV
Dimensions	235 / 45 R 21



Les compteurs, comme l'écran multimédia, semblent personnalisables à l'infini. La lisibilité est excellente.



Il y a de la place à l'arrière de l'EQC mais pas plus que dans un GLC. La sellerie est de qualité, comme la nation.



SUPER ESSAI

L'OPPO

LE PLUS PETIT SUV DS EST AUSSI CELUI QUI DOIT RÉALISER LES PLUS GROS VOLUMES DE VENTE. POUR CELA, IL PROPOSE UNE VISION DU PREMIUM À LA FRANÇAISE ET PROFITE DE L'ABSENCE DE RÉEL CONCURRENT. UNE OPPORTUNITÉ QU'IL NE FALLAIT PAS MANQUER.

Texte Pierre Richel Photos Clément Choulat



DS TUNISTE



DS 3 CROSSBACK

PURETECH 130 CH

EAT8 GRANDCHIC

PRIX : 35 800 €

PUISSEANCE FISCALE : 6 CV

BONUS/MALUS : NEUTRE

Sur la route



Le DS 3 Crossback fait trapu, ce qu'il est vraiment avec seulement 4,12 m. Le pro 1 se distingue par un aileron de requin qui n'est pas sans incidence sur la luminosité à l'arrière.



Des sous-segments de la catégorie des SUV dans lesquels on ne se bouscule pas, il n'en reste pas beaucoup. En cherchant bien, DS en a malgré tout trouvé un : celui des citadins premium. Comprenez par là des véhicules dont la longueur ne dépasse pas 4,20 m (soit la dimension d'un Volkswagen T-Cross, cf. p.90) et dont le prix démarre aux alentours de 25 000 €. Avant l'arrivée du Français, un seul modèle occupait même le terrain : l'Audi Q2 (4,19 m). Lequel a désormais un camarade de jeu avec un 3 Crossback certes plus compact (4,12 m), mais qui vise une clientèle proche pour ne pas dire identique compte tenu de ses prétentions premium. Un petit qui voit grand - il doit représenter la majeure partie des ventes de la marque en Europe - qu'il n'était pas possible d'exonérer de l'épreuve du Super Essai. Pour positionner le dernier né de DS, on peut avancer sa longueur contenue. Mais on peut aussi - et surtout - valider le fait qu'il continue à creuser, esthétiquement parlant, le sillon de son grand frère le 7 Crossback. Calandre travaillée et proéminente, signature LED verticale, aileron de requin sur le profil (un héritage de feu la citadine DS 3), ailes gonflées et poupe rebondie dessinent un caractère immédiatement reconnaissable. Quitte à être un peu "m'as-tu-vu", surtout sur la partie avant. Un autre trait de caractère saute aux yeux de l'observateur : trapu, le 3 Crossback semble aussi haut perché. Ce qui ne se retrouve pas forcément dans la valeur de la garde au sol (170 cm). Dans la circulation, le DS se fait remarquer, un bon point puisque c'était le but recherché.

•••



LE 3 CROSSBACK, C'EST L'ASSURANCE DE NE PAS PASSER INAPERÇU OU QUAND PREMIUM NE RIME PAS AVEC SOBRIÉTÉ.



Basé sur un châssis inédit, le petit DS jouit d'un caractère routier qui marie élégance et confort. En plus des nittions, la gamme propose des "ambiances". Opéra dans le cas présent.



Bien vu

"Le DS 3 Crossback cultive la différence et c'est fort appréciable. Cela se ressent dans l'ambiance à bord mais également dans le choix de matériaux raffinés."

COMPATIBLE WAZE

En branchant son smartphone via USB, il est possible - grâce à l'interface Apple CarPlay - d'afficher la carte de Waze... mais sur une partie réduite de l'écran. Tout comme la carte du système natif d'ailleurs, ce qui est assez incompréhensible.

POIGNÉES AFFLEURANTES
En plus d'être esthétiques, les poignées qui s'extraient de la carrosserie (en option sur les nittions basses) se révèlent pratiques à l'usage, dans leur préhension comme dans leur réactivité.

SUPER ESSAI DS 3 CROSSBACK

PURETECH
130 CH EAT8



La signature LED des feux de jour est de série. Les phares Matrix LED (de série suivant le niveau de finition) sont un équipement - très efficace - inédit dans le segment.

A revoir

"A vouloir être original, le petit DS oublie quelques fondamentaux comme une modularité digne de ce nom ou une prise USB aux places arrière."

PEUT MIEUX FAIRE

L'écran multimédia HD de belle taille (10,3") manque un peu de réactivité et les graphismes en triangle, chers à DS, ne facilitent pas toujours le repérage. Enfin, la caméra de stationnement présente trop souvent des zones hachurées.

TOUT OU RIEN

Le système de climatisation souffle toujours trop fort. Même en coupant la ventilation via le menu, rien n'y fait. La seule solution consiste à fermer complètement les bouches d'aération mais dans ce cas, il n'y a plus un souffle d'air!



••• Revers de la médaille, on constate parallèlement que les choix esthétiques ne sont pas sans conséquences sur les aspects pratiques. Les ailerons de requin, par exemple, empêtent largement sur la surface vitrée condamnant les passagers arrière à une ambiance confinée. La poupe rebondie entraîne à la fois une visibilité ¾ arrière réduite (petite lunette) et un seuil de chargement haut perché. Heureusement, il n'en va pas de même avec les poignées affleurantes. En se déployant automatiquement à l'approche du porteur de la clé (de série sur Grand Chic, 350 € sur les autres finitions), elles restent pratiques tout en étant esthétiques. D'ailleurs, on attend l'arrivée prochaine de la fonction d'ouverture via smartphone, la clé étant devenue superflue.

Prendre place à l'intérieur revient à se replonger dans l'univers DS. Le dessin du tableau de bord cultive sa propre personnalité en déclinant le motif de losange cher à la marque. Le résultat est original, séduisant mais moins ergonomique qu'une construction plus classique. Il faudra donc un temps d'adaptation avant d'activer les commandes sans les chercher. C'est le cas des boutons de vitres électriques sur la console centrale ou du réglage des rétros caché à gauche du volant. Les commodes sur la console centrale sont tactiles mais ils demandent parfois à être simplement effleurés, ou nécessitent d'autres fois une pression plus importante. Sans retour haptique (vibration), il n'est de surcroît pas immédiat de se rendre compte si le geste a été efficace.

Le système multimédia passe par un écran tactile 10,3 pouces. S'il n'est pas le plus réactif du marché, il se montre en

VERDICT Sur la route

Ville ★★★★☆

Le gabarit du DS 3 Crossback (4,12 m) est son plus gros atout en ville. Complété par une direction légère, un bon diamètre de braquage et une mécanique souple, il se faufile dans le trafic. Mais gare à la visibilité réduite et il faut penser à déconnecter le stop&start peu discret, ce qui est fastidieux.

Route ★★★★☆

La nouvelle plateforme qu'étreint le petit DS lui offre un comportement, si ce n'est amusant, au moins équilibré. En conduite soutenue, les suspensions peinent à contrôler les mouvements de caisse mais, en règle générale, c'est plutôt le confort que l'on apprécie. Les distances d'arrêts sont excellentes.

Autoroute ★★★★☆

Agréable surprise que ce SUV que l'on pensait cantonné aux agglomérations. Il est capable de prendre l'autoroute grâce à sa belle stabilité et un duo boîte auto/PureTech 130 ch qui fonctionne bien. Il ne parvient pas à décrocher la quatrième étoile uniquement à cause des bruits d'air envahissants.

Paradoxalement, les parties pris esthétiques sont plutôt pénalisantes en ville (visibilité).
Sur la route, le SUV DS surprend agréablement, sauf au chapitre de l'insonorisation aéro.

revanche assez insensible aux traces de doigts, ce qui n'est pas courant. La navigation dans les menus est aisée sans être totalement enfantine. En branchant son smartphone via USB, il est possible - grâce aux interfaces Apple CarPlay et Android Auto - d'afficher (en petit) la carte de guidage de Waze, plus efficace que le GPS d'origine... donc la carte n'occupe pas non plus la totalité de l'écran. La commande vocale, qui se déclenche en appuyant sur un raccourci, s'est montrée efficace pour régler la radio ou la température. Mais, sur notre modèle, la navigation était victime d'un bug après avoir énoncé la destination. Un mot également à propos de la climatisation qui a tendance à toujours souffler trop fort... même lorsque l'on coupe la ventilation ! Pour ne plus avoir d'air, il n'y a pas d'autre choix que de fermer les bouches d'aération. Etrange.

En version Grand Chic - la plus haute - inspiration DS Opera, le petit SUV s'affiche tout de même à... 38 400 €. Heureusement, ce tarif coquet intègre un équipement complet avec l'affichage tête haute (sur une lame translucide), la navigation avec services connectés, les phares Matrix LED, la surveillance des angles morts et l'aide active au maintien dans la voie. Mais il manque le régulateur de vitesse intelligent •••



Vie à bord

••• (950 €) pour pouvoir profiter de la conduite semi-autonome. On retiendra également l'absence de l'option toit panoramique et du hayon électrique, moins dommageable. La position de conduite (siège réglable en hauteur et volant dans les deux sens) donne satisfaction même si les plus grands n'auront pas le dessous des cuisses soutenu. De même, les petits gabarits auront tendance à flotter entre des maintiens latéraux pourtant bien prononcés. Devant lui, le conducteur trouve des compteurs digitaux à l'affichage personnalisable. La lisibilité des informations n'est pas exemplaire et le rappel de la carte très sombre. L'affichage tête haute, projeté sur une lame translucide, compense et se révèle à la fois clair et complet.

DS a fait de la qualité des matériaux une marque de fabrique. On ne peut que s'en féliciter lorsque l'on voit le cuir façon bracelet de montre qui habille les sièges ou l'aluminium guilloché de la console centrale. Mais quelques détails attirent l'attention, comme le raccord du joint de la portière arrière mal ajusté, que l'on voit à chaque fois que l'on ouvre les portes avant. Ou les marbrures qui apparaissent déjà sur le cuir de la planche de bord et des renforts des sièges. Cela étant, dans l'ensemble, le DS 3 Crossback n'usurpe pas son positionnement premium.

En ajoutant au critère de la compacité celui des choix esthétiques, on se doutait que les places arrière ne seraient pas très accueillantes. On en a la confirmation dès que l'on essaie d'y accéder par une ouverture très modeste dégagée par les portes. La place aux genoux comme aux épaules est réellement comptée et le sentiment d'enfermement fort peu agréable. D'autant qu'il ne sera pas possible de recourir au toit en verre panoramique pour apporter de la lumière : il n'est pas disponible sur le véhicule.

LE COMPROMIS
PROPOSÉ EN
COMPORTEMENT/
CONFORT EST
VRAIMENT BON POUR
UN SI PETIT SUV.

Qualités

- Présentation soignée
- Capable de trajets autoroutiers
- + Bon confort de suspensions

Défauts

- Places arrière engoncées
- Modularité basique
- Bruits d'air importants



Le coffre est modeste (312 dm³) mais on pourrait le lui pardonner si la modularité était élevée. Ce n'est pas le cas puisqu'il manque même le double plancher.





Les sièges en cuir apportent un bon maintien. Celui du conducteur est électrique et massant moyennant 800 €. Dommage que le cuir des renforts latéraux soit déjà marqué.



Si le petit DS n'a pas la carrure d'un déménageur, il n'en a pas non plus les capacités. Doté d'une roue galette de série, le coffre ne peut avancer qu'un volume de 512 dm³. Les chargements seront en outre rendus plus pénibles par un seuil élevé (78 cm). La commande de déverrouillage, située au-dessus de la plaque d'immatriculation, n'est pas idéalement placée. Quant au hayon, il est un peu lourd à fermer. Pour conclure, on notera l'absence de banquette coulissante, de dossier réglable et de plancher à deux niveaux. Au chapitre technique, le 3 Crossback a l'honneur de la nouvelle plateforme CMP capable de recevoir différentes énergies. D'ailleurs, le petit DS sera proposé en version 100 % électrique (baptisée E-Tense) dès la fin de l'année. En attendant, c'est sur le modèle équipé du moteur essence de milieu de gamme (PureTech 150 ch, entre le 100 ch et le ***).

SUPER ESSAI DS 3 CROSSBACK

PURETECH
130 CH EAT8



Le dessin de la planche de bord casse les codes mais on n'en parle pas. La finition n'usurpe pas le positionnement premium, à quelques détails.



De taille sur toute l'écran n'est pas des plus réactifs mais il est insensible aux traces de doigts. La commande vocale ne comprend pas toujours les énoncés de destination.



••• 150 ch) que notre choix s'est porté. Cette option permet de maintenir le prix autour des 30 000 € tout en disposant de suffisamment de puissance pour quitter la ville. Car ce petit SUV étonne sur autoroute. En dépit d'un empattement réduit, il fait preuve d'une belle stabilité, même à haute vitesse. Le PureTech y met du sien pour relancer quand c'est nécessaire même s'il conviendra d'anticiper les manœuvres de dépassement (9,4 secondes de 90 à 130 km/h). La suspension fait également un très bon travail de filtration. Enfin, les distances de freinage relevées à partir de 130 km/h (entre autres) sont excellentes ! Seul bémol dans ce type d'utilisation : les bruits d'air qui apparaissent tôt, aux alentours de 110 km/h.

Le DS 3 Crossback a bien sûr été pensé pour un usage urbain. Environnement dans lequel il évolue comme un poisson dans l'eau grâce à sa direction très légère, sa mécanique souple, son diamètre de braquage correct (11,2 m) et bien sûr son gabarit de poche. Mais il ne coche pas non plus toutes les

CERTAINS ÉQUIPEMENTS, COMME LA CAMÉRA DE RECUL, NE SONT PAS AU NIVEAU.

cases du parfait citadin. En effet, sa visibilité périphérique est réduite, son stop&start peu discret et les suspensions peuvent sautiller sur des raccords de bitume ou des bouches d'égout. S'il se gare facilement sans assistance, il convient de noter que la caméra de stationnement présente souvent des zones hachurées qui ne se dévoilent que lorsque le véhicule se met en mouvement ! Une "spécialité" PSA. Enfin, un système d'aide à la manœuvre gérant la direction est prévu mais non encore disponible. En utilisation urbaine, le Puretech réclame 7,8 l/100 km, c'est exactement un litre de plus que son appétit sur route.

Sur le réseau secondaire, ce SUV tire son épingle du jeu. Bien née, la plateforme CMP procure un comportement équilibré qui marque ses limites par un sous-virage progressif. Les mouvements de caisse sont correctement maîtrisés même si le tarage des suspensions a été pensé pour optimiser le confort. Lequel est convaincant sur les grandes irrégularités, moins à basse vitesse sur des trous ou des raccords de chaussée. Dans ces cas précis, les réactions sont trop sèches pour que les passagers aient une chance de les ignorer. ■

VERDICT Vie à bord

Habitabilité



Le 3 Crossback réserve un bel accueil aux passagers avant. A l'arrière, c'est nettement moins le cas. L'accès est étroit, la place aux jambes modeste mais c'est surtout le sentiment d'enfermement qui pèse sur le bien-être. On regrette aussi une modularité seulement basique à la vue du petit coffre (312 dm³).

Présentation



Lorsqu'on se revendique premium, la finition se doit d'être à l'avant. C'est le cas sur le DS 3 Crossback qui profile d'une construction sérieuse et d'une recherche dans les matériaux utilisés. Quelques détails péchent comme des plastiques rigides ou des joints à l'ajustement perfectible.

Technologie



Conduite semi-autonome, accès via smartphone, phares Matrix LED, système de stationnement semi-automatique, affichage tête haute, l'équipement du petit DS impressionne pour la catégorie. Mais certains sont moins évolués que chez la concurrence et d'autres non encore disponibles.

Le PureTech 130 ch, entre les 100 et 150 ch, constitue le bon compromis. Ses performances permettent de quitter la ville. Son appétit moyen (7,2 l/100 km) reste raisonnable.



Tout-
terrain

JUNGLE URBaine

La marque DS n'a pas de gènes aventuriers et ne compte pas s'en inventer. Le 3 Crossback reste donc avant tout un SUV routier. Avec 170 mm de garde au sol, il peut emprunter des chemins roulants, guère plus. La suspension, plutôt souple, s'accommode bien d'un terrain inégal et ne secoue pas les occupants dans tous les sens. Comme d'autres SUV du groupe PSA, le DS 3 Crossback pourra recevoir, en option, le système d'optimisation de la motricité (des roues avant) qui joue sur le niveau d'intervention de l'antipatinage en fonction de la nature du terrain. Un raffinement assez efficace et couplé à une monte pneumatique plus polyvalente, qui améliore l'adhérence sur terrain meuble mais la détériore sur le bitume. A choisir, donc, uniquement si vous en avez un réel besoin.

VERDICT Tout-terrain



Simple deux roues motrices, le 3 Crossback n'a aucune prétention à l'évasion. Sa garde au sol ne l'interdit pas d'emprunter des chemins roulants et son système d'optimisation de la motricité (disponible ultérieurement) permettra de repousser - un peu - les limites d'adhérence. Mais il conviendra de ne pas faire preuve d'excès d'optimisme.

CAPACITÉS TOUT-TERRAIN

GARDE AU SOL 170 mm



LE DS 3 CROSSBACK JUSTIFIÉ SON PRIX PAR SA PRÉSENTATION ET SON ÉQUIPEMENT.

Budget

Prix

Modèle hors options : 35800 €	Modèle à l'essai : 40500 €
Emissions CO ₂ : 113 g/km	Puissance : 80 ch / 6 CV
Bonus/Malus : neutre	Garantie : 2 ans, kilométrage illimité

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, aide active au maintien dans la voie, alerte pression pneumatiques, appel d'urgence et d'assistance, Bluetooth, xénons, freinage d'urgence auto jusqu'à 140 km/h, radars de stationnement AV/AR, reconnaissance des panneaux, régulateur/limiteur de vitesse, surveillance des angles morts.



Agrement : af charge tête haute, caméra de recul, chargeur par induction, climatisation automatique, démarreur mains libres, détecteurs de pluie et de luminosité, hi- 8 HP, interfaces smartphone (Mirror Screen, Apple CarPlay, Android Auto), navigation sur écran 10,3" avec services connectés (tra c. météo, carburants...) pendant 3 ans, jantes 18", phares Matrix LED, prises USB (2), rétrors électriques et rabattables, rétro intérieur photoémissible sans cadre, sorte auto des poignées à l'approche.

Options

	option modèle essayé
Hi- Focal Electra	850 €
Peinture métallisée	1050 €
Sièges avant chauffants	350 €
Siège conducteur électrique et massant	800 €

Packs

	pack modèle essayé
Drive Assist	950 €
Régulateur de vitesse intelligent avec fonction embouteillages	
Inspiration Opera Noir Art Basalte	1550 €
Cuir pleine fleur sur volant et boîte de vitesses, sellerie cuir Nappa façon bracelet de montre, inserts alu "clous de Paris", surpiqures "point perle"	



VERDICT Budget



Pour aborder correctement le chapitre du budget, il ne faut pas s'attarder sur la taille du DS 3 Crossback mais sur son positionnement. Les 35 800 € réclamés ne paraissent alors pas indécents, surtout lorsque l'on détaille la liste des équipements. La finition Grand Chic est généreusement dotée mais il est frustrant que certaines options soient inexistantes (toit panoramique) ou indisponibles pour le moment (stationnement semi-auto). Côté consommation, la moyenne de 7,2 l/100 km est tirée vers le bas par l'appétit sur autoroute (6,8 l/100 km). En ville, le bilan est moins flatteur avec 1 litre de plus tous les 100 km.

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	192
Accel. 0 à 100 km/h / 1000 m d. (s)	10,4 / 32,1
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	9,4
Freinages	
A partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	9 / 31 / 64
Consommations	
Moyenne l/100 km	7,2
Ville / route / autoroute l/100 km)	7,8 / 6,8 / 7,1
Réservoir (l) / Autonomie (km)	44 / 511

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

L / l / h / empattement (m)	4,12 / 1,80 / 1,54 / 2,56
Espace aux jambes AR (cm)	22
Largur aux coudes AV / AR (cm)	142 / 136
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	312 / 1050
Seuil de chargement (cm)	78
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	64 / 102 / 54
Profondeur / largeur / hauteur max (cm)	133 / 111 / 81

Technique

Moteur	
Cylindrée (cm ³)	3 cyl. en ligne, turbo essence
Puissance max (ch à tr/min)	1199
Couple maxi (Nm à tr/min)	130 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/min)	230 à 1750
Châssis	
Direction	caisse autoportante
Diamètre de braquage (m)	à crémaillère, assistance électrique
Suspension avant	11,2
Suspension arrière	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	essieu souple, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Transmission	disques ventilés / disques
Boîte de vitesses	aux roues avant
Poids	BVA 8
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1289 / 1200
Pneumatiques	
Dimensions	Michelin Primacy 4 215/55 R 18



Conclusion



Le 3 Crossback prend le pari de la différence. Et cela a vraiment du charme de rouler dans un véhicule qui ne ressemble pas à un autre. Assez pour faire oublier ses défauts ? La réponse dépend de chacun mais nous concernant, on trouve dommage que l'agrément en ville (visibilité, stop&start et percussions de suspension) n'ait pas été plus soigné, au même titre que l'accueil aux places arrière. Pour le reste - présentation, technologie, comportement, confort - le DS 3 Crossback n'en usurpe pas son positionnement premium.

LE NOUVEAU T-CROSS VIENT SE PLACER SOUS LE T-ROC,
COMME LA POLO LE FAIT AVEC LA GOLF.
MAIS CONTRAIREMENT AUX VÉHICULES DONT ILS SONT DÉRIVÉS,
C'EST CETTE FOIS LE PETIT QUI RISQUE DE FAIRE DE L'OMBRE AU GRAND.

POLO DES CHAMPS

Par Michel Courtois Photos Volkswagen





**VOLKSWAGEN
T-CROSS**

1.0 TSI 115 CH LOUNGE

PRIX : 22 690 €

PUISSEANCE FISCALE : 6 CV

BONUS/MALUS : NEUTRE

A l'adage "rien ne sert de courir, il faut partir à point", la marque allemande lui préfère "rien ne sert de courir, il faut être au point" ! Une philosophie qui s'illustre parfaitement avec l'arrivée du premier SUV citadin badgé VW, six ans après les Renault Captur et Peugeot 2008. Un temps de gestation long qui a permis à la marque d'affiner sa réplique et de la dégainer avec précision juste avant le renouvellement des concurrents directs (les 2008 II et Captur II viennent d'être dévoilés). L'opportunité d'aller chipier des clients de la première heure en quête de renouvellement. Et le T-Cross ne lésine pas sur les moyens pour les séduire : habitabilité, modularité, prestations dynamiques, il a eu tout le temps de réviser ses arguments pour être prêt le jour J.

Avec un T-Roc mesurant 4,22 m, le T-Cross a eu tout le loisir de rester court. A peine plus de 4,10 m, c'est d'ores et déjà un atout en ville, surtout quand ses concurrents de chez Peugeot et Renault gagnent respectivement... 14 et 10 cm (à 4,30 m et 4,25 m) dans leur changement de génération. Des dimensions ramassées qui ne font pas du petit dernier un SUV fluet. Sa carrière anguleuse, sa calandre épousant les optiques avant et son bandeau de phare arrière (qui ne s'allume pas) lui donnent indéniablement du caractère. Il est aussi possible d'opter pour des teintes pétillantes voire des packs Design, comme celui qui habille le modèle de notre essai.

Le plus petit SUV VW repose sur le châssis de la Polo. On retrouve donc l'excellent rapport encombrement/habitabilité qui l'on connaît sur la citadine. A tel point que même le grand frère T-Roc peut redouter la comparaison. Les passagers arrière disposent d'une généreuse place aux jambes, laquelle peut varier de 15 à 27 cm en fonction de la position de la banquette. Le T-Roc propose, pour sa part, 25 cm aux passagers arrière mais sans la possibilité de moduler l'espace puisqu'en lui a refusé la banquette sur glissières. A noter à ce sujet que dans le T-Cross, l'assise de la banquette est positionnée 5 cm plus haut que les sièges avant, dans le but de libérer la visibilité depuis l'arrière. Le volume de coffre ne permet pas réellement au T-Roc de se refaire. Certes sa capacité d'accueil est plus grande - 474 dm³ contre 444 dm³ pour le T-Cross - mais ce dernier profite une fois de plus de sa modularité pour faire passer cette valeur à 569 dm³en cas de besoin !

On se sent donc bien à l'intérieur du T-Cross et ce n'est pas l'ergonomie, évidente, qui va venir perturber cette impression. Les inserts orange égaient un dessin somme tout conventionnel mais ne parviennent pas à faire oublier les nombreux plastiques rigides. Une constatation déjà faite dans le T-Roc mais qui est ici plus aisément compréhensible compte tenu du niveau de gamme inférieur. A partir de la finition Lounge, le système GPS

AUX ARGUMENTS PRAGMATIQUES, LE T-CROSS AJOUTE DES POSSIBILITÉS DE PERSONNALISATION. QUITTE À EN FAIRE UN PEU TROP...





Qualités

Rapport
encombrement/
habitabilité
+
Aspects pratiques
soignés
+
Contenu
technologique

Défauts

Nombreux
plastiques rigides
—
Quelques
mouvements de
caisse
—
Consommation
en ville

passe par un très bel écran tactile de 8" et la qualité des technologies embarquées fait référence dans la catégorie. A l'image des compteurs numériques (430 € sur Lounge) et des assistances à la conduite comme l'aide active au maintien dans la voie (série) ou le système de stationnement semi-automatique (690 €).

Un 3 cylindres qui fait dans la souplesse

La gamme propose pour le moment un diesel (110 ch) et deux moteurs essence (95 et 100 ch). La version la plus puissante apparaît comme la plus adaptée sous le capot d'un véhicule qui, s'il n'est pas à l'aise partout, peut malgré tout faire preuve d'une belle polyvalence. Et pourtant, ce petit bloc n'est pas aidé par la présence d'un filtre à particules et d'un étagement de boîte (trop) long. En dépit de cela, il est assez réactif - jusqu'à perturber le train avant sur chaussée humide - et impressionne par sa souplesse pour un bloc de seulement 1 litre de cylindrée. En ville, l'agrément sera malgré tout terni par un stop&start qui manque de discrétion. Discret, le petit TSI l'est en consommation avec une moyenne de 6,6 l/100 km, très flatteuse pour la catégorie. Dommage qu'en examinant de plus près ces chiffres, on s'aperçoive que ce sont les consommations sur route et autoroute qui permettent - proportionnellement - de faire baisser la moyenne. Paradoxalement sur un SUV urbain.

•••



La planche de bord
est très proche de
celle de la Polo.
Rien à dire du côté
de l'ergonomie,
plus de celui des
plastiques. A
l'arrière, la qualité
d'accueil surprend.



••• Malgré des dimensions sensiblement différentes de celles de la Polo (plus courte de 54 mm et plus basse de 14 mm), le châssis n'est pas perturbé. Il fait preuve d'une neutralité rassurante et ce qu'il ne propose pas en agrément, il l'avance en confort. Les réglages de suspensions souples laissent poindre un phénomène de roulis en virage et un léger pompage sur autoroute mais permettent à contrario d'amortir les irrégularités de la chaussée. ■

Conclusion



Le T-Cross n'avait pas le droit à l'erreur... et il ne commet pas d'impair. Il avance même de solides arguments, en particulier au chapitre de l'accueil. Compact à l'extérieur, il est vaste à l'intérieur, doté d'une belle modularité et bien équipé. Sur route, la suspension manque de maintien mais le confort est de bon niveau. Dommage que la consommation urbaine soit un peu appuyée et le recours aux plastiques durs trop systématique.

A LAISE EN VILLE, LE T-CROSS NE RECHIGNE PAS À QUELQUES ESCAPADES.



MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES

Prix

Modèle hors options : 22 690 €	Modèle à l'essai : 27 610 €
Émissions CO ₂ : 115 g/km	Puissance : 6 CV
Bonus/Malus : Neutre	Garantie : 2 ans, km illimité

Equipements de série

Sécurité : 6 airbags, aide active au maintien dans la voie, alerte attention conducteur, appel d'urgence, Bluetooth, contrôle pression pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage d'urgence en ville avec détection piétons, Isofix, régulateur de vitesse adaptatif, surveillance d'angle mort.

Agrement : climatisation manuelle, écran multimédia tactile 8", jantes alliage 16", rétros électriques et dégivrants.



Options

	option modèle essayé
Accès et démarrage sans clé	410 €
Caméra de recul	305 €
Chargeur smartphone par induction	130 €
Climatisation automatique bi-zone	450 €
Commande vocale	240 €
Compteurs digitaux 10.25"	430 €
Feux de route auto	170 €
Hi-Fi Beats Audio 6HP 300W	550 €
Interfaces smartphone (Apple Car Play, Android Auto)	250 €
Peinture métallisée	650 €
Navigation sur écran tactile 8" avec services connectés 3 ans (trafic, météo, actu, carburants...), hi-Fi 6HP 4x20W	650 €

Packs

	pack modèle essayé
Park Assist 3.0	690 €
Système de stationnement semi-automatique	
Pack City	700 €
Radar de stationnement AV/AR, rétros rabattables, antibrouillards, soutiens lombaires sièges AV	
Pack Design Orange	800 €
Sellerie spéci que, inserts décoratifs intérieur/extérieur, jantes 17"	
Pack LED	1300 €
Phares LED, antibrouillards	

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	185
Accel. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	10,7 / 32,1
Reprises de 90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e (s)	10,9 / 14,1 / 19,1
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 32 / 66
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	6,6
Ville / route / autoroute (l/100 km)	7,1 / 6,3 / 6,4
Réservoir (l) / Autonomie (km)	40 / 606

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	4,11 / 1,76 / 1,56 / 2,56
Espace aux jambes AR (cm)	13-27*
Largueur aux coude AV / AR (cm)	147 / 142
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	444-569* / 1281
Seuil de chargement (cm)	71
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	64-78* / 99 / 59
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	142 / 123 / 86

* Banquette coulissante sur 14 cm

Technique

Moteur	3 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée (cm ³)	999
Puissance maxi (ch à tr/min)	115 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/min)	200 à 2000
Châssis	
caisse autoportante	
Direction	à crémallière, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	10,7
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu souple (bras tirés), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM 6
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1243 / 1100
Pneumatiques	Hankook Ventus Prime
Dimensions	205 / 55 R 17

SÉLECTIONNÉS POUR VOUS PAR VOTRE MAGAZINE



À PARTIR DE
469€
5 JOURS / 4 NUITS

Au départ de Strasbourg
Pension complète, boissons
et excursions incluses

CROISIÈRE DES VENDANGES SUR LE RHIN

L'Alsace

DU 26 AU 30 OCTOBRE 2019

pittoresque et gourmande

Saveurs, authenticité et art de vivre à l'honneur : Strasbourg, Eguisheim, l'un des plus beaux villages d'Alsace, Colmar et la « petite Venise », la route des vins, Riquewihr, véritable musée à ciel ouvert, sans oublier le passage de quelques écluses du Rhin, des excursions et des dégustations de spécialités régionales !



Le MS L'EUROPE

Téléchargez la brochure complète sur
www.croisieres-lecteurs.com/aj
ou écrivez-nous en renvoyant le coupon ci-dessous.

INFORMATIONS & RÉSERVATIONS

01 41 33 59 00

Du lundi au vendredi de 9h à 18h
et le samedi 9h à 12h



Complétez, découpez et envoyez ce coupon à L'AUTO JOURNAL ÉVASION - ALSACE GOURMANDE - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

OUI, je souhaite recevoir GRATUITEMENT et SANS ENGAGEMENT la documentation complète de cette croisière proposée par L'Auto Journal Évasion.

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Email :

Oui, je souhaite bénéficier des offres de L'Auto Journal Évasion et de ses partenaires. Avez-vous déjà effectué une croisière (maritime ou fluviale) ? OUI NON



CE19ALPP

Conformément à la loi "Informatique et Liberté" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessous sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification et de suppression de ces données par simple courrier. L'Auto Journal Évasion est une publication du groupe Mondadori France - Siège Social : 8 rue François Dely, 92143 Montrouge Cedex. Cette croisière est organisée par CroisiEurope. L'inscription à ce voyage implique l'acceptation des conditions générales et particulières de vente CroisiEurope au dos du bulletin de réservation joint à ce programme. Crédits photo : istock, CroisiEurope, Gregory Gerault.



RENCONTRE

CHRISTOPHE DESCHAMPS
ET LA JEEP WRANGLER

BONS



JEEP WRANGLER
2.0T 272 CH OVERLAND

PRIX : 59 800 €

PUISANCE FISCALE : 18 CV

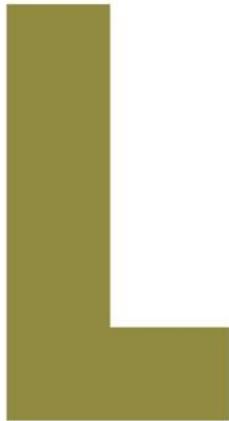
MALUS : 10 500 €

CHRISTOPHE DESCHAMPS EST DOUBLEMENT PASSIONNÉ.
PAR LA VIGNE DONT IL FAIT DU VIN DE BOURGUEIL BIO. PAR LES JEEP QU'IL RESTAURE DEPUIS
PRÈS DE 30 ANS. DEUX EXCELLENTES RAISONS D'ALLER À SA RENCONTRE AU VOLANT DE LA
DERNIÈRE JEEP WRANGLER QUI, ELLE AUSSI, SE BONIFIE AVEC LE TEMPS.

MILLESESIMES

Texte Michel Courtois Photos Cyril de Plater





La Jeep Wrangler n'est pas une voiture, c'est un mythe. Certainement autant qu'une Porsche 911, une Fiat 500 ou un Ranger Rover, pour ne citer que quelques exemples. Ces modèles ont en commun une longévité hors norme, mais aussi une histoire qui fait qu'aujourd'hui, les acheter, c'est vouloir rouler dans un morceau de "l'aventure automobile". Et pas la peine d'être un spécialiste en la matière pour reconnaître dans les traits de la dernière mouture de Wrangler sa célèbre ancêtre, la MB, qui débarqua - sous la marque Willys - en même temps que les Américains pour libérer l'Europe en juin 1944. Calandre verticale à fentes, phares ronds, carrosserie et passages de roue taillés à la serpe, feux arrière carrés ainsi qu'une foule de détails "clin d'œil": la dernière Wrangler (génération baptisée JL) reste fidèle à son héritage. Mais elle fait aussi beaucoup de concessions à la modernité, ce qui n'est pas une critique en soi. Elle se décline toujours en une version trois portes, pour les puristes et amateurs de franchissement, et une cinq portes, à vocation plus familiale. C'est avec cette version que nous avons pris la route, direction l'Indre-et-Loire, à la rencontre de Christophe Deschamps un passionné de Jeep et de vin.

Pour les conducteurs qui ne sont jamais montés à bord d'une Wrangler, un petit temps d'adaptation sera nécessaire. Il faudra commencer par escalader l'impressionnante marche pour se hisser à bord. Accessoire futile sur un SUV, les marchepieds retrouvent ici toute leur utilité et on se demande bien comment on ferait sans. Après l'ascension dans l'habitacle, le moins que l'on puisse dire est que l'on domine la circulation. La garde au sol de 250 mm, qui entraîne une hauteur totale imposante de 1,84 m, y est pour quelque chose. Pression sur le bouton de démarrage sans clé et le bruit du moteur envahit l'habitacle. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, il ne s'agit pas d'un diesel mais d'un essence ! Tout revient heureusement à la normale lorsque le ralenti, très haut les premiers instants, se stabilise. Ce bloc de 2.0 ne compte que 4 cylindres (contre 6 auparavant) mais affiche des valeurs de puissance (272 ch) et de couple (400 Nm) confortables. Suffisamment pour emmener les 2 tonnes de cette Jeep. Les 500 km qui séparent Paris de Bourgueil sont l'occasion de constater les énormes progrès réalisés par rapport à l'ancienne génération - comportement assagi, finition transfigurée, équipement à jour - mais aussi le gouffre qui sépare encore la Wrangler des SUV. Normal, car chez Jeep, d'autres modèles sont là pour répondre à la demande de 4x4 de loisirs. Assourdissante bruits d'air, rebondissante en suspensions, floue en direction, la Wrangler demande à être conduite à l'ancienne, ce qui a l'intérêt de mettre le conducteur à l'abri de la perte de points.



Au gré des affres du temps, les exemplaires achetés pour pièces se font œuvres d'art. La Jeep Willys pick-up de 1957 reprend du service pour transporter des caisses de vin.



C'est à 16 mètres sous terre, dans un impressionnant dédale de galeries creusées dans le tuffeau, que Christophe entrepose son vin. Le cadre idéal pour une dégustation, sous les regards complices de la Willys MB de 1943 et de la Jeep Wrangler 2019.



LE DÉVELOPPEMENT DE L'ŒNOTOURISME PERMET
DESORMAIS À CHRISTOPHE DE MARIER SES PASSIONS
ET DE FAIRE VISITER SES CAVES EN WILLYS!

RENCONTRE

PLUS DE 75 ANS SÉPARENT LA WILLYS MB DE LA JEEP WRANGLER. QN RECONNAÎT POURTANT DANS LA SECONDE L'HÉRITIÈRE EN LIGNE DIRECTE DE LA PREMIÈRE.





Christophe l'avoue lui-même, il faut être un peu fou pour se lancer dans le vin bio et la restauration de Jeep. Mais ne serait-ce pas la définition même de la passion ?



Arrivé dans les environs de Bourgueil, inutile de chercher bien longtemps le Domaine du Chêne Arrault : une Willys MB de 1943 est garée devant ! Côte à côté avec la Wrangler, on constate à la fois tout ce qui sépare ces deux autos et tout ce qui les rapproche. Une chose est sûre : impossible de douter du lien de parenté ! Le propriétaire des lieux nous accueille, enthousiaste à l'idée de partager sa passion. «*J'ai toujours été passionné de voiture. J'ai eu beaucoup de sports mais j'ai fait un gros excès de vitesse qui m'a amené à me demander comment je pourrais vivre cette passion sans risquer de finir en prison ! La réponse a été Jeep*» raconte Christophe. Ancien concurrent du championnat de France de trial, il a toujours été sensible aux charmes de ces voitures qui passent là où les autres s'arrêtent. «*J'ai acheté ma première Jeep en 1992. C'était une M38 A1 de 1955 qui a rapidement été notre seule voiture car on a eu deux récoltes consécutives qui ont gelé.*» Autodidacte dans tous les domaines, il apprend vite et se lance dans la construction d'un prototype de franchissement n'utilisant que le meilleur des pièces de l'histoire de jeep ! Le proto né de ses mains est une machine à escalader les montagnes. Pas vraiment collectionneur dans l'âme à ses débuts, Christophe achète des jeep à une époque où elles sont encore abordables, ce qui lui permet d'en acquérir pour pièces, indispensables à la restauration. Après avoir réuni un nombre important de voitures, il se recentre sur des modèles plus rares. D'autres aléas de la vie font qu'il lui arrive également de devoir se séparer d'un de ses modèles. «*Je fais un métier qui force de temps en temps à vendre une voiture. Quand la nature a décidé de vous punir, il n'y a rien à faire...*”

En dépit d'une nition plus soignée, d'un équipement à la page et d'un comportement assagi, la Wrangler reste - heureusement - un 4x4 pur et dur. A travers le pare-brise, une Jeep transformée pour les besoins de la poste, avec conduite à droite pour faciliter la distribution du courrier !



CETTE GÉNÉRATION DE WRANGLER FAIT DES PROGRÈS CONSIDÉRABLES, TOUT EN RESTANT FIDÈLE À SES GENES ET SANS RENIER SES CAPACITÉS DE FRANCHISSEMENT.

Car en plus d'être passionné de Jeep, Christophe l'est aussi de vin. "Mes grands-pères paternel et maternel étaient vigneron et à 4 ans, je savais déjà ce que je voulais faire !" se souvient-il. Son approche du métier est aussi perfectionniste que la façon dont il restaure ses Jeep. Après 15 ans d'agriculture conventionnelle, Christophe a fait le choix de s'orienter vers le biologique. "Le vigneron est seulement un jardinier qui a pour mission d'entretenir le patrimoine qui lui a été transmis. Mais c'est la nature qui décide et nous on ne peut que s'adapter." En fonction des récoltes, Christophe se sépare donc d'une ou plusieurs de ses voitures. Lorsque les conditions sont clémentes, sa collection n'est pas amputée et il produit 35 000 bouteilles par an, dont la majorité est exportée vers les Etats-Unis.

Signe des temps, avec le développement de l'écotourisme, Christophe peut désormais marier ses deux passions, ce qu'il n'aurait jamais pensé possible il y a quelques années. "Aujourd'hui, je mets la Jeep au service de mon activité ! Je fais découvrir mon métier, mes vignes et mes caves avec mes voitures." L'occasion rêvée d'emmener la Wrangler et la MB à 16 mètres sous terre, par 10 degrés, au cœur dans caves de Christophe. Lequel ne résiste pas à l'envie d'essayer la dernière née. "Je suis agréablement surpris ! Le modèle ne renie pas la marque, c'est une vraie Jeep. J'ai conduit toutes les générations précédentes et là il y a de gros progrès qui ont été faits. L'agrément de conduite est bon, le moteur a du répondant et il n'y a plus de bruits de roulement." Le passionné, qui roule à longueur d'année en ancienne Jeep, est peut-être un peu tendre dans son jugement mais il souligne un point capital : la nouvelle Wrangler s'inscrit dans la lignée de ses aînées.

Choisir la Wrangler, c'est opter pour une philosophie de conduite bien à part. Ce qui peut être considéré comme des défauts sur un SUV - confort relatif, comportement emprunté, consommation démesurée - concourent ici au charme de ce 4x4. Des défauts qui se justifient de surcroît par les capacités de franchissement hors norme de la Wrangler. En ajoutant à cela un riche héritage, on obtient un véhicule que l'on achète par choix militaire et non en faisant l'addition d'une liste de critères pragmatiques. A une époque où l'achat automobile ressemble trop souvent à un celui d'un produit électroménager, ça ne fait pas de mal. Et ça n'est pas Christophe qui dira le contraire. ■

Du Jeepster de 1948 (à gauche) au camion bleu de l'ORTF servant à retransmettre le Tour de France, tout ce qui touche à Jeep intéresse Christophe.



MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES

Prix

Modèle hors options: 59 800 €	Modèle à l'essai: 61 000 €
Emissions CO ₂ : 197 g/km	Puissance: 160 CV
Malus: 10 500 €	Garantie: 2 ans, kilométrage illimité

Équipements de série

Sécurité : 4 airbags, contrôle pression pneus, détection anti-collision, détecteurs luminosité, ESP, radars de stationnement AV/AR, surveillance angles morts, régulateur vitesse adaptatif.

Agrément : accès/démarrage sans clé, caméra de recul, clim. auto bizona, jantes 18", hi-, Alpine 6HP, interfaces smartphone, nav. sur écran 8", services connectés, phares LED, rétroviseurs électriques, sellerie cuir, sièges AV chauffants.

Options

Peinture métallisée	1 200 €
Toit ouvrant panoramique	3 000 €

Performances

mesurées par l'AJ4x4
Vitesse maxi (km/h)
Accél. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. [s]
Consommations
Moyenne (l/100 km)
Ville / route / autoroute (l/100 km)

Dimensions

Extérieures / Intérieures / Coffre	mesurées par l'AJ4x4
L / l / h / empattement (m)	4,89 / 1,90 / 1,84 / 3,01
Espace aux jambes AR (cm)	37
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	534 / 1 059

Technique

Moteur	4 cyl. en ligne, turbo, essence
Cylindrée (cm ³)	1995
Puissance maxi (ch à tr/min)	272 à 5250
Couple maxi (Nm à tr/min)	400 à 3 000
Châssis	châssis séparé
Diamètre de braquage (m)	12,7
Suspension avant	essieu rigide, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu rigide, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Transmission	4x4 enclanchable
Boîte de vitesses	BVA8
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	2029 / 1 500

Une capitale historique classée à l'Unesco, d'immenses forêts de pins, les longues plages de la Baltique... Pionnière en écologie, la Lettonie nous entraîne cet automne à la découverte de son patrimoine et de son riche folklore. Parcours "nature" au départ de Riga.

ECOLO-ATTITUDE EN LETTONIE

Par Pascale Dussès Photos Christian Gonjé



C'est à pied ou à vélo que l'on découvre les places, les ruelles et les jardins de Riga. Balade de la place de l'Hôtel de ville, ornée de maisons de briques à frontons au canal qui enserre la vieille ville dans un anneau de verdure.





De l'église orthodoxe de Majori, blottie sous les pins, à la plage de sable blanc, étirée sur des kilomètres, la station balnéaire de Jurmala, offre une parenthèse "nature" sur les rives de la Baltique. A 30 minutes en train de Riga.





U

Une légende raconte qu'au Moyen Age, il fallait apporter une pierre pour avoir le droit d'entrer dans la cité de Riga, fondée sur les rives de la Daugava, à l'embouchure de la mer Baltique : avant, ici, il n'y avait que du sable... Ainsi, pierre par pierre, la capitale de la Lettonie a pris son essor, avant de déborder de ses remparts. Elle s'est enrichie grâce au commerce du bois, des fourrures et de l'ambre, une résine fossilisée qui abonde sur les côtes de la Baltique. Depuis que l'ancienne république soviétique a retrouvé son indépendance, en 1991, et rejoint le giron de l'Europe, Riga a repris en main son patrimoine. C'est une bien jolie ville qu'on découvre en grimpant au clocher de l'église Sveti Petera, Saint-Pierre, en letton. Autour de la cathédrale et jusqu'aux rives du fleuve, se déploie son cœur médiéval, un lacis de ruelles pavées émaillées de hautes maisons à pignons, de toits brodés de tuiles. Aux quais du fleuve, s'amarreront de grands paquebots blancs venus de la Baltique. Au nord, au-delà de la coulée verte du canal, s'étendent les quartiers du XIX^e siècle, marqués au sceau de l'Art nouveau... L'ensemble est classé au patrimoine mondial de l'Unesco depuis 1997. Comme tout le pays, la capitale cultive aussi ses traditions, chants, musique et danses hérités des anciennes tribus Lives, qui vouaient un culte à la nature. Sur la place de la Dom, la cathédrale, des fillettes aux tresses blondes enrubannées de fleurs trottinent au pied des maisons à colombages. L'école est finie, elles vont à leur cours de danse folklorique.



C'est dans la capitale lettone que l'on trouve la plus forte concentration d'architecture Art nouveau en Europe.



DEPUIS LE MOYEN AGE, LA CAPITALE LETTONE,
RIGA, A GRANDI AU BORD DE LA RIVIÈRE
DAUGAVA, À L'EMBOUCHURE DE LA BALTIQUE.



Ville verte,
Riga cultive
l'esprit
"écolo" à
travers parcs,
architecture
et traditions
toujours
vivantes.



Ce qui frappe le voyageur qui découvre la Lettonie, c'est son "écolo-attitude". "Même citadins, nous restons proches de la nature", explique Janis Vanags, le jeune porte-parole de la compagnie Air Baltic. Pour engager la conversation avec un Letton, il suffit de lui parler de champignons. On en raffole !" A Riga, les parcs et les terrasses fleuries sont partout, on s'y connecte aisément en wifi et le centre historique est réservé aux piétons et cyclistes. A défaut de pédaler, on peut embarquer en Baltic Taxi, ces cyclo-pousses version nordique qui sillonnent la ville. Premier arrêt à la Dom, la vieille cathédrale, d'abord catholique, puis protestante, la seule majoritaire dans le pays depuis le XVI^e siècle. Sur Maza Pils, les demeures médiévales à colombages tangentent au coude au coude. Près de l'hôtel de ville, la maison des Têtes Noires rappelle le temps de grandes guildes marchandes. Dans les bars à vin du Bergas Bazar, on savoure l'*auksta*, la soupe betteraves/concombres servie glacée, des galettes aux œufs de saumon et le *bigouzis*, un gâteau de pain noir à la crème et aux baies rouges. A quelques encablures, un ancien entrepôt de zeppelins accueille le grand marché et ses étals de fromages au cumin, cornichons à l'aigre-doux, harengs fumés de la Baltique. Embarquement à Kronvalda Park pour une balade bucolique au fil du fleuve Daugava et de son canal, qui coupe Riga à travers un grand parc boisé. A bord d'un bateau en bois verni, on passe de gracieux ponts jetés sur l'eau, on découvre le monument de la Liberté, la futuriste bibliothèque, les guinguettes perchées sur pilotis... Tout proche, le quartier Art nouveau joue les théâtres en plein air, avec ses façades jaune paille, vert pistache, rose pastel ornées de stuc aux fleurs entrelacées.



A vélo, on découvre le cloître de la Dom, la cathédrale et la maison médiévale des Têtes Noires.



DU MARCHÉ AUX FLEURS AU CANAL DE LA DAUGAVA, UNE CAPITALE OÙ IL FAIT BON VIVRE.



EN PRATIQUE

Y ALLER: Air Baltic propose des vols vers Riga, directs au départ de Paris et Nice ou avec escale au départ de Bordeaux, Brest, Lyon, Nantes, Marseille à partir de 158 € A/R en septembre. (airbaltic.com)

FORMALITÉS: Carte d'identité ou passeport.

RENSEIGNEMENTS: La Lettonie n'a pas d'of. ce du tourisme en France, mais on trouve sur internet des informations en anglais pour préparer son voyage à Riga (LiveRiga.com), à Sigulda et dans la vallée de la Gauja (<http://tourism.sigulda.lv>) et à Jurmala, sur la côte de la mer Baltique (<https://www.jurmala.lv>)

MONNAIE: l'euro.

OÙ DORMIR?:

A Riga, le Neiburgs, un 4 étoiles "Art nouveau" avec chambres et suites ouvrant sur le fleuve et la vieille ville, Spa, restaurant gastronomique. A partir de 127 € la double en B&B. Jauniela 25/27. (neiburgs.com)

Ou le Two Wheels B&B, une maison traditionnelle en bois de 10 chambres cosy, nichée dans la verdure, à 20 mn à pied ou à vélo du centre de Riga. A partir de 65 € la double en B&B. Balazu iela 12. (www.twowheels.lv/hotel.htm)

A Jurmala, Amber Sea Hotel & Spa 4*. Bois et architecture contemporaine, au cœur de la forêt de pins. Spa, location de vélos et plage à 2 mn à

pied. A partir de 89 € la double en B&B. Dzintaru Prospekts 68. (amberhotel.lv)

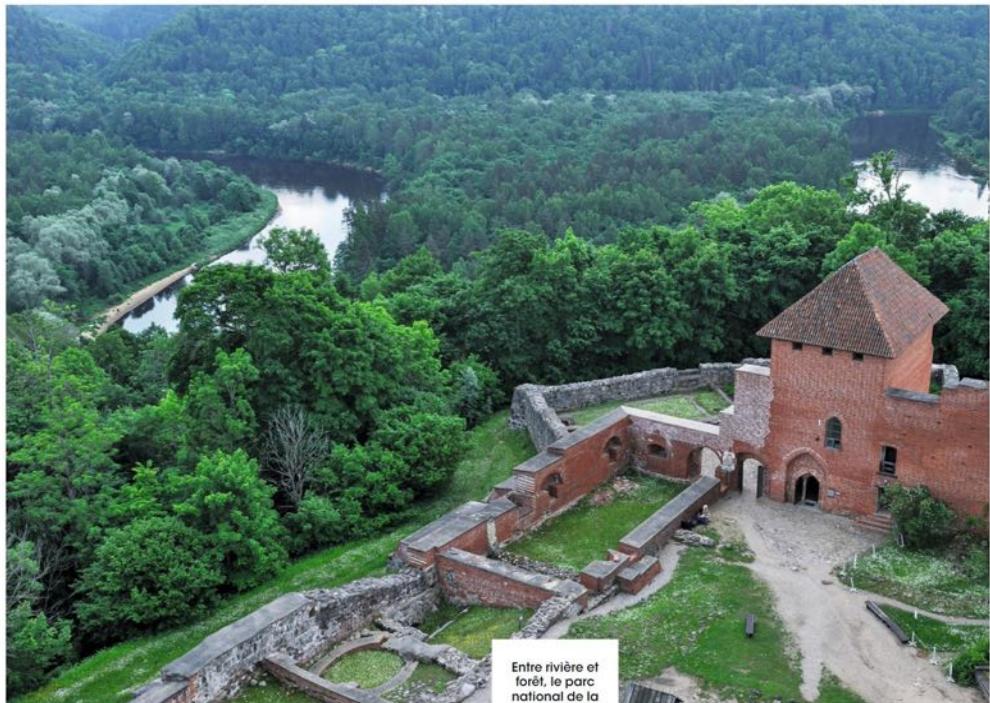
On peut aussi réserver un circuit auprès d'un voyagiste spécialisé des pays baltes, comme Nord Espaces. Autotour "A la découverte des pays baltes", 11 j/10 n. à partir de 570 € hors vol. (nord-espaces.com)

SE DÉPLACER: En voiture ou à pied, au rythme des balades. A l'aéroport ou en ville, location de voiture à partir de 89 € la semaine sur [www.rentalcars.com](http://rentalcars.com)

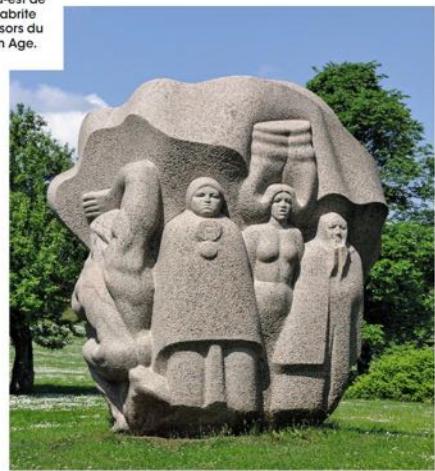
CLIMAT: continental adouci par la mer Baltique, idéal de mai à septembre.

DÉCALAGE HORAIRES: + 1 h toute l'année.

LANGUE: Le letton et l'anglais.



Entre rivière et forêt, le parc national de la Gauja, situé au nord-est de Riga, abrite des trésors du Moyen Age.





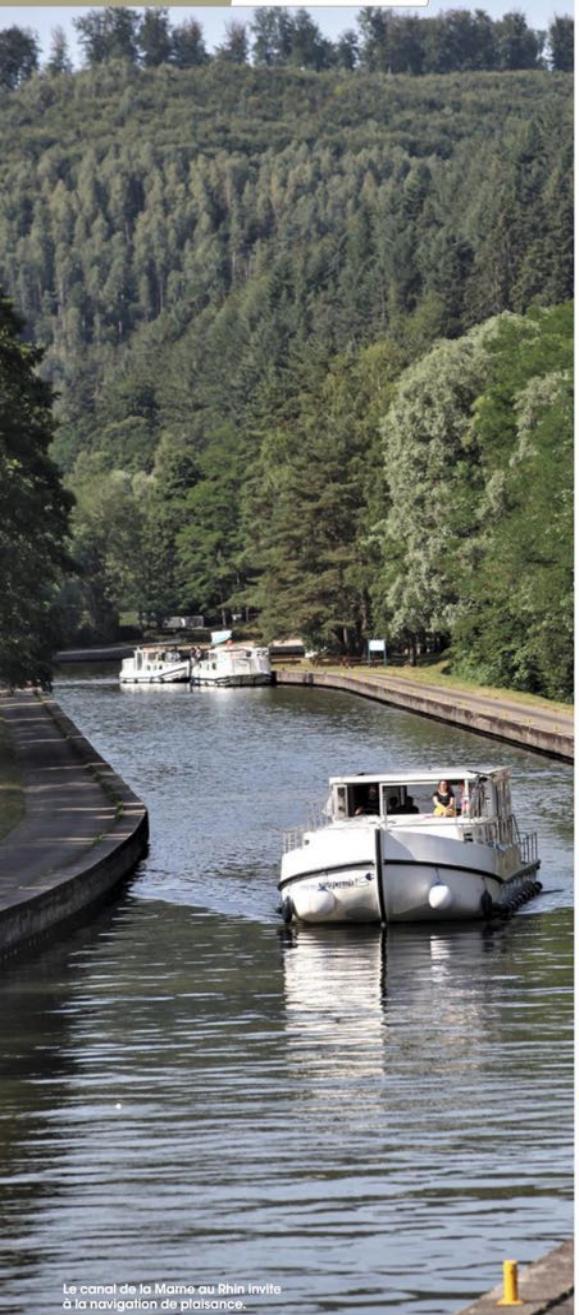
Sentiers forestiers, maisons en bois traditionnelles et baignade côté plage à Jurmala.



AUX PORTES DE LA CAPITALE, PARTEZ VOUS METTRE AU VERT DANS LE PARC NATIONAL DE LA GAUJA OU SUR LES PLAGES DE LA BALTIQUE.

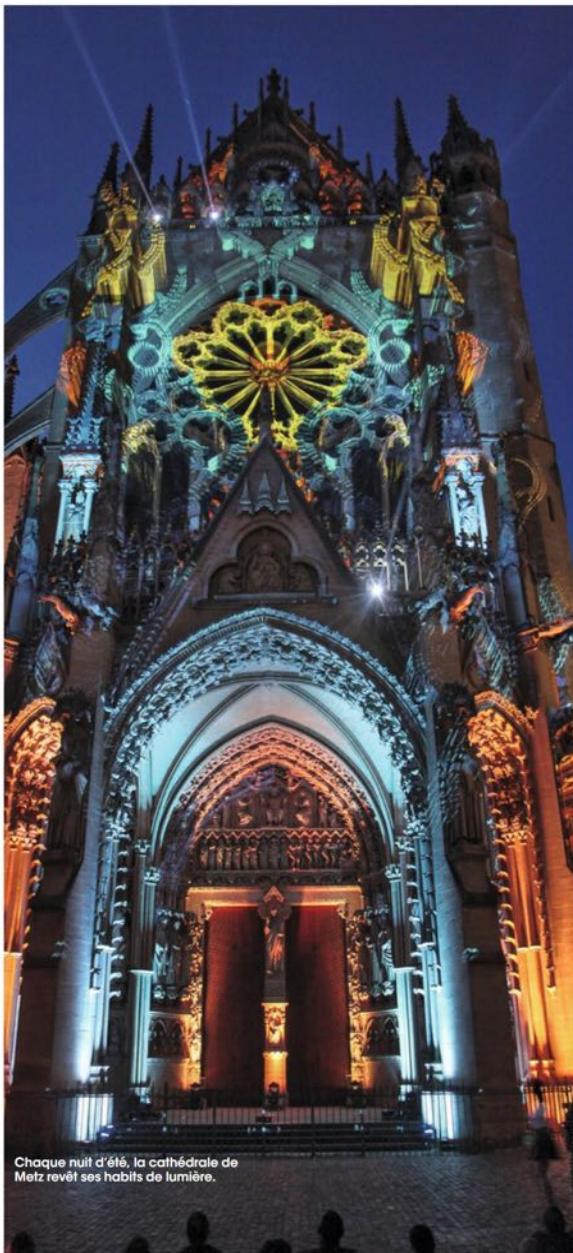
Riga, c'est aussi le point de départ parfait pour partir explorer les forêts, les lacs et les plages de la Baltique. Tout est facilement accessible en voiture ou en train, au départ de la gare centrale. Aux portes de la ville, l'éco-musée ethnographique se déploie sur les rives du lac Jugla. On y remonte le fil du temps, autour d'une collection d'une centaine de bâtisses traditionnelles en bois, venues de toute la Lettonie : églises, moulins, fermettes au toit de chaume, maisons de pêcheur... Le week-end, des figurants en costume y rejouent la vie d'autrefois. Sur la route qui file vers le parc national de la Gauja, 55 km au nord-est, les forêts de pins et de bouleaux défilent en travelling. A l'automne, les amateurs y récoltent fraises sauvages, framboises, myrtilles et champignons. Au pied du château de briques de Turaida, bâti au XIII^e siècle en aplomb de la rivière Gauja, un grand parc de sculptures rend hommage à la mythologie balte et à ses petits poèmes chantés, les *dainas*. Chaque mois de juin se déroulent les fêtes de Jani, l'équivalent de notre Saint-Jean. Les Lettons y célèbrent le jour le plus long de l'année en chantant et dansant autour de feux de joie. Autre option de balade : sauter dans le train pour Jurmala, à 30 mn de Riga, sur la côte de la mer Baltique. Née dans les années 1900, cette station balnéaire a des airs de Russie miniature, avec ses datchas en dentelles de bois éparses parmi les pins. Ici, chaque hôtel propose un Spa et des vélos en location. Au bout des chemins forestiers, la plage se dessine : des dunes d'herbes folles, des kilomètres de sable fin et les vagues de la Baltique. Là-bas, au loin, commencent les côtes de la Finlande...





Le canal de la Marne au Rhin invite à la navigation de plaisance.

LE PAYS AUX 3 FRONTIÈRES...



Chaque nuit d'été, la cathédrale de Metz revêt ses habits de lumière.

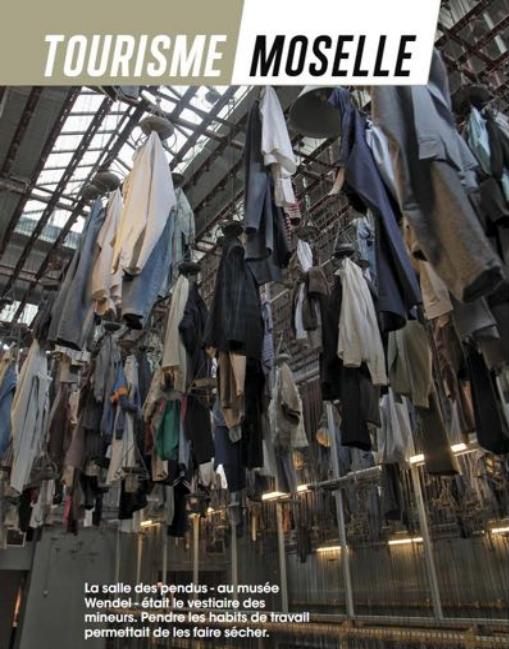


Le centre Pompidou-Metz est un incontournable pour les amateurs d'art.



Plongée saisissante dans le passé minier au Park Explor'Wendel.

Située à l'extrême nord-est de la France, la Moselle est un département singulier, jouxtant les frontières de l'Allemagne et du Luxembourg. Une situation exceptionnelle, à la croisée de plusieurs cultures, qui donne à ce coin de Lorraine des saveurs particulières...



La salle des pendus - au musée Wendel - était le vestiaire des mineurs. Pendre les habits de travail permettait de les faire sécher.

"Ils n'auront pas l'Alsace et la Lorraine!" Voilà une petite musique que l'on a entendue pendant plus de 150 ans, de part et d'autre de la frontière franco-allemande, jusqu'au milieu du XX^e siècle ! Il est vrai que depuis le premier conflit de 1870, ces territoires désormais rattachés à l'est de la France, ont été disputés tour à tour par les uns et les autres. Au-delà des sentiments nationalistes exacerbés, ces animosités prennent leur source dans la convoitise des terres riches en métaux et en charbon, de précieuses matières premières qui ont permis à la France de se construire, et de faire la fortune de Thionville. Mais aujourd'hui, les hauts fourneaux se sont tus et la ville tout entière se réécrit une nouvelle histoire. C'est tout ce passé, pour le moins tourmenté, qui se lit comme dans un livre à ciel ouvert sur cette partie nord de la Moselle. Un passé omniprésent qui essaye, parfois, de se cacher. C'est notamment le cas de l'incroyable ligne Maginot, une fortification enterrée sur plus de 600 km, qui épouse la frontière française. Un site bien protégé et suranné, réputé imprenable... mais pas incontournable, Hitler étant passé par les Ardennes ! Une défaite cuisante qui a permis de préserver ce site incroyable, le fort du Hackenberg étant l'installation la plus impressionnante.

Mais en Moselle, les bastions sont aussi ancrés depuis des siècles dans le paysage, de façon bien plus visible. C'est parfois presque bucolique, à l'image du village médiéval de Rodemack, classé parmi les plus beaux de France. L'enceinte, constituée de 700 m de remparts construits à fleur de falaise. •••

DU VILLAGE MÉDIÉVAL DE RODEMACK À LA LIGNE MAGINOT, LE PASSÉ TOURMENTÉ DE LA MOSELLE SE LIT COMME DANS UN LIVRE À CIEL OUVERT.



La voiture de la balade

RENAULT KOLEOS DCI 175 4X4 INITIALE PARIS
À PARTIR DE 30 800 €

Cette seconde génération de Koleos nous fait oublier sans peine la toute première, qui n'avait d'ailleurs pas rencontré un franc succès. Sur le plan du style pour commencer, enfin cohérent avec le reste de la gamme, et valorisant, avec ses optiques en forme de croissants. D'ailleurs, la version restylée présentée cet été - et commercialisée à la rentrée - ne touche que très peu au style extérieur. Même constat à l'intérieur, avec quelques modifications au niveau des sièges et du système multimédia. Les nouveautés sont plus importantes sous le capot avec l'arrivée de deux Blue dCi de 150 et 190 ch, plus propres, en remplacement des actuels 130 et 175 ch. Dommage que ce grand SUV ne profite pas de cette occasion pour proposer une option 7 places, comme ses rivaux Nissan X-Trail ou Peugeot 5008. Sur la route, le Koleos priviliegié clairement le confort au dynamisme. On ne peut pas tout avoir...



La visite du fort du Hackenberg, à Veckring, permettra de comprendre le fonctionnement de la ligne Maginot.



Ci-dessus, l' excellente adresse
La Demeure de la Dame de Fer, à Hayange. A Rodemack,
derrière les remparts du XII^e,
l'art médiéval est partout.



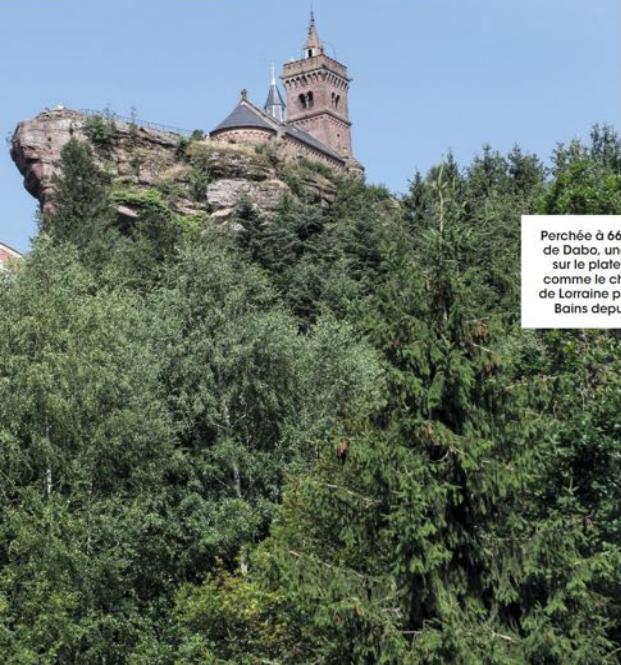
Portraits

SIMON PEROT ■ SOUFFLEUR DE VERRE

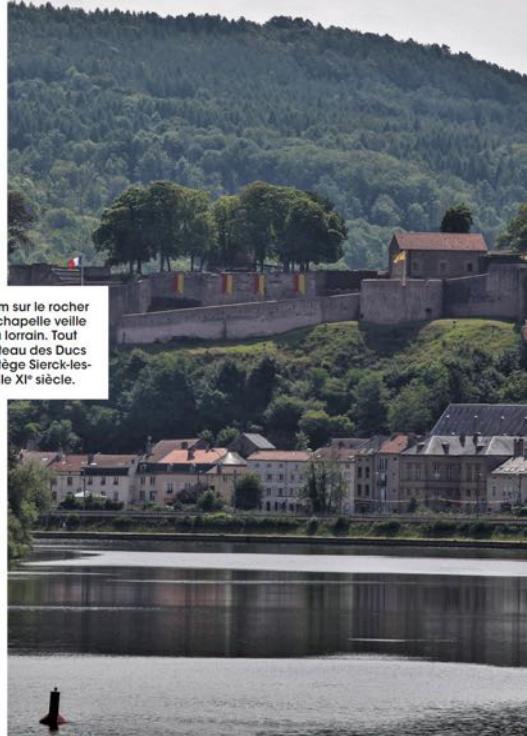
Souf er n'est pas jouer

Du bois, de l'eau et du sable, voilà les ingrédients essentiels qui ont permis l'expansion des arts verriers à l'est de la Moselle, sur les contreforts des Vosges. Un savoir-faire ancestral qui a fait la renommée de la bourgade de Meisenthal. C'est près d'un four que Simon Perot, 32 ans, passe l'essentiel de ses journées en tant que souffleur de verre. Plus qu'un tour de main, c'est un art! "C'est un ballet, une chorégraphie où on joue avec la matière et le temps, dès que la pâte de verre en fusion sort du four, à 1 200°. C'est un matériau qu'il faut respecter, qui devient de plus en plus dur et fragile en refroidissant. On n'a pas le droit à l'erreur, sinon il faut tout recommencer!" Autant artiste que chimiste, Simon avoue qu'il en apprend tous les jours et qu'il faut pratiquer durant 10 ans pour bien maîtriser le sujet. "Depuis septembre, je souffle des boules de Noël, la spécialité de Meisenthal. Ce qu'il y a de magique, c'est qu'il y en a près de 5000 et toutes sont différentes!"

De 12 à 13 € pièce selon le modèle. Infos au Centre international d'art verrier de Meisenthal (03 87 96 87 16, clav-meisenthal.fr)



Perchée à 664 m sur le rocher de Dabo, une chapelle veille sur le plateau lorrain. Tout comme le château des Ducs de Lorraine protège Sierck-les-Bains depuis le XI^e siècle.



••• offre une vue imprenable sur les environs. Notamment sur cette route des vins de Moselle qui serpente dans la vallée, aux confins des frontières du Luxembourg et de l'Allemagne voisins, situés parfois à seulement une portée de flèche. C'est le cas de Sierck-les-Bains, une jolie cité séculaire posée sur les rives du fleuve qui a donné son nom au département, toujours dominée par sa forteresse. Mais il y a encore plus impressionnant, à seulement quelques kilomètres de là, avec l'imposant château de Malbrouck, érigé depuis le XV^e siècle sur une crête face à l'ancien royaume de Prusse. Passé Sarreguemines, en mettant le cap vers l'extrême nord-est de la Moselle, le paysage se fait bien plus sauvage et boisé. Et vallonné, une caractéristique du BitcheLand, un "pays" lové sur les contreforts du massif des Vosges. Dans ce territoire un peu mystérieux, où l'on souffle depuis des siècles le verre ou le cristal, émerge au détour d'un virage un impressionnant fort Vauban qui surplombe la petite cité de Bitche.

Le Bas-Rhin voisin faisant une curieuse enclave sur cette partie est de la Moselle, il vous faudra esquiver un petit détour pour descendre sur Niderviller et pénétrer la dense forêt des Vosges. Passé le canal de la Marne au Rhin et son plan incliné, un ascenseur à bateaux unique en Europe, la route serpente entre les sapins pour buter face au vertigineux rocher de Dabo, sur lequel se dresse, à 664 mètres d'altitude, une petite chapelle. Monter jusqu'à son belvédère permet de se rapprocher du 7^e ciel, mais surtout de profiter d'un panorama grandiose à 360° portant sur la ligne bleue des Vosges et le plateau lorrain. La Moselle va justement vous servir, sur un plateau, bien d'autres saveurs ! Après avoir laissé derrière soi le bourg pittoresque d'Abreschviller, puis Saint-Quirin, village classé parmi les plus beaux de l'Hexagone, le paysage se fait moins accidenté à l'approche de •••

DANS LE TERRITOIRE UN PEU MYSTÉRIEUX DU BITCHELAND, ON SOUFFLE DEPUIS DES SIÈCLES LE VERRE ET LE CRISTAL.



Portraits
CÉDRIC DEMANGE ■ DISTILLATEUR

Fruit de la passion

En Moselle, la mirabelle est traditionnellement rattachée à la Lorraine, en raison d'un sol argileux et d'un climat qui lui convient parfaitement. Une spécificité exploitée par Cédric et Mélanie Demange. "Ma femme a eu l'opportunité de racheter cette distillerie en 2009, et vu qu'elle avait déjà une bonne expérience dans ce domaine, elle a sauté le pas. Moi, c'est en l'épousant que j'ai épousé le métier" dit en rigolant Cédric. "Si elle sait tout faire, elle se focalise plus sur la distillation et l'embouteillage, tandis que je m'occupe des 12 ha du verger. Près de 80 % de notre production sert à faire des eaux-de-vie, qui bénéficient d'une AOC depuis 2014, le reste étant destiné à des nectars, confitures et bocaux. Chaque année, on récolte les fruits du 15 août au 1^{er} septembre. L'an passé, on en a fait 55 tonnes ! Bien sûr, le passage dans l'alambic va révéler toutes les saveurs et arômes de nos mirabelles (N.D.L.R. : cachet rouge, cachet or et cachet noir) mais on procède à des assemblages, pour maintenir la même qualité!"

Comptez de 25 à 65 € la bouteille de 70 cl selon la gamme. Infos www.distilleriemoucourt.fr



Art verrier à Meisenthal, art pictural au musée Georges de La Tour de Vic-sur-Seille, et art de vivre à la chambre d'hôtes La Noisetière, à Niderviller.





Portraits

EVE MAURICE ■ VIGNERON

Osez le vin de Moselle

Bien moins connus et prisés que les célèbres vins alsaciens, les vins de Moselle bénéficient pourtant d'un terroir calcaire très proche et sont, de surcroît, bien plus rares même si l'histoire viticole de la région remonte... aux romains ! Eve Maurice, à la tête de l'exploitation familiale du Domaine des Béliers à Ancy-sur-Moselle, sait de quoi elle parle ! "Mon père a planté sur nos coteaux ces vignes en 1983. Je possède 6 ha, ce qui peut sembler peu, mais le vignoble de Moselle est limité à seulement 70 ha, exploités par 17 vignerons. En cépages, je travaille essentiellement des pinots, de l'Auxerrois en blanc, et un peu de gamay, le tout en bio depuis 2013. On produit 25 000 bouteilles par an, traditionnellement des blancs secs et un peu de rouges, qui bénéficient d'une AOC depuis 2011. Les terroirs étant légers, nos vins conservent leur fraîcheur et finesse. Ils se marient bien avec l'apéritif, les poissons et le fromage." Une belle découverte garantie !

Comptez de 8,50 à 14 €/bouteille en vente directe au caveau. Infos au 06 23 40 24 34.

••• Vic-sur-Seille, bourg où est né le peintre Georges de La Tour. Mais l'artiste lorrain n'est pas le seul à maîtriser la lumière et à jouer avec les clairs-obscurs ! C'est ce que l'on se dit en arrivant plein ouest à Metz, préfecture de la Moselle. Le centre historique, riche en patrimoine aussi divers que varié, recèle de bâtiments surprenants, tels que la gare monumentale d'inspiration très germanique, construite en 1906 sous mandat allemand. Mais l'édifice le plus remarquable, et visible de loin, est bien sûr la cathédrale Saint-Etienne, joyau bâti sur trois siècles à partir de... 1220, et qui compte les plus grandes verrières de l'art gothique : pas moins de 6 500 m² ! C'est vrai que l'intérieur de celle que l'on surnomme "la lanterne du bon Dieu", étonnamment lumineux, met parfaitement en valeur les anciens vitraux mais aussi ceux signés Chagall, Bissière ou Gaudin. Et à la nuit tombée, la cathédrale et d'autres bâtiments du centre piétonnier se drapent de jeux de lumières, un festival féerique baptisé Constellations, qui prend ses quartiers chaque été. Un show à la hauteur du spectacle offert par la Moselle tout entière !

Merci à Clémence Daviron de Moselle Attractivité, pour son aide à la réalisation de ce reportage.
Organisez votre séjour en vous connectant au www.mos-tourisme.fr

Hayange

A l'instar de Thionville, Hayange a un riche passé métallurgique, omniprésent avec ses hauts fourneaux aujourd'hui éteints. Ces lieux se réinventent, en se tournant désormais vers le tourisme industriel. Le patrimoine militaire est également présent, la célèbre ligne Maginot passant à proximité. Pour découvrir une partie de cette dernière, en empruntant comme jadis le petit train dans les galeries, allez à l'ouvrage A19 du Hackenberg, au village de Vecking. Comptez 2 heures pour vous immerger dans cette ville souterraine ! Couvrez-vous bien, car il y fait 12° toute l'année ! (11 €/adulte, 5 €/enfant, infos maginot-hackenberg.com).

Faire étape

Pour séjourner sur ce secteur, une adresse s'impose : l'excellent hôtel-restaurant La Demeure de la Dame du fer (03 82 84 19 76), qui propose de belles chambres entièrement rénovées dans une maison de maître de 70 à 180 €/nuit, petit-déjeuner à 12 €. Quant à la table, signée par le MOF Philippe Jégo, elle est naturellement excellente (comptez 40 €/personne).



Armurerie de la ligne Maginot



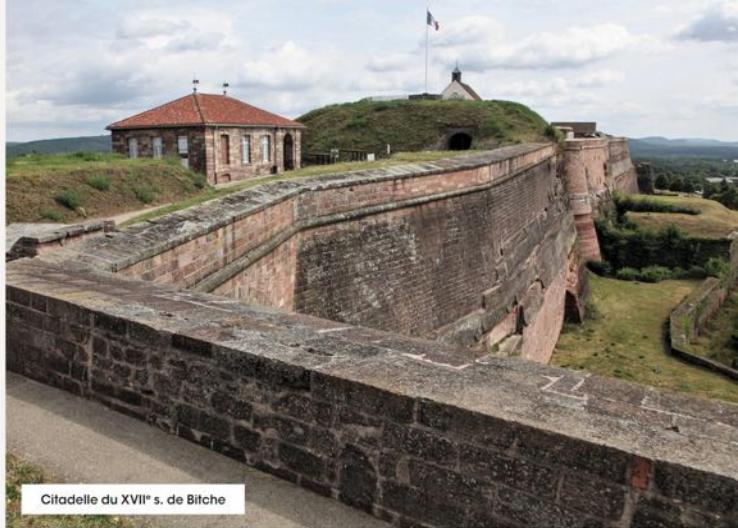
Route des vins

Sur le territoire de Thionville, suivez la route des vins et partez à l'assaut de forteresses médiévales, comme celle du village de Rodemack, classé parmi les plus beaux de France, mais aussi Sierck-les-Bains, sans oublier l'imposant château de Malbrouck, bâti au Moyen Âge presque à la croisée des frontières de la France, de l'Allemagne et du Luxembourg. A noter que ce château, qui veut devenir un haut lieu du 9^e art, abrite une sublime exposition sur Hergé (infos www.chateau-malbrouck.com).

Faire étape

Pour déjeuner à proximité de Sierck-les-Bains, allez à l'Auberge de la Klaus, à Montenach, une adresse qui respire l'authenticité (03 82 83 72 38 - comptez 40 €/pers).

Route des vins de Moselle



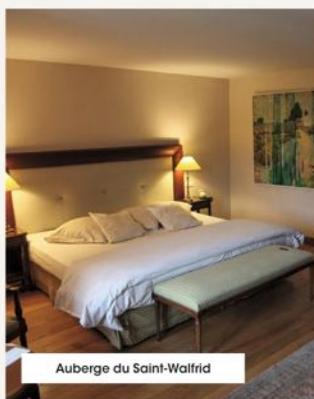
Citadelle du XVII^e s. de Bitche

Bitche

Cette petite bourgade de charme, située aux portes du massif vosgien, est au départ de nombreuses belles balades. Il y a de l'historique, avec le fort Vauban qui surplombe la ville, éprouvé durant un siège de la guerre de 1870, mais aussi du naturel, avec le lac qui se tient à proximité. Enfin, ajoutons la cristallerie réputée de Saint-Louis, qui dispose d'un superbe musée attenant à la manufacture (03 87 06 40 04), ou le centre international d'art verrier de Meisenthal (03 87 96 87 16), lui aussi à voir !

Faire étape

Pour dormir sur ce secteur sauvage et boisé, mettez-vous au vert à Niderviller, à la chambre d'hôtes La Noisettière (03 87 03 88 55 - comptez 100 €/pers, petits-déjeuners compris). Et pour vous restaurer, l'Auberge du Tannenheim (03 87 23 79 41) située à deux pas de là, qui ne propose que des spécialités locales, est tout indiquée (plats de 8 à 20 €).



Auberge du Saint-Walfred

Sarreguemines

Reputée pour ses céramiques, Sarreguemines a aussi un passé industriel étroitement lié aux mines de charbon, un "carburant" qui a fait tourner le moteur de la France du XIX au XX^e. Vous pourrez vous plonger dans cet univers en allant au Parc Explor Wendel, situé à Petite-Roselle, sur le carreau Wendel. C'est le plus grand site minier de France et le seul à être encore complet ! Prévoyez 2 heures pour la visite (12 €/adulte, 6 €/enfant - infos www.musee-les-mineurs.fr).

Faire étape

Pour faire étape à Sarreguemines, descendez à l'Auberge du Saint-Walfred (03 87 98 43 75), un hôtel-restaurant de qualité aménagé dans un prieuré de 1711. La table gastronomique (1 étoile au Michelin) vaut le détour (de 42 à 128 €). Pour savourer des plats de qualité à des prix plus abordables, allez sur les bords de la Sarre à la brasserie du Casino (03 87 09 59 78), un restaurant géré par la même équipe, qui ne propose que des plats de saison, cuisinés avec des produits locaux frais (menus de 26 à 36 €).



Musée du Park Explor Wendel

Metz

Cette ville d'art et d'histoire, occupée par les Allemands de 1870 à 1918, abrite un patrimoine riche et varié, à la croisée de ces deux cultures. Le centre, essentiellement piétonnier, vous permettra de juger sur pièces, mais l'édifice à voir absolument est la sublime cathédrale Saint-Étienne, achevée seulement en 1550. A noter que, chaque été, le festival d'art numérique Constellations illumine les façades des grands monuments de Metz ! Si vous aimez l'art moderne, ne loupez pas le nouveau Centre Pompidou de Metz qui saura vous surprendre par l'éclectisme de ses expositions.

Faire étape

Sur Metz, descendez à l'excellente chambre d'hôtes Par Monts et par Vau (06 89 08 41 95), qui dispose de belles chambres décorées avec goût (de 112 à 128 € pour 2 personnes, petits-déjeuners compris). Et pour vous restaurer, Les copains d'abord (03 87 76 21 46), qui ne propose que des produits simples et frais, est une table plus que recommandable (comptez 35 €/pers).

POUR LES FRANÇAIS LE PLAISIR DURE EN MOYENNE 27 MINUTES*

*Les lecteurs de magazines consacrent
en moyenne 27 minutes par jour
au plaisir de la **Presse Magazine.**

INFORMER. DÉCOUVRIR. APPROFONDIR.

PRIX RELAY DES MAGAZINES DE L'ANNÉE 2019



SYNDICAT
DES ÉDITEURS
DE LA PRESSE
MAGAZINE



LES MAGAZINES
DE L'ANNÉE
2019

Découvrez chez RELAY et sur relay.com les magazines
les plus talentueux et les plus audacieux de l'année.

VW TIGUAN I

BIEN QU'ARRIVÉ SUR LE TARD, LE TIGUAN S'EST RAPIDEMENT IMPOSÉ COMME UN POIDS LOURD DU SEGMENT. OUTRE UNE IMAGE VALORISANTE, CE NOUVEAU VENU A RÉALISÉ UNE PARFAITE SYNTHÈSE DE CE QUE L'ON ATTEND D'UN SUV... A FORTIORI APRÈS SON RESTYLAGE DE 2011.

Texte Thomas Raud | photos VW AG



Mécanique

Sans surprise, le Tiguan "fait ses courses" en piochant dans la banque d'organes VW. Malheureusement, lorsqu'il y a des défauts sur une Golf... on les retrouve sur le Tiguan! Au lancement en novembre 2007, il reçoit l'incontournable 2.0 TDI de 140 ch, boosté à 150 ch sur le tard en février 2016. Ce diesel de milieu de gamme qui représente le gros des ventes, sera décliné en une élite version de 170 ch dès février 2008, et à l'opposé, en une variante de 110 ch en juin 2010. S'il est sobre et agréable, excepté son bruit, ce TDI concentrera toutes puissances confondues, la plupart des avaries jusqu'en 2011 (fuite liquide refroidissement, pompe à eau, turbo, culbuteurs, vanne EGR, injecteurs...). Des problèmes inexistant sur le 1.4 TSI (essence), souple et performant, introduit en novembre 2011. C'est vrai pour la version de 150 ch (et même 160 ch en février 2016), moins pour la variante de 122 ch imposée en 4x2, introduite à partir de novembre 2011, et clairement étouffée par le poids du Tiguan. Le gain de 5 ch, en fin de carrière en février 2016, n'y changera bien sûr rien du tout. Reste le 2.0 TSI de 200 ch (210 ch en fin de carrière) qui fait office de sportif de la gamme. Une version rare... et chère.



Les versions diesel sont les plus disponibles en occasion. Mieux vaut opter pour un modèle 140 ch après 2011, pour profiter à la fois de l'agrément et de la fiabilité.

Équipement

Disponible au lancement avec 4 finitions, le Tiguan donne pleinement satisfaction dès l'entrée de gamme Trendline avec la climatisation manuelle, l'aide au démarrage en côte, l'ordinateur de bord, la radio CD, les vitres et rétroviseurs électriques, les jantes alliage... Un cran au-dessus, la Confortline offre la climatisation automatique, les détecteurs de pluie et de luminosité, les tablettes aviation, l'accoudoir central avant et le pack off-road. La Track&Field, basée sur l'entrée de gamme Trendline, met l'accent sur la modularité en recevant en plus les tablettes aviation, le siège avant passager rabattable et un bouclier avant spécifique. Reste la luxueuse Carat, disposant en plus de la Confortline de l'aide au stationnement avant et arrière, des sièges en cuir, du toit ouvrant électrique ou des antibrouillards. En mai 2009, la gamme est remaniée en Tiguan (ex-Trendline), Sportline (ex-Confortline), la Carat restant inchangée excepté le GPS désormais intégré à son équipement de série. A noter qu'il y a eu de très nombreuses séries spéciales ou limitées (Sport&Style, Track&Avenue, Edition, R-Exclusive, Cup, Lounge...), toutes suréquipées.



Longueur / largeur / hauteur / empattement (m): 4,43 / 1,81 / 1,70 / 2,60

LA GAMME		Essence		Diesel		
Moteurs/boîtes	1.4 TSI 122 BVM6	1.4 TSI 150 BVM6	2.0 TSI 200 BVM6/BVA7	2.0 TDI 110 BVM6	2.0 TDI 140 BVM6/DSG7 4Motion	2.0 TDI 170 BVM6
Dates de vente	09/11 à 02/16	11/07 à 02/16	02/08 à 01/13	06/10 à 02/16	11/07 à 02/16	02/08 à 02/16
Type	4 cyl. en ligne, turbo	4 cyl. en ligne, turbo				
Puissance (ch à tr/min)	122 à 5 000	150 à 5 800	200 à 5 300	110 à 4 200	140 à 4 200	170 à 4 200
Couple (Nm à tr/min)	200 à 1 500	240 à 1 500	280 à 1 700	280 à 1 750	320 à 1 750	350 à 1 750
0 à 100 km/h (s)	10,9 *	10,3 (4Motion)	9,3/9,6 *	12,6	11,2/11,4	9,6
Conso moy. (l/100 km)	6,5 *	11,5 (4Motion)	7,3/8,4 *	7,2	6,9/7,9	8,2

* données constructeur



Commercialisation : de novembre 2007 à mai 2016
Restylage : septembre 2011



Habitacle

C'est assurément le point fort de ce SUV, qui présente un bon rapport encombrement/modularité, avec un intérieur pratique. Et modulable comme un monospace par-dessus le marché, avec une banquette coulissante sur 16 cm et, sur la majorité des finitions, des tablettes au dos des sièges sans oublier le siège passager avant rabattable, utile pour transporter de longs objets. Le coffre est, lui aussi, bien pensé, en étant vaste et profond. Si l'ambiance à bord est terne, la finition séduit en revanche par son sérieux, avec un bon vieillissement des matériaux, tandis que la dotation de série va à l'essentiel. Au-delà de ces aspects, les premiers Tiguan assemblés jusqu'en 2010 souffrent de problèmes chroniques. Cela concerne le siège conducteur qui bouge, mais aussi quelques soucis électroniques divers, affectant le frein de parking, la jauge à carburant, le régulateur de vitesse ou le GPS. Bien souvent, une reprogrammation en atelier suffit à résoudre le problème. Lorsque c'est plus grave, il faut remplacer un calculateur.

Extérieur

La qualité à l'allemande prend ici tout son sens, avec des ajustements précis et des peintures offrant un bel aspect (belle brillance et effet de profondeur). En cas de mauvais alignement, c'est que l'auto a subi un choc plus ou moins grave. Le Tiguan bénéficiant d'une garde au sol surélevée, mais aussi de nombreuses versions de la transmission intégrale 4Motion, il a pu s'aventurer de temps à autre dans des sous-bois, ce qui doit vous inciter à scruter l'état des jantes et des soubassements. Les rares soucis qui touchent parfois l'extérieur se limitent à des poignées de porte récalcitrantes montées jusqu'en mars 2010 (rappel), et à un toit ouvrant qui génère des bruits d'air, parce qu'il présente une mauvaise étanchéité (joints ou flexible d'évacuation à changer).

BILAN ENTRETIEN/FIABILITÉ DU VW TIGUAN I

COÛT DE L'ENTRETIEN (2.0 TDI 140 CH)

Embrayage	950 €	Le Tiguan reste plus onéreux que ses rivaux en entretien, qu'il s'agisse des pièces ou de la main-d'œuvre.
Courroie de distribution	360 €	Heureusement, après le restylage de 2011, la capacité est en nette amélioration...
Diskques AV	381 €	
Plaquettes AV	147 €	
Pneumatiques (la paire avec la pose)	650 €	
Amortisseurs AV (la paire)	270 €	
Amortisseurs AR (la paire)	270 €	
Révision (12 mois ou 30 000 km)	200 €	

BILAN FIABILITÉ

Engrassement de la vanne EGR : tous diesels effectuant de courts trajets, dès 80 000 km

Dysfonctionnement possible du frein de parking électrique : toutes versions produites jusqu'en 2010

Fuite du liquide de refroidissement : tous modèles jusqu'en mars 2009 Variations importantes de puissance : turbo sur les modèles TDI jusqu'en 2011

Défaillances du GPS : antenne défectueuse sur modèles jusqu'en 2010

Poignées de porte bloquées : tous modèles jusqu'en mars 2010

Défaut d'étanchéité du toit ouvrant : tous modèles

Vibrations siège conducteur : tous modèles jusqu'en 2010

NOTRE CHOIX

VW TIGUAN TDI 140 DSG7 4MOTION R-EXCLUSIVE

juin 2015, 46 000 km
Prix prospecté 23 100 €



Qualités

✓ Intérieur vaste et modulable
Comportement sûr et efficace
Moteurs sobres et volontaires (exceptés TDI 110 et TSI 122)
Finition valorisante

Défauts

Fiabilité avant 2011
Motricité en 4x2
TDI bruyants et rugueux

Conclusion

Compact dehors mais grand et malin dedans, le Tiguan a su avec habileté chipier ce qui faisait le sel des monospaces, en apportant le look avantageux qui leur manquait. Le tout avec l'image rassurante de VW, faisant du Tiguan une valeur sûre de la catégorie, façon Golf à la sauce SUV. Mais attention, les premiers millésimes, de surcroît en entrée de gamme avec les petits moteurs, sont dépassés et peu fiables. A contrario, les modèles restylés bien motorisés restent très fréquentables !

TECHNIQUE VW TIGUAN TDI 140 DSG7 4MOTION**

Vitesse maxi (km/h)	171
Accél. 1 000 m d. à (s)	33,6
Conso moyenne (l/100 km)	7,9
Conso ville/route/autoroute	8,2/7,9/7,7
Freinage 90/130 km/h (m)	31/63

** Mesures AJE&4x4

ALFA ROMEO

Stelvio



Le Stelvio repose sur le châssis de la berline Giulia, ce qui lui offre un comportement routier dynamique. Contenu technologique perfectible.

L/I/b/e (m): 4.69 / 1.92 / 1.65 / 2.82 - 5 places

- + Agrément de conduite, comportement, ligne aguicheuse
 - Détails de finition, direction très directe, confort de suspension



Type	CH	PA	Price (€)
2.0T AT8 Q4	200	12	44 800
2.0T AT8 Q4 Super	280	18	53 000
2.9 V6 Quadrifoglio	510	41	91 400
2.2 Diesel AT8	160	9	39 900
2.2 Diesel AT8 ATC	190	10	42 300
2.2 Diesel AT8 Q4 Super	210	12	50 400

- Super : Stelvio + 4 500 €
 - Executive/Sport Edition : + 4 800 €
 - Lusso/Turismo (Diesel 210 et 2.0T 280) : + 4 800 €

Équipements de série

- Stévio : 6 airbags, alarme collision détection piétons, ailes arrière, franch de ligne, Bluetooth, caméra bi-zone, dépl./flum./hun., hayon éléct., jantes 17", radar à 10m, radio RHD MP3, siège arrière 6.5", rég. tête.

- Apple : Apple CarPlay et Android Auto, jantes 18", nav., plages bixenon directionnelles, radar station, avér. rapts réhab., réfl. int. électro.

- Executive : Sup + accès mains libres, caméra recul, hdi-10 1000W, écran 10", son 3D 8.8", régl. tête adaptatif, sièges AV éléc. 5 places et chauffants, surveillance angles morts, rétrors ext. électro., coulisseur cuir.

- Sport Edition : Sup + jantes 19", nav. 3D écran 8.8", sellerie cuir, sièges AV sport ext. 6 places et chauffants, suspensions sport, volant chauffant.

- Luxe : Executive + hdi-10 Marmon 140 900 W, jantes 19", sellerie cuir superieur, sièges AV élect. 8 places, tapis ouvert panoram., volant chauffant.

- Turismo : Sport Edition + accès mains libres, tapis de route, hdi-10 1000W, jantes 20", surveillance angles morts, rétrors ext. électro., suspension pliante, tout ouvert panoramique.

- Quadrifoglio : Sport Edition + châssis dynamique, jantes 20", radar station, AV, sièges sport cuir Alcantara.

Options (€)

- | | |
|---|---------------|
| • Caméra de recul (Stévio et Super) | 450 |
| Frais carbone/charbon (QV) | 7500 |
| Navigation 3D Europe avec écran 8,8" (Super) | 12000 |
| Pack Assistance Plus : radar de stationnement avant + surveillance des angles morts + rétro extérieurs et intérieur électromécaniques + caméra de recul + gestion auto des phares | |
| Stévio/Super / Sport Edition | 1 200/750/300 |
| Pack by Harman Kardon (14 MP 900 W) (non dispo Stévio) | |
| /Sport /Sport Edition/Turismo | 1400 |
| Executive | 700 |
| Pack Confort Plus : accès sans clé + filtres d'habitacle + 2 USB | 600 |
| Pack Eclairage : phares bi-xénon directionnels, feux led | |
| - essence | 1200 |
| - diesel | 1400 |
| Pack River : sièges avant et volant chauffants (Stévio/Super) | 780 |
| Pack Performance : sus. adaptatif, diff. à gliss. limite (seule sur Turismo) | |

- Stévio, Super, Executive	2 450
- Sport Edition	1 800
Pack Sièges Électriques : sièges AV électriques (Stévio/Super)	1 000
Pack Sound Theatre 10 KP 400 W	700
Peinture métallisée/speciale	880/2 650
Régulateur de vitesse intelligent (serie Executive et Lusso)	900
Selleira cuir (Stévio/Super)	1 900/1 200
Services connectés	435
Sièges AR chauffants	400
Suspension active	1 000
- Stévio, Super, Executive et Lusso	1 100
- Sport Edition	700
Tot panoramique ouvrant	1 700
Transmission intégrale 4x4 sur 2 2 Diesel 190 ch	2 400

• Design Luxe : Design + 4 100 €

- Équipements de série**

 - Q2 : 6 airbags, clim man, contrôle pression pneus, détect pluie/lum, ESP, jantes 16", radio 4H avec MMI et lecteur CD, sièges rabattables.
 - Sport/Design : + clim auto, jantes 17", mèdes de conduite, radar de recul, régulateur de vitesse, peinture intégrale (Sport)/contraste (Design).
 - 3 line : + Audi sound system, châssis sport, jantes 18", navigation MMI, phares à led, rétroviseurs électriques, sellerie tissu/cuir.
 - Design Luxe : - chassis sport + access/dest sans clé, accès internet via carte SIM 3G mobile, camera de recul, radars de stationnement AV/AV, sellerie cuir.
 - SQ2 : + line Audi Virtual Cockpit, direction progressive, feux de route auto, radars station AV, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV sport.

Options (€)

- | | |
|--|-----------------|
| ▪ 4 roues motrices quatre (35 TDI S Tronic)..... | 2 150 |
| ▪ Accès sans clef (tous Design Luxe/SQ2)..... | 440/420 |
| ▪ Aide active au maintien dans la voie et surveillance d'angle mort..... | 600 |
| ▪ Affichage tête haute..... | 680 |
| ▪ Audi Connect ('accès internet via carte SIM, 36 mois)..... | 400 |
| ▪ Audi phone box (recharge par induction)..... | 385 |
| ▪ Audi pra Senso (préparation à l'accident)..... | 230 |
| ▪ Audi Sound System (10 HP 180 W)..... | 290 |
| ▪ Audi Virtual cockpit (écran digital pour les compteurs)..... | |
| -Q2 Sport, Design..... | 740/520 |
| -S Line, Design Luxe..... | 350 |
| ▪ Boîte auto S tronic (série 40 TFSI)..... | 2 150 |
| ▪ Caméra de recul (série Design Luxe)..... | 430 |
| ▪ Feu de route auto | 150 |
| ▪ Hayon électrique | 550 |
| ▪ Navigation MMI (écran 7", affichage 3D)..... | |
| -Q2 | 1 115 |
| -Sport, Design..... | 260 |
| ▪ Navigation MMI plus (écran 8,3" pavé tactile, mémoire 10 Go)..... | |
| -Q2 | 2 555 |
| -Sport, Design | 1 700 |
| -S Line, Design Luxe | 1 440 |
| ▪ Pack assistance (radars de station, AV/AR, aide active au maintien dans la voie, régulateur de vitesse intelligent)..... | |
| -BVM (Q2/Sport, Design, S line/Design Luxe)..... | 1 800/1 370/980 |
| -S tronic avec fonction embouteillages (Q2/autres) | 1 800/1 370 |
| ▪ Peinture métallisée ou nacrée | 800 |
| ▪ Phares à led (Q2, Sport et Design)..... | 1 400 |
| ▪ Radars de station, AV/AR | |
| -Q2/SQ2 | 820/520 |
| -Sport, Design et S Line | 380 |
| ▪ Rétros élect., débravants et rabattables (Q2, Sport et Design/SQ2) | 340/110 |
| ▪ Sellerie cuir tissu tous S Line/SQ2) | 1 760/1 535 |
| ▪ Sellerie cuir/Alcantara (S Line) | 795 |
| ▪ Sièges avant chauffants | 370 |
| ▪ Stationnement semi-automatique | |
| -Q2 | 965 |
| -Sport, Design et S Line | 520 |
| -Design Luxe | 135 |
| ▪ Suspension sport amortissement adaptatif | |
| -tous sauf S Line | 900 |
| -S Line | 650 |
| ▪ Système audio B&O (14HP 705 W) | |
| -Q2, Sport, Design | 890 |
| -S Line, Design Luxe, SQ2 | 610 |
| ▪ Toit ouvrant (tous/SQ2) | 1 125/1 175 |

Q3 II

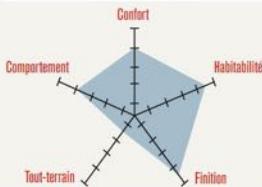


Nouvelle génération

Renouvelé en 2018, le Q3 se fait apprécier pour son comportement, son habitabilité et sa finition. Pas donné, il manque aussi de dynamisme.

L/I/h/e (m): 4.49 / 1.86 / 1.62 / 2.68 - 5 places

- Comportement serein, finition soignée, technologies
- Conduite sans saveur, politique d'options, bruit diesel



Type	CH	PA	Prix (€)
35 TFSI	150	8	33 830
40 TFSI quattro S tronic 7 Design	190	11	44 160
45 TFSI quattro S tronic 7 Design	230	14	46 860
35 TDI S tronic 7 AUDI	150	8	38 460
35 TDI quattro	150	8	38 560
40 TDI quattro S tronic 7 Design	190	10	46 300

- Design : base + 2 900 €
- Design Luxe : Design + 5 200 €
- S line : base + 6 700 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags, alerte franch. ligne, appel urgence/assist., clim. man., compteurs digitaux 10,25'', contrôle press. pneus, détect. pluie/lum., freinage auto d'urgence, hi-fi 6 HP 60 W MMI écran 8,8'', jantes 17'', phares led, radars recul, régul. vitesse, rétrov. élec./dégiv.
- Design : + clm. auto bizona, hayon élec., interfaces smartphone, radars station, AV/AR, rétros rabat.
- Design Luxe : + accès/dém. sans clé, hi-fi 10 HP 180 W, jantes 18'', nav. 3D écran tactile 10,1'' et com. vocale, sellerie Alcantara/simili-cuir, services connectés.
- S line : base + clm. auto bizona, jantes 18'', modes conduite, nav. 3D écran tactile 10,1'' et com. vocale, packs S line, radars station, AV/AR, rétros rabat.

Options (€)

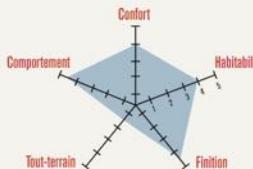
- Accès et démarrage sans clé (série Design Luxe) 460
- Amortissement piloté
 - base, Design 1320
 - Design Luxe/S line 1100/850
- Audi Connect plus (Google Earth, affichage 3D, radio en ligne, commande vocale intelligente, e-mail, SMS) (série Design Luxe) 250
- Boule auto S tronic 7 (35 TFSI) 2 100
- Caméra de recul (base et Design) 450
- Cameras 360° (Design, S line/Design Luxe) 890/430
- Compteurs digitaux Virtual Cockpit Plus (écran 12,3'', modes d'affichage) (non displo basse) 270
- Feu de route auto 150
- Hayon électrique (série Design et Design Luxe) 550
- Hi-Fi Audi 10 HP 180 W (série Design Luxe) 600
- Hi-Fi B&O 16 HP 600 W (toutes finitions/Design Luxe) 930/600
- Interface smartphone (interface musicale, navigation via Apple Carplay ou Android Auto) (série sur Design) 600
- Modes de conduite (série S line et Design Luxe) 230
- Pack d'Assistance (lecture des panneaux, feux de route auto, radars de station, AV/AR, régulateur de vitesse intelligent, aide au maintien dans la voie, assistant au freinage d'urgence) (sur S tronic 7, non displo base) 840
- Navigation MMI touch (écran 10,1'', affichage 3D, commande vocale, champ de saisie tactile, services connectés 2 ans, infos trafic)
 - base 1 900
 - Design 1 500
- Peinture métallisée 500 ou 900
- Phares Matrix led (base, Design/autres finitions) 1 800/800
- Régulateur de vitesse adaptatif (avec fonction embouteillages sur S tronic) 440
- Sellerie cuir (base, Design) 1 050
- Sièges AV électriques/chauflants 780/380
- Stationnement semi-automatique (base/toutes finitions) 450/110
- Tot ouvrant panoramique 1 550

Q5 II



Pou d'évolutions esthétiques pour le Q5 II pourtant entièrement nouveau pour 2017. Prestations routières de haut niveau mais prix conséquent. L/1/h/7 (m) : 4,63 / 1,90 / 1,65 / 2,82 - 5 places

- Qualité de finition, habitabilité, comportement
- Prix, banquette coulissante en option



Type	CH	PA	Prix (€)
45 TFSI S tronic 7 quattro	245	15	52 170
55 TFSI e quattro S line	367	13	67 080
55 TFSI e quattro AUDI	163	9	48 520
40 TDI BVM 6 quattro	190	11	47 780
45 TDI Tiptronic 8 quattro	231	14	54 130
40 TDI V6 Tiptronic 8 quattro	286	18	58 910
SQ5 TDI Tiptronic 8 quattro	347	23	76 990

- Design : Q5 + 4 150 €
- S line : Q5 + 9 350 €
- Design Luxe : Design + 10 850 €
- Avis : S line + 14 150 €

Équipements de série

- 6 airbags, accès/dém. sans clé, Audi Connect sécurité/service, Bluetooth, clm. auto, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, hayon élec., modes conduite, phares xénon, pré-sensi city, radars recul, radio-CD 8 HF, régl./dim., vitesses, rétros ext. élec./dég. valent multifonction cuir.
- Design : + clm. 3 zones, navigation, radars station, AV/AR, rétros rabattables, S line + Audi Connect, Audi sound system 10 HP, interface smartphone, nav. Plus pavé tactile, phares led, Virtual Cockpit.
- Design Luxe : Design + caméra de recul, sellerie cuir, sièges AV électriques.
- Avis : S line + rétros ext. élec., sièges AV élec. chauffants à mémoires.
- Avis : S line + clm. 3 zones, jantes 20'', pack Assistance City, phares LED, sellerie cuir/Alcantara, sièges sport.

Options (€)

- Affichage tête haute 1 190
- Banquette arrière coulissante 420
- Boule auto S tronic 7 (40 TDI 190 ch) 2 380
- Caméra de recul 550
- Châssis sport (série de S line) 410
- Clim auto 3 zones (Q5) 830
- Feux de route automatiques 190
- Installation audio Bang & Olufsen : 19 HP 755 W
 - Q5, Design 1 380
 - S line, Design Luxe, Avis 1 030
- Interfaces smartphone : Google Android Auto et Apple CarPlay (série sur Design, Design Luxe et Avis) 370
- Lecture des panneaux de circulation 370
- Navigation MMI : écran 7'' + cartographie 3D + commande vocale + services Audi connect pendant 3 mois + hotspot WiFi + disque sur 10 Go (série sur Design) (Q5) 1 815
- Navigation MMI plus : écran 8,3'' + pavé tactile + services Audi connect 1 250

pendant 2 ans + ordinateur de bord 7'' + lecteur DVD (série sur S line, Design Luxe et Avis)

Q5	3 400
Design	1 600
• Pack assistance city : avertisseur de sortie de véhicule + caméra de recul + détecteur de circulation en marche arrière + radars de stationnement AV/AR + surveillance d'angles morts	1 800
• Q5	1 570
• Design, S line	1 350
• Design Luxe, Avis	1 350
• Pack assistance route : assistants de maintien dans la voie, évitement de collision et de changement de direction + lecture des panneaux semi-automatique (non displo Q5)	1 800
• Pack assistance au stationnement : caméra 360° + stationnement semi-automatique (non displo Q5)	1 890
• Design, S line	1 670
• Park assist : stationnement semi-automatique	730
• Q5	330
• autres finitions	330
• Phares Matrix led	1 440
• Q5, Design	860
• S line, Design Luxe, Avis	1 440
• Phare box : recharge par induction, commande vocale (série Design Luxe, Avis)	430
• Rétros ext électriques, dégivrants et rabattables	420
• Q5	145
• autres finitions	145
• Roue de secours galate	220
• Sellerie cuir (série Design Luxe et Avis, non displo S line)	2 180
• Sellerie cuir/Alcantara avec sièges AV sport (Q5 et Design)	1 970
• Sellerie cuir/Alcantara cuir (Q5 et Design)	1 150
• Services Audi connect pendant 5 ans (Q5 et Design)	425
• Side assist : surveillance d'angles morts	980
• Sièges avant chauffants (série Avis)	440
• Sièges avant électriques (série Design Luxe et Avis)	930
• Sièges avant électriques à mémoires côté conducteur, rétros électriques, dégivrants et rabattables, rétro int electrochromatique (série sur Avis)	1 910
• Q5	1 315
• autres finitions	1 315
• Suspensions pilotées (uniquement sur quattro)	770
• S line	1 190
• autres finitions	1 190
• Suspensions pneumatiques	1 170
• S line/SQ5	1 950/1 170
• autres finitions	2 350
• Tot ouvrant panoramique	1 800
• Virtual cockpit (compteurs 100 % digitaux) (série S line, Design Luxe, Avis)	610
• Q5	300
• Volant 3 branches multifonction (série Design Luxe et Avis)	185
• Volant réglable électriquement	490

Q7

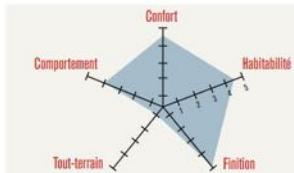


Bientôt restylé

Le Q7 marie confort, équipement riche et finition soignée. Gabarit et tarifs décourageants. L'hybride n'est plus disponible en 2019.

L/1/h/e (m) : 5,05 / 1,97 / 1,74 / 2,99 - 5 ou 7 places

- Qualité de finition, habitacle pratique, comportement
- Rapport emcombrement/habitabilité, politique tarifaire



TYPE	CH	PA	PRX (€)
45 TDI V6 Tiptronic 8 quattro AUTOMATIQUE	231	14	63 810
50 TDI V6 Tiptronic 8 quattro S line	286	18	75 360

- S ligne : Q7 + 6 900 € (4 100 € sur 7 places, 4 400 € sur e-tron)
 - Ambition Luxe : Q7 + 7 800 € (5 000 € sur 7 places et e-tron)
 - Avis : Ambition Luxe + 7 700 € (6 900 € sur e-tron)
 - Avis Extended : Avis + 5 500 € (6 100 € sur e-tron)

Équipements de série

- Base : 6 airbags, ESP, contrôle pression pneus, accès/dém. sans clef, rétréc. élec./dégivr./rabat, clim. auto bâton, hi-fi 10 CD 190 W, MMI écran 7", jantes 18", éclairage recul, phares xénon, détect. pluie/umbr., régulateur vitesse, hayon élec., modes de conduite.
 - S line : + compteurs numériques, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV Sport élec., MMI navigation plus, jantes 20", suspens. pneumatique.
 - Ambition Luxe : + amélioré siège conducteur, caméra de recul, sellerie cuir.
 - Avus : + 11-16 Base 19 HP 558 W, sièges AV chauffants, tapis pan., caméras 360°.
 - Avus Extended : + clim. 4 zones, essuie-glace AR directionnel, interfaces smartphone, Pack Assistance City, sièges AV alc.

Options (ϵ)

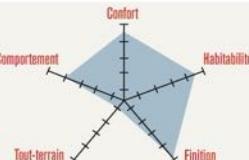
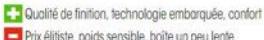
- | | |
|--|-------------|
| 7 places | 1690 |
| Affichage tête haute | 1690 |
| Assistant au stationnement (prise en charge du volant) | |
| Q7, Line | 950 |
| Ambition Luxe | 475 |
| Assistant de vision nocturne | 2550 |
| Assistant feux de route (série Avus) | 190 |
| Avitardiseur de changement de voie (Side Assist) | 730 |
| Caméra de recul (Q7 et S Line) | 550 |
| City assistance (série caméras 360°, assistant au stationnement) | |
| Q7, Line | 2450 |
| Ambition Luxe | 1440 |
| Avus | 740 |
| Climatisation automatique quatre zones | 960 |
| Compteurs digitaux (Q7) | 730 |
| Essieu arrière directionnel | 1390 |
| Phares full LED (série Avus) | 1990 |
| Phares Matrix LED | |
| Q7, Line, Ambition Luxe | 3125 |
| Avus | 1135 |
| Pack Cuir | |
| Q7, Line Ambition Luxe | 6550 |
| Avus | 4650 |
| Pack Cuir Integral | |
| Q7, Line Ambition Luxe | 7650 |
| Avus | 5750 |
| Peinture métallisée ou sacrée | 1200 |
| Sellerie cuir Cricket (Q7, série sur Ambition Luxe et Avus) | 2550 |
| Sellerie cuir Vallaona | |
| Q7 | 3100 |
| S line | 1400 |
| Ambition Luxe, Avus | 550 |
| Sièges AV électriques avec mémoires | |
| Q7 | 1750 |
| S line | 400 |
| Sièges avant à contours individuels | |
| Q7, Ambition Luxe, Avus | 4150 |
| S line | 2200 |
| Sièges avant ventilés/chauffants (série Avus) | 1 350/475 |
| Sièges avant et arrière chauffants | .960 |
| Sound System Boss (19 HP, 550 watts) (série Avus) | 1400 |
| Sound System Bang & Olufsen (23 HP, 1 920 watts) | |
| Q7, S line, Ambition Luxe | 7450 |
| Avus | 6050 |
| Suspension pneumatique/Sport | 2 490/2 790 |
| Système de lecture des panneaux de signalisation | .375 |
| Système de maintien dans la voie (active lane assist) | .790 |
| Système de navigation plus MMI (07) | 3 400 |



Nouveau modèle

Version sportive du Q7, le Q8 est lancé en 2018. Technologique et ultra-confortable, il atteint des sommets en prix une fois bien équipé.

1/1/b/e(m): 4.99/2/1.71/3 - 5 places



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
45 TDI Tiptronic 8 quattro	231	14	76 400
50 TDI Tiptronic 8 quattro AJ4X4	286	18	79 710
55 TFSI Tiptronic 8 quattro	340	23	81 230

- S line : base + 6 900 €
 - Avus : base + 10 900 €
 - Avus Extended : Avus + 11 600 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags, aide maintien dans voie, appel urgence, clim, auto bizona, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, démar. sans clé, freinage à main électrique, hayon éléct., h-til 10 HP 180 W, jantes 19", nav, 30 MMI tactile écran 10,1", phares full led, radars station, AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros élect./grat., sellerie cuir partie, services connectés 3 ans, sièges AV élect.
 - S line : + caméra recul, interfaces smartphone, jantes 21", Pack S line, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV Sport, susp. pneu. Sport.
 - Avus : base + accès sans clé, affichage tête haute, caméra recul, clim auto 4 zones, feux route auto, hayon mains libres, interfaces smartphone, jantes 20", Pack assistance ville, sellerie cuir, sièges AV chauffants.
 - Avus Extended : Avus + clim, auto 4 zones, jantes 21", h-til 16 Gang & Olufsen, Pack assistance route, phares HD Matrix led, sellerie cuir supérieur, sièges AV massants et ventous à contours individuels, susp. pneu.

Options (e)

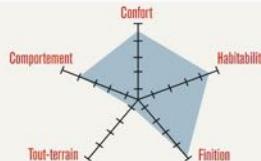
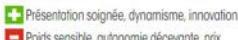
- | | |
|---|-------------|
| • Accès sans clé (base, S line) | 840 |
| • Affichage tête haute | 1 650 |
| • Banquette coulissante | 260 |
| • Climatisations auto 4 zones (base, S line) | 950 |
| • Console de climatisation en verre (série S line et Avus Extended) | 350 |
| Hifi Bang & Olufsen | |
| - Premium 17 HP 730 W (série Avus Extended) | 1 360 |
| - Advanced 23 HP 1 920 W (Avus Extended/autres finitions) | 6 350/7 710 |
| • Pack assistance route (régulateur de vitesse adaptatif fonction embouteillages, aide active au maintien dans la voie, assistants au changement de direction et à l'évitement d'urgence, feux de route auto) (série sur Avus Extended) | 2 270 |



Nouveau modèle

Le premier SUV électrique d'Audi avance 360 ch et une autonomie supérieure à 400 km. Il remplace ses rétros par des caméras.

L/I/H/e (m): 4.90/1.93/1.63/2.93 - 5 places



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
55 quattro A14x4	408	9	83 880
55 quattro Avus	408	9	98 180
55 quattro Avus Extended	408	9	107 680

Équipements de série

- Base : 6 airbags, aide maintien dans voie, avert. urgence, clim, auto bâtons, compteurs numériques, contrôle pression pneus, freinage auto urgence, hayon électrique, fi-hi 10V 180 W, jantes 19'', nav, 3D MMI tactile écran 10,1'', phares full led, radars station, AVATAR, rég./lim. vitesse, rétrov. élect./électr., services connectés 3 ans, susp. pneu.
 - Avus : base + accès sans clé, hayon moins lourd, interfaces smartphone, jantes 20'', pack assistance ville (assistants croisements/changements voie, avertisseur de sortie, avert. trafic AR), pack assistance route (rég. adaptatif embouteillages, aide active maintien dans voie, assistants changement direction et évitement, feux de route auto), pack assistance stationnement (stat. semi-auto, caméras 360°), sellerie cuir, sièges AV élect./chauffants à mémoris.

- Avis Extended : Avis + affichage tête haute, clim. auto 4 zones, hi-fi Bang & Olufsen, phares Matrix led, sièges AV à contours individuels, sièges AV/AR chauffants, toit panoramique.

Options (€)

Affichage tête haute (base et Avis)	1 675
Caméra de recul (base)	575
Climatisation auto 4 zones (base, Avis)	975
Hi-Fi Bang & Olufsen 17 HP 705 W (Avis)	1 400
Interfaces smartphone (base)	325
Phares HD Matrix LED (base et Avis)	1 750
Rétros par caméras (non disp base)	1 850
Selleir cuir/supérieur (base)	1 275/2 350
Sièges avant chauffants (base)/ventilés (non disp base)	450/975
Sièges avant et arrière chauffants (base/Avis)	900/1 450
Sièges avant avec contours individuels (non disp base)	750
Sièges avant électriques à mémoires (base)	1 500
Toit panoramique	1 800
Vision nocturne (non disp base)	2 600

BENTLEY

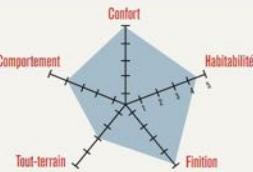
Bentayga



Le Bentayga est le SUV de tous les superlatifs : cher, luxueux, performant et confortable, il est peu adapté à notre marché vu son gabarit.

L/1/h/e (m) : 5,14/2/1,75/2,99 - 5 places

- Fléchissement à la main, performances exceptionnelles, confort
- Prix astronomique, freinage peu endurant, encombrement



TYPE	CH	PA	PRICE (€)
4.0 D	435	33	182 400
4.0 V8	550	46	182 400
6.0 W12	608	54	217 300
6.0 W12 Mulliner	608	54	305 000

Équipements de série

- 6 airbags, accès/dém. sans clé, banquette chauffante, caméra recul, clim. auto quatre zones, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, feux route auto, hayon électrique, Hi-Fi 10 HP, interfaces smartphone, jantes 20", nov. 3D avec écran 8", phares led adaptatifs, rétros élec./dégiv./rabat., radars station, AV/AR, sellerie cuir, sièges AV éléc./chauffants, susp. pneu, tilt pane.
- W12 : + barres anti-roulis actives, jantes 21", portes à fermeture assistée, surveillance angles morts.
- Mulliner : + config. 4 places, console centrale AR réfrigérée, hi-fi Naim 20 W, 20 RP, jantes 22", sièges AR éléc. 18 voies.

Options (€)

Configuration 4 places avec console centrale	10 410
Console réfrigérée.....	5 454

BMW

X1

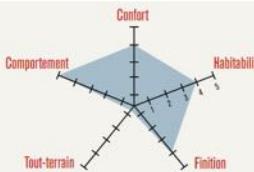


Modèle restylé

Le X1 deuxième génération s'offre un restylage mi-2019. La principale nouveauté concerne l'arrivée d'une version hybride rechargeable.

L/1/h/e (m) : 4,44/1,83/1,62/2,67 - 5 places

- Comportement agile, consommation, habitabilité
- Prix, options nombreuses et coûteuses, sonorité diesel



TYPE	CH	PA	PRICE (€)
16d sDrive Lounge	116	6	34 350
18d sDrive Lounge MAVIA	150	8	36 950
18i sDrive BVAB Lounge	190	10	42 450
18i sDrive Lounge	140	7	32 800
18i sDrive BVAB7 Lounge	192	11	40 400

- XLine : Lounge + 5 300 €
- M Sport : Lounge + 7 000 €

Équipements de série

- Lounge : 6 airbags, appels urgence, avertisseur collision, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, ESP, dém. sans clé, dét. pluie/lum., écran multimédia 6,5" avec services connectés, hayon éléc., jantes 17", radar recul, radio CD 6,5 HP, rég. int./vitesse, rétros éléc./dégiv.
- XLine : Lounge + accès sans clé, caméra recul, jantes 18", navigation, phares LED, radars station, AV, rétros rabat., sellerie tissu/cuir, sièges AV éléc./chauf., station, semi-auto.
- M Sport : Lounge + accès sans clé, caméra recul, direct/susp. sport, jantes 18", navigation, phares LED, rétros rabat., sellerie tissu/cuir, sièges AV éléc./chauf., station, semi-auto.

Options (€)

4 roues motrices xDrive (18d/20d et 20i)	2 050/2 000
Accès sans clé	430
Banquette arrière coulissante sur 130 mm	360
Belle auto (16d, 18d et 20d, sauf 18i Drive)	2 200
Caméra de recul	410
Connectivité avancée (commande vocale, recharge par induction, lecture SMS/e-mails, streaming audio)	450
GPS multimédia Business (écran 6,5", affichage 3D, cartes Europe, info trafic, fonction Siri accessible) (Lounge)	1 410
GPS multimédia Professional avec affichage tête haute (écran 10,25", iDrive, affichage tête haute)	1 410
Lounge	2 960
Sport, XLine et M Sport	1 900
Pack Audio (hi-fi Harman Kardon, Apple CarPlay)	990
Pack BMW ConnectedDrive (GPS Professional, affichage tête haute, services ConnectedDrive, info trafic, conciergerie)	2 950
Pack Confort (accès sans clé, sièges AV électriques et chauffants)	1 350
Pack Evasion (banquette coulissante, tout ouvrant pan.)	1 850
Pack Innovation (alarme, rétro int., électrochromatique, régulateur de vitesse, Pack Safety, navigation Professional, affichage tête haute)	3 400
Pack Safety (avertisseur franchissement de ligne, freinage auto avec détection des piétons, feux de route anti-éblouissement)	860
Pack Advanced Safety (Pack Safety, régulateur de vitesse intelligent, pilote auto dans les embouteillages) (sauf sDrive 16d)	1 250
Pack Simplicity (radars de stationnement AVAR, système de manœuvres auto, caméra de recul, rétros ext., rabattables électriquement)	850
Peinture métallisée	890
Phares full LED	1 410
- Lounge	510
- XLine et M Sport	1 750
Services ConnectedDrive 3 ans (Infor, Google, BMW apps)	700
Sieges avant Advanced (série M Sport)	510
Sieges avant chauffants	400
Sieges avant électriques à mémoires côté conducteur (Lounge)	990
Suspension Directdrive (plus ferme, caisse abaissée de 10 mm)	350
Suspension Selectdrive (amortis, adaptatif) (M Sport/autres)	200/550
Système de stationnement automatique (Lounge)	430
Système Hi-Fi 7HP 205 W	310
Système Hi-Fi Harman Kardon 12 HP 360 W	810
Tot ouvert panoramique	1 450

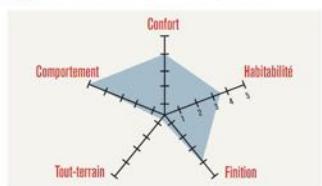
X2



Lancé début 2018, le X2 est le pendant sportif du X1. C'est vrai en style et au volant. L'habitacle manque, lui, d'un caractère plus af/rmé.

L/1/h/e (m) : 4,36/1,83/1,53/2,67 - 5 places

- Comportement, consommation, finition, style
- Prix, intérieur de X1, banquette arrière pour deux



PRATIQUE GUIDE D'ACHAT

TOUS LES PRIX | TOUTES LES OPTIONS | LES BONUSES / MALUS | TOUS LES PRIX | TOUT

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
16d sDrive Première	116	6	35 000
18d sDrive Première AJ4X4	150	8	37 750
20d xVA8 sDrive Première	190	10	43 100
18i sDrive Première	140	7	33 600
20s sDrive DKG7 Première	192	10	41 200
M35i M Performance	306	19	58 750

• Lounge : Première + 1 450 €

• Lounge Plus : Lounge + 4 250 €

• M Sport/M Sport X : Lounge + 2 750 €

Équipements de série

- Première : 6 airbags, alerte collision, appel d'urgence, audio 6 HP écran 6.5", climatisation, contrôle pression pneus, démarrage sans clé, détecteurs pluie/luminosité, ESP, jantes 17", rétros ext. élect./dégringol., services connectés.
- Lounge : + clim, auto, bâtonneau, hayon élec., rég./lim. vitesse, radar recul.
- Lounge Plus : + caméra recul, jantes 18", nav. Business, phares LED, rétrors rabat., sièges AV Advanced, stat. semi-auto.
- M Sport/M Sport X : + accès sans clé, jantes 19", radars station, AV/AR, sellerie Alcantara, sièges AV élec./chauff., suspension sport.
- M Performance : + freins et échappement M Performance.

Options (€)

- 4 roues motrices xDrive (18d/20d) 2 200/2 000
- Accès sans clé 430
- Boîte auto (16d, 18d, 19i et 20i xDrive) 2 200
- Caméra de recul 410
- Navigation Business (nav. Europe 2.5G, écran 6.5", info traffic, commande vocale) (Première et Lounge) 1 300
- Navigation Professional (nav. Europe 2.5G, écran tactile 8.8", info traffic, commande vocale, affichage tête haute)

 - Première et Lounge 2 950
 - M Sport et M Sport X 1 800

- Pack Audio (Hi-Fi Harman Kardon, Apple CarPlay) 990
- Pack BMW Connected Drive (alarme, affichage tête haute, conciergerie, nav. Professional, hot-spot Wi-Fi) 2 850
- Pack Premium (accès sans clé, sièges AV éléc. et chauffants) 1 350
- Pack Innovation (rég. vitesse, Pack Safety, affichage tête haute, rétro. int. photosensible, nav. Professional)

 - Première/Lounge 3 350/3 100
 - M Sport et M Sport X 2 250

- Pack Safety Advanced (alerte franchissement ligne, freinage d'urgence auto avec détection piétons, feu de route auto, compteurs numériques, rég. vitesse adaptatif avec fonction embouteillage)

 - Première 1 550
 - Lounge, M Sport et M Sport X 1 250

- Pack SimpliCity (caméra recul, rétrors ext. rebattables, radars station, AV/AR, stationnement semi-automatique)

 - Première/Lounge 1 250/900
 - M Sport et M Sport X 410

- Peinture métallisée 840
- Phares led (Première et Lounge)

 - Sellerie cuir 1 750
 - Première et Lounge 1 550
 - M Sport et M Sport X 1 550

- Sièges AV électriques à mémoires conducteur 990
- Stationnement semi auto (Première/Lounge) 850/430
- Suspension pilotée SelectDrive

 - Première et Lounge 550
 - M Sport et M Sport X 200

- Toit ouvrant panoramique 1 450

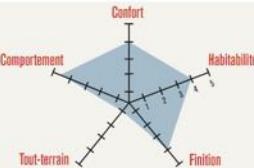
X3



Le BMW X3 3^e génération est lancé en 2017. Derrière une esthétique qui évolue peu, le châssis est tout nouveau. Le comportement y gagne.

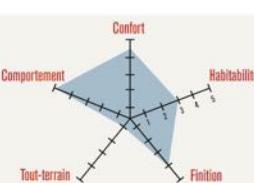
L/1/h/e (m) : 4,71 / 1,89 / 1,68 / 2,81 - 5 places

- Agréement routier, rapport corso/performances des diesels
- Tarifs, options trop nombreuses, direction peu informative



L/1/h/e (m) : 4,75 / 1,92 / 1,62 / 2,81 - 5 places

- Moteurs, comportement sportif, style
- Prix, longue liste d'options, habitabilité AR



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
20d xVA8 xDrive Lounge AJ4X4	190	11	56 000
30d xVA8 xDrive Lounge	265	16	62 500
M40i xVA8	326	21	77 300
20i xVA8 xDrive Lounge	184	11	51 800
20i xVA8 xDrive Lounge	252	15	57 500
M40i xVA8	354	25	78 650
M	480	38	101 700
M Competition	510	41	110 250

• xLine : Lounge + 5 850 €

• M Sport/M Sport X : xLine + 2 250 €

Équipements de série

- Lounge : 6 airbags, clim. auto, contrôle pression pneus, détec. température, ESP, hayon élec., jantes 18", modèles de conduite, radars stat. AV/AR, radio CD/MP3, rég./lim. vitesse, rétrors dépl., services connectés.
- Lounge : + clim, auto, zones 3, nav. Business écran 6.5", rétrors rabat/photos.
- Lounge : + jantes 19", pack ConnectedDrive, pack innovation, phares LED, sièges AV Advanced, station. 100% auto.
- M Sport : Lounge + jantes 19", nav. Professional, pack ConnectedDrive, pack innovation, suspension/étrs sport, sellerie cuir/issu, station. 100% auto.
- M Performance : feux route auto, jantes 19", phares full LED, sièges AV éléc.
- Lounge : + xLine + pack confort, phares LED, sellerie cuir.

Options (€)

- Accès confort (accès sans clé, hayon mains libres) 600
- Cle intelligente avec écran 300
- Pack Advanced Full Led (phares led directionnels, feux de route auto)

 - Lounge 1 500
 - xLine, Luxury 350

- Pack Audio (syst. Harman Kardon, Apple CarPlay) 1 200
- Pack Confort (accès sans clé, sièges AV électriques et chauffants)

 - Lounge 2 100
 - xLine et M Sport 1 850
 - M Performance 1 000

- Pack ConnectedDrive (nav. Professional, info traffic, conciergerie, recharge par induction, hotspot wi-fi, contrôle gestuel) (Première, Lounge) 2 250
- Pack Innovation (phares full led, feux de route auto, rétrors ext. électro., pack Safety, affichage tête haute)

 - Lounge / xLine, Luxury 2 950/1 800
 - M Sport, M Performance 1 550

- Pack Safety (surveillance angles morts et trafic AR, alerte franchissement de ligne, freinage auto en ville) 900
- Pack Advanced Safety (piéto semi-automatique, assistants d'évitement, d'interaction et de changement de voie) 2 350
- Park Assist Plus (station. auto, caméra 360°, vue 3D à distance)

 - Lounge 1 150
 - autres finitions 450

- Sièges avant électriques (série Luxury) 1 150
- Toit ouvrant panoramique 1 600

X4



Malgré ses 4 ans, le X4 a changé de génération début 2018. Il reprend le châssis, les technologies et les moteurs les plus puissants du X3.

Options (€)

- Audio Harman Kardon 16 HP 600 W 1 100
- Cle intelligente 300
- Navigation Professional écran tactile 10.25", reconnaissance vocale, contrôle gestuel, guidage 3D, carte SIM, DVD, services connectés (Lounge) 900
- Pack Audio : Hi-Fi Harman Kardon, Apple CarPlay 1 000
- Pack Comfort : accès sans clé, sièges AV éléc. et chauffants

 - Lounge 2 100
 - xLine, M Sport et M Sport X 1 850
 - M40d 1 000

- Pack ConnectedDrive : alarme, nav. écran tactile 8.5", services connectés avancés 2 700
- Pack Innovation : phares full led, feux de route auto, Pack Safety, affichage tête haute

 - Lounge 2 250
 - xLine, M Sport, M Sport X et M40d 1 850

- Pack Safety : surveillance angles morts et trafic en marche AR, alerte franchissement de ligne, freinage auto d'urgence avec détection piétons 900
- Pack Advanced Safety : Pack Safety + pilote semi-automatique en embouteillage (régl. intelligent, aide active au maintien dans la voie), assistant d'évitement et d'interaction 2 350
- Peinture métallisée 1 040
- Régulateur de vitesse intelligent avec fonction embouteillage 1 250
- Sellerie cuir

 - Lounge 2 100
 - xLine, M Sport, M Sport X et M40d 1 400

- Sièges AV électriques à mémoires conducteur 1 150
- Sièges AV chauffants 400
- Sièges AV ventilés

 - Lounge 2 000
 - xLine, M Sport, M Sport X et M40d 1 450

- Stationnement automatique avec vision 3D

 - Lounge 1 150
 - xLine, M Sport, M Sport X et M40d 450

Suspension SelectDrive (amortissement piloté)	650
Tot panoramique ouvrant	1 850

X5

★★★★★

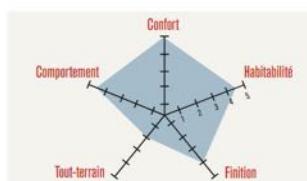
**Nouvelle génération**

Le X5 4^e du nom fait son entrée en 2018. Basé sur le châssis de la Série 7, il en reprend les technologies de pointe et soigne son dynamisme.

L/II/h/e (m) : 4,92 / 2,17 / 1,75 - 5 ou 7 places

+ M50d époustouflant, excellent confort, habitabilité, finition

- Prix élevé, liste d'options, poids sensible, encombrement



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
30d xDrive Lounge	231	NC	65 900
30d xDrive Lounge	265	16	72 400
M50d M Performance	400	28	100 350
40i xDrive Lounge	340	23	74 300
45e xDrive Lounge	394	NC	82 900
M50i M Performance	530	NC	98 400

+ xLine : Lounge + 6 400 €

- M Sport : Lounge + 7 450 €

Équipements de série

• Lounge : 6 airbags, airbag genoux conducteur, appel urgence, clim. auto 3 zones, compteurs numériques, écran 12,3" réac, volante, phares led, radars station, AV/AR, rétors rabat, sellerie simili-cuir, services connectés, sièges AV Advanced, siège cond. éléc., station, 100% auto.

• xLine : Lounge + connectivité avancée, hotspot wi-fi, jantes 19", Pack Confort (accès/démarrage sans clé, sièges Advanced Comfort), sellerie cuir supérieure.

• M Sport : Lounge + connectivité avancée, hotspot wi-fi, jantes 20", Pack aér. M, sellerie cuir supérieure, sièges AV Advanced, suspension/traç M Sport.

• M Performance : Lounge + diff. AR autolobbyant, jantes 21", Pack aér. M, sellerie cuir supérieure, suspension/traç M Sport.

Options (€)

4 roues directrices (direction Active Drive)	1 300
7 places (3 ^{re} rangée de sièges, dossier 2 ^{re} rangée électriques)	2 450
Applications en verre (levier vitesses, librairie)	700
Conduite semi-automatique Drive Assist Pro	3 050
- N-fi Bowers & Wilkins 20 HP 1508 W	5 550
- 30d et 40i	5 550
- M50d et Pack Première Classe	5 050
Pack Confort (accès sans clé, sièges Advanced Comfort, pack chauffage intégrale avant) (série xLine)	3 050
Pack Innovation (clé intelligente, modélisation 3D, commandes gestuelles, affichage tête haute, phares full LED, conduite semi-automatique)	5 850
Pack Première Classe (totalement panoramique, sellerie tout cuir, applications en verre, fermeture assistée des portes)	10 000
- 30d et 40i	8 300
Park Assist Plus (modélisation 3D véhicule)	650
Phares laser (non disp 30d)	2 050
- 40i et M50d	1 350
Sellerie tout cuir	2 950
- 30d et 40d	

xLine, M Sport et M50d	1300
Suspensions pneumatiques	
- 30d et 40d	2 150
- M Sport et M50d	1 300
Tot ouvrant panoramique/étoule	1 950 / 2 800
Vision nocturne	2 150

X6

non essayé

**Nouvelle génération**

La 3^e génération de X6 s'offre un style incisif. Il partage ses éléments techniques avec le X5 et recevra une version hybride rechargeable.

L/II/h/e (m) : 4,94 / 2,00 / 1,70 / 2,98 - 5 places

+ Exclusive : base + 4 450 €

- M Sport : Exclusive + 1 300 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags, airbag genoux conducteur, accès/dém. sans clé, affichage tête haute, appel urgence, clé intelligente, clim. auto 4 zones, commandes gestuelles, compteurs numériques, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., Drive Assist (surveillance angles morts, aide au maintien dans voie, freinage auto en ville, alerte collision AV/AR), ESP, feux ronds, hayon éléc., hotspot wi-fi, jantes 20", nav. 3D écran 12,3" réac, vocal, pack Advanced full LED, pack Connected Pro ('accès info à distance, conciergerie, info trafic, apps), Park Assist (station. 100% auto), radars station, AV/AR, recharge par induction, rég./lim. vitesse, rétro dégiv./réat./photos, sellerie cuir, services connectés, sièges AV Advanced elec./chauff., susp. pneu, tout pant.
- M50d : base + freins et échappement Sport, jantes 21".
- Exclusive : base + jantes 21", sellerie tout cuir, sièges Advanced Comfort.
- M Sport : base + jantes 21", freins Sport, pack aéro.

Options (€)

- Harman Kardon 16 HP 600 W (M Performance/autres)
- N-fi Bowers & Wilkins 20 HP 1508 W (M Perf./autres)
- Pack Confort (accès sans clé, sièges AV Confort/chauff.) (M Sport)
- Pack Drive Assist Pro (conduite semi-automatique, assistants évitement, intersection et double sens)
- Pack Evasion (tout ouvrant portes, prises USB)
- Pack Innovation (clé intelligente, station, 100% auto, modélisation 3D, commandes gestuelles, affichage tête haute, phares laser, conduite semi-automatique) (M Sport/xLine)
- Pack Première Classe (fermeture assistée portes, tout ouvrant piano, sièges AV ventilés/massants, clim. auto 4 zones, N-fi Harman Kardon cuir intégral) toutes finitions/ M Performance
- Park Assist Plus (station. 100% auto, caméra recul, modélisation 3D...)
- Peinture métallisées
- Roues arrière directrices
- Suspensions pneumatiques (M Sport/autres)
- Suspensions Sélectrive M Pro (4 roues directrices, barres anti-roulis actives, diff. AR autolobbyant)
- M Sport / M Performance
- autres
- Tot ouvrant panoramique/étoule
- Vision nocturne

X7

★★★★★

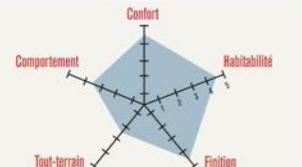
**Nouveau modèle**

Le vaissau amiral de BMW est lancé début 2019. Débauche de technologies et ode au confort mais gabarit et prix déplacés.

L/II/h/e (m) : 5,15 / 2,17 / 3,11 - 7 places

+ Habitabilité, confort royal, qualité de finition

- Rapport prix/équipement, comportement patoud, gabarit



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
30d xDrive Lounge	265	16	94 400
M50d M Performance	400	28	120 450
40i xDrive	340	23	96 300

+ Exclusive : base + 4 450 €

- M Sport : Exclusive + 1 300 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags, airbag genoux conducteur, accès/dém. sans clé, affichage tête haute, appel urgence, clé intelligente, clim. auto 4 zones, commandes gestuelles, compteurs numériques, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., Drive Assist (surveillance angles morts, aide au maintien dans voie, freinage auto en ville, alerte collision AV/AR), ESP, feux ronds, hayon éléc., hotspot wi-fi, jantes 20", nav. 3D écran 12,3" réac, vocal, pack Advanced full LED, pack Connected Pro (accès info à distance, conciergerie, info trafic, apps), Park Assist (station. 100% auto), radars station, AV/AR, recharge par induction, rég./lim. vitesse, rétro dégiv./réat./photos, sellerie cuir, services connectés, sièges AV Advanced elec./chauff., susp. pneu, tout pant.
- M50d : base + freins et échappement Sport, jantes 21".
- Exclusive : base + jantes 21", sellerie tout cuir, sièges Advanced Comfort.
- M Sport : base + jantes 21", freins Sport, pack aéro.

Options (€)

- 4 roues directrices (direction Active Drive)
- Climatisation auto 5 zones
- Conduite semi-automatique Drive Assist Pro
- N-fi Bowers & Wilkins 20 HP 1508 W
- tous moteurs

- Pack Première Classe...

- Pack Innovation (modélisation 3D Park Assist Plus)...

- Pack Première Classe (fermeture assistée portes, tout ouvrant piano, sièges AV massants, N-fi Harman Kardon cuir intégral)

- toutes finitions/ M Performance

- 11 500 / 11 100

- Park Assist Plus (station. 100% auto, caméra recul, modélisation 3D...)

- 6500

- Phares laser

- Suspension prédictive Executive Drive Pro

- 30d et 40i...

- M50d...

- 7000

- Tot ouvrant panoramique/étoule

- Vision nocturne

CITROËN**C3 Aircross**

★★★★★



Le C3 Aircross est le premier vrai SUV Citroën. Pendant du Peugeot 2008, il se veut plus fun en style et plus confortable sur la route.

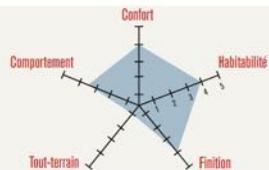
L/II/h/e (m) : 4,15 / 1,76 / 1,64 / 2,60 - 5 places

+ Habitabilité, confort/compromis, personnalisation

- Léger manque de dynamisme, commande de boîte

PRATIQUE GUIDE D'ACHAT

TOUS LES PRIX | TOUTES LES OPTIONS | LES BONUSES/MALUS | TOUS LES PRIX | TOUT



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PureTech Live	110	5	18 050
PureTech Shine (A1/A2)	130	7	24 650
BlueHDi Live	100	5	19 500
BlueHDi EAT6 Shine	120	6	26 200

- Feel : Live + 1 800 €
- Shine : Feel + 2 400 €

Équipements de série

- Live : 6 airbags, aide démarrage en côte, alerte au franchissement de ligne, Bluetooth, contrôle pression des pneus, détecteur de luminosité, radio MP3 G/HP, reconnaissance des panneaux, régulateur/limiteur de vitesse.
- Feel : + antibrouillards dynamiques, clim manuelle, écran multimédia 7", jantes 16", rétros ext. électriques et dégivrants, volant cuir.
- Shine : + appui-tête d'urgence et d'assistance, banquette coulissante, clim auto, détecteur de pluie, interface Mirror Screen, jantes 17", navigation TomTom avec reconnaissance vocale, radar de recul, rétros ext. rabattables électriquement, rétro. int. photosensible.

Options (€)

- Accès et démarrage sans clef (Shine) 350
- Appel d'urgence et d'assistance (Feel, non disp Live) 300
- Boîte auto EAT6 (PureTech 100 ch) 1 500
- Jantes 16" (Feel) 300
- Navigation TomTom (Feel, non disp Live) 700
- Pack Auto (clim auto, détecteur de pluie, rétro int. photosensible) (Feel) 350
- Pack City Camera (Pack City, caméra de recul) (Feel) 650
- Pack City Camera Plus (aide stationnement AV, caméra de recul) (Shine) 390
- Pack City (radar de recul, rétros ext. rabattables) (Feel) 450
- Pack City + tout ouvrant panoramique (Feel) 1 200
- Pack Connectivité (Mirror Screen, recharge par induction) (Feel) 250
- Pack Family + Pack Safety (freinage d'urgence auto en ville, alerte attention conducteur, banquette coulissante, gestion auto des feux de route)
 - Feel 490
 - Shine 390
- Pack Park Assist (Pack City Camera, système stationnement semi-auto, surveillance des angles morts) (Shine) 750
- Pack Techno (affichage tête haute, hi-fi, recharge par induction) (Shine) 650
- Toit ouvrant panoramique (Shine) 850

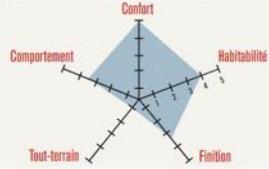
C5 Aircross



Dérivé du 3008, le C5 Aircross est arrivé en 2018. Il se distingue par son excellent confort mais manque un peu de dynamisme.

L / l / h / (m) : 4,50 / 1,97 / 1,68 / 2,73 - 5 places

- + Habilité, confort de suspension, personnalisation, prix
- Manque de dynamisme, commande de boîte, détails finition



TYPE

	CH	PA	PRIX (€)
PureTech Start (A1/A2)	130	7	24 700
PureTech EAT6 Feel	180	10	33 300
BlueHDi Live	130	6	29 150
BlueHDi EAT6 Feel	180	9	36 200

- Live : Start + 1 800 €

- Feel : Live + 2 650 €

- Shine : Feel + 3 100 €

Équipements de série

- Start : 6 airbags, alerte au franchissement de ligne, Bluetooth, clim. manu., contrôle pression des pneus, détecteur de luminosité, éclairage statique d'intersection, ESP, freinage d'urgence en ville, jantes alliage 17", radio écran tactile 8", recon. panneaux, rég./lim. vitesse, rétros ext. électr./dégl., sièges Air coulissants.
- Live : + clim. auto bizona, jantes alliage 17", radar recul, volant cuir.
- Feel : + accès/démarrage sans clef, appels d'urgence et d'assistance, caméra recul, compteurs digitaux 12,3", interfaces Apple Carplay et Android Auto, jantes 18", navigation, radar station, AV, rétros ext. rabattables élect., surveillance angles morts.
- Shine : + hayon mains libres, Pack Drive Assist, phares full led, sellerie cuir/tissu, sièges AV chauffants, siège conducteur élect. 8 voies.

Options (€)

- Boîte auto EAT6 (BlueHDi 130 ch) 1 900
- Caméra connectée (Feel et Shine) 270
- Hayon mains libres (Feel) 450
- Assistance avec interfaces smartphone et appels d'urgence et d'assistance (Live, non disp Start) 950
- Pack City Camera Plus (radar station, AV, caméra recul) (Live) 550
- Pack Drive Assist (alerte attention conducteur, aide collision, feux de route auto, aide activé au maintien dans la voie)
 - + régulateur de vitesse adaptatif (BMW, Feel) 400
 - + rég. vitesse adaptatif fonction embouteillages (EAT6, Feel) 600
- Pack Grip Control (grip control + jantes 18" pneus M+S) 700
- Feu et clign. 300
- Pack Park Assist (station, semi-auto, caméras 360°) (Shine) 400
- Pack Park Assist et phares full led (Feel) 1 400
- Phares full led (Feel) 1 200
- Toit bi-ton (Feel, Shine) 350
- Toit ouvrant panoramique (Feel, Shine) 1 400

Dacia



Duster

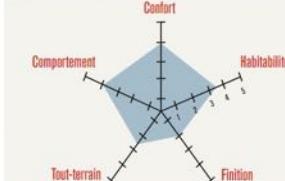


Le Duster II est commercialisé en 2017. Il progresse en présentation, équipement et confort mais la base technique est inchangée.

L / l / h (m) : 4,34 x 1,80 x 1,69

+ Prix imbattable, look, polyvalence, agrément en progrès

- Performances limitées, finition simple, modularité limitée



TYPE

	CH	PA	PRIX (€)
SCe 115 BVM5	115	7	11 990
SCe 115 GPL BVM5	115	6	13 090
TCE 130 Essential (A1/A2)	130	7	16 250
Blue DCI 95 BVM6	95	5	14 650
Blue DCI 115 BVM6 Essential	115	6	17 100

- Essential : Duster + 1 860 € (Scpe) et 1850 € (Blue dCi)

- Confort : Essential + 1 100 € (non disp Scpe 115 et Blue dCi 95)

- Prestige : Confort + 1 100 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags, ESP, détect. de luminosité, lim. vitesse, feux diurnes LED, ordinateur de bord, vitres AV électriques.
- Essential : + Bluetooth, banquette 1/3-2/3, clim. man., radio MP3.
- Confort : + jantes 16", radar recul, rég. vitesse, rétros ext. élect. et dégivrants, vitres AR élect.
- Prestige : + caméra de recul, clim. auto, jantes 17", navigation.

Options (€)

- 4x4 (Blue dCi 115 et TCE 130) 2 000
- Accès et démarrage sans clef (Prestige) 200
- Alert d'angles morts (Confort et Prestige) 200
- Boîte auto EDC (Blue dCi 115 Confort et Prestige) 1 300
- Cartographie Europe de l'Ouest (non disp Duster) 100
- GPS (Scpe 115) 800
- Navigation (Confort) 300
- Pack City Plus (navigation, caméras station, alerte angles morts)
 - Confort 900
 - Prestige 400
- Pack Navigation (nav, rég./lim. vitesse) (Essentiel) 550
- Peinture métallisée (non disp Duster) 500
- Sellerie cuir (Confort et Prestige) 600
- Sièges avant chauffants (Confort et Prestige) 200

DS



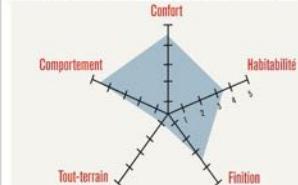
3 Crossback



Nouveau modèle

Le DS 3 Crossback prend la relève de la citadine DS3. Compact, il repose sur un nouveau châssis capable d'accueillir de l'électrique. L / l / h (m) : 4,12 / 1,79 / 1,53 / 2,56 - 5 places

- + Style affirmé, ambiance intérieure, confort et modularité limitée
- Habitabilité et modularité limitées, prix, détails d'équipement



TYPE

	CH	PA	PRIX (€)
BlueHDi 100 Chic	100	5	24 500
BlueHDi 130 Chic EAT8	130	6	27 500
PureTech 100 Chic	100	5	23 500
PureTech 130 Chic EAT8 (A1/A2)	130	6	26 500
BlueHDi 155 So Chic EAT8	155	8	31 600
E-Tense So Chic	136	5	39 100

- So Chic : Chic + 3 800 €

- Grand Chic : So Chic + 5 700 €

- Performance Line : Chic + 3 800 €

- Performance Line + : Performance Line + 3 300 €

Équipements de série

- Chic : 6 airbags, alerte franchissement de ligne, alerte pression pneus, Bluetooth, clim. manu., démarrage sans clé, détect. lumi., compteurs digitaux, écran tactile 7", freinage d'urgence auto en ville, hi-fi 4 HP, jantes 16", rég./lim. vitesse, rétros élect.
- So Chic : + clim. auto, détect. pluie, écran multimedia 7" avec hi-fi 8 HP, jantes

alliage 17", Mirror Screen, radar de recul, rétroviseurs rabat.

- Grand Chic : + affichage tête haute, caméra recul, chargeur induction, écran multimédia 10,3" HD, jantes 18", navigation, Pack Sécurité, phares matrix led, radars station, AV/AVAR, sortie auto poignées.
- Performance Line+ : + clim. auto, détect. pluie, écran multimédia 7" avec fil à fil 4G, jantes alliage 17", Mirror Screen, radar de recul, rétroviseurs rabat, sellerie Alcantara.
- Performance Line+ : + écran multimédia 10,3" HD, jantes 18", navigation, phares matrix led, radars station, AV/AVAR, sortie auto poignées.

Options (€)

Affichage tête haute (non dispo Chic)	400
Écran multimédia 7" avec Mirror Screen et radio numérique	
- Chic... - So Chic, Perf Line	650 200
Freinage d'urgence auto avec Pack Sécurité (aide active au maintien dans la voie, surveillance d'angle mort) et régulateur adaptatif	
- Chic... - So Chic, Perf Line	2 000 1 350
- Perf Line+... - Grand Chic	1 000 450
Freinage d'urgence auto avec Pack Sécurité étendue (Pack Sécurité, surveillance active angle mort, feux route auto) et DS Drive Assist (régulateur adaptatif avec fonction embouteillages, sur BVA)	
- Chic... - So Chic, Perf Line	2 900 2 250
- Perf Line+... - Grand Chic	1 900 950
Hi-Fi Focal Electra (non dispo Chic)	850
Motricité renforcée	500
Navigation avec Mirror Screen	
- Chic... - So Chic, Perf Line	1 500 1 050
Peinture métallisée	de 400 à 1 200
Phares matrix led...	1 000
Radios de stationnement avant et arrière	
- Chic... - So Chic, Perf Line	750 350
Radios de stationnement avant et arrière avec caméra de recul	
- So Chic, Perf Line	700
- Perf Line+... - Siège avant chauffants (Chic/autres finitions)	350 800/350
Siège conducteur électrique et massant (So Chic, Grand Chic)	800
Sortie auto des poignées affleurantes à l'approche (Chic, So Chic, Perf Line)	350
Stationnement semi-auto (BVM)	
- So Chic, Perf Line	950
- Perf Line+... - Grand Chic	600 250

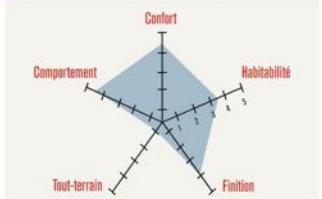
7 Crossback



Lancé début 2018, le premier vrai SUV de la gamme DS, résolument premium, est armé pour concurrencer les rivaux allemands.

L///h/e (m) : 4,57 / 1,90 / 1,62 / 2,74 - 5 places

- Excellent confort, ambiance intérieure, comportement serein
- Détails de finition, ergonomie perceptible, performances



TYPE

TYPE	CH	PA	Prix €
PureTech 130 Chic	130	7	31 300
PureTech 180 EAT8 So Chic	180	10	39 650
PureTech 225 EAT8 Perf. Line +	225	13	47 300
BlueHDi 130 Chic*	130	6	32 300
BlueHDi 180 EAT8 So Chic	180	10	42 250
E-hybrid 4x4 So Chic	200	12	54 300

* versions Drive Efficiency + 800 €

- So Chic : Chic + 100 €
- Grand Chic : So Chic + 6 400 € (non dispo BlueHDi 130/PureTech 130)
- Performance Line : Chic + 5 100 € ou So chic + 1 000 €
- Performance Line+ : Performance Line + 3 800 €

Équipements de série

- Chic : 6 airbags, alerte franch. vole, alerte pression pneus, audio 8 W, clim. auto, dém. sans clé, freinage d'urgence auto, jantes 17", multimédia écran 8", phares xénon à aluminage auto, régul./lim. vitesse, rétrors ext. éléc. et dégivrants.
- So Chic : + clim. auto bâtière, détecteur de pluie, jantes 18", navigation écran 12", radar de recul, rétrors ext. rabattables, suspension prédictive (BlueHDi 180).
- Grand Chic : + accès sans clé, aide active au maintien dans la voie, airbags latéraux AR, banquette éléc., caméra de recul, hayon mains libres, jantes 19", montre BRM, phares led adaptatifs, radio de parking AV, sellerie cuir, siège conducteur éléc., surveillance active angles morts, suspension prédictive.
- Performance Line : Chic + airbags latéraux AR, clim. auto bâtière, détecteur de pluie, jantes 19", navigation écran 12", radar de recul, rétrors ext. rabattables, sellerie Alcantara, suspension prédictive (BlueHDi 180).
- Performance Line+ : + accès sans clé, banquette éléc., caméra de recul, hayon mains libres, montre BRM, phares led adaptatifs, radar de parking AV, rétrors ext. rabattables, sièges AV éléc.

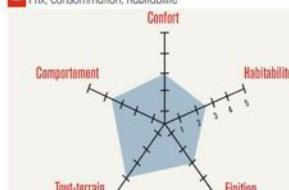
Options (€)

* Accès sans clef (Chic, So Chic, Performance Line)	420
Inspiration DS Rovelli (sellerie cuir, montre B.R.M., airbags latéraux AR, sièges AV éléc., rétrors ext. rabattables) (So Chic)	3 550
Inspiration DS Opéra (sellerie cuir bracelet, montre B.R.M., airbags latéraux AR, sièges AV éléc., chauffants, ventilés et massants, nav. connectée)	6 250
- So Chic... - Grand Chic	2 700
Pack DS Night Vision (sauf Chic)	1 640
- So Chic, Performance Line... - Grand Chic	1 250
Pack Easy Access (accès et démarrage sans clef, hayon mains libres) (So Chic, Performance Line)	920
Pack sécurité attentive (freinage d'urgence auto, aide active au maintien dans la voie, surveillance active angles morts)	
- Chic... - So Chic, Performance Line... - Grand Chic	2 790
- Peinture métallisée/nacrée	790 / 1 000
Phares led adaptatifs (So Chic, Per. Line)	1 200
Radios de parking AV et AR (So Chic, So Chic et Per. Line)	1 090 / 350
Radios de parking AV et AR + caméra de recul (So Chic et Per. Line)	740
Régulateur de vitesse adaptatif	600
Sièges AV chauffants	
Suspensions prédictives (So Chic, Per. Line et Per. Line+)	1 100
Système Hif-Fi Focal (non dispo Chic)	1 000
Tôle ouvrant panoramique (non dispo Chic)	
- So Chic, Performance Line... - Performance Line+... - Grand Chic	1 750
- Performance Line+... - Grand Chic	1 450

L///h/e (m) : 3,68 / 1,67 / 1,60 / 2,30 - 5 places

+ Comportement routier et hors bitume, maniabilité en ville

- Prix, consommation, habitabilité



TYPE	CH	PA	Prix €
1.2 City Cross 4x2	69	4	13 490
0.9 TwinAir Wild 4x4	85	5	15 990

Équipements de série

- City Cross : 6 airbags, aide au démarrage en côte, ESP, Bluetooth, clim. auto, rétrors ext. électriques et dégivrants, radio Uconnect.
- City Cross Plus : City Cross + 500 €
- 4x4 : 4 airbags, aide au démarrage en côte, ESP, Bluetooth, clim. manuelle, radio Uconnect, transmission intégrale.
- 4x4 + rétrors ext. électriques et dégivrants, radar de recul.
- 4x4 Cross : airbags latéraux avant, clim. auto.

Options (€)

Airbags latéraux (Wild, 4x4)	200
Climatisation automatique (Wild, 4x4)	400
Freinage d'urgence en ville	250
Pack City (rétrors ext. électriques et caméra de recul) (Wild)	300
Pack Winter (sièges AV chauffants, pare-brise dégivrant)	300
Radar de recul (City, Wild)	200

500X

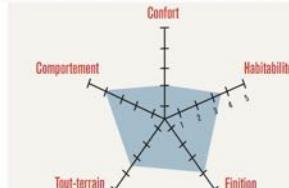


Reussie esthétiquement, bien placée en prix et bien équipée, la 500X peut malheureusement d'une suspension encore trop ferme.

L///h/e (m) : 4,28 / 1,79 / 1,80 / 2,57 - 5 places

+ Style, comportement routier, équipements, gomme riche

- Suspensions raides, coffre petit, modularité quelconque



TYPE	CH	PA	Prix €
1.0 FireFly T3 Urban	120	6	19 290
1.3 FireFly 74 DCT City Cross	150	8	23 990
1.3 MultiJet Urban	95	5	20 790
1.6 MultiJet Urban	120	6	22 090
2.0 MultiJet 150 AT9 Cross 4x4	150	9	30 090

Fiat



La Panda 4x4 est toujours un petit tout-terrain malin et passe-partout, agréable également en usage urbain. Légère mise à jour en 2017.



sieges AV/AR chauffants, sieges AV sport élanc. (10 voies).

• Vignale : + jantes 20", peinture métallisée, phares bi-led, sellerie cuir, sieges AV chauffants.

Options (€)

Pack Technologie	
- régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages, aide active au maintien dans la voie, surveillance angles morts, phares bi-led adaptifs, station semi-auto, caméra AV grand angle (ST-Line).....	1 400
- régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages, aide active au maintien dans la voie, surveillance angles morts, phares bi-led adaptifs, caméra AV grand angle (Vignale).....	1 000
Peintures métallisées (ST-Line/Vignale)	de 800 à 1 200/400
Régulateur de vitesse adaptatif fonction embouteillages et aide active au maintien dans la voie	250
Sieges avant chauffants et ventilés	600
Stationnement semi-automatique	250
Surveillance des angles morts	500
Tot panoramique	1 400

HONDA

JAPAUTO AUTOMOBILES	HONDA
Grande Armée	01 45 00 14 51
Pte de St Cloud	01 53 84 20 30
République	01 43 14 38 38
Courbevoie	01 41 88 30 30



HONDA À PARIS

WWW.JAPAUTO.COM

HR-V

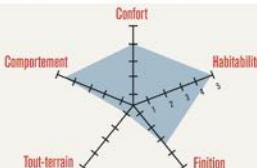


Habitable, performant, sobre et bien équipé, ce SUV est une alternative séduisante dans la catégorie... sauf en qualité de finition.

L/11/h/e (m) : 4,30/1,77/1,61/2,61 - 5 places

• Habilité, comportement, sobriété, performances

■ Finition perfectible, confort de suspension ferme



Options (€)

CVT (non disp Elegance)	1 300
Pack Aero	1 190
Peinture métallisée	550

CR-V

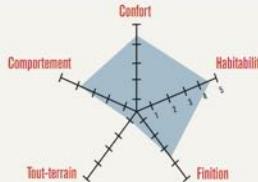


La 5^e génération de CR-V (n 2018) est disponible en essence ou hybride. Elle propose un très bon confort et une habitabilité généreuse.

L/11/h/e (m) : 4,60/1,84/1,68/2,66 - 5 ou 7 places

• Habilité, confort de roulement, ergonomie

■ 3^e rangée étroite, pas de diesel, dynamisme absent



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 T-GDI Initia	120	6	19 850
1.5 T-GDI Creative DCT-7	177	10	26 350
1.5 CRDi Inirtschaft	115	6	23 750
1.5 CRDi DCT-7	136	7	27 350
1.5 CRDi Executive DCT-7 AWD	136	7	31 450
Electric 39 kWh Creative	136	1	38 400
Electric 64 kWh Creative	204	1	42 400

• Inirtschaft : Initia + 1 900 €

• Creative : Inirtschaft + 2 100 €

• Executive : Creative + 2 500 € (non disp CRDi 115 et Electric 39 kWh)

Équipements de série

• Inirtschaft : 8 airbags, accès sans clé, aide active maintien dans la voie, clim, contrôle pression pneus, détect. lumi., feux de route auto, freinage d'urgence auto, 16-18 HP, jantes 17", rétrov. élec., sièges AV chauff., rég. adaptif.

• Elegance : + caméra recul, clim. auto, bizzone, détect. pluie, jantes 18", nav. écran tactile 7", radars station, AV/AR

• Executive : + alerte angles morts/bascule marche AR, dém. can. clé, sellerie cuir.

• Exclusive : + hayon mains libres, jantes 19", sièges AR chauff., siège cond. clac., tot ouvrant pano.

Options (€)

• Peinture métallisée 01 ton (Executive, non disp Electric) 550/950

• Sellerie cuir/tissu (Creative, série sur Electric) 450

• Tot ouvrant électrique (Executive) 500

Tucson



Modèle restylé

Restylé n 2018, le Tucson séduit toujours par son bon compromis comportement/comfort. Le 2.0 CRDi reçoit une micro-hybridation.

L/11/h/e (m) : 4,48/1,85/1,65/2,67 - 5 places

• Belle habitabilité, confort, rapport prix/équipement

■ Moteurs sans éme, étagement boîte, manque de dynamisme

HYUNDAI

Kona



Débarqué n 2017, le Kona est un concurrent des Captur et 2008. Il mise sur un style décalé et un équipement de série riche.

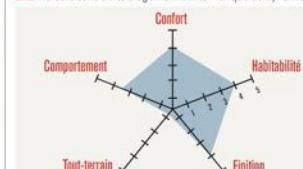
L/11/h/e (m) : 4,17/1,80/1,07/2,60 - 5 places

Équipements de série

• Elegance : 8 airbags, Bluetooth, contrôle pression pneus, freinage auto en ville, clim. auto, détect. luminosité, jantes 16", radio CD 40 W, rég./lim. vitesse, rétrs. ext. élect., sièges AV chauffants.

• Executive : + aide station, alerte franchissement ligne, caméra recul, détect. pluie, feux de route actifs, Honda connect, nav, assistances conducteur, radio 6 HP.

• Exclusive : + accès/dém. sans clé, phares led, sellerie cuir/tissu, tot ouvrant.



PRATIQUE GUIDE D'ACHAT

TOUS LES PRIX | TOUTES LES OPTIONS | LES BONUSES/MALUS | TOUS LES PRIX | TOUT

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 CRDI Intuitive	115	6	29 300
1.6 CRDI Hybrid 48V Creative	115	6	32 300
1.6 CRDI Premium A14X4	136	7	34 900
1.6 CRDI OCT-7 Creative	136	7	34 200
1.6 CRDI OCT-7 Hybrid 48V Creative	136	7	35 100
1.6 CRDI 4WD OCT-7 Creative	136	7	36 200
2.0 CRDI 4WD Hybrid 48V Executive	185	10	45 300
1.6 GDI Creative	132	8	28 900
1.6 T-GDI OCT-7 Creative	177	10	32 800

- Creative : Intuitive + 2 100 €
- Premium : Creative + 2 100 € (non displo 1.6 CRDI 115 et 136 4WD, 1.6 GDI 132)
- Executive : Premium + 3 500 €

Équipements de série

- Intuitive : 6 airbags, caméra recul, clim, auto bâzone, détect. pluie/lum., ESP, hi-fi 4.0, interfaces smartphone, jantes 17", multimédia écran tactile 7", radar recul, rég./lim. vitesse, rétros rabat.
- Creative : + accès/dém. sans clé, aide active maintien dans voie, feux route auto, freinage d'urgence auto, nav. Europe écran tactile 8", radar station AV, sièges AV chauff.
- Premium : + alerte trafic AR, caméras 360°, hi-fi Krell, jantes 18", phares bi-led, surveillance angles morts.
- Executive : + hayon mains libres, jantes 19", rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AR chauff., sièges AV élect./ventilés, tapis panoramique.

Options (€)

- Peinture métallisée 630
- Safety Pack (feux de route auto, aide active maintien dans voie, freinage d'urgence auto) (Intuitive) 700
- Toit ouvrant panoramique (non displo Intuitive) 990

Santa Fe modèle non essayé



Arrivée début 2019, la 4e génération de Santa Fe mise sur son équipement, son confort et son habitabilité. Gamme réduite.

L/1/h/e (m) : 4,77 / 1,89 / 1,68 / 2,77 - 7 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 CRDI BVA 8 4x4 Executive A14X4	185	11	51 900

Équipements de série

- Executive : 6 airbags, accès/dém., sans clé, affichage tête-haute, aide active maintien voie, alerte attention conducteur, alerte trafic AR, caméras 360°, chargeur induction, clim, auto bâzone, compteurs digitaux 7", détect. pluie/lum., ESP, feux route auto, freinage d'urgence auto, détection piéton, jantes 18", lum. Krell, interfaces Apple/Android, jantes 19", nav. Europe sur écran tactile 8" avec services TomTom Live, phares bi-led direct, radars station, AV/AR, recon. piétons circul., rétros élect./dégat./rabat., rétro. int. photo, rég. vitesse intel., sellerie cuir, sièges AV élect./chauff./ventil., sièges AR chauff., surveille angles morts et ouverture de portes, toit ouvrant pano., volant chauffant.

Options (€)

- Peinture métallisée 630

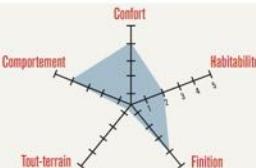
INFINITI



Dérivé de la berline Q30, le QX30 repose sur les dessous de la Mercedes GLA. Il est dynamique mais pas très habitable.

L/1/h/e (m) : 4,43 / 1,82 / 1,52 / 2,70 - 5 places

- + Ambiance raffinée, caractère affirmé, diesel performant
- Habitabilité et volume de coffre limités, prix élevé



Type

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0t DCT Luxe Tech AWD	211	15	46 600
2.2d DCT Luxe AWD A14X4	170	9	38 540
2.2d DCT Luxe Tech AWD	170	9	46 040

Équipements de série

- Intuitive : 6 airbags, caméra recul, clim, auto bâzone, détect. pluie/lum., ESP, hi-fi 4.0, interfaces smartphone, jantes 17", multimédia écran tactile 7", radar recul, rég./lim. vitesse, rétros rabat.
- Creative : + accès/dém. sans clé, aide active maintien dans voie, feux route auto, freinage d'urgence auto, nav. Europe écran tactile 8", radar station AV, sièges AV chauff.
- Premium : + alerte trafic AR, caméras 360°, hi-fi Krell, jantes 18", phares bi-led, surveillance angles morts.
- Executive : + hayon mains libres, jantes 19", rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AR chauff., sièges AV élect./ventilés, tapis panoramique.

Options (€)

- Peinture métallisée 630
- Safety Pack (feux de route auto, aide active maintien dans voie, freinage d'urgence auto) (Intuitive) 700
- Toit ouvrant panoramique (non displo Intuitive) 990

JAGUAR

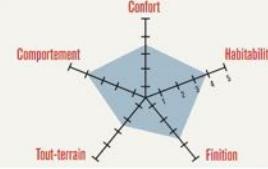
E-Pace



Apparue en 2017, le E-Pace repose sur le châssis de l'Evogue. Il est séduisant mais pâtit d'un poids trop important pour être agile.

L/1/h/e (m) : 4,41 / 1,98 / 1,65 / 2,68 - 5 places

- + Ligne dynamique, comportement efficace, habitabilité
- Poids conséquent, suspension rebondissante, détails de finition



Type

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
D150 A14X4	150	9	37 100
I180 AWD	180	11	41 750
D240 AWD BVA 9	240	15	52 100
P200 AWD BVA 9	200	13	41 750
P250 AWD BVA 9	250	13	44 550
P300 S AWD BVA 9	300	20	54 700

S : Basix + 4 900 € (sauf P240 + 3 800 €)

SE : S + 3 600 € (sauf P240 + 4 600 €)

HSE : SE + 4 600 € (non displo diesels et P200)

Équipements de série

- E-Pace : 6 airbags, aide au maintien dans la voie, caméra recul, clim, auto bi-zone, contrôle pression pneus, démarrage sans clé, phare, pluie/lum., ESP, freinage d'urgence auto, multimédia écran tactile 10", phares led, jantes 17", radio 6 NP 125 W, radars de station, AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros élect./dég.
- S : + audio Meridian 10 NP 380 W, jantes 18", GPS Pro avec services connectés, régulateur intelligent, rétros rabattables, sellerie cuir, sièges AV élect., 10 directions.
- SE : S + feux de route auto, hayon élect., jantes 19", Pack Aide au stationnement, sièges AV élect., 14 directions.
- HSE : SE + accès et hayon mains libres, compteurs numériques 12,3", Drive Pack, jantes 20", sellerie cuir perforé, sièges AV élect., 18 directions.

Options (€)

• 4 motrices (D150)	2 500
• Accès sans claf (série SE)	683
• Affichage tête haute	1 155
• Boîte auto 9 (D150 AWD, 0180 AWD)	2 450
• Caméra 360°	372
• Clé loisirs	421
• Compteurs numériques 12,3" (série HSE)	736
• Drive Pack (surveillance active des angles morts, régulateur intelligent, freinage d'urgence haute vitesse) (E-Pace et S)	978
• Feu de route automatiques (E-Pace, S)	159
• Hayon électrique mains libres (série HSE)	657
• SE	132
• Pack Aide au stationnement (radars 360°, stationnement semi-auto, détection trafic en marche AR) (E-Pace)	690
• Peintures métallisées/premium	893/1 784
• Plaques Matrix led adaptatifs	1 525/1 262
• E-Pace/S	1 104
• R-Dynamic (kit carrosserie, sièges avant sport)	2 500
• Sellerie cuir perforé	5 919/ 3 527
• SE	2 414
• Sièges AV chauffants et électriques 14 directions à mémoire (E-Pace et S/E)	1 512/400
• Système audio Meridian Surround 15 NP 825 W	2 518
• E-Pace et S	1 469
• SE et HSE	1 260
• Toit panoramique	

I-Pace

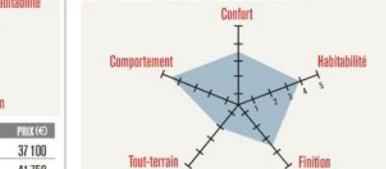


100 % électrique, le I-Pace a débarqué mi-2018. Performant, rigoureux et habitable, il souffre de détails de finition et d'une modularité basique.

L/1/h/e (m) : 4,68 / 1,90 / 1,56 / 2,99 - 5 places

- + Performance bluffantes, habitabilité, comportement

- Détails de finition, poids, prix important, coffre modeste



Type

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
S (400)	90 (400)	4	78 770
SE (400)	90 (400)	4	86 780
HSE (400)	90 (400)	4	92 820

Équipements de série

- 8 airbags, accès/démarrage sans clé, aide active maintien dans la voie, audio Meridian, caméra recul, clim. auto bizona, compteurs numériques, contrôle pression pneus, détec., pluie/éclairage ESP, freinage d'urgence, jantes 18", nav. Pro, phares led, préchauffage stat., radars de stat. 360°, rég./lim. vitesse, rétros ext. chauff., sièges AV elec. (8 directions), stat. semi-auto, surveillance trafic en marche AR.
- SE : + hayon élec., jantes 20", rég. vitesse adaptatif, rétros ext. rabattables, sellerie cuir, sièges AV elec. (10 directions), surveillance active angles morts.
- HSE : + audio Meridian Surround, caméras pano, hayon mains libres, phares Matrix led, sièges AV chauff./ventilés, sièges AR chauff.

Options (€)

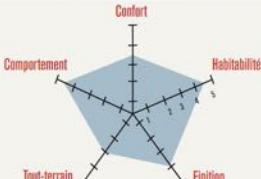
• Affichage tête haute	605
• Audio Meridian Surround (S et SE)	1 008
• Caméras panoramiques	404
• Climatisation 4 zones	908
• Drive Pack (rég. vitesse adaptatif, trainage d'urgence haut vitesse, surveillance active angles morts) (S)	1 510
• Drive Assist Pack (rég. vitesse adaptatif actif, freinage urgence haute vitesse, surveillance active angles morts, caméras 360°) (S/SE)	2 320/810
• Hayon électrique mains libres (S/SE)	630/126
• Modes de conduite (Adaptive Dynamics)	1 109
• Peinture métallisée	998
• Phares Matrix led (S/SE)	1 868/908
• Sellerie cuir (S/SE)	3 566/1 503
• Sièges AV elec. (10 directions) et chauff. (S/SE)	1 449/383
• Sièges AV elec. (14 directions) et chauff., ventilés et sièges AR chauff.	4 068
- S	3 002
- SE	788
- HSE	1 593
• Suspension pneumatique	1 291
• Toit panoramique	1 291

F-Pace

Premier SUV de Jaguar, le F-Pace se caractérise par son équilibre et son confort ferme, pas par son agilité. Son habitacle est accueillant.

L/1/h/e (m) : 4,73/1,94/1,67/2,87 - 5 places

- Style réussi, belle habitabilité, comportement précis
- Confort ferme, détails de finition, prix, performances moyennes



TYPE	CN	PA	PRIX (€)
25i 4WD BV8 Pure	250	16	55 950
35i 4WD BV8 Pure	300	20	59 550
SVR	550	47	104 750
20d 2WD Pure	163	10	47 700
20d 2WD BV8 Pure	180	11	50 800
20d 4WD BV8 Pure	180	11	53 450
25d 4WD BV8 Pure AJ4X4	240	15	57 700
30d 4WD BV8 Pure	300	19	63 700
30d 4WD BV8 S	300	19	62 400

- Prestige : Pure + 5 700 €
- R-Sport : Prestige + 3 900 €
- Portfolio : Prestige + 7 100 €

Équipements de série

- 6 airbags, alerte franchis, ligne, caméra recul, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, détec., détec. lum., ESP, freinage d'urgence auto, hi-fi 6 MP 180 W (Meridian 380 W sur V6), jantes 18", modes de conduite, multimédia, phares led tactiles 10", radar station, AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros élect./élev., Prestige : + nav, Pro écran tactile 10", régul. adaptatif, rétros rabat., sellerie cuir, services connectés.

- R-Sport : Pure + nav, Pro écran tactile 10", jantes 19", phares xénon, régul. adaptif, rétros rabat., sièges sport cuir.

- Portfolio : Prestige + accès sans clé, compteurs numériques, hayon élec., hi-fi Meridian 11 HP 380 W, sellerie cuir supérieure, sièges AV elec. 10 voies.

- SE : R-Sport + accès sans clé, hayon électrique, hi-fi Meridian 11 HP 380 W jantes 20", phares led adaptatifs, sièges AV elec. 10 voies, suspension adaptative, siège/vent., sièges AR chauff., sièges élec. 14 voies.

Options (€)

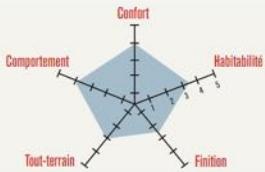
• Accès sans clé (Pure, Prestige, R-Sport)	1 052
• Caméras panoramiques avec vue d'intersection	857
• Climatisation auto 4 zones (sauf Pure)	1 629
• Compteurs numériques (Pure, Prestige, R-Sport)	706
• Détecteur de piéton à l'avant (Pure) (sauf SE)	3 298
• Hayon électrique avec fonction mains libres	656
- Pure, Prestige, R-Sport	131
• Pack adapt. dynamics (suspensions pilotées) (sauf S et SVR)	1 530
• Pack affichage tête haute	1 608
• Pack aide au stationnement (radars de stationnement 360°, détaction trafic en marche AR, stationnement semi-automatique)	575
• Pack confort (hayon électrique mains libres, accès sans clé)	1 753/1 619
- Pure, Prestige, R-Sport	728/169
• Pack pack touch Pro (compteur digital)	1 759
- + hi-fi Meridian 380 W. nav. Pro écran 10", régulateur adaptatif (Pure) (sauf 600 ch)/Pure avec 650 ch)	2 120/1 560
- + hi-fi Meridian 380 W (hors 600 ch)/sur 600 ch)	1 240/807
• Pack mémoire 1 volant et sièges électriques 10 voies	1 759
- Pure, Prestige, R-Sport	1 354
- Portfolio, S	699
• Pack sièges arrière (dossiers réglables électriquement, sièges avant et arrière chauffants, clim. auto 4 zones) (non dispo Pure et SVR)	2 321
• Peinture métallisée/premium	948/1 889
• Phares LED adaptatifs	1 412
- Pure, Prestige, R-Sport, Portfolio	655
• Sièges AV chauffants et ventilés, AR chauffants (sauf Pure)	1 156
• Sièges chauffants AV/AV et AR	401/797
• Sièges électriques 10 voies à mémoire	887
- Pure, R-Sport, Prestige	403
• Sièges sport 18 voies (R-Sport/S)	1 028/1 545
• Système audio Meridian 11 HP 380 W (Pure, Prestige, R-Sport)	651
• Système audio Meridian 17 HP 825 W	2 017
- Pure, Prestige, R-Sport	1 366
• Toit panoramique (fixe/ouvrant)	1 260/1 577

JEEP

Le Renegade est la première Jeep à ne pas être fabriquée aux Etats-Unis mais en Italie. La technologie, sauf la transmission, provient de chez Fiat.

L/1/h/e (m) : 4,24/1,81/1,69/2,57 - 5 places

- Polyvalence d'usage, style sympa, confort de suspension
- Consommation, finition, poids, sonorité des diesels



TYPE	CN	PA	PRIX (€)
1.0 GSE T3 Sport 4x2	120	7	19 700
1.3 GSE T4 Longitude 4x2	150	8	26 050
1.5 MultiJet Longitude 4x2	120	6	25 2400
2.0 MultiJet Longitude 4x4 AJ4X4	140	8	28 300
2.0 MultiJet Trailhawk 4x4	170	10	35 550

- Longitude : 6 airbags, aide active au maintien dans la voie, ESP, clim manu., rég./lim. vitesse, rétros ext. élec.
- Longitude : + Apple CarPlay/Android Auto, clim. auto bi-zone, jantes alliage 16", feux de route, radar, Uconnect écran tactile 7".
- Limited : + accès/sortie, sans clé, caméra recul, contrôle pression pneus, détect. piéton, feux de route auto, freinage d'urgence auto, jantes 17", navigation écran 8,4", radar station, AV, rétros ext. rabattables élec., rétro int. élec., surveillance des angles morts et du trafic en marche AR, volant cuir.

Options (€)

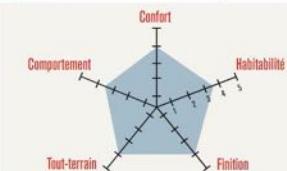
• Bielle vitesses robustes 6 rapports (1,6 MultiJet 120)	1 650
• Bielle vitesses auto 9 rapports (2,0 MultiJet 140)	2 350
• DéTECTEURS de pluie et de luminosité (Longitude)	220
• Fréquence auto d'urgence en ville (non dispo Sport)	300
• Hi-Fi premium 9,0 506 W (Limited)	400
• Navigation Uconnect écran tactile 8,4" avec Apple CarPlay/Android Auto Longitude	1 000
• Pack Fonctionnalité : accès et démarrage sans clé, plancher de coffre modulable, rétros rabattables électriquement (Longitude)	800
• Pack River : sièges AV, volant et assise-glace chauffants (Limited)	700
• Peinture métallisée	620 à 800
• Régulateur de vitesse adaptatif (Limited)	400
• Services connectés	435
• Sièges AV elec. 8 directions (Limited)	600
• Sièges en cuir (Limited)	700
• Stationnement semi auto Park Assist (Limited)	650
• Toit ouvrant panoramique (sauf Sport)	1 250
• Volant et sièges avant chauffants (sauf Sport)	550

Compass

Le Compass 2017 repose sur la plateforme du Renegade. Il met en avant un bon confort mais peu de dynamisme. Présentation intérieure banale.

L/1/h/e (m) : 4,39/1,82/1,63/2,63 - 5 places

- Confort de suspension, prix/équipements, capacité d'évasion
- Présentation sans charme, coffre modeste, prise de roulis



PRATIQUE GUIDE D'ACHAT

TOUS LES PRIX | TOUTES LES OPTIONS | LES BONUSES/MALUS | TOUS LES PRIX | TOUT

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.4 MultiAir Sport 4x2	140	8	25 500
1.6 Multijet Sport 4x2 A14X4	120	6	27 800
2.0 Multijet Limited BVAB 4x4	170	10	40 700

- Longitude : Sport + 4 150 €
- Limited : Longitude + 3 700 €
- Signature : Limited + 3 000 €

Équipements de série

- Sport : 6 airbags, aide active au maintien dans la voie, clim, manu., contrôle pression pneus, ESP, détecteur de luminosité, jantes 16", radio 6 HP, régulateur/limiteur, système anti-collision, multimédia avec écran tactile 5".
- Longitude : + accès et démarage sans clé, radar de recul, rétrors ext., dégivrants et rabattees, rétro int., photosensitive.
- Limited : + audio Beats 9 HP, clim auto bizona, détecteur de pluie, interfaces Apple CarPlay et Android Auto, jantes 17", nav. 30 sur écran tactile 8.4", siège conducteur élec., sellerie cuir, sièges AV alc., à mémoire conducteur.
- Signature : + audio Beats 9 HP 506 W, hayon alc., jantes 19", rég. adaptatif fonction emboutillages, sellerie cuir, sièges AV alc. 8 voies et chauffants, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

Boîte auto 9 (2.0 Multijet 140),	2 500
Mopar Connect,	435
Pack Easy (hayon électrique, régulateur de vitesse avec fonction emboutillages) (Limited),	800
Pack River (sièges AV, volant et essuie-glace chauffants) (Limited),	550
Peinture métallisée/premium	750/1 300
Toit ouvrant panoramique (Limited)	1 400

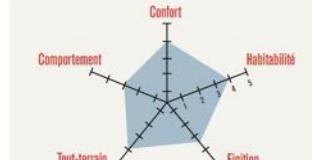
Cherokee



Le Cherokee fait preuve d'une belle polyvalence d'utilisation mais son poids joue sur les performances. Niveau d'équipement impressionnant.
L/II/h/e (m) : 4,62 / 1,86 / 1,67 / 2,70 - 5 places

+ Prix/équipement, capacités de franchissement, confort

- Véhicule lourd, coffre petit, détails de finition



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 T Sport BVAB	272	18	49 250
2.2 Mjt Sport BVAB A14X4	200	12	49 000
3 5 portes : 5 portes (Unlimited) - 2 500 €			
• Sahara : Sport + 6 600 €			
• Overland : Sahara + 3 950 €			
• Rubicon : Sport + 7 100 €			

Équipements de série

- Limited : + 6 airbags, airbag genou conducteur, accès/dém., sans clé, aide active maintien dans voie, alerte anticolision, Bluetooth, caméra recul, clim auto bi-zone, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, hayon mains libres, hi-fi 9 HP, interfaces Apple CarPlay/Android Auto, jantes 18", nav. écran tactile 8.4", radars station, AV/AR, rég. adaptatif fonction emboutillages, rétrors élec./dégiv./rabat., sellerie cuir, sièges AV alc. 8 voies et chauffants, station, semi-auto, surveillance angles morts.
- Overland : + cuir étendu, feux route auto, jantes 19", sellerie cuir premium, sièges AR chauffants, sièges AV ventilés, toit ouvrant panor. volant chauffant.

Options (€)

• Pack Confort (sièges AV chauffants et ventilés, feux de route auto) (Limited),	1 600
• Peinture métallisée/premium	1 000/1 300
• Toit ouvrant panoramique	1 500

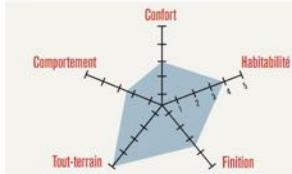
Wrangler



Véritable légende vivante, le dernier Wrangler (JL) soigne ses prestations routières et ses équipements mais reste avant tout taille pour l'aventure.

L/II/h/e (m) : 4,88 / 1,89 / 1,89 / 3,01 (Unlimited) - 5 places
4,33 / 1,89 / 1,88 / 2,46 (3 portes) - 4 places

- + Capacités de franchissement, équipement moderne, style
- Comportement pataud, direction floue, insonorisations, prix



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
3.0 CRD V6 Limited A14X4	250	16	59 400
6.4 V8 SRT	468	39	89 900

Équipements de série

- Limited : 7 airbags, contrôle pression pneus, clim. auto bizona, accès/dém., sans clé, détect. pluie/lum., hi-fi 9 HP, interfaces smartphone, jantes 18", multimédia écran tactile 8.4", radars/caméra recul, rég./dim. vitessas, rétrors alc./dégiv.
- Sahara : + jantes 18", nav. écran tactile 8.4", phares LED, hi-fi Alpine 9 HP, radars stat. AV.
- Overland : + boîte courte, diff. AR à glissement limité, suspension pneumatique.
- Trailhawk : + boîte courte, diff. AR à glissement limité, suspension pneumatique.
- Overland : + aide active au maintien dans voie, feux de route auto., freinage auto en ville, jantes 20", rég. vitesse adaptatif fonction emboutillage, sellerie cuir, sièges AV ventilés, toit ouvrant panor., surveillance angles morts et trafic AR.
- Sahara : + phares zénith directs, N-f Harman Kardon 19 HP 825 W.
- SRT : + freins Brembo, Launch Control, sièges baquets, suspension adaptative.
- Trailhawk : + trains Brembo, suspension adaptive Bilstein, sellerie cuir sport.

Options (€)

• Détection angles morts, accès/dém., sans clé (Sahara et Rubicon)	660
• Pack sécurité (détec. collision, rég. adaptatif) (Sahara et Rubicon)	1 300
• Peinture métallisée	1 200
• Sellerie cuir (Sahara et Rubicon)	2 100
• Sièges avant et volant chauffants (Sahara et Rubicon)	300
• Toit panoramique (Unlimited, sauf Sport)	3 000

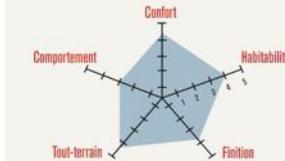
Grand Cherokee



Le Grand Cherokee revient en force avec des prestations dignes de son segment, le tout à un prix relativement contenu.

L/II/h/e (m) : 4,82 / 1,94 / 1,78 / 2,91 - 5 places

- + Équipement, confort, aptitudes en tout-terrain
- Consommation, boîte lente, sensibilité ou roulis



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
6.2 V8 Trackhawk	707	70	120 000
• Trailhawk : Limited + 7 500 €			
• Overland : Trailhawk + 4 500 €			
• Summit : Overland + 4 000 €			

Équipements de série

- Limited : 7 airbags, contrôle pression pneus, clim. auto bizona, accès/dém., sans clé, détect. pluie/lum., hayon alc., N-f 9 HP 506 W, jantes 18", nav. écran tactile 8.4", phares bixenon, radars station, AV/AR avec caméra de recul, rég. vitessas, rétrors dép/rabat/électrochromatiques, sellerie cuir partie, sièges AV alc. et chauffants, volant électrique, volant et sièges AV et AR chauffants.
- Trailhawk : + boîte courte, diff. AR à glissement limité, suspension pneumatique.
- Overland : + aide active au maintien dans voie, feux de route auto., freinage auto en ville, jantes 20", rég. vitesse adaptatif fonction emboutillage, sellerie cuir, sièges AV ventilés, toit ouvrant panor., surveillance angles morts et trafic AR.
- Summit : + phares zénith directs, N-f Harman Kardon 19 HP 825 W.
- SRT : + freins Brembo, Launch Control, sièges baquets, suspension adaptative.
- Trailhawk : + trains Brembo, suspension adaptive Bilstein, sellerie cuir sport.

Options (€)

• Jantes 20" (SRT, Trackhawk)	1 000
• Pack Freedom : toit ouvrant panoramique, vitres teintées (Limited)	2 400
• Pack Signature (sellerie cuir matelassé, jantes 20") (Summit)	6 000
• Peinture métallisée	1 250
• Sellerie cuir spécifique étendue (SRT)	7 000
• Toit ouvrant panoramique (Limited et Trailhawk)	2 000

KIA

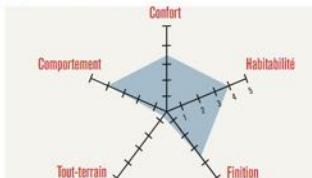
Stonic



Arrivé en 2017, le Stonic reprend les éléments de la citadine Rio. Style et comportement pétillants, équipement riche mais confort perfectible.

L/II/h/e (m) : 4,14 / 1,76 / 1,51 / 2,58 - 5 places

- + Equipement complet, comportement dynamique, ergonomie
- Prix pas donnés, suspensions sèches, coffre devant



TYPE	CH	PA	PRIX €
1.0 T-GDI BVM5 Motion	100	5	17 890
1.0 T-GDI Active AJ4X4	120	6	20 390
1.6 CRDI Active	115	6	22 590

- Active : Motion + 2 000 €
- Premium : Active + 2 500 €

Équipements de série

- Motion : 6 airbags, détecteur de luminosité, écran multimédia 7", ESP, interfaces smartphone, jantes acier 15", radio/MP3 6 RP, rétros ext. élect. et dégivrants.
- Active : + caméra de recul, clim. manu., jantes 17", régulateur/limiteur.
- Premium : + accès et démarrage sans clef, alerte franchissement de ligne, alerte angles morts et trafic AR, freinage d'urgence auto en ville, gestion auto des feux de route, renf. int. phots., sellerie cuir, sièges AV et volant chauffants.

Options (€)

- Pack Navigation (navigation Europe écran 7", TomTom Live 7 ans, radio numérique) (Active) 500
- Peinture métallisée/bi-ton (Premium) 550/900
- Systèmes d'aide à la conduite (freinage d'urgence auto en ville, alerte au franchissement de ligne, gestion auto des feux de route, erdi de bord) 600
- Toit ouvrant (Premium) 500

Niro

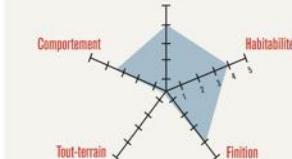


Le Kia Niro a le style d'un SUV mais pas la garde au sol (16 cm). Il se montre agréable en ville mais manque d'agrément sur route.

L/h/h/e (m) : 4,35 / 1,80 / 1,54 / 2,70 - 5 places

- + Habitacle occultant, équipement, hybride et électrique
- Manque d'agrément, direction inconsistante

Confort



TYPE	CH	PA	PRIX €
1.6 GDI hybride Motion AJ4X4	141	5	28 990
1.6 GDI hybride rechargeable Motion	141	5	35 990
e-Niro 100 kW B-Active	136	1	38 500
e-Niro 150 kW e-Active	204	1	42 500

- Active : Motion + 2 000 €
- Design/e-Design : Active/e-Active + 2 000 €
- Premium/e-Premium : Design/e-Design + 2 000 € (sauf e-Niro 100 kW)

Équipements de série

- Motion : 7 airbags, aide active maintien dans voie, clim. auto, biforme, détec. lum., hi-fi 6.1, écran tactile 5", jantes 16", rég./lim. vitesse, rétros élect./dégiv.
- Active hybride : + caméra recul, détec., pluie, interfaces Apple/Android, nav. écran 7" services connectés TomTom, radar recul, radars rôd., sellerie cuir/issu.
- Active hybride rech. : Active hybride + freinage auto en ville, rég. adaptatif.
- e-Active : Active hybride rech. + accès/dém. sans clé, chargeur smartphone par induction, jantes 17", rég. adaptatif fonction embouteillages.
- Design hybride et rechargeable : Active + accès/dém. sans clé, chargeur smartphone induction, jantes 18", phares full LED, siège conducteur, clé, radar station, AV.
- e-Design : e-Active + phares full LED, radars station, AV, sellerie cuir.
- Premium hybride et rechargeable : Design hybride et rechargeable + alerte angles morts et trafic AR, freinage auto. en ville, hi-fi JBL 8 RP 320 W, nav. écran tactile 8", régulateur adaptatif, sellerie cuir, sièges AV chauffants.
- e-Premium : e-Design + hi-fi JBL 8 RP 320 W, nav. écran tactile 8", siège cond. élect., sièges AV chauffants, toit ouvrant.

Options (€)

- Pack Confort : accès et démarrage sans clef, siège conducteur électrique,

- recharge téléphone par induction (Active) 1 000
- Pack Cool : toit ouvrant et sièges AV ventilés (Premium) 800
- Pack Sécurité Avancée : freinage d'urgence autonome, régulateur de vitesse adaptatif (série sur Premium et hybride rechargeable) 500
- Peinture métallisée/lacquée 650/750
- Toit ouvrant (Active, Design, e-Design, non dispo e-Active) 500

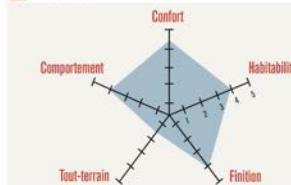
Sportage



Le Sportage seconde génération progresse sur tous les plans. Agréable à conduire et confortable, il offre une belle habitabilité.

L/h/h/e (m) : 4,48 / 1,86 / 1,65 / 2,67 - 5 places

- + Habitabilité généreuse, équipement de série,insonorisation
- Plastiques peu valorisants, plancher de coffre haut



TYPE	CH	PA	PRIX €
2.2 CRDI GT Line 7 places AJ4X4	200	11	48 300
2.2 CRDI GT Line 7 places 4x4	200	12	50 300
2.2 CRDI GT Line Ultimate 7 pl. BVAB 4x4	200	12	54 450

Équipements de série

- GT Line : 6 airbags, accès/dém. sans clé, aide active maintien dans voie, caméra recul, clim. auto biforme, détec. pluie, ESP, interfaces smartphone, jantes 19", nav. Europe écran 8", radars station, AVAR, siège AV élect. 8 directions, sièges AV/AV chauffants, rég./lim. vitesse, sellerie cuir, hayon mains libres, toit ouvrant panoramique.
- GT Line Ultimate : + affichage tête haute, alerte angles morts, audio Harman/Kardon 10 HP, caméras 360°, feux route auto, freinage d'urgence auto, phares full led adaptatifs, rég. adaptatif, sièges AV ventilés, siège cond. élect. 10 directions, station, semi-aut.

Options (€)

- 4 roues motrices (sur 1.6 CRDI 136 ch) 1 800
- Boîte de vitesses auto DCT7 (sur 1.6 CRDI 136 ch) 1 500
- Peinture métallisée/lacquée 650/750
- Pack Sécurité Avancée (BVA) : surveillance d'angle mort, alerte de trafic AR, freinage d'urgence en ville détection piétons (sauf Motion) 1 000
- Pack Sécurité Avancée (BVA) : surveillance d'angle mort, alerte de trafic AR, freinage d'urgence détection piétons, régulateur vitesse fonction embouteillages (sauf Motion) 1 200
- Toit ouvrant panoramique (sauf 1.6 GDI et Motion) 900

Sorento

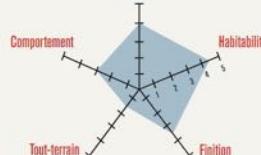


Le Sorento conserve ses sept places, son confort et son habitabilité. Dommage que sa conduite soit toujours dénuée de saveur.

L/h/h/e (m) : 4,68 / 1,88 / 1,75 / 2,78 - 7 places

- + Habitabilité généreuse, excellent confort, garantie rassurante
- Moteur sans caractère, boîte auto paresseuse, consommations

Confort



TYPE	CH	PA	PRIX €
V6 AJ4X4	650	59	205 715

Équipements de série

- GT Line : accès/dém. sans clé, alarme, aide active maintien dans voie, caméra recul, clim. auto biforme, détec. pluie, ESP, interfaces smartphone, jantes 19", nav. Europe écran 8", radars station, AVAR, siège AV élect. 8 directions, sièges AV/AV chauffants, rég./lim. vitesse, sellerie cuir, hayon mains libres, toit ouvrant panoramique.
- GT Line Ultimate : + affichage tête haute, alerte angles morts, audio Harman/Kardon 10 HP, caméras 360°, feux route auto, freinage d'urgence auto, phares full led adaptatifs, rég. adaptatif, sièges AV ventilés, siège cond. élect. 10 directions, station, semi-aut.

Options (€)

- Peinture métallisée/blanc nacré 650/750

LAMBORGHINI

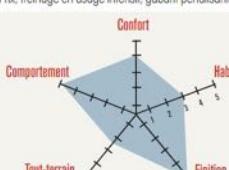
Urus



Mi-2018, Lamborghini lance son premier SUV. Ultra-sportif, il inaugure aussi les moteurs V8 et turbo chez la marque italienne. Impressionnant.

L/h/h/e (m) : 5,11 / 2,02 / 1,64 / 3,00 - 5 places

- + Performances hors-norme, sonorité, comportement
- Prix. freinage en usage intensif, gabarit pénalisant



TYPE	CH	PA	PRIX €
V8 AJ4X4	650	59	205 715

Équipements de série

- 6 airbags, accès/dém. sans clé, alarme, aide active maintien voie, appel urgence/assistance, audio BHP, barre anfrourts actives, clim. 4 zones, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, diff. AR avec contrôle vectoriel du couple, disques frein carbone-céramique, écrans multimedia (10,1"/8,6"), ESP, feux de route auto, frein. auto détection piéton, hayon élect., interfaces smartphone, jantes 21", lecteur DVD, nav. 3D commande vocale, phares full led adaptatifs,

PRATIQUE GUIDE D'ACHAT

TOUS LES PRIX | TOUTES LES OPTIONS | LES BONUS/MALUS | TOUS LES PRIX | TOUTES

radars de stat. AV/AR, recharge smartphone induction, rég. vitesse, rétro ext. éléc., dégivrants et rabattables, rétros int./ext. photosensibles, sellerie cuir, services connectés, sièges AV élect. (12 directions) et chauff., susp. pneumatique.

Options (€)

Affichage tête haute	1 800
Caméra 360°	1 800
Confort 4 places	6 500
Hayon mains libres	786
Intérieur carbone	5 040
Lecteurs DVD aux places AR	4 980
Modes d'évolution tout-terrain	605
Pack assistance automobile	2 540
Pack assistance ville	1 765
Sellerie cuir bicolore/sellerie Alcantara bicolore	24 000/3 000
Sièges AV entièrement électriques, massants et ventilés	3 000
Système audio Bang & Olufsen	6 000
Toit ouvrant panoramique	2 640
Vision nocturne	2 520

LAND ROVER

Discovery Sport

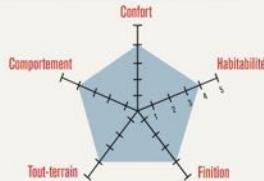


Modèle restylé

Le Discovery Sport offre habitabilité, confort, agrément de conduite et d'excellentes prestations en tout-terrain... au prix fort.

L/1/h/e (m) : 4,60 / 1,90 / 1,72 / 2,74 - 5 ou 7 places

- ⊕ Style plaisant, habitabilité, dotation généreuse, 7 places
- ⊖ Toit élevé, masse importante, pas de coffre en 7 places



Type	CH	PA	Prix (€)
D150 4x2	150	9	38 100
D150 BVA 9 4x4	150	9	43 250
D180 BVA 9 4x4 AIK4	180	11	45 400
D240 BVA 9 4x4	240	16	49 100
P200 BVA 9 4x4	200	NC	44 450
P250 BVA 9 4x4	250	NC	48 650

Sur toutes finitions, R-Dynamic : standard + 2 350 €

- ⊕ S : Sport + 5 700 € (D150, B180), 5 600 € (P200), 5 000 € (D240, P250)
- SE : S + 3 650 € (D150, P200, P250), 3 800 € (D240), 3 750 € (D180)
- HSE : SE + 5 300 € (sauf P250 à + 5 250 €)

Équipements de série

- Basé : 6 airbags + gommes conducteur et piéton, alerte franchissement de ligne, audio 80 W 6 HP, ESP, caméra de recul, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, dém. sans clé, détect. pluie/lum., freinage d'urgence auto., jantes 17", écran tactile 10", phares LED, radars station, AVAR, rég. vitesse, rétrors éléc./dégrapts.
- ⊕ S : + interfaces smartphone, jantes 18", nav. services connectés, sellerie cuir, sièges élect. (10 voies).
- SE : S + compteurs numériques, détect. angles morts, feux de route auto, hayon élect., jantes 19", sièges élect. à mémoire.
- HSE : SE + accès sans clé, audio Meridian 380 W 11 HP, détect. actif angles morts, jantes 20", régul. vit. intelligent fonction emboutillages, rétrors rabattables, étr. int., sellerie cuir premium, sièges élect. 14 voies.

Options (€)

7 places	1 311
Accès sans clé (base, S, SE)	505
Affichage tête haute	606
Caméras panoramiques	464
Compteurs digitaux 12,3" (base, S)	706
Feux de route automatiques (base, S)	652
Hayon électrique (base, S)	526
Hi-Fi	152
- Meridian/Surround (base, S, SE)	807/1 816
- Surround (HSE)	1 009
Navigation connectée (base)	751
Pack Confort (hayon élect., mains libres, clé loisirs) (base, S)	1 241
Pack Drive (surveillance active angles morts, régulateur intelligent en emboutillages, freinage auto à haute vitesse) (non disp. base)	1 311/807
Pack Dynamique (amortissement piloté, modes de conduite) (non disp. base)	1 695
Pack River (pare-brise/volant chauffants, phares LED premium)	606
Pack Park (alerte de sortie places AR, radars 360°, détection trafic en marche AR, station semi-auto)	576
Pack Smartphone (Apple CarPlay, Android Auto) (base)	303
Pack Technologie (rétr. int. digital, chargeur induction, affichage tête haute, compteurs digitaux 12,3")	1 715
- base, S	1 558/6 600
- SE/HSE	1 558/6 600
Peinture métallisée/premium (base, S, SE)	935/1 462
Phares LED premium/adaptatifs (base, S)	1 110/2 017
Phares Matrix LED (SE, HSE)	908
Régulateur de vitesse intelligent (base, S)	303
Rétro. intérieur digital	606
- base, S	424
Selleire	3 283/6 445
- cuir/premium (base, S)	3 283/6 445
- premium (SE)	2 401
Sièges AV élect. 12 voies à mémoires	1 175
- base, S	414
Système de contrôle actif des angles morts (base, S)	505
Toit contrasté noir/panoramique fixe (base, S, SE)	631/1 483

Discovery V



Le Discovery V est un des SUV les plus polyvalents du marché. Il sait tout faire, peut accueillir 7 personnes mais il est cher et encombrant.

L/1/h/e (m) : 4,97 / 2,00 / 1,85 / 2,92 - 5 ou 7 places

- ⊕ Confort, habitacle pratique, équipement de pointe, 7 places
- ⊖ Comportement, consommation urbaine, encombrement, prix



Type	CH	PA	Prix (€)
S04 S BVA8 AIK4	240	16	60 200
S05 SE BVA8	306	21	69 700
S04 S BVA8	300	21	59 000

- SE : S + 4 100 € (+ 4 000 € sur S05)
- HSE : SE + 9 400 €
- HSE Luxury : HSE + 7 900 €

Équipements de série

- S : 6 airbags (8 en 7 places), appels d'urgence auto., alerte active franchissement de ligne, audio 125 W, caméra recul, clim. man. bizona, contrôle pression pneus, freinage d'urgence auto., jantes 19", multimédia écran 10", radars station, AV, régul. vit. élect., rétrors élect./dégrapts, phares led, radar station, 360°, rétros rabat., stationnement semi-auto.
- HSE : + accès/démarrage sans clé, audio Meridian 380 W, compteurs digitaux, contrôle actif angles morts et alerte trafic en marche AR, hayon élect., jantes 20", régul. vit. vitesse adaptatif fonction emboutillages, sellerie cuir, sièges AV élect. (12 directions).
- HSE Luxury : + audio Meridian 825 W, clim. auto 3 zones, jantes 20", sellerie cuir, sièges AV élect. (16 directions), toit ouvrant panoramique.

Options (€)

7 places	1 663
Accès et démarrage sans clé (S, non disp. S)	898
Affichage tête haute (non disp. S)	1 367
Caméra 360°	605
Clé loisirs (non disp. S)	419
Climatisation automatique	92
- 2 zones (S)	92
- 3 zones (SE/HSE)	947
- 4 zones (HSE Luxury)	470
Compteurs digitaux (S, SE)	725
Hayon électrique	521
- S	521
- SE (mains libres)	653
- HSE, HSE Luxury (mains libres)	133
Pack climat 3 : sièges AV et 2 ^e rangée chauffants et ventilés + sièges AV élect. 16 directions + pare-brise et volant chauffants	5 712
- HSE SO4	3 428
- HSE autres moteurs	3 428
- HSE Luxury (+ sièges AV massants, clim 4 zones)	3 428
Pack Driver Assist : régulateur adaptatif avec fonction emboutillage + aide active au maintien dans la voie + station, semi-auto + surveillance actives angles morts et trafic en marche AR + caméras 360°	4 306
- S	4 306
- SE	3 227
- HSE, HSE Luxury	1 008
Pack technologie :	1 530
- S (hayon électrique, audio 250 W, navigation)	1 530
- HSE (phares led adaptatifs + aff. tête haute + hayon mains libres)	1 908
Poignée métallisée/premium	1 051/2 102
Phares led adaptatifs (sauf S)	480
Sigles électriques	2 918
- en cuir, réglables dans 12 directions (SE)	2 918
- en cuir Windur, réglables dans 16 directions (HSE)	2 285
Suspension pneumatique (S4 et S4 S)	1 653
Système audio	521
- Land Rover 250 W (S)	521
- Meridian 380 W (S/SE)	1 255/735
- Meridian 825 W (HSE)	1 469
Toit panoramique fixe/ouvrant	1 571/2 000

Range Rover Evoque II

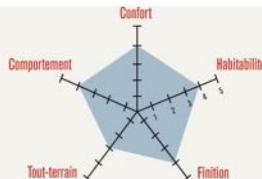


Nouvelle génération

Début 2019, l'Evoque s'offre des airs de Velar. La planche de bord passe au tout digital et l'offre de moteurs se montre très large. Fin du 3 portes.

L/1/h/e (m) : 4,37 / 2,00 / 1,65 / 2,68 - 5 places

- ⊕ Style inimitable, interface tactile, matériaux, comportement
- ⊖ Prix costaud, poids pénalisant, appétit marqué, coffre modeste



Style, présentation intérieure, équipements, capacités 4x4
Tarif, comportement peu dynamique, place à l'arrière

TYPE	CH	PA	Prix (€)
D150 S BVM 4x2	150	9	39 750
D150 MHEV S BVA9 4x4	150	9	44 950
D180 MHEV S BVA9 4x4 AJ4X4	180	11	47 100
D240 MHEV S BVA9 4x4	240	15	50 900
P200 MHEV S BVA9 4x4	200	12	46 050
P250 MHEV S BVA9 4x4	249	16	50 300
P300 MHEV S BVA9 4x4	300	20	54 550
Sur toutes finitions, R-Dynamic : standard + 2 500 €			
• SE : base + 5 150 € (D150, D180), 4 450 € (D240, P250), 5 100 € (P200), 4 400 € (P300)			
• SE : SE + 5 300 € (autres moteurs), 5 350 € (D240) (non dispo D150 4x2)			
• HSE : SE + 5 100 € (D150, D180, P200), 5 650 € (D240, P250, P300)			

Équipements de série

- R-Dynamic (sur toutes finitions) : + jantes spécifiques, kit carrosserie
- Basse : 6 airbags, airbags piétons, aide main dans le volant, caméra recul, clim, auto bâche, contrôle press, pneus, siège, clé, détect, pluie/lum, ESP, freinage d'urgence, hi-fi, jantes 17", modes 4x4, multimédia écran tactile 10", commande vocale, phares led, poignées écrétiles, radars station, AV/AR, régul/dép, rég./lim, vitesse.
- SE : + interfaces smartphone, jantes 18", nav, recen, panneaux, rétro rabat/photos, sellerie cuir, sièges élect., 10 voies, services connectés.
- SE : + compt. digitaux, console centrale tactile, feu route auto, hayon élect., jantes 20", Pack Park, phares full led, sièges élect., à mém. (14 voies).
- HSE : + accès sans clé, hayon mains libres, hi-fi Meridian, Pack Drive, rétra, int. via caméra, sellerie cuir matelassé, sièges élect., à mém. (16 voies).

Options (€)

- Accès sans clé (série HSE) inclus 504/421
- Adaptive Dynamics/Dynamics Configurable 1 155/525
- Affichage tête haute 908
- Caméras panoramiques fonction capot transparent 464
- Console centrale tactile (Touch Pro Duo) (base, S) 403
- Compteur 100% digitaux 12,3" (base, S) 706
- Feux de route auto (base, S) 151
- Hayon électrique mains libres (base, S/SE) 630/105
- Hi-Fi Meridian 380 W (série HSE) 807
- Pack Drive (surveillance active angles morts, régulateur de vitesse intelligent, freinage urgence à haute vitesse) (série HSE) 1 311
- Pack Drive Assist (Pack Drive + Pack Park)
 - base, S 2 793
 - SE/HSE 2 118/807
- Pack Park (surveillance de sortie de véhicule, stationnement semi-auto, radars de station, 360°, détection trafic en marche AR) (base, S) 676
- Phares Matrix led adaptatifs (base, S/SE, HSE) 2 017/908
- Peinture métallisée/premium 935/1 432
- Rétroviseur intérieur via caméra (base/S, SE) 605/415
- Sellerie cuir matelassé (base/S, SE) 5 062/2 582
- Sièges AV électriques 16 voies à mémoires et chauffants
 - base/S 1 175/761
 - SE, HSE 413
- Tot panoramique fixe/ouvrant 1 482/1 997

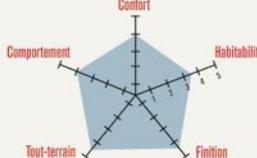
Range Rover Velar



Le Velar se positionne en parallèle du Sport en s'inspirant du style de l'Evoque. Prestations routières et équipement technologique au top. L/H/h/e (m) : 4,81 / 1,93 / 1,67 / 2,87 - 5 places

Style, présentation intérieure, équipements, capacités 4x4

Tarif, comportement peu dynamique, place à l'arrière



TYPE	CH	PA	Prix (€)
P250	250	16	58 700
P300	300	20	62 200
O180	180	10	58 700
O240 AJ4X4	240	15	62 900
O275	275	18	65 430
O300	300	20	67 200

Sur toutes les finitions, R-Dynamic : Standard + 3 400 € (3 500 € sur P300)

- SE : base + 6 600 €
- SE : + 3 900 €
- HSE : SE + 8 000 € (O180, P250, P300), 8 100 € (O240), 8 790 € (O275, O300)

Équipements de série

- Basse : 6 airbags, accès sans clé, alerte franchis, ligne, audio 8 HP 250 W, caméra recul, clim, auto bâche, détect, pluie/lum, freinage urgence auto, jantes 17", multimédia 2 écrans tactiles 10", phares led, radar station, AV/AR, régul./lim, vitesse, rétros élect./dép, Torque Vectoring.
- R-Dynamic : + pack Design ext. R-Dynamic, pédalier sport.
- B-S : + pack Design ext. R-Dynamic, sellerie cuir/Suedine.
- R-Dynamic S : + pack Design ext. R-Dynamic, sellerie cuir/Suedine.
- R-Dynamic S : + pack Design ext. R-Dynamic, sellerie cuir/Suedine.
- HSE : + aide active maintien dans voie, jantes 21", régul. vitesse intelligente embouteillages, sièges AV chauffants, ventilés et massants, sièges AV élect., 20 directions).
- R-Dynamic HSE : + pack Design ext. R-Dynamic.

Options (€)

- Affichage tête haute 1 363
- Caméras 360° 822
- Clé lointaine 416
- Climatisation 4 zones 947
- Hayon électrique mains libres (base) 656
- Hayon électrique mains libres (S) 800
- Cl. auto, clim, 4x4, température 1 034
- Pack Drive (régul. intelligent fonction embouteillages, surveillance active angles morts, freinage urgence à haute vitesse) 1 512
- Pack Driver Assist (régul. intelligent fonction embouteillages, freinage urgence à haute vitesse, alerte trafic marche AR, station, semi-auto, caméras 360°, surveillance active angles morts) 1 676
- Pack Route/Tot-terrain : modes de conduite, Terrain Response 2, contrôle de progression de tout-terrain 867
- Peinture métallisée/premium 936/1 883
- Phares Matrix led (base, S) 2 143/1 248
- Phares Matrix - laser led
 - base 4 234
 - S 3 339
 - SE, HSE 2 091
- Sellerie cuir Windsor (série HSE)
 - base 2 507
 - S, SE 1 571
- Sièges AV électriques (10 directions) à mémoires et chauffants
 - base 1 670
 - S, SE 3 83
- Sièges AV électriques (20 directions) chauffants, ventilés et massants, sièges AV chauffants (série HSE)
 - base 4 810
 - S, SE 3 520

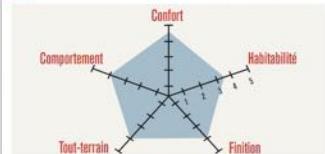
Suspension adaptive/pneumatique (sauf O180 et P250)	1 109/1 654
Système audio Meridian 10 HP 825 W (base/S)	1 588/1 008
Système audio Meridian 23 HP 1 600 W	
- base 4 494	
- S 3 964	
- SE, HSE 2 507	
Tableau de bord virtuel (base, S)	1 728
Toit panoramique fixe/ouvrant	1 415/1 779

Range Rover Sport



Le Range Sport mêle luxe et volonté mécanique. Il se montre efficace sur route comme en tout-terrain. Léger restylage en 2017. L/H/h/e (m) : 4,85 / 1,98 / 1,78 / 2,92 - 5 ou 7 places

- Ligne réussie, finition, aptitudes en tout-terrain, technologies
- Confort ferme, options nombreuses, comportement poussé



TYPE	CH	PA	Prix (€)
SDV6 S AJ4X4	249	16	72 900
SDV6 SE	305	21	82 200
SDV8 HSE Dynamic	339	25	98 600
P400e SE	404	18	91 700
S4 S	300	21	70 100
16 MHEV S	400	NC	90 100
V8 SC HSE Dynamic	525	45	102 100
V8 SC SVR	575	51	137 200

- SE : S + 4 000 € (SDV6 249), 4 000 € (S4)
- HSE : SE + 6 000 € (SDV6 249), 5 800 € (SDV6 306), 4 900 € (P400e), 5 900 € (S4)
- HSE Dynamic : HSE + 2 600 € (SDV6 249 et 306), 2 900 € (P400e), non dispo S4
- Autobiography Dynamic : HSE Dynamic + 13 100 € (SDV8, 13 200 € (SDV8 306,P400e), 12 900 € (V8 525), non dispo SDV6 249 et S4

Équipements de série

- 6 airbags, alerte franchis, ligne, audio 8 HP 250 W, clim, auto, bâche, détect, pluie/lum, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, freinage urgence auto, rétros élect./dép., phares led, nav, Prm/multimédia sur 2 écrans 10", radars parking AV/AR, régul. vitesse, sellerie cuir, sièges AV élect., 16 directions, suspension pneu, wi-fi, jantes 19", + SE + caméra de recul, jantes 20", sièges AV élect., 14 directions.
- HSE : + hayon électrique, phares Matrix led, rétrés rabat, sièges AV élect., 16 directions/chauffants, toit panoramique (P400e).
- HSE Dynamic : + caméra de recul, jantes 21".
- Autobiography Dynamic : + sellerie cuir et cuir étendu, jantes 19", + SE + caméra de recul, jantes 20", sièges AV élect., 16 directions/chauffants, toit panoramique (P400e).
- Autobiography Dynamic : + sellerie cuir et cuir étendu, jantes 21", + SE + caméra de recul, jantes 20", sièges AV élect., 16 directions/chauffants, toit panoramique (P400e).
- SVR : + accès sans clé, clim, 3 zones, hayon mains libres, phares Pixel-led, sièges AV élect., 16 directions.

Options (€)

- 7 places avec 3 rangées électriques (non dispo S et SVR) 1 784
- Accès sans clé 1 155
- Affichage tête haute 1 364
- Caméras panoramiques (S/autres) 1 281/840
- Climatisation trizone/quadrizone 683/1 364
- Hayon électrique mains libres 788
- HSE, HSE Dynamic, AB Dynamic 158
- Pack Climat (toit ouvrant pano, clima auto 4 zones) 1 145

PRATIQUE GUIDE D'ACHAT

TOUS LES PRIX | TOUTES LES OPTIONS | LES BONUS / MALUS | TOUS LES PRIX | TOUT

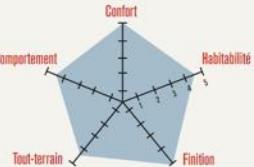
• P400e (SE/autres finitions).....	5 805/3 878
- autres moteurs (S et SE/autres finitions).....	5 851/5 672
• Pack Confort (accès clé démarrage sans clé, hayon mains libres, rétro int., photo, fermeture assistée portières)	
- P400e (SE/HSE et HSE Dynamic).....	1 900/867
- S/SE (+ volant électrique).....	2 675/2 890
- HSE, HSE Dynamic (+ volant électrique).....	1 984
- Pack Driver Assist (surveillance active angles morts, aide active maintien dans voie, surveillance active angles morts, freinage urgence haute vitesse).....	484
- Pack Driver Pro (régl. intelligent emboutillages, aide active maintien dans voie, surveillance active angles morts, freinage urgence haute vitesse).....	2 057
- S. SE, HSE, HSE Dynamic.....	2 541
- AB Dynamic, SVR.....	2 057
• Pack Driver Assist (surveillance active angles morts, caméras 360°, régl. intelligent emboutillages, freinage urgence haute vitesse, aide active maintien dans voie, station, semi-auto, alerte trafic en marche AR).....	6 038
- S. SE, HSE, HSE Dynamic.....	5 123
• Pack Luxe (sièges AV élect., 22 directions, cuir étendo).....	5 544
- HSE, HSE Dynamic.....	4 290
• Pack Park Pro (station, semi-auto, détec. trafic en marche AR, caméra 360°).....	1 594
- S. SE, HSE, HSE Dynamic.....	977
• Pack Visibilité 1 (feux de route auto, affichage tête haute) (S/SE).....	1 911/1 598
• Pack Vision 2 (phares Pixel-led, affichage tête haute) (HSE, HSE Dynamic).....	3 970
• Phares Matrix-led (S, SE).....	771
• Phares Pixel-led (HSE Dyn., AB Dyn.).....	1 388
- Peinture métallisée/premium	1 155/2 308
- Régulateur de vitesse intelligent fonction emboutillages.....	2 098
• Sièges en cuir élect., 16 directions (SE).....	3 693
• Sièges en cuir semi-aniline 22 directions (HSE, HSE Dyn.).....	2 284
• Sièges AV et AR chauffants (non dispo AB Dynamic).....	
- S. SE, HSE, HSE Dynamic.....	840
- HSE, HSE Dynamic.....	421
• Système audio Meridian 18 HP 825 W.....	1 469
- Toit panoramique fixe/ouvrant.....	2 057/2 373

Range Rover



Cette génération a perdu du poids et gagné en comportement. Ses prestations sont à la hauteur de sa réputation. Léger restylage en 2017.
L1/h/e (m): 4,89/1,98/1,83/2,92
Long : 5,20/1,98/1,84/3,12 - 5 places

- ⊕ Agrément mécanique, confort, polyvalence, finition
- ⊖ Tarif exclusif, gabarit, comportement potaud



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
SDV6 HSE AJ4x4	275	18	107 600
SDV8 Vogue	339	25	124 100
i6 MHEV HSE	400	NC	115 500
P400e Vogue	400	17	125 700
V8 S/C Vogue	525	45	130 200
V8 S/C SVAutobio. Dynamic	565	50	181 600

- Vogue : HSE + 8 600 € (SDV6, i6)
- Autobiography : Vogue + 18 800 € (P400e, SDV8, 18 700 € (V8 525), 18 600 € (V8 565))

Equipements de série

- HSE : 6 airbags, accès sans clé, alerte franchis, ligne, audio Meridian 12 HP 380 W, caméra de recul, clim, auto 3 zones, compteurs digitaux, contrôle pression

pneus, détect. pluie/lum., freinage d'urgence auto, hayon mains libres, jantes 19'', multimédia avec 2 écrans 10'', phares led, radars station, AV/AR, régul. vitesse, susp., pneumatique, sellerie cuir, services connectés, sièges AV élect.
• Vogue : + fermeture assistée des portières, jantes 20'', phares Matrix-led, sièges AV élect., 20 directions, sièges AV/AR chauffants, tv numérique
• Autobiography : + audio Meridian 18 HP 825 W, clim, auto 4 zones, jantes 21'', phares Pixel-led, sellerie semi-aniline, sièges élect. 24 directions, sièges AV/AR chauffants/ventilés, sièges AV massants, toit pano, ouvrant.
• Autobiography Dynamic : + aide active au maintien dans la voie, audio Meridian 28 HP 1 700 W, contrôle actif des angles morts et du trafic en marche AR, phares Pixel-led, radars station, 360°, régul. vitessa intelligent, sièges AR massants, siège élect. 24 directions, station, semi-auto.

Options (€)

• Affichage tête haute.....	1 364
• Climatisation 4 zones.....	1 364
• Pack Drive Pro (centrale accès angles morts/trafic en marche AR, régul. intelligent emboutillages, aide active au maintien dans la voie).....	2 541
• Pack Driver Assist (contrôle accès angles morts/trafic en marche AR, caméras 360°, régul. intelligent emboutillages, freinage urgence haute vitesse, aide active au maintien dans la voie, station, semi-auto).....	6 038
- HSE, HSE Dynamic.....	4 756
- SY AB Dynamic.....	262
• Pack Parc Pro (station, semi-auto, caméras 360°, détection trafic en marche AR, aide à la sortie aux places AR).....	1 594
• Phares Matrix-led (HSE Dyn., AB Dyn.).....	1 234
• Phares Pixel-led (Vogue).....	326
• Peinture Pixel-laser (Vogue/Autobiography).....	2 160/1 234
• Peinture métallisée/premium.....	1 155/2 308
• Régulateur de vitesse adapté avec fonction emboutillage et freinage d'urgence automatique.....	2 098
• Sièges AV et AR chauffants et ventilés, élect., 22 directions et massants à l'avant (Vogue).....	2 911
• Sièges AV et AR chauffants, ventilés et massants, élect., 24 directions (Autobiography).....	2 037
• Système audio Meridian 18 HP 825 W (HSE, Vogue).....	1 469
• Système audio Meridian 28 HP 1 700 W (Autobiography).....	5 036
- Toit ouvrant panoramique fixe/ouvrant (HSE, Vogue).....	2 057/2 371

250h Executive 4x4 AJ4x4

178	8	54 990	
250h F Sport Executive 4x4	178	8	56 490

Équipements de série

• Base : 6 airbags, alerte pression pneus, aide au maintien dans la voie, appels d'urgence, BlueIntell. clim, auto bi-zone, détect. lum., freinage d'urgence auto, hi-fi 6 HP, jantes 17'', écran multimédia 7'', phares bi-led adaptatifs, rég. intelligent, rétrors rabat/dépiv.
• Pack : + caméra de recul, détect. pluie, rétro, int., photosensibles.
• Luxe : + accès sans clé, chargeur induction, éclairage d'intersection, jantes 17'', navigation, radars station, AV/AR, sièges AV chauffants, sellerie cuir.
• F Sport : Pack + accès sans clé, chargeur induction, éclairage d'intersection, hayon élect., jantes 18'', navigation, phares led adaptatifs, radars station, AV/AR, sellerie cuir/tissu, sièges sport élect., toit ouvrant.
• F Sport Executive : + alerte angles morts/circulation AR, affichage tête haute, écran tactile 10,3'', hi-fi 8 Mark Levinson 13 HP, peinture métallisée, radars de station, AV/AR, sellerie cuir, sièges AR ventilés, suspensions variables, vision 360°.

Options (€)

• 4x4 (deux moteurs électriques).....	1 500
• Rayon mire libre (Sport Executive, Executive).....	300
• Navigation (Pack, non dispo base).....	1 000
• Peinture métallisée.....	1 000
• Pack Confort (accès sans clé, radars stationnement AV/AB) (Pack).....	1 300
• Pack Cuir (sellerie cuir, écran tactile 10,3'', volant électrique) (F-Sport).....	2 500
• Pack Technologie (affichage tête haute, alerte angles morts et circulation arrière, radars station, AV/AR) (Luxe, F Sport).....	1 500
• Pointure métallisée.....	1 000
• Suspension variable adaptative (Sport, Executive).....	1 500
• Toit ouvrant (Luxe).....	1 000

NX



Léger restylage en 2017 et équipement de sécurité enrichi pour le SUV familial Lexus. Le moteur essence disparait du catalogue.

L1/h/e (m): 4,63/1,84/1,84/2,66 - 5 places

- ⊕ Confort, agrément en ville, habitabilité correcte

- ⊖ Manque de dynamisme, système hybride poussif, ergonomie

LEXUS



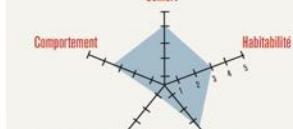
Arrivé en 2018, le UX séduit par son style acier et sa motorisation hybride performante. Mais son sens de l'accueil n'est pas développé.

L1/h/e (m): 4,50/1,84/1,52/2,64 - 5 places

- ⊕ Sobriété en ville, performances, équipement complet

- ⊖ Coffre symbolique, places arrière peu accueillantes

Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
300h 4x2	197	8	42 790
300h Pack 4x2	197	8	45 490
300h Pack 4x4	197	8	46 990
300h Luxe 4x4	197	8	53 590
300h F Sport 4x4	197	8	59 790
300h Executive 4x4 AJ4x4	197	8	63 790
300h F Sport Executive	197	8	66 290

Équipements de série

• Base : 6 airbags, alerte pression pneus, clim, auto bi-zone, dém. sans clef, détect. pluie/lum., freinage d'urgence auto, jantes 17'', maintien dans la voie, écran multimédia 8'', phares led adaptatifs, régulateur intelligent, radio 8 HP
• Pack : + caméra de recul, détect. pluie, rétro, int., photosensibles.
• Luxe : + accès sans clé, chargeur induction, éclairage d'intersection, jantes 17'', navigation, radars station, AV/AR, sièges AV chauffants, sellerie cuir.
• F Sport : Pack + accès sans clé, chargeur induction, éclairage d'intersection, hayon élect., jantes 18'', navigation, phares led adaptatifs, radars station, AV/AR, sellerie cuir/tissu, sièges sport élect., toit ouvrant.
• F Sport Executive : + alerte angles morts/circulation AR, affichage tête haute, écran tactile 10,3'', hi-fi 8 Mark Levinson 13 HP, peinture métallisée, radars de station, AV/AR, sellerie cuir, sièges AR ventilés, suspensions variables, vision 360°.

- Pack : + alarme, caméra de recul, jantes 18".
- Luxe : + sièges AV éléct., chauffants, accès sans clé, sellerie cuir, radars de stationnement AV/AR, navigation avec cartographie Europe.
- F Sport : + contrôles actif du son, phares led adaptatifs, rétros ext. photosensibles, sièges sport, volant ouvrant électrique, volant réglable électriquement.
- F Sport Executive : + affichage tête haute, audio Mark Levinson 14 HP, caméra 360°, banquette chauffante, alerte circulation AR, moniteur d'angles morts, peinture métallisée, sièges AV ventilés, suspension adaptative.

Options (€)

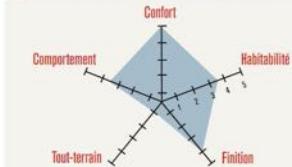
• Hayon mains libres (non dispo NX 300h et Pack)	300
• Peinture métallisée (sauf Executive et F Sport Executive)	1 000
• Pack Confort : système d'accès sans clé, hayon électrique (Pack)	1 000
• Pack Sécurité Avancée : affichage tête haute, surveillance des angles morts, alerte de circulation AR (F Sport)	2 200
• Pack Innovation : affichage tête haute, suspension adaptative	2 600
• Radars de stationnement arrière (NX 300h et Pack)	450
• Suspension variable adaptative (F Sport)	1 150
• Système de navigation Premium (Pack)	1 600
• Toit ouvrant électrique/panoramique (Luxe)	1 100/1 100

RX

Plus affirmée, cette quatrième génération mise sur un ensemble hybride puissant mais un tempérament toujours orienté sur le confort.

L/II/h/e (m) : 4.89/1.190/1.69/2.79 - 5 places
5.00/1.190/1.69/2.79 - 7 places

- + Consommation en ville, excellent confort, finition soignée
- Comportement peu dynamique, performances quelconques



TYPE	CH	PA	PRICE (€)
Diesel V6 Q4 AJ4X4	275	16	76 200
V6 Q4	350	25	81 250
S V6 Q4	430	33	106 250
GTS V8 Q4	530	NC	138 000
Trofeo V8 Q4	580	NC	158 000

Options (€)

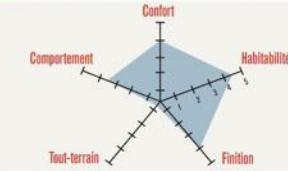
Pack Technologie : affichage tête haute couleur, avertisseur de circulation arrière et surveillance d'angle mort (Luxe)	2 300
• Volant bois (Executive)	500

MASERATI**Levante**

Rouler en SUV et en Maserati, c'est possible grâce au Levante. La proposition perd de son charme avec le V6 diesel.

L/II/h/e (m) : 5.03/1.97/1.68/3.00 - 5 places

- + 16 essence mélodieux, belle habitabilité, confort soigné
- Locunes d'équipement, ton si élevé, direction floue



TYPE	CH	PA	PRICE (€)
Diesel V6 Q4 AJ4X4	275	16	76 200
V6 Q4	350	25	81 250
S V6 Q4	430	33	106 250
GTS V8 Q4	530	NC	138 000
Trofeo V8 Q4	580	NC	158 000

GranLusso et GranSport : base + 13 700 €, 11 000 € sur S**Équipements de série**

- GranLusso et GranSport : base + 13 700 €, 11 000 € sur S
- Équipements de série
 - Alertes collision avant
 - Avertisseur de franchissement de ligne
 - Barrière de talut métal
 - Caméra de recul/360°
 - Climatisation automatique 4 zones
 - DéTECTeur d'angles morts
 - Hayon électrique
 - Intérieur cuir pleine fleur
 - Pack Assistant Conducteur (réglateur adaptatif, contrôle des angles morts)
 - Peinture métallisée
 - Phare bi-xénon intelligents
 - Radars de stationnement avant et arrière
 - Réglage de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages
 - Siège passager électrique (Diesel)
 - Sièges avant chauffants/ventilés
 - Sièges avant électriques à mémoires
 - Diesel
 - S

Options (€)

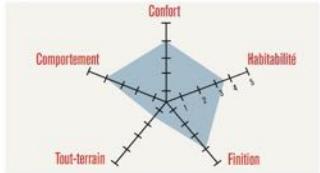
• Alertes collision avant	252
• Avertisseur de franchissement de ligne	605
• Barrière de talut métal	807
• Caméra de recul/360°	485/1210
• Climatisation automatique 4 zones	1 310
• DéTECTeur d'angles morts	705
• Hayon électrique	252
• Intérieur cuir pleine fleur	3 270
• Pack Assistant Conducteur (réglateur adaptatif, contrôle des angles morts)	2 024
• Peinture métallisée	1 190
• Phare bi-xénon intelligents	815
• Radars de stationnement avant et arrière	787
• Réglage de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages	1 906
• Siège passager électrique (Diesel)	504
• Sièges avant chauffants/ventilés	455/960
• Sièges avant électriques à mémoires	1 210
• Diesel	1 150
• S	706

MAZDA**CX-3**

Le petit frère du CX-5 hérite d'un tempérament routier dynamique et de technologies à la page. L'habitabilité est correcte mais le coffre petit.

L/II/h/e (m) : 4.28/1.77/1.54/2.57 - 5 places

- + Comportement, consommation, technologies embarquées
- Visibilité arrière, coffre petit, remontées de suspension



TYPE	CH	PA	PRICE (€)
1.8 SkyActiv-D 4x2 Élégance CX-3	115	6	23 700
2.0 SkyActiv-G 4x2 Élégance	121	7	21 700
2.0 SkyActiv-G 4x2 Sélection	150	8	28 900

• Dynamique : Élégance + 2 400 €**• Sélection : Dynamique + 1 100 €****Équipements de série**

- Élégance : 6 airbags, alerte pression pneus, Bluetooth, clim, auto, dém, sans surv., ESP, freinage d'urgence auto en ville, hi-fi CD/MP3 6 HP, jantes 16", nav, écran tactile 7", rétrors élect./régl./rabat., rég./lim. vitesse.
- Dynamique : + alerte angles morts/franchissement voie, détect. pluie/lum., phares led, radar recul, sièges AV chauffants.
- Sélection : + accès sans clé, affichage tête haute, caméra recul, jantes 18", Pack Driver (sur 4x4), radar de station.

Options (€)

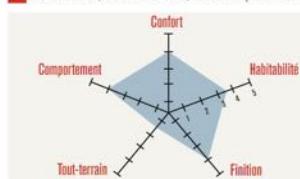
• 4x4 (1.8 SkyActiv-D Sélection)	3 100
• Belle auto 6 (sauf Élégance)	1 800
• Pack Driver (réglateur de vitesse adaptatif fonction embouteillages, alerte anticollision, surveillance trafic en marche AR, phares led adaptatifs, hi-fi Bose 7 HP, volant chauffants) (Sélection 4x2)	1 300
• S	500/600
• Sellerie cuir avec siège conducteur électrique et affichage tête haute (Sélection)	1 150

CX-30**Nouveau modèle**

Le CX-30 (été 2019) aurait pu s'appeler CX-4. Il cherche à offrir la maniabilité du CX-3 et l'accueil du CX-5. Il est dérivé de la Mazda 3.

L/II/h/e (m) : 4.40/1.80/1.54/2.66 - 5 places

- Comportement, consommation, présentation soignée
- Visibilité arrière, habitabilité arrière, modularité perfectible



TYPE	CH	PA	PRIX €
1.8 Skyactiv-X 4x2 Style AT/4WD	116	NC	32 200
2.0 Skyactiv-X M Hybrid 4x2	122	NC	26 500
2.0 Skyactiv-X M Hybrid 4x2 Sportline	180	NC	33 200
2.0 Skyactiv-X M Hybrid 4x2 Inspiration	180	NC	33 500

- Style : base + 2 700 €
- Sportline/Inspiration : Style + 1 900 € / 2 200 €
- Exclusive : Style + 6 100 € (sur 2.0 Skyactiv-X)

Équipements de série

- Base : 6 airbags + genoux cond., affich. tête haute, appel urgence, clim. manu., contrôle pression pneus, dém. sans clé, détect. pluie/um., feux route auto, freinage urgence auto, jantes 16", phares LED, radar recul, régul. adaptatif, rétros élec./dépôt/rabat., surveil. angles morts.
- Style : base + accès sans clé, caméra 360°, clim. auto, contrôle circulation AV/AR, hayon élec., jantes 18", modes conduite, radars station, AV, régul. vitesse fonction ambiophoniques, sièges AV chauff.
- Sportline : Style + hi-fi Bose 12 HP, phares LED adaptatifs.
- Inspiration : Style + hi-fi Bose 12 HP, sellerie cuir, siège cond. élec. 8 voies.
- Exclusive : Style + hi-fi Bose 12 HP, phares LED adaptatifs, sellerie cuir, siège cond. élec. 8 voies, toit ouvrant.

Options (€)

- 4x4 (2.0 Skyactiv-X) 2 000
- Bûche auto 6 (sauf base) 2 000
- Toit ouvrant (Sportline, Inspiration, 2.0 Skyactiv-X) 700
- Peinture métallisée de 600 à 900
- Sellerie cuir blanc (Exclusive) 200

CX-5



Profondément restylé début 2017, le CX-5 améliore ses qualités dynamiques et son confort. Une référence en agrément de conduite.

L/11/h/e (m) : 4,55 / 1,84 / 1,68 / 2,70 - 5 places

- Comportement, consommation, habitabilité

- Pas de personnalisation, visibilité 3/4 AR, pas de petit moteur

Confort



TYPE	CH	PA	PRIX €
2.2 Skyactiv-D 4x2 Élégance AT/4WD	150	8	33 200
2.2 Skyactiv-D 4x2 Sélection	184	10	42 550
2.0 Skyactiv-D 4x2 Élégance	165	9	30 800
2.0 Skyactiv-D 4x2 Sélection BVA6	194	11	40 400

- Dynamique : Élégance + 2 600 €

Équipements de série

- Elegance : 6 airbags, alerte pression pneus, Bluetooth, ESP, freinage d'urgence en ville, rétros élec./rabat/dépôt., détect. pluie/lum., radio CD/mp3 6 HP, clim. auto bizona, GPS écran tactile 7", jantes 17", phares à led.
- Dynamique : + affichage tête, radars station AV/AR, caméra recul, feux de route auto, phares led adaptatifs, sièges AV et volant chauffants, surveillance angles morts.
- Sélection : + hayon électrique, jantes 19", rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV électriques et AR chauffants, audio Bose 10 HP, toit ouvrant.

Options (€)

- 4 roues motrices 1 800
- 2.2 Skyactiv-D Dynamique/ 2.5 SkyActiv-G Sélection 2 500
- Boîte auto 6 rapports (non dispo 2.0 165 ch 4x2) 2 000
- Peinture métallisée/Machin Grey/Soul Red 500/650/800
- Sellerie cuir blanc (Sélection) 200

MERCEDES

GLA

★★☆



Bientôt remplacé

Le GLA est la version SUV de la Classe A. Il est plus confortable et plus habitable que la citadine. Son offre de moteurs est ultra-complète.

L/11/h/e (m) : 4,42 / 1,80 / 1,49 / 2,70 - 5 places

- Excellent comportement, confort, finition

- Prix et options élevés, corroboration SUV émoussé, habitabilité

Hayon à ouverture/fermeture électrique (Intuition)	500
Pack Assistance à la conduite : avertisseur de franchissement de ligne + détecteur d'angle mort (Fascination)	950
Pack Conduite Dynamique : direction paramétrique Sport, suspension Sport (sauf Fascination)	350
Pack Exclusive (garnitures et décos intérieures)	de 2 100 à 3 000
Pack Innovations : régulateur de vitesse adaptatif, éclairage actif (Intuition, Inspiration/Sensation, Fascination)	3 350/2 300
Pack Technologie : système multimédia, changeur 6 DVD, commande vocale, avertisseur limitation de vitesse, aide au parking (Intuition, Inspiration, Sensation/Fascination)	4 500/2 650
Peinture métallisée	800
Phares bi-xénon avec éclairage adaptatif (Intuition, Inspiration)	1 750
Régulateur de vitesse adaptatif	1 050
Siège électrique conducteur/passager	425/350
Système d'aide au stationnement (sauf Fascination)	825
Système de navigation, écran 7 pouces, disque sur 10 Go, commande vocale (autres/Fascination)	3 600/2 600
Toit ouvrant panoramique électrique en verre (sauf Fascination)	1 500

GLC/GLC Coupé

★★☆



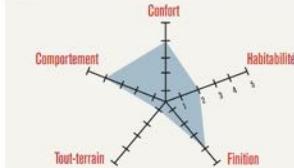
Modèles restylés

Anciennement GLK, le GLC avance une évolution de sécurité impressionnante. L'habitacle est accueillant et modulable.

L/11/h/e (m) : 4,66 / 1,89 / 1,64 / 2,87 - 5 places

- Confort remarquable, finition, capacités 4x4

- Prix et options élevés, autonomie un peu limitée



TYPE	CH	PA	PRIX €
180 Intuition	122	7	29 750
200 Intuition AT/4WD	156	8	33 300
250 Inspiration	211	12	39 350
250 4Matic BV7A Inspiration	211	12	43 800

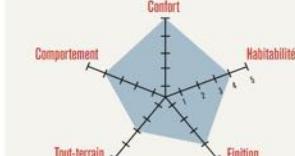
- Inspiration : Intuition + 2 000 €
- Sensation : Inspiration + 2 500 €
- Fascination : Sensation + 3 300 €

Équipements de série

- Intuition : 6 airbags + genoux conducteur, ESP, allumage auto des feux et des assouplisseurs, contrôle pression pneus, freinage d'urgence auto, rétros ext. élec. et chauffants, clim. manu., radio-CD écran 7", régul./lim. vitesse.
- Inspiration : + clim auto bizona, feux de route auto, jantes 17", phares led.
- Sensation : + caméra de recul, nav, écran 8", hayon malins libres, jantes 18", rétros rebatibles.
- Fascination : + accès et démarrage sans clé, radars de station, AV/AR, station, semi-auto, sièges AV chauffants, Pack AMG, jantes 19".

Options (€)

- Avertisseur de franchissement de ligne
 550 |
- Bûche automatique 7G-Tronic Plus
 2 250 |
- Caméra de recul (Intuition)
 400 |
- Climatisation automatique deux zones (Intuition, Inspiration)
 650 |
- Détecteur d'angle mort
 550 |



TYPE	CH	PA	PRIX €
200 B VAS Avantgarde Line AT/4WD	163	9	53 450
220 B VAS 4Matic Avantgarde Line	194	11	57 300
300 B VAS 4Matic Avantgarde Line	245	14	59 800
400 B VAS 4Matic Avantgarde Line	330	NC	69 400
300 EQ B VAS 4Matic Avantgarde Line	258 + 14	NC	61 000
43 AMG B VAS 4Matic	390	NC	72 000
63 S AMG B VAS 4Matic	510	NC	111 000

- Coupe : GLC AMG Line + 3 600 € (non dispo 200 d)

- AMG Line : Avantgarde Line + 1 700

Équipements de série

- Avantgarde Line : 6 airbags + genoux cond., appel urgence/assit., caméra recul, clim. auto bizona, compteurs digitaux 5,5", dém. sans clé, détect. pluie/lum., nav, écran 10,25" services connectés commande vocale, freinage auto urgence, hayon élec., hi-4 HP, jantes 18", phares LED, rétros élec./cl., régul. vitesse, radars élec./rabat., sièges AV éléc.
- AMG Line : + châssis sport, jantes 19", kit AMG.
- S3 + : châssis AMG, diff. autobloquant, mode conduite sport, Pack Premium Plus, suspension pneumatique.

Options (€)

- Affichage tête haute
 1 200 |
- Amortissement adaptatif (Dynamic Body Control)
 1 150 |

• Compteurs 100 % digitaux 12,3"	900
• Hi-Fi Burmester	1 050
• Interfaces smartphone (Apple Carplay, Android Auto)	400
• Navigation en réalité augmentée	300
• Pack Comfort Keyless-Go (accès et hayon mains libres)	1 100
• Pack d'Assistance à la Conduite (régulateur vitesse adaptatif avec fonction embouteillages, aide active maintien dans voie, phares Multibeam LED)	2 550
• Pack Premium (feux de route auto, compteurs digitaux 12,3", interfaces smartphone, phares Multibeam LED, sièges AV chauffants, hi-fi Advanced, navigation Command Online écran 12,3")	3 400
• Pack Premium Plus (accès et hayon mains libres, caméras 360°, hi-fi Burmester, stationnement semi-auto, toit ouvrant panoramique)	6 300
• Pack Stationnement (caméras 360°, stationnement semi-auto)	550
• Phares Multibeam LED	1 500
• Siège électrique conducteur/passager	750/600
• Suspension pneumatique (Air Body Control)	2 300
• Toit ouvrant panoramique	1 1700

GLE**Nouvelle génération**

Le descendant du ML se renouvelle début 2019 : une débauche de technologies pour le confort, l'évasion et le bien-être à bord.

L/1/h/e (m) : 4,80 / 1,93 / 1,80 / 2,92 - 5 places sur 7 places

- Confort, technologie embarquée, 6 cylindres agréables
- Gobart, prix, 300d rugueux, 3^e rangée étiquetée

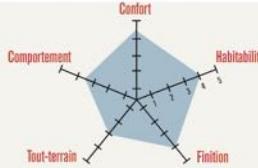
• Navigation en réalité augmentée	300
• Pack 7 places (2 rang coulissants, sièges de coffre, jantes 20")	3 100
• Pack chauffage (chauffage étendu aux accoudoirs)	1 100
• Pack confort acoustique	1 450
• Pack d'assistance à la conduite	1 600
• Pack d'assistance à la conduite plus	2 200
• Pack Premium (alerte angles morts, phares Multibeams LED, sièges AV chauffants, recharge smartphone induction)	2 200
• Peinture métallisée	1 200
• Phares Multibeams LED	1 250
• Sellerie cuir	1 700
• Sièges AV multicouleurs chauffants, ventilés et massants	2 650
• Toit ouvrant panoramique	1 950

GLE Coupé**Bientôt remplacé**

Dérivé du GLE, le coupé propose un positionnement plus sportif mais aussi plus élitaire en motorisations comme en prix.

L/1/h/e (m) : 4,80 / 1,93 / 1,80 / 2,92 - 5 places

- Confort, V6 diesel agréable, habitabilité AR préservée
- Gobart, comportement pataud, visibilité, prix



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
300d 4Matic Avantgarde Line AU 04	245	15	67 650
300d 4Matic AMG Line	245	15	71 650
350d 4Matic Avantgarde Line	272	NC	68 650
350d 4Matic AMG Line	272	NC	68 650
400d 4Matic Avantgarde Line	330	NC	74 650
400d 4Matic AMG Line	330	NC	78 650
450 EQ Boost 4Matic Avantgarde Line	367+22	25	78 050
450 EQ Boost 4Matic AMG Line	367+22	25	82 050

Équipements de série

- En commun : 6 airbags, airbag genou cond., aide active maintien voie, alerte angles morts, appel urgence/assist., caméra recul, clim. auto b-zone, contrôle pression pneus, dém. sans clé, détec. phare/lum., écran digitaux compteurs (12,3") et multimédia (10,25"), ESP, freinage urgence ville, hayon élec., jantes 18"/19", nav. 3D, phares LED, radars AV/AR, radio CD+mp3, recon. vocal intelligente, rég./lim. vitesse, rétroflect. réfl./élect./réfract., sièges AV élect./chaud., suspension pneu.
 - Avantgarde Line : base + garniture simili-cuir, jantes 18 ou 19"
 - AMG Line : base + jantes 20", kit AMG int/ext.
- Options (€)**
- Affichage tête haute
 - Caméras panoramiques
 - Climatisation auto 4 zones
 - Hi-Fi Burmester 3D
 - Interfaces Apple et Android

Options (€)

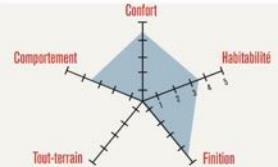
• Alerta au franchissement de ligne	550
• Climatisation automatique 3 zones (série Fascination et 63 AMG)	850
• Démarrage sans clé (série Fascination et 63 AMG)	1 000
• DéTECTeur d'angle mort (GLE)	550
• Pack Aide au stationnement (4 caméras, vision 360°*)	1 000
• Pack Airmatic (amortissement adaptatif, limiteur vitesse en descente (GLE de Executive))	2 200
• Pack Assistance à la conduite (déTECTeurs d'angles morts, alerte de franchissement de ligne)	1 000
• Pack Executive (cuir Nappa, sièges AV électriques et chauffants)	950/500
• Pack Assistance à la conduite Plus (déTECTeurs d'angles morts, alerte de franchissement de ligne et régulateur de vitesse adaptatif (GLE/autres))	2 700/2 150
• Pack Exclusive Design (cuir Nappa, sièges AV électriques et chauffants)	6 500
• Executive et Fascination	3 450
• Pack Exclusive Intérieur (parfum cuir, sièges AV confort) (GLE, série sur Executive et Fascination)	2 600
• Pack Mémoires (sièges AV, volant, rétro)	1 100
• Pack Sport Black (jantes 21", calandre, rétro et bas de caisse noirs)	100
• Sportline, 450 AMG (série sur Fascination)	700
• Peinture métallisée (de série sur Fascination, 63 AMG)	1 200
• Peinture métallisée design	de 400 à 2 100
• Phares LED adaptifs assistance feux de route (GLE)	1 900
• Sièges AV chauffants/AR chauffants	450/450
• Sièges AV chauffants et ventilés (sauf Sportline et 450 AMG)	1 400
• Executive, Fascination, 63 AMG	950
• Sièges AV multicouleurs massants (sauf Sportline et 450 AMG)	1 400
• Système anti-roulis intelligent (450 AMG, série 63 AMG)	3 800
• Système de nav. 3D à commande vocale (GLE)	2 500
• Système de sonorisation Harman Kardon, 14 HP (GLE, Executive)	1 000
• Système de sonorisation Bang & Olufsen 14 HP	5 000/4 000
• Toit ouvrant panoramique en verre	2 150

EQC**Nouveau modèle**

Le premier véhicule électrique Mercedes arrive mi-2019. Performances au rendez-vous mais comportement pataud et utilisation contraignante.

L/1/h/e (m) : 4,76 / 2,10 / 1,62 / 2,87 - 5 places

- Insonorisation réussie, bon confort, système multimédia
- Comportement pataud, rapport encombrement/habitabilité

**Équipements de série**

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
400 4Matic	408	8	78 950

Équipements de série

- AMG Line : 6 airbags + genoux conducteur, accès/dém. sans clé, aide active maintien dans voie, appel urgence/assist., caméra recul, clim. auto b-zone, détect. pluie/lum., écran 16/9 compteurs (10,25") et multimédia (10,25"), freinage urgence auto, hayon élec., jantes 19" et 20", jantes 19", nav. 3D, 30 services et commande vocale connectés, phares Multibeam LED, rétroflect. réfl./élect./réfract., sièges AV élect./chaud., suspension pneu.

PRATIQUE GUIDE D'ACHAT

TOUS LES PRIX | TOUTES LES OPTIONS | LES BONUSES/MALUS | TOUS LES PRIX | TOUT

Options (€)

▪ Navigation en réalité augmentée.....	300
▪ Pack Assistance à la Conduite Plus (régulateur de vitesse adaptatif avec fonction emboutillage).....	1550
▪ Pack Premium (Packs Energizing, hi-fi Burmester, toit ouvrant).....	3000
▪ Pack Premium Plus (Pack Premium, affichage tête haute, stationnement semi-auto, caméras 360°, sièges avant électriques).....	5800
▪ Peinture métallisée	1600
▪ Toit ouvrant électrique.....	1300

GLS

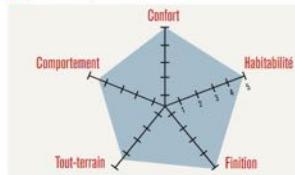


Bientôt remplacé

Le porte-drapeau de la gamme SUV Mercedes allie technologie, habitabilité et confort. Mais son encombrement est pénalisant.

L/11/h/ (m): 5,13/1,94/1,85 / 3,07 - 7 places

- + Agrément mécanique, confort, 7 places
- Toit exclusif, gabarit imposant



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
400	333	24	95 650
500	455	36	121 150
63 AMG	585	52	148 150
350d 4MATIC	258	17	90 150

- Executive : base + 7 000 €

Équipements de série

- GLS : 9 airbags, caméra recul, clim. auto binaire, contrôle pression pneus, ESP, dém. sans clef, détect. angles morts, détec. pluie/lum., hayon élec., jantes 19", lecteur CD/DVD, phares LED adaptatifs, peinture métallisée, radars stat. AV/AR, rég./dim. vitesse, rétros élect., clé, et rabat, sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, suspension pneumatique, système anti-collision, nav. 3D/multimédia écran 8", toit ouvrant, 3 rangées rabattable électriquement.
- Executive : + accès sans clef, caméra 360°, clim auto 3 zones, jantes 20", audio Harman Kardon 14 HP 830 W, toit ouvrant panoramique.
- 500 Executive : + sièges avant multicouleurs, sièges 2e rangée chauffants.
- 63 AMG : + jantes 21", sellerie cuir Nappa, système anti-roulis intelligent, système de freinage haute performance.

Options (€)

▪ Active Curve System (système anti-roulis intelligent) (GLS et GLS Executive).....	3 800
▪ Avertisseur de franchissement de ligne	500
▪ Caméra 360° (GLS).....	400
▪ Pack Assistance à la conduite plus (régulateur de vitesse intelligent, freinage auto en ville avec détection piéton, avertisseur de franchissement de ligne, détecteur d'angle mort).....	2 150
▪ Pack On/Offroad (6 modes de conduite, blocage différentiel central, gamme courte, protection souscaissements moteur, garde au sol renforcée, fonction éclairage offroad) (sauf 63 AMG).....	2 300
▪ Pack sièges multicouleurs (sièges multicouleurs, fonction massage) (série 63 AMG)	1 350
▪ Peinture design métallisée/finition brillante	450/950
▪ Sellerie cuir Nappa Exclusive (AMG 63 AMG)	2 500
▪ Sièges avant chauffants et climatisés	900
▪ Système de sonorisation Harman Kardon (14 HP 830 W) (GLS)	1 100
▪ Système de sonorisation Bang & Olufsen (14 HP 1 200 W) - GLS.....	5 000
▪ Executive 63 AMG.....	3 900

- Toit ouvrant panoramique (GLS)..... 1 100

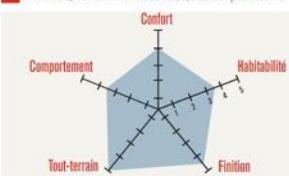
G



La deuxième génération du 4x4 mythique est arrivée début 2018. Modernisée, elle garde sa ligne et ses capacités tout-terrain.

L/11/h/e (m): 5,13/1,94/1,85 / 3,07 - 7 places

- + Léger roulante, technologie, V8, capacités 4x4
- Prix élitisé, consommation décalée, hauteur pénalisante



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
500	422	32	110 700
500 EVA3 4Matic Executive Line	422	32	115 600
500 EVA3 4Matic AMG Line	422	32	119 100
63 AMG	585	51	164 500

Équipements de série

- Style Line : 8 airbags, airbags genoux AV, aide active maintien dans voie, caméra recul, clim. auto 3 zones, conciergerie, contrôle pression pneus, dém. sans clé, ESP, dét. pluie/lum., freinage urgence auto, jantes 18", nav. écran 12,3", avec pavé tactile, peinture métallisée, phares led, radars stat. AV/AR, radio 9,0 W, rég./dim. vitesse, rétros élect./régl., sellerie cuir, services connectés, sièges AV chauffants, sièges AR chauffants.
- Executive Line : + compteurs digitaux 12,3", phares 84 led.
- AMG Line : Style Line + compteurs digitaux 12,3", phares 84 led.
- 63 AMG : Style Line + amort. adaptatif, caméras 360°, compteurs digitaux 12,3", détec. angles morts, échap. AMG, hi-fi Burmester 15 HP, jantes 20", phares 84 led, rég. vitasse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV multicouleurs ventilés, stat. semi-auto, toit ouvrant.

Options (€)

- Amortissement adaptatif 1 600 |
- Compteurs digitaux 12,3" (Style) 1 100 |
- Hi-Fi Burmester 1 600 |
- Pack Assistance à la Conduite (rég. adaptatif, détect. angles morts) 1 700 |
- Pack Exclusif Intérieur (planche de bord cuir, pavillon microfibre) 6 000 |
- Pack Exclusif Intérieur (planche de bord cuir, pavillon microfibre + tapis de sol) 10 600 |
- Pack Sièges Multicouleurs Actifs 3 700 |
- Pack Stationnement (station, semi-auto, caméras 360°) 1 100 |
- Phares 84 led (Style) 1 400 |
- Toit ouvrant 1 900 |

MINI

Countryman II



Basée sur la plateforme de la BMW X1, la Countryman version 2017 n'est plus vraiment Mini. Cela prône l'habilité et le confort.

L/11/h/e (m): 4,30/1,83/1,56/2,67 - 5 places

- + Compromis comportement/comfort, habitabilité

- Prix élevé, poids pénalisant, détails de finition



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
One	102	6	26 900
Cooper S	136	7	28 900
Cooper S hybride rechargeable	192	11	33 600
One D	116	6	29 900
Cooper D	150	8	31 900
Cooper SD BVA	190	11	37 800

▪ CH : base + 1 900 € ou + 800 € (sur S/SD)

▪ Red Hot Chili : base + 4 500 € ou + 3 900 € (sur S/SD)

▪ Exquisite : base + 6 200 € ou + 5 600 € (sur S/SD)

▪ John Cooper Works : base + 7 600 € ou + 6 600 € (sur S/SD)

Équipements de série

- Cooper / Cooper D : 6 airbags, appels d'urgence auto et téléservices, autoradio avec écran 6,5", banquette coulissante, Bluetooth, clim. manuelle, détecteurs de pluie et de luminosité, jantes 16", ordinateur de bord, radar de recul, régulateur de vitesse, volant multifonction sport gainé de cuir.
- Cooper S / Cooper SD : + clim. auto, jantes 17", Performance Control, sièges AV sport.
- Chili : + clim. auto, (Cooper / Cooper D), jantes 17" (Cooper / Cooper D), rétrors ext. rabattables électriquement.
- Red Hot Chili : + accès sans clef, jantes 18" (Cooper S / Cooper SD), modes de conduite, phares full led, sellerie mixte cuir/tissu, sièges AV sport (Cooper / Cooper D).
- Exquisite : + sellerie cuir, système de navigation écran 6,5".
- John Cooper Works : + amortissement adapté (Cooper S / Cooper SD), contrôle de la transmission, kit aérodynamique.

Options (€)

- AV (4 roues motrices) 2 000 |
- Attelage tête haute 610 |
- Banquette dépliante sur seuil de coffre 130 |
- Rayon électrique mains libres 460 |
- Installation audio Harman/Kardon (12 HP 410 W) 800 |
- Navigation sur écran tactile 8,8" 1 850 |
- Pack City Zen : accès sans clef + caméra de recul + radars de stationnement AV/AR + rétro. int. photosensible + système de stationnement semi-automatique + toit ouvrant panoramique 2 000 |
- Pack Evasion : capacité réservoir augmentée de 10,1 + sièges AV chauffants + kit visibilité 1 000 |
- Pack High-Tech : affichage tête haute + aide au maintien dans la voie + navigation écran tactile 8,8" + régulateur de vitesse adaptatif + recharge téléphone par induction 3 100 |
- Phares full led adaptatifs 1 000 |
- Peinture métallisée 630 |
- Pneumatiques run flat 200 |
- Préparation et interface Bluetooth avec port audio USB de 600 à 1 030 |
- Projecteurs directionnels 130 |
- Retros intérieur électrochromes 160 |
- Retros extérieur et intérieur électrochromes 260 |
- Sièges avant électriques à mémoires conducteur 1 270 |
- Sièges AV chauffants 320 |
- Sièges AV Sport (de série sur Cooper S) 330 |
- Sellerie cuir de 1 100 à 1 200 |
- Suspension Sport 220 |
- Système de navigation de 1 450 à 1 850 |
- Toit ouvrant en verre 1 050 |
- Vitrage catélogue 200 |
- Volant cuir (selon version) de 110 à 380 |
- Volant Multifonction (de série sur Cooper S, SD, JCW) 300 |

MITSUBISHI**ASX****Bientôt restylé**

Proposition décalée dans le segment du Kador, l'ASX ne manque pas d'originalité. Il est moins confortable que ses principaux rivaux.

L/1/h/e (m) : 4,30 / 1,77 / 1,62 / 2,67 - 5 places

Look original, équipement riche, agrément mécanique

Confort ferme, commande de boîte, un seul moteur essence



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 MIVEC Invite Style	117	7	24 490
1.6 MIVEC Black Collection	117	7	26 490

Équipements de série

- Invite Style : 6 airbags + genoux conducteur, accès/dém. sans clé, caméra recul, clim. auto, contrôle pression pneus, détecteur pluie/lum., ESP, hi-fi 6 HP, interfaces Apple/Android, jantes 16", multimédia avec recon. vocale, radar de recul, rép. vitesse, rétrou élec.
- Black Collection : + kit carrosserie, toit panoramique.

Options (€)

- Peinture métallisée 600

Eclipse Cross**non essayé**

Lancé en 2017, l'Eclipse Cross se place face à un 3008. Il compte sur son style décalé... Dommage que son moteur le soit aussi.

L/1/h/e (m) : 4,41 / 1,81 / 1,69 / 2,67 - 5 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 MIVEC Invite	163	9	24 990
1.5 MIVEC Intense	163	9	27 990
1.5 MIVEC Instyle	163	9	32 990
1.5 MIVEC Instyle CVT	163	9	33 990
1.5 MIVEC Instyle CVT 4WD	163	9	35 990

Équipements de série

- Invite : 6 airbags, accès/dém. sans clé, alerte franch. voie, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, détecteurs pluie/luminosité, freinage d'urgence auto, hi-fi 6 HP, jantes 18", rép./lim. vitesse, rétrors élec., sièges AR chauffants.
- Intense : + affichage tête haute, alerte angles morts, audio Rockford Fosgate 9 HP, caméra recul, interfaces Apple/Android, multimédia, phares led, radars station, AV/AR, rétrors ext. rabat., toit ouvrant panor., radars.
- Instyle : + rép. vitesse adaptatif, sellerie cuir, siège conducteur élec., sièges AR chauffants.

Options (€)

- Peinture métallisée 600

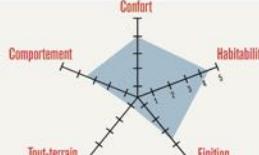
Outlander

La version légèrement restylée, n 2018 gagne en caractère et soigne sa présentation intérieure. Bon confort mais comportement peu dynamique.

L/1/h/e (m) : 4,65 / 1,80 / 1,68 / 2,67 - 5 places

Confort de roulement, modularité, rapport qualité/prix

Comportement pataud, performances, 5 places en PHEV



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PHEV Invite 4WD	230	5	36 990
PHEV Intense 4WD	230	5	42 990
PHEV Intense 4WD	230	5	49 490

Équipements de série

- Invite : 6 airbags + genoux conducteur, accès/dém. sans clé, Bluetooth, auto bizona, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, hi-fi 6 HP, interfaces smartphone, jantes 16", radars station, AV/AR, rép./lim. vitesse, rétrors élec./dégiv./rabat., caméra recul.
- Intense : + alerte franch. voie, feuix route auto, freinage auto en ville, jantes 18", rép. adaptatif, surveillance angles morts/trafic marche AR.
- Intense : + caméras 360°, hayon élec., hi-fi 6 HP, phares bi-led, sellerie cuir, siège cond. élec., sièges AR chauffants, toit ouvrant.

Options (€)

- Peinture métallisée 650

NISSAN

Trouvez votre Nissan sur www.nissan-avenir.com

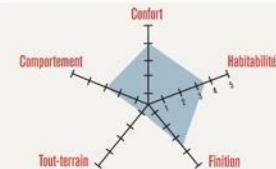
**Juke****Bientôt remplacé**

Second et ultime restylage mi-2018 pour le Juke qui tirera bientôt sa révérence. Il sera temps car il manque maintenant d'arguments.

L/1/h/e (m) : 4,13 / 1,76 / 1,56 / 2,53 - 5 places

Style élaboré, prix attractif, équipement complet

Comportement flottant en 4x2, accès aux places AR



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
DIG-T 140 Visia	140	7	24 650
DIG-T 160 Acenta	160	8	28 700

Équipements de série

- Acenta : 6 airbags, aide au démarrage en côte, alerte au franchissement de ligne, Bluetooth, clim manuelle, contrôle pression des pneus, ESP, freinage d'urgence auto en ville, gestion auto des feux de route, jantes acier 16", radar de recul, radio CD/MP3 4 HP, reconnaissance des panneaux, rétrors ext. électriques et dégivrants, rétro. int. photovoltaïque, régulateur/limiteur de vitesse.
- Acenta : + clim auto bi-zone, détecteurs de pluie et de luminosité, gestion auto des feux de route, jantes alliage 17", radar de stationnement avant, radio 6 HP, rétrors ext. rabattables, volant cuir.

Options (€)

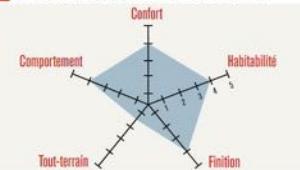
- | |
|--|
| Inserts de couleurs intérieur/extérieur de 200 à 500 |
| Pack Vision (N-Connecta) 600 |
| Peinture métallisée 550/690 |

Qashqai

Le pionnier des SUV compacts revient sa copie mi-2017 : nouvelle face avant, confort amélioré mais prestations un ton en dessous des meilleures.

L/1/h/e (m) : 4,38 / 1,81 / 1,59 / 2,65 - 5 places

- Diesel sobre et performant, prix, confort, place à l'arrière
- Finition perfectible, équipement en retrait, coffre limité



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
DIG-T 140 Visia	140	7	24 650
DIG-T 160 Acenta	160	8	28 700
DIG-T 115 Visia	115	6	26 300
DIG-T 150 Acenta	150	8	31 250

Équipements de série

- Visia : 6 airbags, aide au démarrage en côte, alerte au franchissement de ligne, Bluetooth, clim manuelle, contrôle pression des pneus, ESP, freinage d'urgence auto en ville, gestion auto des feux de route, jantes acier 16", radar de recul, radio CD/MP3 4 HP, reconnaissance des panneaux, rétrors ext. électriques et dégivrants, rétro. int. photovoltaïque, régulateur/limiteur de vitesse.
- Tekna : N-Connecta + 2 100 €
- Tekna : + Tekna + 2 250 €

Équipements de série

- Visia : 6 airbags, aide au démarrage en côte, alerte au franchissement de ligne, Bluetooth, clim manuelle, contrôle pression des pneus, ESP, freinage d'urgence auto en ville, gestion auto des feux de route, jantes acier 16", radar de recul, radio CD/MP3 4 HP, reconnaissance des panneaux, rétrors ext. électriques et dégivrants, rétro. int. photovoltaïque, régulateur/limiteur de vitesse.
- Acenta : + clim auto bi-zone, détecteurs de pluie et de luminosité, gestion auto des feux de route, jantes alliage 17", radar de stationnement avant, radio 6 HP, rétrors ext. rabattables, volant cuir.

PRATIQUE GUIDE D'ACHAT

TOUS LES PRIX | TOUTES LES OPTIONS | LES BONUSES / MALUS | TOUS LES PRIX | TOUT

- N-Connecta : + accès et démarrage sans clé, caméra de recul, jantes 18", navigation 3D Europe sur écran tactile 7".
- Tekna : + caméra 360°, jantes 19", pare-brise chauffant, phares led directionnels, sellerie cuir/tissu, sièges avant chauffants, siège conducteur électrique.
- Tekna + : + sellerie cuir Nappa, sièges avant électriques, toit panoramique en verre, système audio Bose 8 HP.

Options (€)

• 4 roues motrices 4x4 (sur dCi 150)	1900
• Boîte auto DCT (dCi 160, dCi 115) et Xtronic (dCi 150 4x4)	1600
• Pack Confort : sièges avant et pare-brise chauffants (N-Connecta)	350
• Pack Navi : navigation Nissan connect, caméra de recul (Acenta)	1100
• Pack Sécurité Plus (N-Connecta)	800
• Peinture métallisée	650
• Toit panoramique (Tekna)	450

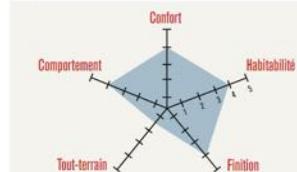
X-Trail



Dans la foulée du Qashqai, le X-Trail est légèrement restylé en 2017. Peu d'évolutions mais toujours 7 places et des prix raisonnables.

L/II/h/e (m) : 4,64 / 1,82 / 1,63 / 2,71 - 5 ou 7 places

- + Diesel sobre et performant, finition de bon niveau, 7 places
- Bruit du diesel en accélération, espace à la 3^e rangée



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.2 Edition	83	5	19 150
1.2 Turbo Edition	110	6	20 750
1.2 Turbo Design A4X4	130	7	24 450
1.5 Diesel Edition	102	5	22 050
1.5 Diesel Élégance BVA	120	6	25 400

Équipements de série

- Edition : 6 airbags, alerte changement voie, allumage auto phares, clim. man., contrôle pression pneus, ESP, feux route auto, interfaces smartphone, jantes 15", multimédia écran tactile 7", radio 6 HP, rép./film, vitesse, rétros ext. élect./dégr.

- Élégance : + clim. auto bizona, détect. pluie, jantes 16", phares LED, radar recul.

- Design : + caméra recul, clim. auto bizona, détect. pluie, jantes 17", nav. 50 écran tactile 8", phares LED, radars station, AVAR.

- Ultima : Design + access./élém. sans clé, affichage tête haute, banquette couliss., hi-5 7 HP, phares full led, sellerie cuir, sièges AV/volant chauffants, toit pano.

- Tekna : N-Connecta + 2 600 €

Équipements de série

- Visia : 6 airbags, alerte frange, ligne audio 4 HP, clim. man., contrôle pression pneus, ESP, feux route auto, freinage urgence ville, jantes 17", radars de stat, AVAR, régulateur, rétros ext. élect. et dégivrants.

- Acenta : + audio 8 HP, clim. auto, bizona, détecteurs de pluie et de luminosité, rétros ext. rabattables, toit panoramique.

- N-Connecta : + accès et démarrage sans clé, caméra 360°, jantes 19", hayon mains libres, navigation sur écran 7", stationnement semi-auto, surveillance angles morts et trafic AR.

- Tekna : + audio Base 8 HP, feux bi-led direct., sellerie cuir, sièges AV éléc.

Options (€)

• 4x4 All-Mode (dCi 150, dCi 150 Xtronic)	1900
• Boîte à variation continue Xtronic (dCi 150 4x2)	1600
• Configuration 7 places (3 ^e rangée de siège)	900
• Peinture métallisée/blanche	650/850
• Sellerie cuir (Tekna)	200

OPEL

Crossland X

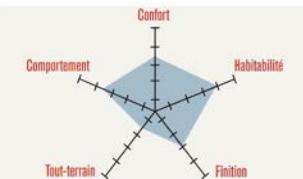
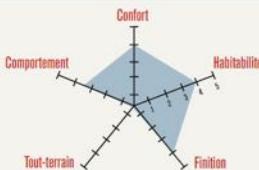


Basé sur le châssis du C3 Aircross, le Crossland X, lancé en 2017, offre une proposition plus familiale que le Mokka X. Il n'a pas de version 4x4.

L/II/h/e (m) : 4,21 / 1,77 / 1,61 / 2,60 - 5 places

+ Moteur essence agréable, rapport emcombrement/habitabilité

- Commandes floues, comportement peu agile, pas de 4x4



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.4 Turbo Innovation	140	8	23 800
1.4 Turbo BiCarburant Innovation	140	8	25 050
1.6 Diesel Innovation A4X4	136	7	26 700

- Elite : Innovation + 2 250 € (non disp. 1.4 Turbo BiCarburant)

Équipements de série

- Innovation : 6 airbags, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, feux route auto, interfaces Apple/Android, jantes 17", radars stat, AVAR, radio 6 HP, écran tactile 7", rép./film, vitesse, rétrov. rabat./dégr.

- Elite : + accès/dém., sans clé (sur BVA), caméra recul, jantes 18", nav. 3D écran tactile 8", sellerie cuir, sièges AV/volant chauffants.

Options (€)

• 4 roues motrices (1.6 Diesel 136 ch Elite)	2 000
• Accès et démarrage sans clé (non disp. Innovation BVA)	350
• Boîte auto (1.6 Diesel 136 ch Elite)	1 500
• Pack River : sièges AV et volant chauffants (Innovation)	300
• Pack Premium : GPS 3D + caméra de recul (Innovation)	1 400
• Pack Vision : phares full LED adaptatifs, alerte collision, alerte changement de voie	1 200
• Peinture métallisée/premium	650/880
• Système audio BVA	670
• Toit ouvrant électrique	750

Grandland X

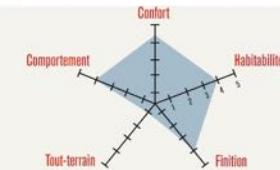


Cousin du 3008, le Grandland X offre une gamme moins étendue et un prix plus attractif. Son habitacle est moins original mais plus rationnel.

L/II/h/e (m) : 4,48 / 1,86 / 1,61 / 2,68 - 5 places

+ Confort, habitacle spacieux, comportement rigoureux

- Commande de boîte méca., pas de 4x4, manque d'image



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.2 Turbo Edition A4X4	130	7	26 900
1.6 Turbo BVA Design Line	180	10	32 200
Hybrid4 Elite	300	9	47 750
1.5 Diesel Edition	130	7	29 900
2.0 Diesel BVA Elite	177	9	38 450

- Design Line : Edition + 3 400 €

- Elite : Design Line + 2 350 €

- Ultimate : Elite + 2 350 €

Équipements de série

- Edition : 6 airbags, alerte changement voie, clim. man., contrôle pression pneus,

Mokka X



Le Mokka X est la version restylée du Mokka. Style rajeuni et équipement modernisé sont au programme mais pas de nouveautés dynamiques.

L/II/h/e (m) : 4,27 / 1,77 / 1,65 / 2,56 - 5 places

+ Habitabilité, coffre, consommation diesel

- Insonorisation mécanique, suspension, confort

Équipements de série

- Edition : 6 airbags, alerte changement voie, clim. man., contrôle pression pneus,

Cayenne/Coupé

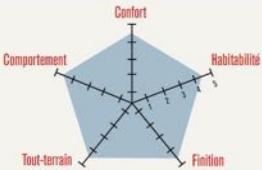
★★★★☆



Lancé en 2017, le Cayenne 3^e du nom reprend le châssis de la Panamera. Référence en comportement, il seigne encore son accueil.

L/1/h/e (m) : 4,92 / 1,98 / 1,70 / 2,90 - 5 places

- + Comportement bluffant, finition impeccable, habitabilité
- Consommation, prix, options trop nombreuses



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Cayenne	340	24	77 184
E-Hybrid A4x4	462	21	92 304
S	440	34	94 494
Turbo	550	47	141 744
S E-Hybrid	680	42	175 377

- Couplé : Cayenne + 8 553 €, S + 7 533 €, Turbo + 7 473 €, S/E-Hybrid + 3 720 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags et genoux conducteur/passager, audio 10 HP 150 W, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, démarrage sans clé, détecteur de pluie et de luminosité, ESP, freinage d'urgence auto, hayon élec., jantes 19", phares led, radars de station AV/AR, régulateur/limiteur, rétrors élec., dégivrants et rabattables, sellerie cuir partielles, sièges élec. (8 directions).
- S, E-Hybrid : + suspensions adaptatives.
- Turbo : + audio Bose 14 HP 710 W, jantes 21", peinture métallisée, phares led adaptatifs, rétrors int. et ext. photo, sellerie cuir, sièges AV/AR chauffants, sièges sport adaptatifs (18 directions), suspension pneumatique.

Options (€)

• Accès sans clé.....	1 104
• Audio Bose (non dispou Turbo).....	1 362
• Audio Burmester 30 (autres modèles / Turbo).....	5 988 / 4 626
• Caméra de recul / 360°.....	684 / 1 428
• Clim. 4 zones.....	828
• Contrôle dynamique du châssis	3 300
• Freins céramiques (base, S / Turbo, non dispou E-Hybrid).....	9 012 / 6 012
• Freins au carbone de tungstène (base et S, non dispou E-Hybrid).....	3 000
• Pack Sport Chrono.....	1 104
• Peinture métallisée (série sur Turbo).....	1 068
• Phares led adaptatifs (série sur Turbo).....	900
• Phares led matriciels (autres modèles / Turbo).....	1 968 / 1 068
• Régulateur de vitesse adaptatif.....	1 716
• Roues arrière directrices.....	2 064
• Sellerie cuir unibicolore (base, E-Hybrid, S).....	3 324 / 3 924
• Sellerie cuir bicolor (Turbo).....	600
• Sièges élec. (14 directions) à mémoires (base, E-Hybrid, S).....	1 620
• Sièges sport adaptatifs (18 directions) (base, E-Hybrid, S).....	2 004
• Surveillance des angles morts	780
• Suspensions adaptatives (base).....	1 560
• Suspensions pneumatiques (base/S et E-Hybrid).....	3 714 / 2 154
• Système de vision nocturne	2 232
• Toit ouvrant panoramique	2 028

RENAULT

Captur

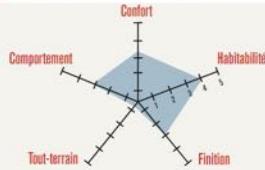
★★★★☆


Bientôt remplacé

Restyle début 2017, le Captur améliore sa copie en finition et en équipement. Il pâtit encore au chapitre du confort.

L/1/h/e (m) : 4,12 / 1,77 / 1,56 / 2,61 - 5 places

- + Polyvalence, moteur essence TCe, prix
- Qualité des matériaux, confort des suspensions



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
TCE 90 Life	90	8	18 000
TCE 130 Zen A4x4	130	7	20 950
TCE 150 Intens	150	5	24 200
Blue dCi 90 Zen	90	4	22 200

- Zen : Life + 1 900 €
- Intens : Zen + 2 100 €
- Initiale Paris : Intens + 3 400 € (non dispou TCE 90 et dCi 90 BVM)

Équipements de série

- Lite : 4 airbags, banquette coulissante, contrôle pression des pneus, ESP, vitres élec., AV/AR, régulateur-limiteur de vitesse, rétrors ext. élec. et dépl. et dégivrants.
- Zen : + Bluetooth, clim. man., jantes alliage 16 pouces, radio MP3 avec écran tactile 7".
- Intens : + accès et démarrage sans clé, aide au parking AR, clim. auto., allumage automatique des essuie-glaces et des feux, jantes alliage 17", Medianav Evolution avec 7", peinture bi-ton, phares AV full led, rétrors rabattables électriquement, volant cuir.
- Initiale Paris : + sellerie cuir Nappa, sièges AV chauffants, surveillance des angles morts, système de stationnement semi-automatique avec radars AV/AR, système R-LINK Evolution.

Options (€)

• Boîte auto EDC (TCE 140, dCi 150).....	1 600
• Pack City : aids au parking AR, rétrors rabat., électriquement (Zen).....	450
• Pack City Plus : aids au parking AV, caméra de recul (Intens).....	350
• Pack Confort : clim. régulée, capteurs pluie/luminosité (Zen).....	450
• Pack Easy : accès et démarrage sans clé (Zen).....	250
• Pack Techno : multimédia R-link, stationnement semi-automatique avec radars AV et caméra de recul, surveillance d'angles morts (Intens).....	1 150
• Pack Techno & Bose Sound System (Intens).....	1 650
• Pack Visibilité : phares full led, antibrouillard led (active) (Zen).....	800
• Peinture métallisée/specialié	540 / 740
• Sellerie cuir et sièges avant chauffants (Intens)	1 200
• Système Media Nav Evolution (écran tactile 7", GPS, Bluetooth) (Zen)	350
• Système R-LINK Evolution (Intens)	650
• Système R-LINK Evolution & Bose sound system (Intens)	1 150
• Toit ouvrant fixe (Intens, Initiale Paris)	400

Kadjar

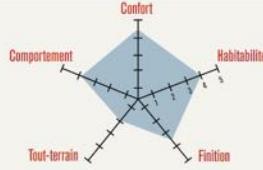
★★★★☆



Frère jumeau du Nissan Qashqai, le Kadjar se fait apprécier pour son bon confort et son habitabilité. Il manque d'un caractère plus affirmé.

L/1/h/e (m) : 4,45 / 1,84 / 1,60 / 2,65 - 5 places

- + Confort de haut niveau, diesel discret, prix intéressant
- Finition décevante, manque de caractère, prise de roulis



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
TCE 140 Life	140	8	25 400
TCE 160 Intens	160	9	32 800
Blue dCi 115 Life A4x4	115	6	26 600
Blue dCi 150 Intens	150	8	35 900

- Life : Lite + 4 900 € (TCE 140) et 4 600 € (Blue dCi 115)

Équipements de série

- Lite : 6 airbags, ESP, contrôle pression pneus, clim. man., autoradio CD MP3 4K MP3, jantes 17", multimédia écran 7 pouces, régl./lim. vitesse, rétrors élec./deg.
- Intens : + aide au station. AV, Bluetooth, caméra recul, clim. auto., détect. pluie/lum., détect. angles morts, freinage d'urgence en ville, jantes 19", interfaces smartphone, nav, Europe R-link 2, écran tactile 7", radar recul, reconnaissance vocale, services connectés, phares full LED.

Options (€)

• 4x4 (Blue dCi 150)	2 000
• boîte auto EDC (TCE 140 et 160 Intens, Blue dCi 115)	1 700
• Bose sound system (Intens)	600
• Extended grip (pneus M+S, ESP optimisé) (Intens)	250
• Pack Business (clim. auto, détecteurs pluie/luminosité, navigation R-link 2 Europe écran tactile 7", Bluetooth, reconnaissance vocale, interfaces smartphone) (Life)	1 200
• Pack Cuir (siège AV chauffants, siège conducteur élec.) (Intens)	1 600
• Peinture métallisée / spéciale	650 / 850
• Radar de recul (Life)	300
• Stationnement semi-auto (Intens)	350
• Toit panoramique (Intens)	700

Koleos

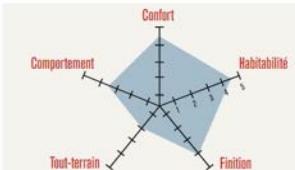
★★★★☆


Bientôt restylé

Étroitement dérivé du X-Trail, le Koleos II, lancé début 2017, est la version longue du Kadjar. Mais il ne propose pas 7 places.

L/1/h/e (m) : 4,45 / 1,84 / 1,60 / 2,71 - 5 places

- + Excellent confort, belle habitabilité, finition soignée
- Pas de 3^e rangée, mouvements de caisse, plastiques durs



TYPE	CIL	PA	PRIX (€)
dCi 175 Life X-Tonic AIRCO	175	10	35 250

- Zen : Life + 2 100 €
- Intens : Zen + 3 100 €
- Initiale Paris : Intens + 2 400 €

Équipements de série

- Life : 6 airbags, alerte changement voie, ESP, freinage d'urgence auto en ville, clim auto bizona, détect. luminosité, jantes 17", rétros élect., régul./lim. vitesse.
- Zen : + accès et démarrage sans clé, clim auto bizona, interfaces smartphone, multimédia R-Link 2 avec écran tactile 7" nav, Europe, radars de station, AV/AR, rétros ext., dégivrants, sellerie Alcantara cuir/rouge.
- Intens : + caméra de recul, feux de route auto, jantes 18", multimédia écran 8,7", phares full led, rétros ext., rabattables, sellerie cuir, sièges AV élect. et chauffants, surveillance des angles morts.
- Initiale Paris : + hayon électrique mains libres, jantes 19", sièges avant ventilés, sellerie cuir Nappa, stationnement semi-auto, système audio Boss 12 HP.

Options (€)

- 4x4 (non disponible) 2 400
- Pack Aide à la conduite (régulateur de vitesse adaptatif, alerte au franchissement de ligne) (Zen) 600
- Pack City (hayon mains libres, stationnement semi-auto) (sauf Life et Zen) 770
- Pack River (volant et pare-brise chauffants)
 - Zen (sièges avant chauffants) 400
 - Intens, Initiale Paris (sièges arrière chauffants) 400
- Peinture métallisée/specialisée 740/940
- Radar de recul (Life)/caméra de recul (Zen) 300
- Système audio Boss 12 HP 800
- Tot ouvert panoramique (non disponible Life) 1 200

SEAT

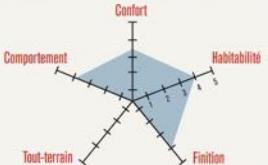
Arona



Basé sur le châssis de l'Ibiza, l'Arona a débarqué en 2017. Il offre un style attractif, un bon comportement et une finition plutôt soignée.

L/1/h/e (m) : 4,14/1,78/1,54/2,56 - 5 places

- Comportement équilibré, équipement, personnalisation
- Boîte longue, quelques plastiques rigides, bruits aéro



TYPE	CIL	PA	PRIX (€)
1.0 EcoTSI BVM5 Reference	95	5	16 900
1.0 EcoTSI Style AIRCO	115	6	20 400
1.5 TSI FR	150	7	25 300
1.6 TDI Reference	95	5	19 500

- Style : Reference + 2 800 €
- Xcellence : Style + 2 700 €
- FR : Style + 3 700 € (non disponible 1.0 TSI 95 ch et 1.6 TDI 95 ch)

Équipements de série

- Reference : 6 airbags, alerte pression pneus, audio 4 HD, ESP, clim. man., écran multimédia 6,5", freinage urgence ville, jantes acier 16", lim. vitesse, rétrors élect.
- Style : + jantes 16", nav, écran 8", interfaces smartphone, rég. vitesse.
- Xcellence : + accès/élim. sans clé, clim. auto bizona, détec. pluie/lum., phares full LED, radar recul, rétrors rabat/dégl.
- FR : + caméra recul, compteurs numériques, jantes 17", modes conduite, radars station, AV/AR, stationnement semi-auto.

Options (€)

- Balto auto DS7 (EcoTSI 115, TDI 95, non disponible Reference) 1 400
- Compteurs numériques (non disponible Reference, série FR) 305
- Pack Beats Audio (4 HD 300 W, roue de secours 18") (sauf Reference) 500
- Pack Easy
- Style (accès et démarrage sans clé, régulateur adaptatif) 450
- Xcellence (régulateur adaptatif) 200
- Pack full led (phare led, non disponible Reference) 700
- Pack Santini (angle morts, assistant stationnement AR)
 - Style + relais ext. électriques et dégivrants) 350
 - Xcellence/FR 350
- Pack Vision Plus (série FR)
- Pack Radar de station, AV/AR, stat. semi-auto, caméra de recul) 750
- Xcellence (radar de stat. AV, stat. semi-auto, caméra de recul) 550
- Peinture métallisée 400 à 1 050
- Spring Pack (clim. auto bizona, rétros ext. rabattables et dégivrants, détecteurs de pluie et de luminosité, rétro. int. photo) (Style) 550

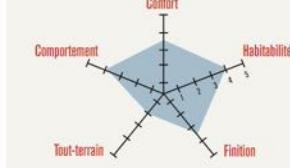
Ateca



Premier SUV Seat, l'Ateca repose sur les dessous du Tiguan Technologique, il offre un rapport prix/équipement bien étudié.

L/1/h/e (m) : 4,37/1,84/1,62/2,79 - 5 places

- Prix/équipement, technologies, comportement rigoureux
- Modularité limitée, intérieur austère, suspensions fermes



TYPE	CIL	PA	PRIX (€)
1.0 TSI Reference	115	6	22 400
1.5 TSI ACT Style	150	8	27 900
2.0 TSI Xcellence/FR DS67 4Drive	190	11	36 600
Cupra 2.0 TSI DS67 4Drive	300	19	44 010
1.6 TDI Reference	115	6	26 700
2.0 TDI Style AIRCO	150	8	31 500
2.0 TDI Xcellence	190	10	40 200

- Style : Reference + 3 000 € (TSI 115), 3 700 € (TSI 115)
- Xcellence : Style + 3 300 € (non disponible TSI 115)
- FR : Style + 5 600 € (non disponible TDI 115)

Équipements de série

- Reference : 6 airbags, appels d'urgence, aide active maintien voie, caméra/recul, clim. auto trizone, interfaces smartphone, jantes 16", phares full LED, radar recul, rég. vitesse, rétrors rabat/dégl.
- Style : + accès sans clé, caméra recul, clim. auto bizona, détec. pluie/lum., phares 8", interfaces smartphone, jantes 17", hayon mains libres, jantes 18", sellerie Alcantara, tout ouvert pano.
- Xcellence : + caméras 360°, compteurs numériques 10,25", modes de conduite, hayon mains libres, jantes 18", sellerie Alcantara, tout ouvert pano.

- FR : Style + amortisseurs, piloté, Beats Audio 300 W 9 HP, caméras 360°, compteurs numériques 10,25", hayon mains libres, jantes 19", modes de conduite, sellerie Alcantara.
- Cupra : FR + airbag genoux passager, hayon mains libres, jantes 19", kit carrosserie, phares full led, stationnement semi-auto, suspensions sport.

Options (€)

- 4 roues motrices 4Drive (TSI 150 ch DS67) 2 400
- Amortissement piloté DCC (non disponible Reference) 695
- Beats Audio (9 HP 300 W) (Style et Xcellence) 435
- Balto auto DS67 (TSI 150 ch, TDI 115 ch et TDI 150 ch) 1 600
- Caméra 360° (Style) 560
- Compteurs numériques (non disponible Reference, sur Style) 345
- Full Drive Assist :
 - feux route auto, aide au maintien dans voie, assistant sortie de station, AR, surveillance angles morts (BVM) 740
 - BVM + régulateur intelligent avec fonction embouteillage, arrêt auto en cas de défaillance conducteur (DS6) 955
 - Rayon électrique avec ouverture mains libres (Style et FR) 500
 - Pack Full Drive Assist (aide active maintien dans voie, régulateur adaptatif avec fonction embouteillages, surveillance angles morts et trafic en marche AR) (Cupra) 955
- Pack River : sièges AV et bus de lave-glace chauffants, lave-phares 385
- Pack Navigation Easy Connect Pro : écran tactile 8", GPS 3D, reconnaissance vocale, lecteur CD/MP3, disque dur 10Go
- Style et Xcellence 515
- FR 260
- Park Assist : système de stationnement semi-auto (sauf Reference) 385
- Peinture verne/métallisée 210/550
- Régulateur de vitesse adaptatif (sur Reference) 185
- Sellerie cuir (Cupra) 900
- Siège conducteur électrique (Cupra) 300
- Tot panoramique (non disponible Reference) 1 100

Tarraco

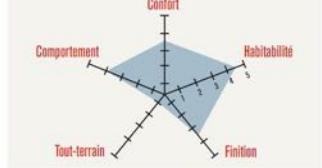


Dérivé du VW Tiguan Allspace, le Tarraco (en 2018) a sa propre personnalité. Il est bien équipé et avance un vaste habitacle.

L/1/h/e (m) : 4,74/1,84/1,66/2,79 - 5 ou 7 places

- Prix/équipements, habitabilité, coffre immense

- Quelques plastiques rigides, modularité parfaite



TYPE	CIL	PA	PRIX (€)
1.5 TSI Style	150	8	33 370
2.0 TSI Xcellence DS67 4Drive	190	11	42 440
2.0 TDI Style	150	8	36 220
2.0 TDI Style DS67 4Drive AIRCO	150	8	39 620
2.0 TDI Xcellence DS67 4Drive	190	10	45 290

- 7 places : 5 places + 880 €

- Xcellence : Style + 3 870 €

Équipements de série

- Style : 6 airbags, appels d'urgence, aide active maintien voie, caméra/recul, clim. auto trizone, interfaces smartphone, jantes 16", phares 8", hayon mains libres, jantes 18", sellerie Alcantara, tout ouvert pano.
- Style : 6 airbags, appels d'urgence, aide active maintien voie, caméra/recul, clim. auto trizone, compteurs numériques 10,25", modes de conduite, hayon mains libres, jantes 18", sellerie Alcantara, tout ouvert pano.

PRATIQUE GUIDE D'ACHAT

TOUS LES PRIX | TOUTES LES OPTIONS | LES BONUSES/MALUS | TOUS LES PRIX | TOUT

- Xcellence : + accès sans clé, caméras 360°, chargeur à induction détect., angles morts, feux route auto, hayon mains libres, radars station, avant, régul., adaptatif, station, semi-auto, surveillance trafic marche arrière, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

• Amortissement piloté DCC (non displo Style)	800
• Beats Audio (9 HP 300 W)	500
• Chargeur à induction (Style)	205
• Hayon électrique mains libres Easy Pack	700
• Modes de conduite (série sur Xcellence)	250
• Navigation Plus	705
• Pack Easy (accès et démarrage sans clé, régulateur de vitesse adaptatif, hayon électrique mains libres (Style))	700
• Pack River :	
-sièges AV et busces de lave-glace chauffants (Style)	385
-sièges AV/AR et busces de lave-glace chauffants (Xcellence)	595
• Pack Safe Driving (freinage d'urgence ville, surveillance angles morts et trafic en marche arrière, régul. adaptatif, feux de route auto (Style))	680
• Pack Safe Driving Plus (régul. fonction embouteillages, freinage d'urgence haute vitesse, racou, panneaux) (sur DSG, avec Pack Safe Driving)	200
• Park Assist : système de stationnement semi-auto	385
• Peinture métallisée/Bleu Perle et Gris Céfalu	650/950
• Sellerie cuir au Pack River (Xcellence)	1200
• Siège conducteur électrique à mémoires (non displo Style)	410
• Toit panoramique (Style)	1110

ŠKODA

Kamiq

non essayé



Nouveau modèle

Le plus petit SUV Skoda débarque en 2019. Il avance des arguments maison (habitabilité, équipements) sous un style plutôt original.

L/11/h/e (m) : 4,24 / 1,79 / 1,56 / 2,65 - 5 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 TSI BVMS Active	95	5	19 870
1.0 TSI BVMS Active	116	6	20 870
1.5 TSI BVMS Ambition	150	NC	24 670
1.6 TDI BVMS Active	116	6	23 630

• Active : Ambition + 2 400 €

• Style : Ambition + 3 110 €

Équipements de série

- Active : 6 airbags, alerte franchis. ligne, appel urgence/assist., audio 8 HP écran 6,5°, clim. manu., détect. pluie/lum., ESP, freinage urgence ville, jantes acier 16°, phares LED, régul./lim. vitesse, rétros élect./rébat.
- Ambition : + clim. auto bizona, détect. pluie, h-l 8 HP écran 8°, jantes 16°, radar recul.
- Style : + accès/dém., sans clé, caméra recul, compteurs digitaux, jantes 17°, phares full LED, nav. 3D écran 9,2° services connectés, radar station, AV, rétros rabat.

Options (€)

• Accès et démarrage sans clé (Ambition)	380
• Airbag genoux conducteur (non displo Active)	230
• Boîte auto DSG7 (non displo TSI 95)	1500
• Caméra de recul (non displo Active)	280
• Feux de route auto (non displo Active)	200
• Hayon électrique (non displo Active)	380
• H-l 10 HP (non displo Active)	460
• Pack Premium (sellerie cuir/suède, sièges AV chauffants) (Style)	1 000
• Pack Traveling (Side Assist, pharebox, rétros rattachables) (Ambition/Style)	750/490

• Peinture métallisée/premium	600/990
• Phares full LED (non displo Active)	880
• Rétroviseur tête adaptatif (fonction embouteillages sur DSG) (non displo Active)	410
• Siège conducteur électrique (non displo Active)	400
• Side Assist (alerte angles morts et trafic AR) (non displo Active)	450
• Stationnement semi-auto avec radars AV/AR (Ambition/Style)	630/930
• Toit panoramique (Ambition/Style)	800/680

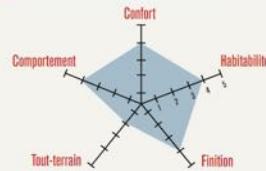
Karoq



Le remplaçant du Yeti, lancé en 2017, est un jumeau du Tiguan. Pratique, agréable à rouler, il manque seulement de personnalité. L/11/h/e (m) : 4,38 / 1,84 / 1,62 / 2,63 - 5 places

• Modularité/fonctionnalité, comportement, 4x4 disponible

■ Manque de personnalité, mouvements de caisse



• Sportline, Style	400
• Phares full LED adaptatifs (Ambition, Scout)	1 110
• Peinture métallisée/premium	250/990
• Sellerie cuir (Style) / cuir/Alcantara (Ambition)	250/1 300
• Siège VarioFlex (série Style, non displo Sportline)	660
• Side Assist (alerte angles morts) et Lane Assistant (aide active au maintien dans la voie) (Ambition et Scout Sportline)	870
• Stationnement semi-automatique (Style/autres finitions)	340/660
• Suspension pilotées (Ambition/autres)	1 070/890
• Système audio Canton	390
• Toit panoramique ouvrant	1 110

Kodiaq

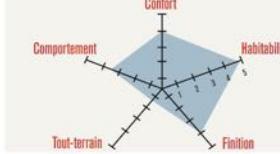


Dérivé du Tiguan, le Kodiaq offre une habitabilité généreuse (5 ou 7 places) et des astuces qui facilitent la vie. Prix attractif.

L/11/h/e (m) : 4,70 / 1,88 / 1,66 / 2,79 - 5 ou 7 places

■ Rapport prix/équipement, excellente habitabilité, confort

■ Comportement peu dynamique, diesel sonore, performances



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 TSI Ambition	116	6	26 980
1.5 TSI Ambition	150	8	28 990
2.0 TDI DSG7 4x4 Sportline	190	11	38 440
1.5 TDI Ambition AT4x4	116	6	30 330
2.0 TDI Ambition	150	8	31 930
2.0 TDI DSG7 4x4 Scout	150	8	38 620
2.0 TDI DSG7 4x4 Scout	190	10	39 790

• Style : Ambition + 3 360 € (non displo TSI 116)

• Sportline : Ambition + 3 570 € (non displo TSI 116, TDI 116)

Équipements de série

- Ambition : 6 airbags, alerte franchis. ligne, appel urgence/assist., audio 8 HP écran 6,5°, clim. manu., détect. pluie/lum., ESP, freinage urgence ville, h-l/RP, interfaces smartphone, jantes 17°, nav. 2,5D écran 8°, radar recul, régul., vitesse, rétros élect./dépiv.
- Style : + alerte angles morts, caméra recul, hayon mains libres, jantes 18°, phares full LED, radars station, AV/AR, régul. vitesse adaptatif, rétros rabat, sellerie cuir/Alcantara, siège cond. élect., sièges AV chauffants.
- Scout : Ambition + jantes 18°, 17° spécifique, modes conduite.
- Sportline : Ambition + caméra recul, compteurs digitaux, modes conduite, jantes 18°, phares full LED, régul. vitesse adaptatif.

Options (€)

• 4 roues motrices (TDI 150)	2 500
• 7 places	980
• Boîte auto DSG7 (TSI 150)	2 630
• Caméra de recul (Ambition/Scout)	280
• Compteurs digitaux (Ambition et Scout/Style)	560/460
• Feux de route automatiques (série du Scout)	205
• Hayon électrique mains libres (série sur Style)	625
• Navigation 3D Europe écran 9,2°	1 380
• Pack Assistance route (aide au maintien dans la voie, surveillance des angles morts, régul. avec fonction embouteillage)	1 000
• Pack Traveling (Side Assist, pharebox, rétros rattachables) (Ambition/Style)	750/490

Options (€)

• Accès sans clé (TSI 150 DS67 sauf Active)	2 000
---	-------

• 3 ^e rangée de sièges.....	980
• Accès et démarrage sans clé (Ambition et Scout).....	195
• Alertes angles morts et aide active maintien dans la voie (Ambition, Scout, Sportline).....	990
• Boîte auto DS67 (TSI 150/TDI 150 4x4).....	2 650/1 600
• Caméra de recul (Active, Ambition, Scout).....	515
• Caméras 360° (Sportline, Style, RS).....	420
• Compteurs digitaux (Ambition et Scout / Style).....	550/450
• Feux de route automatiques (non dispo Active).....	200
• Hayon électrique mains libres (Ambition, Scout, Sportline).....	620
• Navigation 3D sur écran tactile 9,2" (non dispo Active).....	1 130
• Pack Assistance route (régulateur de vitesse intelligent fonction emboutillages, aide au maintien dans la voie, alerte angles morts)	
- Ambition, Scout, Sportline.....	1 280/990
- Style, L&R, RS.....	400
• Peinture métallisée (toutes finitions/RS et Sportline).....	700/300
• Phares full led adaptatifs (Ambition, Scout).....	1 290
• Régulateur de vitesse adaptatif (Ambition, Scout).....	290
• Sellerie cuir (Style) / cuir/issu (Ambition).....	245/175
• Sièges avant chauffants (Ambition, Scout, Sportline).....	200
• Siège AV éléct., à mémoires conducteur (Scout, Sportline, Style, RS).....	515
• Sièges avant ventilés en cuir perforé (Style/L&K).....	730/515
• Stationnement semi-auto (non dispo Active).....	340
• Suspensions pilotées avec modes de conduite (4x4)	
- Ambition, Style.....	1 080
- Scout, Sportline/L&K.....	860
• Système audio Canton (non dispo Active).....	400
• Toit panoramique ouvrant (non dispo Active).....	1 140

Korando**Bientôt remplacé**

Le modèle compact du constructeur coréen est abouti. Il offre un équipement complet et un bon rapport qualité/prix.

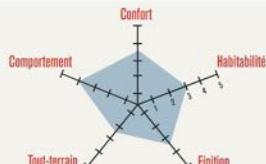
L/I/h/e (m): 4,41/1,83/1,71/2,65 - 5 places



Rapport qualité/prix, volume de coffre, garantie



Insonorisation, manque de souplesse moteur, direction collante



TYPE	CH	PA	Prix (€)
1.6i Confort	114	7	28 490
1.6i Premium	114	7	30 490
1.6i Luxury	114	7	31 490
2.0 e-Boxer Confort	150	7	33 990
2.0 e-Boxer Premium A14X4	150	7	35 990
2.0 e-Boxer Luxury	150	7	37 990

Équipements de série

• Confort : airbag, alerte franchis, voie, freinage urgence ville, audio 6 HP, caméra recul, clim, auto, bâtone, détect. pluie/lum., interfaces smartphone, jantes 18", phares full LED, rég. vitesse adaptatif emboutillages, rétros rabat./dét., int. photosensibl., radio MP3 écran tactile 7", sièges AV chauffants.

• Premium : + accès/dém. sans clé, alerte angles morts, feux route auto, nav, écran 8".

• Luxury : + sellerie cuir, siège cond. éléc., toit ouvrant.

Options (€)

• Peinture métallisée	650
-----------------------------	-----

Forester**SSANGYONG****Tivoli**

Un SUV moderne dans sa conception qui brille par son rapport prix/équipement séduisant. Existe en version allongée XLV.

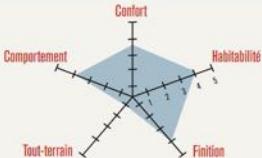
L/I/h/e (m): 4,20 (4,44)/1,80/1,59 (1,64) /2,80 - 5 places



Prix attractif, équipement riche, bonne habitabilité



Comportement peu agile, direction artificielle, pneus

**Équipements de série**

• Pack Sport : 6 airbags, contrôle pression pneus, ESP, accès/démarrage sans clé, caméra recul, clim, auto, détect. pluie/lum., feux jour LED, GPS TomTom, jantes 18", radar recul, rég. vitesse, rétrors ext. éléc., dégivrants et rabattables, rétro. int. photosensibl., radio MP3 écran tactile 7", sièges AV chauffants.

Options (€)

• Peinture métallisée	500
-----------------------------	-----

SUBARU**SWB Croissy**
Marne la Vallée

Véhicules neufs & Occasions

01 64 68 40 00

croissy@subaru.fr

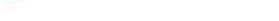
XV

Arrivée début 2018, la deuxième génération de XV progresse en comportement, confort et finition. Mais elle pâtit d'un appétit solide.

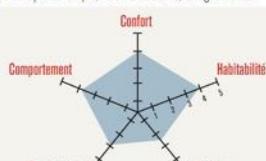
L/I/h/e (m): 4,46/1,80/1,61/2,67 - 5 places



Tenue de route/confort, habitabilité, dotation de série



Moteur essence et CVT imposés, performances, conso

**Équipements de série**

• Confort : + 6 airbags, airbag genoux conducteur, Bluetooth, caméra recul, clim, auto bâtone, détect. pluie/lum., ESP, freinage d'urgence, hi-fi 6 HP écran 7", jantes 18", radar recul, rég. vitesse éléc./régl./rabat., sièges AV chauffants, siège conducteur éléc. 8 voies, rég. vit. adaptatif.

• Luxury : + accès/dém. sans clé, alerte angles morts, caméra latérale, toit ouvrant, nav, sellerie cuir.

Options (€)

• Peinture métallisée	610
-----------------------------	-----

SUZUKI

Vitara



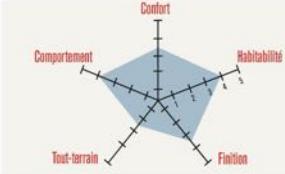
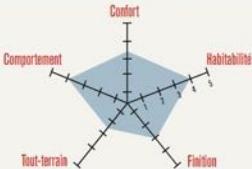
De retour dans la gamme Suzuki, le Vitara est un SUV urbain bien placé en prix, bien équipé et plutôt polyvalent. Les moteurs sont gourmands.

L/I/h/e (m) : 4.18 / 1.78 / 1.61 / 2.50 - 5 places

- + Rapport prix/équipement, bonne habitabilité, coffre occupeur
- Détails de finition, pas de diesel, banquette ferme

Moteurs essence volontaires, équipement, habitabilité

Pas de diesel, ambiance austère, qualité des plastiques



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 Boosterjet Avantage	111	6	18 390
1.0 Boosterjet Privilège	111	6	20 290
1.4 VVT Boosterjet Pack Alvaya	140	7	23 790
1.4 VVT Boosterjet Style Auto	140	7	25 890
1.4 VVT Boosterjet Style AllGrip	140	7	26 290
1.4 VVT Boosterjet Style Auto AllGrip	140	7	27 690

Équipements de série

- Avantage : 6 airbags + genou conducteur, ESP, Bluetooth, contrôle pression pneus, clim, rétrs éléc, radio CD 4 MP, jantes acier 16".
- Privilège : + caméra recul, clim, auto., écran tactile 7" MirrorLink, jantes 17", rég./lim. vitesse, rétrs dépliants.
- Privilège AllGrip : + contrôle vitesse descendante, freinage auto, rég. intelligent.
- Pack : Privilège + accès/dém. clé détect, pluie/lum., freinage auto, GPS 3D, phares led, radars station, AVAR, rég. vitesse intelligent, rétrs rabattables, sellerie cuir/microfibre, sièges AV chauffants.

Options (€)

- + AllGrip (4 roues motrices) (Privilège) 2300
- + Boîte auto (Privilège) 1600
- + Pack Baroudeur (Privilège et Pack) 730
- + Pack Urban (Pack et Pack) 660
- + Peinture métallisée / So'color (sauf Avantage) 530/850
- + Toit ouvrant panoramique (Pack) 800

S-Cross



Restylé en 2016, le S-Cross a du mal à se faire une place aux côtés du célèbre Vitara. Il est plus routier et plus familial que ce dernier.

L/I/h/e (m) : 4.30 / 1.79 / 1.55 / 2.60 - 5 places

Performance : + 3^e moteur électrique, freins Brembo.

Options (€)

Habitacle 6 places/7 places	6 300/3 200
Mode Ludicrous (accélérations 20 % plus rapides) (Performance)	9 700
Pilotage automatique (régulateur de vitesse intelligent, changement de voie intelligent et système de stationnement automatique)	5 300
Peinture métallisée/premium	1 600/2 100
Sellerie cuir blanc/beige (série sur Performance)	1 600

TOYOTA

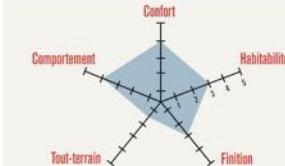
C-HR



Le C-HR vient se positionner face aux 3008 et Kadjar. Original, bien présenté, il n'est disponible qu'en hybride. Habitabilité comptée.

L/I/h/e (m) : 4.36 / 1.79 / 1.55 / 2.64 - 5 places

- + Présentation soignée, équipement, places arrière préservées
- Performances moyennes, visibilité 3/4 arrière, coiffe



TESLA

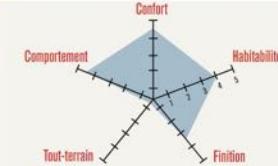
Model X



SUV 100 % électrique, le Model X procure des performances impressionnantes et des équipements électroniques à la pointe.

L/I/h/e (m) : 5.04 / 2.07 / 1.68 / 2.97 - 5 ou 7 places

- + Performances, autonomie, équipement high-tech, bonus
- Prix, portes Falcon encombrantes, modularité limitée



Équipements de série

- 6 airbags, accès sans clef, aide active maintien dans voie, freinage d'urgence auto évitement collisions, hayon mains-libres, phares LED, nav. info trafic, portes AV/AU éléc., radio numérique, rétrs dég/rabat, sellerie cuir noir, surveillance angles morts, suspension pneu.

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Hybride 120 Dynamic	122	4	29 300
Hybride 120 Edition	122	4	30 800
Hybride 120 Graphic/Distinctive Alvaya	122	4	32 600
Hybride 120 Collection	122	4	36 300

Équipements de série

- Dynamic : aide au maintien dans la voie, Bluetooth, clim, auto bizona, caméra de recul, détect, pluie/lum., feux de route auto, freinage d'urgence auto, lim./rég. intelligent, jantes 17", multimédia Toyota Touch 2 écran tactile 7", radio CD 6 HP.
- Edition : + accès/démarrage sans clef, jantes 18", rétrs extérieurs rabattables, sièges AV chauff.
- Graphic/Distinctive : Dynamic + station, semi-auto, surveillance angles morts et trafic en marche AR, carrosserie bi-ton (Graphic), sellerie mi-cuir (Distinctive).
- Collection : hi-fi JBL 9 HP, nav. Toyota Touch & Go Plus 2, phares led, sellerie cuir Alcantara.

Options (€)

Naviguation Touch&Go 2 avec écran (Dynamic, Edition)	750
Naviguation Touch&Go Plus 2 (Graphic et Distinctive)	950
Pack Premium (Pack Tech, sellerie cuir) (Graphic et Distinctive)	2 700
Pack Tech (feux led, nav. Touch&Go Plus 2 3D recon, vocale services connectés, audio JBL 9 HP) (Graphic et Distinctive)	1 900
Peinture métallisée/nacrée	650/810
Radar de stationnement AR (Dynamic, Edition)	320

RAV4**Nouvelle génération**

Lancée en 2018, la 5^e génération de RAV4 gagne en personnalité. Elle propose exclusivement de l'hybride en deux ou quatre roues motrices.

L/I/h/e (m) : 4.57 / 1.84 / 2.66 - 5 places

TYPE	CN	PA	PRIX (€)
Hybride Active	218	9	35 550
Hybride Dynamic	218	9	37 700
Hybride Lounge A14KA	218	9	43 600
Hybride Collection	218	9	45 600

Équipements de série

- Active : 6 airbags, airbag genoux conducteur, appel d'urgence auto, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, démarrage sans clé, détec. lum., ESP, jantes 17", rétros dégl./rabat., système audio écran tactile 7" 6 HP, Toyota Safety Sense 2.
- Dynamic : + accès sans clé, Bluetooth, caméra de recul, détec. pluie, hayon électrique, radars station, AV/AIR, système audio écran tactile 6" 6 HP.
- Lounge : + avertisseur d'angle mort/circulation AR, caméras 360°, chargeur par induction, hi-fi 9 HP, jantes 18", nav., phares led, sellerie cuir, siège conducteur élec., sièges AV chauffants.

Collection : + carrosserie bi-ton, peinture métallisée, sellerie cuir/Alcantara.

Options (€)

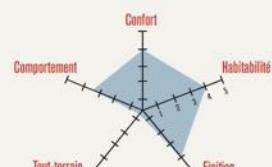
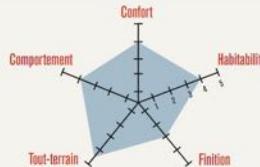
• 4x4 avec moteur arrière pour 222 ch (sauf Active)	2 050
• Pack Confort (Collection)	1 300
• Pack Design (Dynamic)	550
• Pack Premium (Lounge)	2 200
• Pack Techno (surveillance angles morts et trafic en marche AR, chargeur induction, nav. écran tactile 8" info trafic, jantes 18") (Dynamic)	2 500
• Peinture métallisée/nacrée	650/850
• Toit ouvrant panoramique (Lounge et Collection)	1 300
• Toyota Touch & Go 2 : nav. écran tactile 8" info trafic (Dynamic)	950

Land Cruiser

Restylé début 2018, le Land Cruiser reste un des derniers baroudeurs civilisés du marché. Il offre un agrément de conduite à part mais réel.

L/I/h/e (m) : 4.48 / 1.88 / 1.83 / 2.45 (3 portes) - 5 places
4.67 / 1.88 / 1.84 / 2.79 (5 portes) - 5 ou 7 places

- + Option 7 places, confort, équipement, efficacité en tout-terrain
- Comportement patouf, qualité de certains plastiques



TYPE	CN	PA	PRIX (€)
3 portes			
0-40 La Cap	177	11	37 400
0-40 Life	177	11	42 500
0-40 Légende	177	11	45 600
0-40 Lounge	177	11	50 000
5 portes			
0-40 La Cap	177	11	40 100
0-40 Life	177	11	45 300
0-40 Légende A14KA	177	11	49 900
0-40 Lounge	177	11	56 600
0-40 Lounge Pack Techno BVA	177	11	68 500

TYPE	CN	PA	PRIX (€)
1.0 TSI BV5	95	5	20 310
1.0 TSI BV5 Lounge A14KA	115	6	22 690
1.6 TDI BV5	95	5	23 490

- * Lounge : T-Roc + 1 790 €
- * Carat/R-Line : + 3 150 € (non dispo TSI 95 et TDI 95 BVM)

Équipements de série

- Base : 6 airbags, aide active maintien voie, angle morts, alerte pression pneus, appel d'urgence, clim. manu., détec. um., ESP, freinage d'urgence, jantes 16", radio 2 HP, rég. adaptatif, rétrou. élec./dégiv.
- Lounge : + détect. pluie, hi-fi 6 HP, multimédia écran tactile 8".
- Carat/R-Line : + accès/dém., sans clé, clim. auto bizona, compteurs 100% digitaux 10,2" (Carat), interfaces Apple/Android, jantes 17", nav. Europe de l'ouest, radars station., rétrou. rabat., sièges AV chauffants (Carat).

Options (€)

• Accès et démarrage sans clé (Lounge)	410
• Boîte auto DS67 (TSI 115, TDI 95, non dispo base)	1 650
• Caméra de recul (non dispo base)	305
• Climatisation auto bizona (Lounge)	450
• Compteurs 100 % digitaux 10,2" (non dispo base, Lounge et R-Line)	430
• Fixe de route auto (non dispo base)	170
• Hi-Fi Beats 6 HP 300 W (non dispo base)	550
• Interfaces MirrorLink, Apple CarPlay, Android Auto (base, Lounge)	250
• Navigation Europe de l'ouest 2,5D (base/Lounge)	1 000/1 550
• Pack City (radars station, AV/AIR, rétrou. rabattables) (Lounge)	700
• Pack River (sièges AV et busse face-glace chauffants) (Lounge, R-Line)	350
• Pack LED (phares LED, antibrouillards) (Lounge)	1 300
• Peinture métallisée	650
• Radars de stationnement AV/AIR (base et Lounge)	530
• Stationnement semi-auto (Lounge/Carat et R-Line)	690/1 600

VOLKSWAGEN**T-Cross****Nouveau modèle**

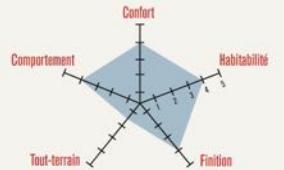
Le T-Cross est arrivé début 2019. Polo rehaussé de 10 cm, il séduit plus par ses arguments pragmatiques (nombreux) que par son style. L/I/h/e (m) : 4.11 / 1.78 / 1.58 / 2.55 - 5 places

- + Option 7 places, confort, équipement, efficacité en tout-terrain
- + Comportement, habilité, volume de coffre, style
- Nombreuses options, confort ferme, plastiques rigides

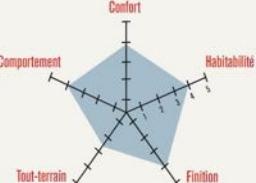
T-Roc

Lancé en 2017, le T-Roc se positionne entre un 2008 et un 3008. Il repose sur un châssis de Golf et en reprend bon nombre d'équipements. L/I/h/e (m) : 4.23 / 1.82 / 1.54 / 2.59 - 5 places

- + Comportement, habilité, volume de coffre, style
- Nombreuses options, confort ferme, plastiques rigides



+ Finition soignée, comportement serein, habitabilité
- Suspensions sèches, caractère diesel, prix



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 TSI Lounge	115	6	25 400
1.5 TSI Evo Lounge A1444	150	8	27 350
2.0 TSI DS67 4Motion Carat	190	11	35 240
1.6 TDI Lounge	115	6	28 760
2.0 TDI Lounge	150	8	30 710

• Carat : Lounge + 2 690 € (non disp) TSI 115 et TDI 115

• Carat Exclusive/R-Line : Carat + 2 830 € (non disp) 1.6 TDI 115

Équipements de série

- Lounge : 6 airbags, aide active maintien voie, alerte pression pneus, clim, auto, détect, pluie/lum, ESP, freinage d'urgence, jantes 17", multimédia écran 8", radars station, AV/AR, radio 2 RP, réput, adaptatif, rétros clés/dégrav., compteurs 100h/10h 10.2", feux de route auto, interfaces Apple/Android, jantes 17", navigation Europe de l'ouest, phares à led, régulateur avec fonction embouteillage, services connectés.
- Carat Exclusive : + hayon éléc., jantes 18", sellerie cuir chauffants, toit ouvrant panoramique.
- R-Line : Carat + châssis sport, hayon éléc., jantes 18", modes conduite.

Options (€)

- 4 roues motrices 4Motion (2.0 TDI 150 DS67) 1850
- Accès et démarrage sans clef (base et Lounge) 420
- Boîte auto DS67 (TSI 150 et TDI 150) 2000
- Châssis sport (non disp base) 490
- Compteurs 100 % numériques 10.2" (non disp base, Lounge) 540
- Hayon électrique 420
- Interfaces MirrorLink, Apple CarPlay, Android Auto (base, Lounge) 250
- Navigation Europe de l'ouest 2.5D
 - base 1470
 - Lounge 850
- Pack City (stationnement semi-auto, alerte d'angles morts, accès et démarrage sans clef) (Lounge) 800
- Pack Drive Assist (navigation Europe de l'ouest, radio 6 HP, caméra de recul, feux de route automatiques) (Lounge) 1000
- Pack Techos (stationnement semi-auto, syst. audio Beats) 1100
- Peinture métallisée 650
- Recharge smartphone par induction 450
- Sellerie cuir (Lounge/Carat) 2 600/1 670
- Services connectés (non disp base) 400
- Stationnement semi-auto (non disp base) 210
- Suspension plurielle (non disp base) 1440
- Système audio Beats 6 HP 300 W (non disp base) 600
- Toit ouvrant panoramique 1350

Tiguan



Entièrement renouvelé en 2016, le Tiguan se distingue par son habitabilité et ses aides à la conduite. Comportement rassurant.

L/h/b/e (m) : 4,43 / 1,81 / 1,70 / 2,68 - 5 places

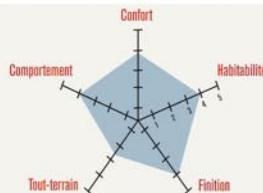
Tiguan Allspace



Déclinaison 7 places du Tiguan apparue en 2017, l'Allspace est un peu moins alerte que son petit frère. Les places de coffre sont modestes.

L/h/b/e (m) : 4,71 / 1,84 / 1,68 / 2,79 - 7 places

+ Finition soignée, comportement serein, habitabilité
- Prix coquet, poids sensible, places de coffre petites



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 TSI Evo Trendline	130	7	26 690
1.5 TSI Evo Trendline	150	8	31 000
2.0 TSI Carat DS67 4Motion	190	11	43 940
2.0 TDI Trendline A1444	150	8	34 090
2.0 TDI Carat DS67	190	10	46 780
2.0 Bi-TDI Carat Exclusive	240	14	51 600

• Confortline : Trendline + 3 210 € et 5 250 € (TSI 130)

• Carat : Trendline + 3 630 € (non disp) 1.5 TSI 130 et 150 BVM6)

• Carat Exclusive : Carat + 2 570 €, 3 620 € (TSI 190 et TDI 190)

Équipements de série

• Trendline : 7 airbags, aide maintien dans voie, contrôle pression pneus, ESP, détect, pluie/lum, ESP, freinage d'urgence auto, jantes 17", multimédia écran tactile 6.5", avec radio CD/WMP3, rég./vitess., rétros clés/dégrav., adaptatif, rétros rabat, station, semi-auto.

• Confortline : + accès/déssans clef, caméra de recul, clim, auto, trois zones, feux route auto, multimédia écran tactile 8", radars de station, AV/AR, rég. vitesse adaptatif, rétros rabat, station, semi-auto.

• Carat : + compteurs digitaux, jantes 18", GPS Europe, phares LED adaptatifs, services connectés, toit ouvrant panoramique.

• Carat Exclusive : + app. assistant sur station, hayon mains libres, lecteur DVD, 3D écran tactile 9.2" et disque 64 Go, sellerie cuir, sièges AV chauffants, siège cond. éléc., alerte angles morts.

Options (€)

• 4Motion (TDI 150 DS67) 1520

• Affichage tête haute (sauf Trendline) 650

• Amortissement piloté (sauf Trendline) 1220

• Boîte à double embrayage DS67 (TDI 150) 2 150

• Caméra 360° (sauf Trendline) 400

• Châssis sport (sauf Trendline) 225

• Compteurs digitaux (sauf Trendline) 760

• Pack Drive Assist (multimédia écran 8", GPS Europe, apps, rég. adaptatif, alerte angles morts) (Confortline) 710

• Pack Premium (affichage tête haute, caméras 360°, sièges AV passager électrique, hi-fi Dynaudio) (Carat Exclusive) 1 320

• Pack Techos (système GPS et multimédia écran 8", caméra 360°, surveillance angles morts, assistant sortie station) (Carat) 1 320

• Pack Zen (sièges AV massants, sièges AV/volant chauffants, affichage tête haute, hayon mains libres) (Confortline et Carat) 1 530

• Peintures métallisées ou nacrées 650

• Phares à LED adaptatifs (Confortline) 1 940

• Sellerie cuir avec sièges AV chauffants et électriques, rétros rabattables 2 140

• Carat 370

• Surveillance angles morts et sortie station, (série Carat Edition) 510

• Système audio Dynaudio 9 HP 400 W (Carat, Carat Exclusive) 790

• Système GPS et multimédia écran tactile 8" 1 490

• Confortline 870

• Système GPS 3D et multimédia écran 9.2", disque dur 64 Go, apps pour 36 mois (Google Earth, météo, actu) (série Carat Edition) 2 330

• Confortline 1 580

• Pack Drive Assist (nav. écran 8", caméra 360°, alerte angles morts) (Confortline) 1 320

• Pack Premium (affichage tête haute, caméra 360°, siège pass. éléc., audio Dynaudio) (Carat Exclusive) 1 320

• Pack Techos (nav. écran 9.2", caméra 360°, alerte angles morts) (Carat) 1 320

• Peinture métallisée 650

• Phares led avec gestion auto feux de route (Confortline) 2 085

• Sellerie cuir avec sièges cond. éléc. et sièges AV chauffants (Confortline) 2 040

• Carat	1730
• Sellerie cuir avec sièges AV élec. 12 dir. et chauffants	2140
• Carat Exclusive	370
• Sellerie Ergo Active (sièges AV massants et chauffants)	970
- Confortline	970
- Carat	570
• Side Assist	570
- alerte angle morts, assistant sortie stationnement (BVM)	510
- alerte angle morts, assistant sortie station, rég. vit. embout. (BVA)	510
• Toit panoramique (Confortline)	1445

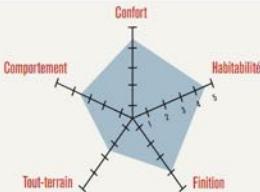
Touareg**Nouvelle génération**

Le Touareg III est arrivé mi-2018. Confortable, accueillant, il mise sur la technologie. Mais il est cher et sa conduite manque de saveur.

L'1/h/e (m) : 4,88/1,98/1,72/2,89 - 5 places

⊕ Douceur de conduite, confort, technologie embarquée

⊖ Sensation de lourdeur, prix, options nombreuses



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
3.0 V6 TDI 4Motion Carat AJAXX	231	14	65 280
3.0 V6 TDI 4Motion Carat	286	18	70 710

Équipements de série

- Carat : 6 airbags, accès sans clé, aide active maintien dans voie, appel urgence, arrêt auto en cas de malaise, assistant changement voie, caméra recul, clim. auto bâche, freinage auto ville, feux route auto, hayon mains libres, Navi 8 HP, jantes 18", nav. 3D écran 9,2", phares LED, radar station AV/AR, rég. vit. adaptatif embouteillages, rétrors ext. élect., dégivrants, rabat, et photo, sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, station, semi-auto, surveillance intersection.
- Carat Exclusive : Carat + siège tête haute, jantes 19", phares Matrix led, services connectés, tableau de bord digital, toit ouvrant panoramique.
- R-Line Exclusive : R-Line + affichage tête haute, jantes 20", phares Matrix led, sellerie cuir, services connectés, tableau de bord digital, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

- Affichage tête haute (Carat) 1 400 |
- Pack Mémoire Premium (sièges AV électriques à mémoires, colonne de direction électrique) (non dispo base) 670 |
- Pack Sécurité Plus (airbags genoux conducteur et latéraux AR) 650 |
- Pack Voyage (crochet d'affichage électrique, assistant manœuvres rapproché, sièges massants, prise 230 V) 2 150 |
- Park Package (caméras 360°, station, semi-auto) 400 |
- Peinture métallisée de 1 300 à 2 150 |
- Phares IQ Light Matrix led (série Exclusive) 2 010 |
- Sellerie cuir Savona
 - Carat et Carat Exclusive
 - R-Line Exclusive
- Sièges AV massants et ventilés 1 355 |

• Suspension pneumatique avec roues AR directrices	3 060
• Système audio Dynaudio 14 HP 730 W	1 820
• Tableau de bord digital (Carat)	3 760
• Toit ouvrant panoramique	2 000
• Vision nocturne	1 955

VOLVO

À PARTIR DE **28 900€***

NOUVEAU VOLVO V60
VOLVOCARS.COM/FR

Actena Automobiles
www.actena.fr

56, AV. DE VERSAILLES
01 44 30 82 30
75 PARIS 16^e

* Prix public TTC conseillé au 06/01/2011 pour un VOLVO V60 D8 Drive Stop & Start 115 ch B6B Kinetic. Gamme VOLVO V60 : consommation Euromix (l/100 km) : 4,5/10,2 - CO₂ rejet (g/km) : 119/237.

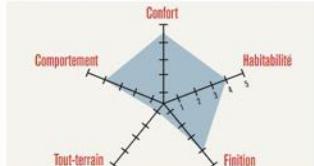
XC40

Lancé en 2017, le XC40 offre une alternative aux Allemands. Niveaux de sécurité et de confort élevés mais le poids pénalise les performances.

L'1/h/e (m) : 4,43/1,86/1,66/2,70 - 5 places

⊕ Ambiance intérieure, confort de roulement, aspects pratiques

⊖ Poids élevé, prix constat, alertes intrusives, consommation



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
03 AJYX	150	8	34 250
04 BVAB AWD Momentum	190	10	43 770
T3	156	9	31 650
T4 BVAB Momentum	190	11	39 720
T5 BVAB AWD Momentum	247	15	44 620
T5 Twin Engine DCT7 Momentum	180 + 82	8	45 600

- Momentum : XC40 + 2 120 €
- Inscription : Momentum + 4 000 €
- R-Design : Momentum + 4 400 €
- Inscription Luxe : Inscription + 5 370 €

Équipements de série

- Base : 7 airbags, alerte franch. ligne, appel urgence/assistance, audio 3 HP 80 W, clim. man., compteurs digitaux, contrôle pression pneus, détect. pluie/luminosité, ESP, freinage d'urgence (collision/piétons/intersection), jantes 17",

multimédia écran 9", commandes vocales, phares led, systèmes antiroue de route/anticollision actifs, rég./lim. vitesse.

- Momentum + audio 8 HP 250 W, chargeur induction, clim. auto, interfaces smartphone, jantes 18", radars stat. AV/AR, rétros ext. rabattables.
- R-Design : + antibrouillards led, châssis sport, éléments esthétiques R-Design, nav. 3D Europe avec services connectés, sellerie Nobuck/cuir.

• Inscription : Momentum + antibrouillards led, peinture métal., nav. 3D Europe avec services connectés, sellerie cuir.

- Inscription Luxe : + accès sans clé, alerte angles morts/trafic marche AR, alerte active collision AR, aide active maintien dans la voie, caméra recul, clim. bâche, hayon élec., rég. vitesse adaptatif, sièges AV élec./chauffants, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

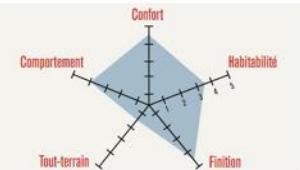
- 8 roues motrices (03 sauf base et T4) 2 100 |
- Boîte auto Geartronic 8 (03 et T3) 2 000 |
- Caméra 360° (non dispo base, toutes finitions/ inscription Luxe) 990/540 |
- Climatisation auto bâche (base/autres finitions) 540/240 |
- Pack Accessibilité Pro (hayon main, mises fibres, accès sans clé) 1 000 |
- Momentum 1 000 |
- R-Design/Inscription 650 |
- Pack IntelliSafe Pro (réglateur adaptatif, surveillance angles morts, alerte trafic marche AR, aide active maintien dans la voie) 1 500 |
- Pack Mémoires (sièges AV électriques à mémoires) 690 |
- Incription 770 |
- Pack Prestige (clim auto bâche, toit ouvrant panoramique) (non dispo base, série Luxe/inscription Luxe) 1 500 |
- Pack Sensus (nav. 3D, radars AV/AR et caméra de recul) 1 550 |
- Pack Sensus Pro (nav. 3D, chargeur induct., hi-fi Harman/Kardon 13 HP 600 W) 1 600 |
- Momentum 1 600 |
- autres finitions 720 |
- Pack Stationnement (caméra de recul, radars AV/AR) 950 |
- Momentum 950 |
- autres finitions 600 |
- Pack Techno (caméra de recul, nav. 3D) 1 680 |
- Boîte/Momentum 1 680 |
- R-Design/Inscription 510 |
- Pack visibilité (phares full led directionnels, éclairage int.) 950 |
- Momentum 950 |
- autres finitions 900 |
- Peinture métallisée/Exclusive 1 000/1 350 |
- Sellerie cuir (base et Momentum/R-Design) 1 680/630 |
- Stationnement semi-auto avec radars AV/AR (non dispo base) 650 |
- toutes finitions 650 |
- Inscription Luxe 240 |
- Suspensions pilotées (non dispo base) 840 |
- Toit ouvrant panoramique (non dispo base) 1 380 |

XC60

Le XC60 deuxième génération s'inspire de son grand frère. Son confort de roulement est excellent, comme sa finition et son niveau de sécurité.

L'1/h/e (m) : 4,69/1,90/1,66/2,87 - 5 places

- ⊕ Présentation chaleureuse, confort de roulement, équipement
- ⊖ Boîte auto lente, coffre peu accueillant, habitabilité quelconque



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
T4 BVA8 Momentum	165	11	45 680
T5 BVA8 AWD Momentum	250	15	51 330
T8 Twin Engine Momentum	303 + 87	18	67 380
D3 Momentum	150	8	42 730
D4 Momentum AWD	190	10	45 630
B4 BVA8 AWD Momentum (48 V)	197	NC	50 930
B5 BVA8 AWD Momentum (48 V)	235	NC	55 430

- R-Design : Momentum + 5 250 € (4 800 € sur T8 Twin Engine)
- Inscription : Momentum + 6 650 € (6 200 € sur T8 Twin Engine)
- Inscription Luxe : Inscription + 6 680 € (4 930 € sur T8 Twin Engine)

Equipements de série

- Momentum : 7 airbags, aide active maintien dans la voie, appel urgence/assistance, assistance manœuvre d'évitement, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, détect. pluie/luminosité, écran multimédia 9", ESP, freinage auto, jantes 18", phares led, radar de recul, radio 10 HP 330 W, rég. vit., vitesse, rétrors ext. éléc./rabattables, sellerie tissu+simili cuir, système anti-sortie de route actif.
- R-Design : Momentum + chassis sport, compteurs numériques 12,3", éléments esthétiques R-Design, hayon éléc., jantes 19", nav. 3D Europe, radar stat. AV, sellerie cuir Nappa/Nubuck, sièges sport.
- Inscription : Momentum + compteurs numériques 12,3", hayon électrique, jantes 19", navigation 3D Europe, radar stat. AV, sellerie cuir, siège conducteur éléc.
- Inscription Luxe : Inscription + accès/démarrage sans clé, affichage tête haut, caméra recul, hayon mains libres, IntelliSafe Assist (régulateur adaptatif, aide active au maintien dans la voie), IntelliSafe Surround (surveillance angles morts, alerte trafic arrière AR), sièges AV éléc. et chauffants, toit ouvrant pano.

Options (€)

- 4 roues motrices (04 Geartronic8) 2400
- Affichage tête haute couleur 1200
- Boîte automatique Geartronic8 (04) 2200
- Caméra 360° (toutes finitions/Inscription Luxe) 1 050/570
- Climate automatique 4 zones 660
- IntelliSafe Assist (régl. adaptatif, aide active maintien dans voie) 1 620
- IntelliSafe Surround (alerte angles morts, assistant changement de voie, alerte trafic en marche arrière, alerte collision arrière) 570
- Pack Accessibilité Pro (accès/dém. sans clef, hayon mains libres)

 - Momentum 1300
 - R-Design et inscription 730

- Pack City Sensis : compteurs numériques 12,3", nav. 3D Europe apps web, Apple CarPlay/Android Auto (Momentum/T8) 1 430/1 100
- Pack Hive Pro (sièges AR et volant chauffant, chauffage additionnel) (toutes finitions/toutes finitions T8) 1 500/450
- Pack IntelliSafe Pro (régulateur adaptatif, aide active au maintien dans la voie, surveillance angles morts, assistance changement de voie, alerte trafic en marche arrière, alerte collision arrière) 1 750
- Pack Prestige (toit ouvrant panoramique, affichage tête haute, caméra de recul)

 - R-Design/Inscription 3 100/2 450
 - R-Design/T8/Inscription T8 1 950/1 300

- Pack Premium Sound (radio numérique, hi-fi Harman/Kardon 12 HP 650 W) (toutes finitions/toutes finitions T8) 1 100/1 000
- Pack Sellerie cuir (sellerie cuir Nappa, sièges AV éléc. membrane conducteur)

 - Momentum 3 800
 - R-Design/Inscription 2 700/2 100

- Pack Techne (stabilité semi-auto, caméra de recul)

 - toutes finitions 1 570
 - Inscription Luxe 980

- Pack Visibilité (phares directionnels full LED, feux route auto, éclairage int.)

 - R-Design/Inscription 1 100/950

XC90

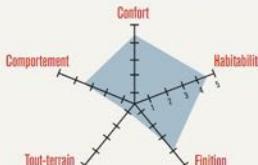


Volvo est parti d'une feuille blanche pour le XC90 II. Celui-ci conserve cependant 7 places et gagne une version hybride rechargeable.

L//h/e (m) : 4,95/2,01/1,78/2,98 - 5 ou 7 places

+ Ambiance à bord, équipement de sécurité, confort

- Direction peu informative, détails de finition, prix



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
B4 BVA8 AWD Momentum (48 V) AWD	235	NC	65 500
T8 TE BVA8 AWD Momentum 7 places	303 + 87	17	80 900

- R-Design : Momentum + 7 700 € (5 900 € sur T8 Twin Engine)
- Inscription : Momentum + 7 700 € (7 000 € sur T8 Twin Engine)
- Inscription Luxe : Inscription + 4 200 € (2 800 € sur T8 Twin Engine)

Equipements de série

- Momentum : 7 airbags, aide active maintien dans la voie, appel urgence/assistance, clim. auto. bio-zone, compteurs numériques, contrôle pression pneus, dém. sans clef, détec. pluie/lum., ESP, freinage auto détection piétons, feux de route, hayon éléc., interfaces smartphone, jantes 19", multimédia écran tactile 9" services connectés, nav. 3D Europe, phares led adaptatifs, radars stat. AV/AR, radio Volvo 10 HP 330 W, rég. vit., adaptatif, rétrors ext. éléc./rabattables, sellerie cuir, système anti-collision et assistant actif d'évitement, système anti-sortie de route actif.
- R-Design : Momentum + accès sans clef, hayon mains libres, jantes 20", phares full led directionnels, sellerie cuir Nappa/Nubuck, sièges AV éléc./chauffants.
- Inscription : Momentum + accès sans clef, hayon mains libres, jantes 20", phares full led directionnels, sellerie cuir Nappa, sièges AV éléc./chauffants.
- T8 Twin Engine R-Design/Inscription : R-Design/Inscription + chauffage additionnel programmable, clim. auto. 4 zones et 3 rangée, toit ouvrant panoramique.
- Inscription Luxe : Inscription + affichage tête haute couleur, caméra de recul, sièges AV ventilés/massants, toit ouvrant panoramique.
- Excellence + alarme, caméras 360°, 2 sièges AR électriques, chauffants, massants et ventilés, console centrale multifonction, hi-fi Bowers & Wilkins 20 HP 1 400 W, peinture métallisée, suspension pneumatique pilotée, volant chauffant.

Options (€)

- 7 places (05) 1 500
- Affichage tête haute 1 350
- Caméras 360° (toutes finitions/Inscription Luxe) 1 100/590
- Climatisation quadrizone 3 rangée 660/720
- Intellisafe Surround (surveillance angles morts, assistance de changement de file, alerte collision arrière, alerte trafic marche arrière) 600
- Pack Confort 7 places (clim. 4 zones et 3 rangée) 1 050
- Pack Prestige (toit ouvrant pano., affichage tête haute, caméra de recul)

 - Momentum/R-Design et inscription 2 950/2 700
 - Momentum T8/R-Design et inscription 1 600/1 400

- Pinteure métallisée/exclusive 1 150/1 550
- Plures full LED directionnels (Momentum) 980
- Sellerie cuir (Momentum) 1 260
- Sellerie cuir perforé et ventilé

 - Momentum 2 100
 - R-Design/Inscription 840

- Sièges AV Sport Contour (Momentum/Inscription) 1 680/420
- Sièges AV massants 750
- Stationnement semi-auto 330
- Suspension pneumatique et chassis actif 2 580
- Système audio Bowers & Wilkins 19 HP 1 400 W 3 400
- Toit ouvrant panoramique électrique 1 800

EXTRAIT MALUS 2019

CO ₂ (g/km)	Malus (€)
117	35
118	40
119	45
120	50
121	55
122	60
123	65
124	70
125	75
126	80
127	85
128	90
129	113
130	140
131	173
132	210
133	253
134	300
135	353
136	410
137	473
138	540
139	613
140	690
141	773
142	860
143	953
144	1 050
145	1 101
146	1 153
147	1 260
148	1 373
149	1 490
150	1 613

Marchés directs

SUV - CROSSOVER - 4x4 : UN ART DE VIVRE



Leader de la presse 4x4 en diffusion

L'Auto-Journal Evasion et 4x4 vous présente les offres de véhicules neufs et d'occasion issue d'une sélection de réseaux officiels et de spécialistes reconnus.

A VOTRE SERVICE

- Directeur de publicité : Marc Queillé • 01 41 33 55 72 • marc.queille@mondadori.fr
- Directrice de clientèle : Julie Aldabo • 01 41 33 55 45 • julie.aldabo@mondadori.fr
- Assistante : Sylviane Ragusa • 01 41 33 55 54 • sylviane.ragusa@mondadori.fr
- Graphiste : Alexandre Guillard • alexandre.guillard@mondadori.fr

Professionnels,

pensez à votre communication et réservez dès à présent pour le prochain numéro.

Une publicité, 3 mois en kiosque, la diffusion la plus puissante de la presse 4x4 certifiée OJD, consultez-nous pour optimiser le développement de votre activité grâce à notre puissance et notre lectorat très en affinité.

Boitesdevitesses.fr

Boîtes de vitesses, transfert, ponts et turbos.



Partenaire officiel

Boîtes automatiques ZF Paris-Est
1 Louis Armand, Ozoir-la-ferrière



SERVICE
PARTNER

Boîtes automatiques: 06 88 28 08 46

Boîtes manuelles: 07 71 86 20 44





www.kia-idfa.com

Nouveau Kia XCeed Terriblement attirant.



Prime
à l'essai
150 €⁽¹⁾

XCeed



Le Pouvoir de Surprendre

Nouveau Kia XCeed: un crossover compact associant la praticité d'un SUV au comportement routier d'une berline.



**ILE DE FRANCE
AUTOMOBILES**

CENTRES D'ESSAIS PERMANENTS

Vente et Après-vente

Automobiles Paris Suffren
76 bis avenue de Suffren
Paris . 01 53 58 56 00

Vente véhicules neufs et occasions

IDFA Grande Armée
27 avenue de la Grande armée
Paris . 01 53 64 09 69

IDFA Boulogne
3 route de la Reine
Boulogne-Billancourt . 01 48 25 00 01

Consommations mixtes et émissions de CO₂ du nouveau Kia XCeed: de 4,1 à 6,2 L/100km - de 109 à 143 g/km.

*Garantie 7 ans ou 150 000 km (1^{er} des deux termes échu) valable pour tous les modèles Kia en France métropolitaine et Corse (hors DOM-TOM) et dans tous les Etats membres de l'UE ainsi qu'en Norvège, Suisse, Islande et Gibraltar sous réserve du respect du plan d'entretien défini par le constructeur et présenté dans le manuel utilisateur. *Offre limitée à l'achat d'un véhicule Kia neuf équipé d'un terminal Navigation LG ou MOBIS monté en usine par Kia à compter du 1^{er} mars 2013 chez les distributeurs participant. L'offre comprend la mise à jour annuelle des cartes du terminal du véhicule, dans la limite de 6 mois à jour, sous réserve d'une installation par un Réparateur Agréé Kia et de la disponibilité de ladite mise à jour. (1) Remise de 150 €, réservée aux particuliers après tout essai et sous réserve d'une commande du nouveau Kia XCeed, effectués entre les 1^{er} septembre et 31 octobre 2019 dans le réseau participant agréé KIA.

NOUVEAU RANGE ROVER EVOQUE

LE POUVOIR D'ATTRACTION



ABOVE & BEYOND



Le nouveau Range Rover Evoque est à lui seul une révolution pleine d'audace. Avec son design moderne et sa personnalité unique, il est le digne successeur du SUV compact premium qui a séduit le monde entier.

Équipé d'innovations technologiques exclusives, telles que ClearSight Ground View* qui vous permet de voir ce qu'il se passe sous le capot, le nouveau Range Rover Evoque est vraiment capable de tout, sauf peut-être de passer inaperçu.

Disponible depuis le mois de mars, n'attendez plus pour venir le découvrir chez votre concessionnaire :

NEUBAUER DISTRIBUTEUR LAND ROVER
99 Boulevard de Grenelle 75015 PARIS
01 45 79 81 51

Plus d'informations sur : landrover.fr/paris15

ABOVE & BEYOND : Franchir de nouveaux horizons.

*Disponible en option.

Les valeurs d'émissions de CO₂ et de consommations indiquées sont susceptibles d'être impactées par le changement de normes d'homologation.

Consommations mixtes Norme CE 1999/94 (l/100km) : de 5,4 à 8,2 – Émissions de CO₂ (g/km) : de 143 à 188. RCS Nanterre B 493 361 521.



SUBARU
Confidence in Motion[®]

LE JAPON CULTIVE LA SÉRÉNITÉ

LE FORESTER HYBRIDE VOUS L'APPORTE



L'HYBRIDE AUTONOME PAR SUBARU
FORESTER e-BOXER | GAMME À PARTIR DE **36 990 €⁽¹⁾**

RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUBARU SUR SUBARU.FR | SUIVEZ-NOUS SUR [FACEBOOK](#) | [YOUTUBE](#)

*La Con'ance en Mouvement. (1) Prix pour un Subaru Forester e-Boxer Confort au tarif de 36 990 € TTC. Modèle présenté : Forester e-Boxer Luxe au tarif de 44 990 € TTC. **L'extension de garantie véhicule neuf Subaru au tarif de 44 990 € TTC. **L'extension de garantie véhicule neuf Subaru au tarif de 44 990 € TTC. Ce contrat de garantie complémentaire couvre toutes les prestations suivantes : assistance routière, dépannage ou remorquage du véhicule, mise en disposition d'un véhicule de remplacement, remise en état de fonctionnement du véhicule, extension de garantie automobile et prévention de la rouille. Il n'est pas possible d'obtenir l'extension de garantie hybride (mixte). La garantie est étendue à l'ensemble du véhicule jusqu'à échéance de la garantie constructeur Subaru, soit trois (3) ans à compter de la date d'acquisition du véhicule, pour une durée de deux (2) ans. Cette extension de garantie vous est proposée moyennant le prix de zéro (0) euros. Ne sont pris en charge que les pannes survenues en France métropolitaine (Corse incluse), Principauté de Monaco, Principauté d'Andorre ainsi que dans les pays non rayés de la carte verte. La présente garantie vous est proposée par la société OPTIVEN Services, dont le siège social est situé 35 et 37 rue Louis Guérin, 69100 VILLEURBANNE, 333 375 426 RCS LYON Transport, préparation, plages de police, 5 litres de carburant et taxe PHU (directive CE 2007/46) inclus. Frais d'immmatriculation en sus. Prix susceptibles de variations à tout moment, sans préavis. Tarifs TTC publics maximums conseillés au 15 mars 2019. SUBARU FRANCE S.A.S. au capital de 1 215 000 €. RCS Pontoise 387 829 922. P.A. Les Béthunes - 1, avenue du Fiel - BP 19422 Saint-Ouen-l'Hôpital 93500 Cergy-Pontoise Cedex. Consommation et émission de CO₂ (sur parcours mixte) NEDC corrigé : 7,3 l/100 km - 154 g/km.



Retrouvez l'intégralité du réseau sur www.subaru.fr



★★★★★
4.5/5
AVIS CLIENTS



G. LOPEZ

Ancien Moderne

NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES :
VOITURE ANCIENNE OU MODERNE
MAIS AUSSI VOTRE HABITATION
ET BIEN PLUS ENCORE...

Création design 4

Quattro
ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSENS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR



La voiture 100 % électrique par Audi.

Un design unique, des capacités de recharge ultra-rapides, jusqu'à 415 km* d'autonomie, ou encore la technologie e-quattro : la nouvelle Audi e-tron incarne une vision avant-gardiste de la mobilité qui allie confort, performance, design et intelligence.

Nouvelle Audi e-tron.
L'électrique devient Audi. Et ça commence maintenant.



e-tron

Les éclaireurs, nos experts de l'électrique Audi, s'engagent à répondre à toutes vos questions sur les technologies et spécificités de la nouvelle Audi e-tron. Laissez nos experts vous éclairer. Contactez-les 7j/7 de midi à minuit au 01 77 49 39 10** ou de 8h à minuit sur Audi.fr/e-tron

Volkswagen Group France S.A. - RCS Soissons 832 277 370. * Données d'autonomie en cycle mixte WLTP: jusqu'à 415 km (autonomie de 359 km à 415 km selon configuration).
Données au 21/02/2019. Consommations comprises entre 22,6 kWh/100 km et 26,1 kWh/100 km, pour des émissions de CO₂ rejetées: 0 g/km en phase de roulement (toutes finitions confondues). **Les éclaireurs: prix d'un appel local depuis un poste fixe.

Premium Automobiles
105, Bld Murat
75016 Paris
Tél. 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.fr

Premium II
15, Av. des Prés
78180 Montigny le Bretonneux
Tél. 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.fr

Paris Est Evolution
332, Rue Berthe Morisot
77400 St Thibault des Vignes
Tél. 01 60 35 46 36
www.audi-marmelavallee.fr

Premium Vélizy
17-19, Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél. 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.fr



VOLVO V40 SURÉQUIPÉE. MÊME SON PRIX EST BEAU À VOIR.

Avec un tel prix, un tel design et autant d'équipements de série : toit panoramique, radars de stationnement, caméra de recul, Sensus Navigation avec Sensus Connect, jantes alliage, assise et dossier des sièges en cuir... Vous n'aurez qu'une seule envie : vous rendre au plus vite chez votre concessionnaire pour admirer la Volvo V40 Signature Edition.

À PARTIR DE
250€/MOIS
EN LLD 48 MOIS⁽¹⁾
1^{er} loyer de 2 400 €



VOLVOCARS.FR

(1) Exemple de Location Longue Durée pour une V40 T2 BM6 Signature Edition pour 40 000 km, 1^{er} loyer de 2 400 € puis 47 loyers de 250 €. Offre réservée aux particuliers dans le réseau participant, valable jusqu'au 31/12/2019, sous réserve d'acceptation par Arval Service Lease, 352 256 424 RCS Paris. N° ORIAS : 07 022 411 (www.orias.fr). Détails sur www.volvocars.fr

Volvo V40 : Consommation Euromix (L/100 km) : 4.5-6.0 - CO₂ rejeté (g/km) : 118-139.

ABVV AUTOMOBILES

60 CHANTILLY - 03 44 57 73 74
93 EPINAY SUR SEINE - 01 55 830 830
95 GONESSE - 01 39 87 08 44
95 ST OUEN L'AUMÔNE - 01 34 30 40 40

GROUPE DUFFORT

28 CHARTRES - 02 37 91 25 30
91 LES ULIS - 01 64 86 21 00
92 MONTROUGE - 01 46 57 53 54

S.A. BIDAUD

91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

ELYSEE AUTOMOBILES

75 PARIS 11^e - 01 43 55 00 78
77 AVON - 01 60 74 57 77
77 CESSON - 01 64 09 61 91
77 MONTÉVRAIN (Marne la Vallée) - 01 64 77 33 10
94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 04 00

À SITUATION EXTRÊME **EXTREME** TECHNOLOGIE



Mise en situation du véhicule sur terrain plat (chaîne)

À PARTIR DE

199 € HT /MOIS⁽¹⁾

LLD sur 49 mois et 60 000 km

1^{er} loyer majoré de 3 400 € HT

ENTRETIEN INCLUS⁽²⁾

NOUVEAU **MITSUBISHI L200**



*Dépassez vos ambitions. (1) Exemple de Location Longue Durée (LLD) de 49 mois et 60 000 km avec Révisions Pièces d'Usure et Réparation Pneus⁽³⁾ pour le financement d'un Mitsubishi L200 Club Cab 2.2 DI-D 150 ch Instyle+ avec peinture métallisée (51) à 199 € HT/mois majoré de 3 400 € HT, suivi de 48 loyers mensuels de 25 € HT. (2) Contrat de prestation de services "Révisions et Pièces d'Usure" et contrat d'assurance collective de dommages "Réparation Pneus" souscrits par CGI, tant pour son compte que celui de PRIORIS, auprès respectivement d'OPTEVEN SERVICES et d'OPTEVEN ASSURANCES. Contrats présentés par FINASSURANCE, PRIORIS et Finassurance, courtiers d'assurance, n° ORIAS respectif 07027257 et 07000574. (3) Mitsubishi offre une garantie professionnelle, valable pour les achats d'un Mitsubishi L200 Club Cab 2.2 DI-D 150 ch, invite neuf conditionnellement à la réception le 01/07/2021, et le 31/12/2021, chez les distributeurs partenaires. Voir conditions générales de vente et conditions de garantie d'acceptation par PRIORIS, SAS au capital de 15 500 000 euros, 6, avenue de Flandre 5700 Marck-en-Barœul, SIREN 48 581 76 - RCS Lille Métropole. Tarifs Mitsubishi Motors maximum autorisés en vigueur en France métropolitaine au 0 /08/2021. Garantie et assistance : 5 ans ou 100 000 km, au 1^{er} des 2 termes éché, selon conditions générales de vente. M MOTORS AUTOMOBILES FRANCE SAS au capital de 10 000 000 € - RCS PONTOISE n° 428 635 056 - 1 avenue du Riel 5067 Cergy-Pontoise Cedex.

crédit photo : shutterstock

Valeurs WLTP selon règlements (EC) 715/2007 et (EU) 2017/1347
Gamme L200 Club Cab

Consommation en cycle combiné (l/100 km) de 8,5 à 8,8
Emissions de CO₂ mixtes (g/km) de 225 à 231



Retrouvez-nous sur Facebook et Instagram



**MITSUBISHI
MOTORS**

Drive your Ambition[®]

www.mitsubishi-motors.fr