

JANVIER-FÉVRIER-MARS 2020

l'auto-journal

LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS

AUDI E-TRON
SPORTBACKALPINE
A110

PORSCHE MACAN II

SÉDUISANTS ET PERFORMANTS
**LES FUTURS
SUV MUSCLENT
LEUR JEU !**



MUSTANG MACH-E

PREMIER ESSAI Peugeot 2008 II

LE 3008 MINIATURE EST ARRIVÉ !



FACE-À-FACE BMW X1 vs Range Rover Evoque

SPORTIVITÉ OU ÉLÉGANCE ?



SUPER ESSAI Renault Captur II

LE ROI DES SUV URBAINS
BONIFIÉ

ET AUSSI MERCEDES EQC, NISSAN JUKE II, LAND ROVER DISCOVERY SPORT, HONDA CR-V...



M

06318

91

F

5,95

€

RD



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

BEL : 6.30€ - ESP : 6.50€ - GR : 6.50€ - DOM S : 6.60€ - ITA : 6.50€ - LUX : 6.30€ - PORT CONT : 6.50€ - CAN : 10.95€ - SCAN : 70DH - TOM S : 1050CFP - CH : 10.50€ - TUN : 120T

THE X3 M COMPETITION



Consommations en cycle mixte des Nouvelles BMW X3 M Competition et X4 M Competition : 10,5 l/100 km. Émissions de CO₂ : 239 g/km selon la norme européenne NEDC corrigée. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.



Le plaisir
de conduire



THE X4 M COMPETITION

RANGE ROVER P400 e HYBRIDE RECHARGEABLE

L'ATTRACTION URBAINE



ABOVE & BEYOND



Le nouveau Range Rover P400e Hybride rechargeable associe les technologies les plus récentes au sublime design du véhicule. Avec une autonomie de 51 km en tout électrique, des émissions de CO₂ à partir de 64 g/km et une consommation limitée, il s'adapte parfaitement à vos déplacements urbains en vous offrant un confort de conduite inégalé.

Avec sa calandre redessinée, ses échappements intégrés et ses feux Pixel-laser LED, le design du nouveau Range Rover se veut plus contemporain que jamais.

Venez découvrir le nouveau Range Rover chez votre concessionnaire :

NEUBAUER DISTRIBUTEUR LAND ROVER

99-101 Boulevard de Grenelle 75015 Paris

01 45 79 81 51

contact-jlr@neubauer.fr
landrover.fr\paris15

ABOVE & BEYOND : Franchir de nouveaux horizons.

Consommation mixte (l/100km) : 2,8. Émissions de CO₂ (g/km) : 64.

NDJ Paris RCS Nanterre B 493 361 521.

POURQUOI FAIRE SIMPLE ?



Entre aujourd'hui et le 1^{er} mars 2020, un Evoque D150 aura trois malus: 853 €, 2370 € puis 1504 €. Faites votre choix!

Le système du bonus-malus a été mis en place le 1^{er} janvier 2008. On pourrait se dire qu'en plus de 10 ans, les différents gouvernements qui se sont succédé ont appris de leurs erreurs et pilotent désormais cet impôt - car ça n'est ni plus ni moins que cela - de manière plus intelligente. Eh bien il n'en est rien! A chaque fin d'année, le projet de loi de finances (PLF) de l'année suivante recèle des "surprises" à faire frémir les acteurs du monde automobile, professionnels comme acheteurs. Et l'année 2020 s'annonce comme l'exemple parfait... de ce qu'il ne faut pas faire!

Passons sur le fait que le système, en tant que tel, poursuit un but opposé à celui qu'il est censé servir. Pour rappel, le barème basé sur les seules émissions de CO₂ favorise le diesel, carburant que le gouvernement cherche pourtant à évincer... Cela n'est pas nouveau. Ce qui l'est, c'est la complexité du système retenu. Jugez plutôt: trois grilles de malus vont se succéder entre fin 2019 et mars 2020! Une seule et même voiture aura donc potentiellement trois niveaux de malus en moins de 6 mois. Dès lors, le moment de

l'immatriculation sera stratégique car c'est à cette occasion (et non à la commande) qu'est versé le malus. Autant dire tout de suite qu'il faut s'attendre à un début d'année noir car en plus de cette complexité, la grille qui sera mise en place de début janvier à fin février apparaît comme la plus sévère. Et malheureusement, en matière de taxation de l'automobile, on n'est jamais au bout de nos peines. Que penser des annonces de Bruno Le Maire qui propose de déplaçonner le malus sous prétexte d'une "explosion des véhicules à grosse cylindrée". Ce qui est totalement faux, cette catégorie de voiture étant même en voie de disparition. Et que dire des voix qui s'élèvent en demandant une taxation des SUV sous prétexte qu'ils sont plus lourds? C'est méconnaître fondamentalement le nouveau protocole de mesure des consommations WLTP à venir qui, précisément, tient compte du poids des véhicules. En matière de scalité automobile, les décisions absurdes semblent s'expliquer par la méconnaissance des édiles de ce sujet. Espérons qu'il n'en soit pas de même pour les hôpitaux, les retraites ou l'environnement...

La rédaction

SOMMAIRE

en couverture

Les SUV musclent leur jeu!

- 8 Audi e-tron Sportback
- 12 Porsche Macan II
- 14 Aston Martin DBX
- 18 Alpine AX110
- 20 Mustang Mach-E

nouveautés

- 24 Nissan Ariya Concept
- 26 Ford Kuga III

actualités

- 26 Malus 2020

essais

- 30 Peugeot 2008 Puretech 130 ch
- 48 Nissan Juke DIG-T 117 ch
- 90 Audi e-tron 360 ch

super essais

- 36 Mercedes EQC 400 ch
- 78 Renault Captur TCe 130 ch

face-à-face

- 54 BMW X1 20d 190 ch / Range Rover Evoque D 180 ch

dossier essais

Les outsiders

- 68 Honda CR-V HMMD 184 ch
- 70 Land Rover Disco Sport D 180 ch
- 72 Lexus UX 250h 184 ch
- 74 Mazda CX-30 Skyactiv-G 122 ch
- 76 Subaru Forester E-Boxer 167 ch

road-trip

- 96 Le Cap Nord en Mitsubishi Outlander PHEV

évasion

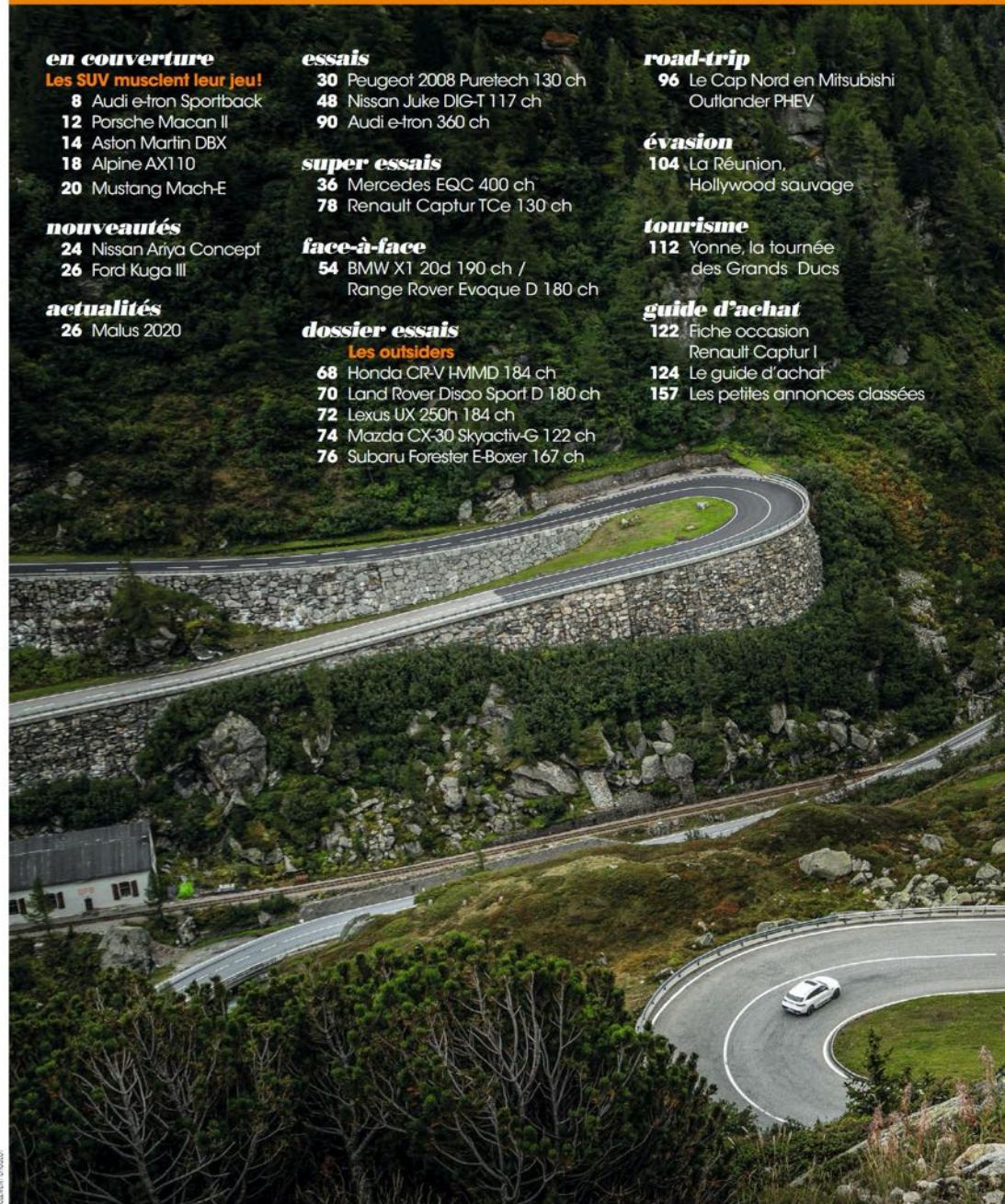
- 104 La Réunion, Hollywood sauvage

tourisme

- 112 Yonne, la tournée des Grands Ducs

guide d'achat

- 122 Fiche occasion Renault Captur I
- 124 Le guide d'achat
- 157 Les petites annonces classées



Votre prochain numéro sera en kiosque le 19 mars 2020



En page 66

choisissez votre
abonnement

NOUVEAUTÉS LES SUV MUSCLENT LEUR JEU



Audi e-tron Sportback **FILLE
DE L'AIR**

LA DÉCLINAISON COUPÉ D'UN SUV A POUR PRINCIPAL ARGUMENT UN ASPECT PLUS SPORTIF. LORSQU'IL S'AGIT D'ÉLECTRIQUE, ELLE AJOUTE CELUI D'UNE AUTONOMIE ACCRUE GRÂCE À UN AÉRODYNAMISME PLUS PERFORMANT.

Par Pierre Richelet Photos Audi AG



PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 74 000 € (HORS BONUS)

COMMERCIALISATION : PRINTEMPS 2020

L'Audi Q3 a de quoi être un peu jaloux. Alors que le SUV star de la marque aux anneaux aura attendu sa seconde génération pour avoir droit à une déclinaison Sportback - autrement dit coupé - le récent e-tron (cf. p.90) l'accueillera dans sa gamme dès le printemps 2020 ! Un traitement de faveur qui s'explique par la volonté d'Audi de développer au plus vite une gamme électrique. Or dériver une carrosserie à la poupe plus effilée d'un véhicule existant demande des investissements limités. Voici donc venir l'e-tron Sportback qui en plus d'un style plus dynamique peut se vanter d'une meilleure autonomie.

Il faut reconnaître aux designers Audi un certain talent. Celui d'avoir réussi à dessiner un véhicule d'aspect plus musclé, sans avoir touché - ou presque - aux dimensions.

Ainsi, la version Sportback affiche-t-elle exactement les mêmes longueur et largeur que le modèle dont elle découle. La seule différence se trouve au niveau de la hauteur, et encore, elle se cantonne à 13 mm. Des changements anodins mais qui ont malgré tout une influence sur l'aérodynamisme de l'auto et donc sur son autonomie. Le coefficient de pénétration dans l'air (C_x) passe ainsi de 0,27 pour l'e-tron à 0,25 pour le Sportback, avec les rétroviseurs par caméra. Selon Audi, ce sont 10 km d'autonomie de gagnés sur les 31 supplémentaires (à 448 km) que revendique la version coupé par rapport à son homologué. Les 21 restants sont à chercher dans un nouveau freinage qui écarte davantage les plaquettes des disques, pour éviter tout frottement, et l'amélioration du système de récupération d'énergie.

NOUVEAUTÉS LES SUV MUSCLENT LEUR JEU



Seuls deux 2 cm sont perdus en garde au toit mais la banquette ne sera réellement confortable qu'à deux. Le profil élancé trahit un Cx record.



Côté batterie, la solution retenue est identique mais toutefois améliorée. On retrouve ainsi le pack d'une capacité de 95 kWh (la capacité réelle passant de 84 à 86,5 kWh) fonctionnant à la tension de 396 Volts. Cette batterie alimente deux moteurs électriques, un sur chaque essieu. L'e-tron 55 quattro propose ainsi 360 ch et un couple de 561 Nm ce qui lui permet d'acrocher le 0 à 100 km/h en 6,6 secondes. En mode Sport, il peut bénéficier d'un effet *boost* faisant monter ses caractéristiques à 408 ch et 640 Nm, cela pendant 8 secondes pour ne pas solliciter excessivement la batterie. La barre des 100 km/h est alors franchie 9 dixièmes plus tôt. Parallèlement, une version moins puissante mais plus accessible sera disponible au lancement. Le 50 quattro reçoit une batterie de 71 kWh et délivre, via ses deux moteurs électriques, 313 ch (230 kW) et 540 Nm. L'exercice du sprint à 100 km/h est alors couvert en 6,8 secondes. Quant à l'autonomie, elle ne dépasse pas la barre des 350 km, 347 exactement.

Soucieux de minimiser la contrainte de la recharge, l'e-tron Sportback accepte des charges jusqu'à 150 kW pour la version 55 quattro et 120 kW pour le 50 quattro.



Pas ou peu de changements dans l'habitacle. L'ambiance, grâce aux trois écrans, est moderne et la finition au-dessus de tout reproche.

L'e-tron Sportback sera disponible en deux versions. La plus accessible ne propose que 347 km d'autonomie théorique. Ça ne fait pas beaucoup...



PLUS ATHLÉTIQUE, DOTÉ D'UNE MEILLEURE AUTONOMIE ET PAS MOINS PRATIQUE, L'E-TRON SPORTBACK RISQUE D'ÊTRE UN REDOUTABLE RIVAL POUR... L'E-TRON!

Ainsi, 80 % de la batterie peuvent être récupérés en moins de 45 mn. Un chargeur standard, d'une capacité de 11 kW, permettra de faire le plein en 8 h 30 environ. Bien qu'il arrive après l'e-tron, le Sportback a quand même droit à sa première : il inaugure ainsi les phares digitaux Matrix LED sur une voiture de série... mais bien sûr en option. Cette technologie repose sur des micro-miroirs, dont la taille ne dépasse pas quelques centièmes de millimètre, qui renvoient la lumière des LED. Grâce à des champs électrostatiques, l'orientation de ces miroirs peut varier jusqu'à... 5 000 fois par seconde ! Dans la pratique, cela permet de masquer le faisceau de manière précise pour ne pas éblouir un véhicule venant en face. A contrario, la lumière peut aussi "pointer" un piéton pour attirer son attention et celle du conducteur. Sur l'autoroute, le faisceau secale sur les marquages latéraux pour créer une "voie lumineuse" aidant le conducteur à rester dans sa ligne. Enfin, le système est, selon Audi, capable de "générer des animations sur le mur ou le sol" lorsque le véhicule arrive ou quitte le domicile !

A l'intérieur, on retrouve l'aménagement connu dans l'e-tron avec trois écrans digitaux pour les compteurs (Virtual Cockpit de 12,3"), l'écran du multimédia (12,1") et la console centrale digitale (8,6") ; les deux derniers étant pourvus d'un retour haptique. Le système de navigation profite toujours de l'affichage Google Earth et apprend les habitudes du conducteur tout en tenant compte des conditions de trafic. La commande vocale intelligente passe par le cloud d'Amazon et Alexa. Dans les villes équipées, l'e-tron Sportback est capable de "communiquer" avec les feux de signalisation ou de repérer les places de stationnement (non opérationnel en France). Il complète cette dotation des systèmes d'aide à la conduite les plus évolués que ce soit en termes de sécurité, de confort ou d'efficience. L'habitabilité ne devrait pas trop souffrir de la ligne puisqu'Audi annonce 2 cm de perdus en garde au toit pour les passagers arrière. Le coffre avant peut accueillir 60 dm³ de bagages, comme dans l'e-tron, alors que celui de l'arrière perd un peu de capacité (de 600 à 555 dm³).

UNE LOURDE RESPONSABILITÉ REPOSE SUR LES ÉPAULES DU FUTUR MACAN. MODÈLE LE PLUS VENDU DE PORSCHE, IL A LA MISSION DE FAIRE DU VOLUME AVEC LA TECHNOLOGIE ÉLECTRIQUE.

Porsche est en train de se convertir à l'électrique. Mais contrairement à ce qui s'était passé avec le diesel - l'adoption de cette technologie ayant été vécue comme un traumatisme - le constructeur tente d'en faire une opportunité. Celle de proposer des modèles sportifs qui gagnent en performances et en comportement ce qu'ils perdent en émotion... sonore. Le premier véhicule 0 émissions de la marque prend les traits d'une berline sportive répondant au nom de Taycan, et vient s'ajouter à la gamme existante. Laquelle s'est déjà en partie électrifiée avec l'arrivée de l'hybride rechargeable, notamment sur le Cayenne. Mais pour répondre aux engagements de baisse des émissions moyennes, une berline de niche et de "simples" hybridations ne suffiront pas. Porsche doit convertir au 100 % électrique un modèle de masse. Et c'est au Macan qu'échoue cette tâche.

Depuis sa commercialisation en 2014, le petit SUV a tout balayé sur son passage. Porsche la plus vendue au monde, il a permis au constructeur de se bâtir une solide santé financière et de gagner de nouveaux clients comme seul le Cayenne l'avait fait avant. La question de son renouvellement fin 2021 est donc stratégique. Le constructeur de Stuttgart l'a annoncé officiellement : le futur Macan sera 100 % électrique. Ce qui ne doit pas nous amener à conclure que 100 % des Macan seront électriques. Selon les propos de Julian Baumann, le directeur des

SOUS TENSION

PORSCHE MACAN II

Par Benoît Lande Illustrations Bernhard Reichel

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 80 000 €

COMMERCIALISATION : FIN 2021



SUV chez Porsche, "certains clients ne sont pas encore prêts pour l'électrique". Une affirmation qui, compte tenu de l'état actuel du marché des véhicules 0 émissions, tient de l'euphémisme ! Elle laisse en revanche entrevoir deux offres parallèles : un Macan électrique doublé d'un modèle équipé de motorisations classiques. Une double offre que l'on retrouve déjà entre la Panamera et le Taycan.

Outre réduire les émissions de la marque, le Macan 100 % électrique servira de fer de lance technologique, au même titre que le Taycan. Son style s'inspirera d'ailleurs de celui de la berline pour créer une identité de la famille électrique. Autre enjeu : optimiser l'aérodynamisme du SUV pour maximiser l'autonomie. Techniquelement, il reposera sur la plateforme du Taycan, permettant d'économiser 50 % de frais de développement selon Lutz Meschke, directeur financier de la marque. Il devrait donc également en reprendre la technologie, qui se caractérise par des batteries de 800 V. Côté comportement, les 600 kg des batteries auront forcément une incidence sur l'agilité, mais en les plaçant au plus près du sol, elle devrait être limitée. Reste à savoir comment



L'ACTUEL [2014-2022] Le Macan actuel est basé sur le châssis de l'Audi Q5 de 2008. Mais grâce à un large (et coûteux) choix d'options, il peut devenir le SUV le plus sportif de sa catégorie, et de loin. Proposé lors de son lancement en diesel, il n'est, depuis son restylage de 2018, plus disponible qu'en essence (245 à 440 ch) mais n'intègre aucune forme d'électrification.

Porsche va résoudre l'équation d'une garde au sol généreuse et d'un centre de gravité bas. La version la plus puissante recevra deux moteurs pour une puissance maxi avoisinant 700 ch et un couple de près de... 1020 Nm ! Enfin, Porsche garde à l'esprit que le succès du Macan sur certains marchés tient aussi à sa capacité à passer partout. La future version électrique profitera de la gestion électronique fine offerte par les moteurs électriques pour développer encore ses performances off-road.



« 30 À 40 % DES PORSCHE VENDUES D'ICI 5 ANS SERONT ELECTRIQUES »

Julian Baumann,
responsable des SUV chez Porsche

NOUVEAUTÉS LES SUV MUSCLENT LEUR JEU

Aston Martin DBX



PRIX ESTIMÉ : 195 000 €

COMMERCIALISATION : EFFECTIVE

UNE ASTON MARTIN POURRA DÉSORMAIS PRENDRE DES AIRS DE SUV. LE DBX FAIT SORTIR LA VÉNÉRABLE MARQUE ANGLAISE DE SON CARCAN DES SPORTIVES AVEC UN RÊVE : IMITER LE SUCCÈS DU PORSCHE CAYENNE.

Par Michel Courtois Photos Aston Martin

NOUVEL AIR



Il ne manquait plus que lui, ou presque. Car avec Ferrari, voire Bugatti et McLaren, Aston Martin faisait bien partie des derniers constructeurs à ne pas avoir de SUV inscrit à son catalogue. Une lacune que la marque de Gaydon semblait avoir de plus en plus de mal à assumer, elle qui n'a pas hésité à organiser des fuites lors des phases de développement du DBX. Lequel vient d'être révélé sans surprise aucune à Pékin, la Chine constituant un des premiers marchés pour ce nouveau venu.

Avec 5,03 m de longueur, le DBX voit grand. Il se positionne au-dessus d'un Porsche Cayenne (4,92 m) et vient lutter avec les Lamborghini Urus (5,11 m) et Bentley Bentayga (5,14 m). Un gabarit qui lui permet d'afficher une ligne élancée qui évoque immédiatement les sportives de la marque. La physionomie générale n'est pas aussi fluide que celle d'une Rapide

NOUVEAUTÉS LES SUV MUSCLENT LEUR JEU



L'air de famille est indéniable mais le DBX est l'Aston la moins équilibrée. Espérons qu'il en soit autrement sur la route.



- la berline 4 portes - mais le résultat ne manque pas d'allure. On sent cependant que la partie arrière a posé plus de problèmes aux designers. L'intégration dans le hayon du bouquet évoquant la petite Vantage laisse apparaître quelques lourdeurs suivant l'angle sous lequel on le regarde. Mais lorsque l'on voit le Bentley Bentayga ou le Rolls-Royce Cullinan, le DBX peut être considéré comme un paragon d'élégance.

Sa ligne n'est pas le seul argument sur lequel compte le SUV Aston Martin. Ce qui se cache dessous est également susceptible de séduire. Le grand capot abrite ainsi le V8 4.0 de 550 ch que l'on retrouve déjà dans les Vantage et DB11, et qui vient directement de chez AMG. Le constructeur assure avoir retravaillé sa sonorité pour qu'elle soit typiquement Aston, et non aux accents de *big block* américain lorsqu'il prend place sous le capot de l'AMG GT. Cette mécanique,

connue pour son punch de boxeur (700 Nm de couple), devrait être à la hauteur de la tâche qui lui est confiée. Selon les chiffres officiels, elle permettrait au DBX de passer la barre des 100 km/h en 4,5 secondes. Un temps à rapprocher des 4,1 secondes d'un Porsche Cayenne Turbo de puissance équivalente. Mais il faut se souvenir que la marque anglaise cultive une approche Grand Tourisme et la performance n'est pas son unique objectif. Pour les suspensions, le DBX opte pour une solution pneumatique à trois chambres combinée à un contrôle anti-roulis électrique 48 V. De quoi marier confort et comportement dynamique. Ce dernier profitera également du différentiel autobloquant électronique arrière (eDiff). En dépit de sa vocation routière, le DBX intègre des modes de conduite tout-terrain et serait capable de franchir des gués de 500 mm. Mais on se demande bien qui pourrait avoir l'idée d'aller vérifier !

SOUS LE CAPOT PREND PLACE LE 4.0 V8 DE 550 CH VENU DE CHEZ AMG. MAIS SA SONORITÉ A ÉTÉ RETRAVAILLÉE DANS UN REGISTRE PLUS ÉLÉGANT, MOINS BESTIAL.

Assemblé à la main, l'intérieur du DBX ne se refuse rien en matière de luxe, que l'on considère la noblesse des matériaux ou la finition artisanale. Le dessin change de ce que l'on connaît dans les autres modèles de la marque avec une planche de bord structurée autour d'un grand écran tactile central (10,25") totalement intégré. Sur le tunnel de transmission, en revanche, on remarque le pavé tactile et la disposition des commandes proches de ceux de la Vantage et de l'AMG GT. Grâce à un empattement de 3 m, le DBX ne devrait avoir aucune difficulté à accueillir une famille. D'ailleurs, Aston précise que les places arrière ont été pensées pour des clients qui "préfèrent être conduits que conduire". Ce sont les enfants qui vont être gâtés. Quant au coffre, il avance 632 dm³, une excellente valeur.

La marque ne s'étend pas sur les équipements disponibles. Elle préfère mettre en avant des packs... originaux. Comme celui pour animaux de compagnie qui contient une laveuse portative pour nettoyer Médor avant qu'il ne monte à bord. Ou un pack neige qui comprend un chauffe-chaussures. Il fallait y penser !

PORTE OUVERTES
DU 17 AU 20 JANVIER*



*Le SUV
en classe confort.*



**NOUVEAU SUV
CITROËN C5 AIRCROSS**



Suspensions avec Butées Hydrauliques Progressives®

3 sièges arrière indépendants et de même largeur

Volume de coffre record jusqu'à 720 L

Grip Control avec Hill Assist Descent**

20 aides à la conduite**



**INSPIRED
BY YOU**

Citroën préfère Total. *Selon autorisation préfectorale. **Équipement de série, en option ou non disponible selon les versions. Détails sur [citroen.fr](#).

CONSUMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE SUV CITROËN C5 AIRCROSS [SOUS RÉSERVE D'HOMOLOGATION] : DE 1,8 À 5,8 L/100 KM ET DE 39 À 132 G/KM.

**ORIGINE
FRANCE
GARANTIE**

NOUVEAUTÉS LES SUV MUSCLENT LEUR JEU

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 50 000 €

COMMERCIALISATION : 2022



AUCUNE MARQUE NE PEUT VIVRE AVEC UN SEUL MODÈLE DE NICHE AU CATALOGUE.
L'AVENIR D'ALPINE PASSE PAR DONC PAR UN SUV... POUR NE PAS DIRE SA SURVIE.

Alpine A110

Par Patricia Chéreau Illustration Jean-François Hubert

PLANCHE DE SALUT

N'y a-t-il point de salut sans SUV ? C'est à croire si l'on considère que, même les marques les plus réticentes sur le principe, ont aujourd'hui ce type de véhicule dans leur gamme. Et en règle générale, ça leur réussit... voire plus ! Seule Ferrari manque encore à l'appel, mais ce n'est plus qu'une question de mois. Fort de ce constat, il est difficile d'imager qu'une marque n'ayant aujourd'hui qu'un véhicule à son catalogue, qui plus est de niche, puisse s'affranchir d'un SUV. Cette marque, c'est Alpine.

Après la renaissance orchestrée du label, le lancement couronné de succès de la nouvelle A110, se pose désormais la question du coup d'après. Et les possibilités qui s'offrent à la marque française sont pour le moins limitées. Faire un véhicule de volume tout en conservant



L'avenir d'Alpine passe par un modèle de volume qui respecte le positionnement de la marque. Encore faut-il avoir les moyens de le développer.

un fort caractère sportif et émotionnel, seul le SUV le permet. Ce qui ne va pas sans poser quelques problèmes. De style pour commencer. Décliner l'identité d'une marque qui se résume à un seul modèle dans des proportions radicalement différentes n'est pas un exercice aisés. On se souvient encore de la première interprétation d'une 911 surélevée réalisée par Porsche, qui donna naissance à un Cayenne plutôt maladroit esthétiquement à ses débuts. Mais l'avantage pour Alpine, c'est que les autres constructeurs ont fait les erreurs avant. La preuve, les dernières réalisations en la matière, comme le Lamborghini Urus, ne manquent pas d'allure. L'autre défi qui se pose à Alpine est de respecter ce qui fait l'essence même de la marque. Pas seulement la sportivité mais surtout la légèreté. Or un SUV, de par

son gabarit supérieur et les contraintes auxquelles il doit répondre, est par définition plus lourd que la berline équivalente. Il se dit en interne que l'adaptation de la plateforme alu de la berline n'est pas totalement exclue. Mais elle ne se fera que si elle n'entraîne pas des investissements démesurés. Sans quoi Alpine devra se tourner du côté de chez Renault, où la banque d'organes est fournie. La plate-forme utilisée sur le Captur pourrait ainsi faire l'affaire... mais l'objectif d'un poids contenu serait alors plus difficile à tenir. Et comme si les choses n'étaient déjà pas assez compliquées comme cela, Alpine devra, au même titre que les autres constructeurs, réduire ses émissions de CO₂. Ce qui passe forcément par une électrification... difficilement compatible avec le leitmotiv de la maque "*light is right*".

L'option de l'hybride classique permettrait de limiter cette prise de masse tout en conservant le caractère sportif grâce à la mécanique essence. Mais là encore, il s'agit d'un développement spécifique pour l'Alpine.

Les dernières informations en provenance du constructeur ne sont pas très rassurantes. Après des débuts prometteurs, les ventes de l'A110 s'essoufflent et ont toujours du mal à décoller hors de notre marché. L'effet "d'entraînement" sur un futur SUV serait donc limité. Le constructeur a d'ailleurs laissé entendre qu'il n'y aurait pas de nouveautés l'année prochaine. Le SUV, s'il arrive, ne sera pas commercialisé avant 2021. Espérons que la marque conserve son aura d'ici là, sans quoi les projets de développement pourraient être simplement abandonnés.

NOUVEAUTÉS LES SUV MUSCLENT LEUR JEU

L'AMOUR DU RISQUE



Mustang
Mach-E

COMMERCIALISATION : FIN 2020

PRIX (À PARTIR DE) : 48 990 € (HORS BONUS)



DIRE QUE LE MACH-E EST UNE RÉVOLUTION
TIENT DE L'EUPHÉMISME. C'EST LE PREMIER SUV,
QUI PLUS EST ÉLECTRIQUE, D'UNE NOUVELLE
MARQUE DÉRIVÉE DE LA MYTHIQUE MUSTANG.
IL FAUT CROIRE QUE FORD AIME LE RISQUE.

Par Pierre Richet Photos Ford

Une "voiture poney"... dit comme ça, cela ne fait pas franchement rêver. Et pourtant, cette catégorie de voiture incarne mieux que toute autre ce que l'on peut appeler "l'americana way of drive". La recette est simple : une base technique éprouvée, une carrosserie sportive et des moteurs qui vont du plus insipide au plus extraordinaire. Résultat, une sportive accessible à tous ou presque qui devient élitiste lorsqu'elle reçoit des V8 *big block* comme seuls les Américains savent les faire. La légende Mustang, aujourd'hui, c'est donc ça : le modèle le plus mythique de Ford (avec la GT40), une sportive typiquement américaine et des mécaniques qui rivalisent en litres... de cylindrée. Eh bien demain, Mustang ce sera une marque à part entière, ayant à son catalogue des SUV et troquant ses V8 contre des moteurs électriques. Ce n'est pas une révolution, c'est un cataclysme ! Et pour ceux qui prendraient ça pour de la science-fiction, le premier modèle Mustang est déjà là !

Mach-E, c'est le nom de baptême du SUV qui sera produit au Mexique dès le milieu de l'année prochaine. Esthétiquement, le nouveau venu a effectivement des airs de Mustang mais les liens de parenté se cantonnent aux feux avant et arrière et à la calandre. Cela permet toutefois d'insuffler à l'ensemble un caractère sportif affirmé. Long de 4,71 m, il toise le Jaguar i-Pace de 3 cm et partage avec lui la caractéristique de roues déportées aux 4 coins de la carrosserie. En découle un empattement de 2,98 m, soit 1 cm de moins que celui de l'Anglais. Le profil du Mach-E est en revanche plus traditionnel avec un long capot qui a plus son utilité sur un SUV thermique qu'électrique.

Basé sur une toute nouvelle plateforme, le Mustang sera disponible en 4 configurations mécaniques. Deux versions propulsion de 258 ch (batterie de 75 kWh) et 285 ch (batterie de 99 kWh) promettent d'offrir respectivement 450 et 600 km d'autonomie. Une gamme complétée par deux déclinaisons 4 roues motrices (un moteur par essieu) : 258 ch (batterie de 75 kWh) pour une autonomie de 420 km et 337 ch (batterie de 99 kWh) avec un rayon d'action de 540 km. Plus tard, un Mach E GT de 465 ch viendra coiffer la gamme. Elément clé du véhicule électrique,

Le Mach-E se place, en taille, entre un Jaguar i-Pace et un Mercedes EQC. Il promet 600 km d'autonomie dans sa configuration la plus élevée.

NOUVEAUTÉS



LA MUSTANG ACTUELLE (DEPUIS 2015)

Apparue en 1964, la Mustang en est à sa sixième génération. Laquelle n'est plus commercialisée en France qu'avec un seul moteur, mais le bon : un 4.0 V8 de 450 ch aux borborygmes typiquement Yankee. La Mustang fait partie des mythes automobiles au même titre que la Porsche 911 ou la Mini.



Cela devient un consensus dans les modèles électriques, une immense dalle tactile (15,5") prend place au centre de la planche de bord, suivant l'exemple donné par Tesla. Le grand toit panoramique compensera la perte de luminosité due à la ligne de toit plongeante.

la capacité des batteries à accepter des charges de 115 kW (petite batterie) et 150 kW (grosse batterie) permet de faire le plein en moins d'une heure sur une borne Ionity. Via une Wallbox, il faudra tabler sur 60 km par heure de charge.

Dans l'habitacle, le Mach-E est plutôt allé chercher l'inspiration du côté du grand rival Tesla que dans

ses propres rangs. Une grande tablette tactile de 15,5 pouces structure la planche de bord et donne accès à toutes les fonctionnalités du véhicule. Mais contrairement à la marque californienne, Mustang a conservé des compteurs - digitaux - dans l'axe de vision du conducteur. Le généreux empattement devrait permettre de ménager une belle place à l'arrière même si le pavillon plongeant empiète sur la garde au toit... comme il le fait sur le coffre (402 dm³). Mais comme beaucoup d'électriques, le Mach-E ménage aussi un bac de 100 dm³ sous le capot avant.

Faire du modèle sportif d'un constructeur généraliste une marque à part entière, dont le premier représentant est un SUV électrique, ressemble à un sacré coup de poker. Seul l'avenir dira s'il a été gagnant.

Les configurations du Mach-E

2WD (propulsion)		4WD	
Standard Range	Extended Range	Standard Range	Extended Range
Autonomie		420 km	540 km
Capacité batterie		75,7 kWh	98,8 kWh
Puissance		258 ch	337 ch
Couple		415 Nm	565 Nm
Prix (à partir de)	48 990 €	56 500 €	65 500 €



CARBURANTS : QUEL EST L'INTÉRÊT DU PREMIUM?

QUI N'A JAMAIS HÉSITÉ, À LA STATION-SERVICE, ENTRE UN CARBURANT STANDARD ET SA VERSION PREMIUM ? QUELLES SONT LES DIFFÉRENCES ? COMMENT ÇA MARCHE ? LES BÉNÉFICES SONT-ILS RÉELS ? MATHIEU ARONDEL, INGÉNIEUR CARBURANTS CHEZ TOTAL, NOUS RÉPOND.

Lorsque vous roulez, le moteur de votre véhicule s'enrassse. Au fil des kilomètres, les dépôts qui proviennent en grande partie de la combustion, s'accumulent sur des pièces mécaniques essentielles. Plus complexes et performantes, les motorisations actuelles sont particulièrement sensibles à l'enrassement. Les conséquences peuvent être alors rapidement néfastes pour votre moteur : la consommation et les émissions de CO₂ augmentent, la puissance diminue, et le confort de conduite se dégrade. Les carburants dits « premium » surpassent les carburants standards en nettoyant et protégeant votre moteur contre ces impuretés. Disponible en DIESEL et SP98, TOTAL EXCELLIUM est le fruit d'une sélection de molécules spécialement conçue pour décrasser et entretenir plusieurs composants du moteur, à commencer par le système d'injection.

Quelles ont été les contraintes lors du développement de TOTAL EXCELLIUM ?

Mathieu Arondel - Total : La complexité est d'adapter ces carburants premium aux nouvelles motorisations, à des mécaniques plus complexes comme l'injection directe en essence ou les moteurs hybrides. Nous devons apporter des réponses concrètes aux nouvelles contraintes mécaniques et aux réglementations toujours plus exigeantes. Ainsi, nous sommes amenés à faire évoluer régulièrement nos formules tout en respectant leur compatibilité avec l'ensemble du parc automobile existant. Pour choisir les meilleures molécules, le développement des carburants TOTAL EXCELLIUM s'organise en 3 étapes : les tests en laboratoires, les tests au banc d'essais (moteur ou véhicule), et les essais routiers.

À qui s'adressent les carburants premium ?

Mathieu Arondel - Total : Les carburants TOTAL EXCELLIUM, essence et Diesel, sont développés

pour tous les professionnels ! Lorsque nous développons ces carburants, toutes les technologies moteur et tous les types de véhicules (du deux-roues, à la berline familiale jusqu'aux poids lourds), sont pris en compte. TOTAL EXCELLIUM répond aux exigences des véhicules les plus récents comme les véhicules Euro 6, mais aussi des plus anciens, comme les véhicules de collection par exemple (attention toutefois, si le véhicule est très ancien et n'est pas adapté aux carburants sans plomb, il convient d'ajouter un additif spécifique pour prévenir l'usure des sièges de soupapes).

Comment ça marche ?

Mathieu Arondel - Total : À l'usage, les moteurs s'enrassent et voient leurs performances se dégrader (consommation, émissions polluantes, agrément de conduite). Si votre moteur professionnel d'un carburant additif, sa durée de vie sera alors prolongée. Sur les moteurs neufs, les additifs préviennent l'apparition de cet enrassement et de ses effets néfastes. Si votre véhicule a déjà accumulé des kilomètres, les additifs vont nettoyer les dépôts

existants sur les injecteurs ou les soupapes d'admission en essence. Les carburants premium ont également d'autres actions bénéfiques comme de protéger les pièces métalliques de la corrosion ou de limiter le phénomène de moussage durant un plein en Diesel par exemple.

Quels sont les bénéfices pour la mécanique et pour le client ?

Mathieu Arondel - Total : Par son action renforcée, TOTAL EXCELLIUM DIESEL permet d'éviter jusqu'à 93% de l'enrassement des injecteurs[®] de votre véhicule et protège ainsi le moteur dans la durée. Idem du côté de l'essence. TOTAL EXCELLIUM SP98 permet d'éviter, par exemple, jusqu'à 99% de l'enrassement des soupapes d'admission[®]. Derrière ces chiffres, ce qu'il faut retenir c'est que TOTAL EXCELLIUM agit dès le premier plein dans votre voiture. Et pour que l'entretien de votre moteur soit optimal, il est conseillé de l'utiliser régulièrement. Un véhicule bien entretenu dure plus longtemps.

[®]Par rapport à un carburant non additif.

EN CHIFFRE

- + de 20 chercheurs mobilisés sur 2 ans
- + de 100 formules testées
- + de 2 300 analyses en laboratoire
- + de 6 000 heures d'essai sur banc moteur
- + de 8 500 heures de tests sur route
- + de 353 416 km de tests parcourus
- + de 40 véhicules mis à l'épreuve



NOUVEAUTÉS NISSAN ARIYA CONCEPT

PRISE D'AUTONOMIE

Nissan Ariya Concept

DÉVOILÉ LORS DU DERNIER SALON DE TOKYO, L'ARIYA PRÉFIGURE DE MANIÈRE FIDÈLE LE PREMIER SUV 100 % ÉLECTRIQUE DE NISSAN. IL DESSINE ÉGALEMENT LE STYLE DE LA FUTURE FAMILLE ÉLECTRIQUE DU CONSTRUCTEUR.



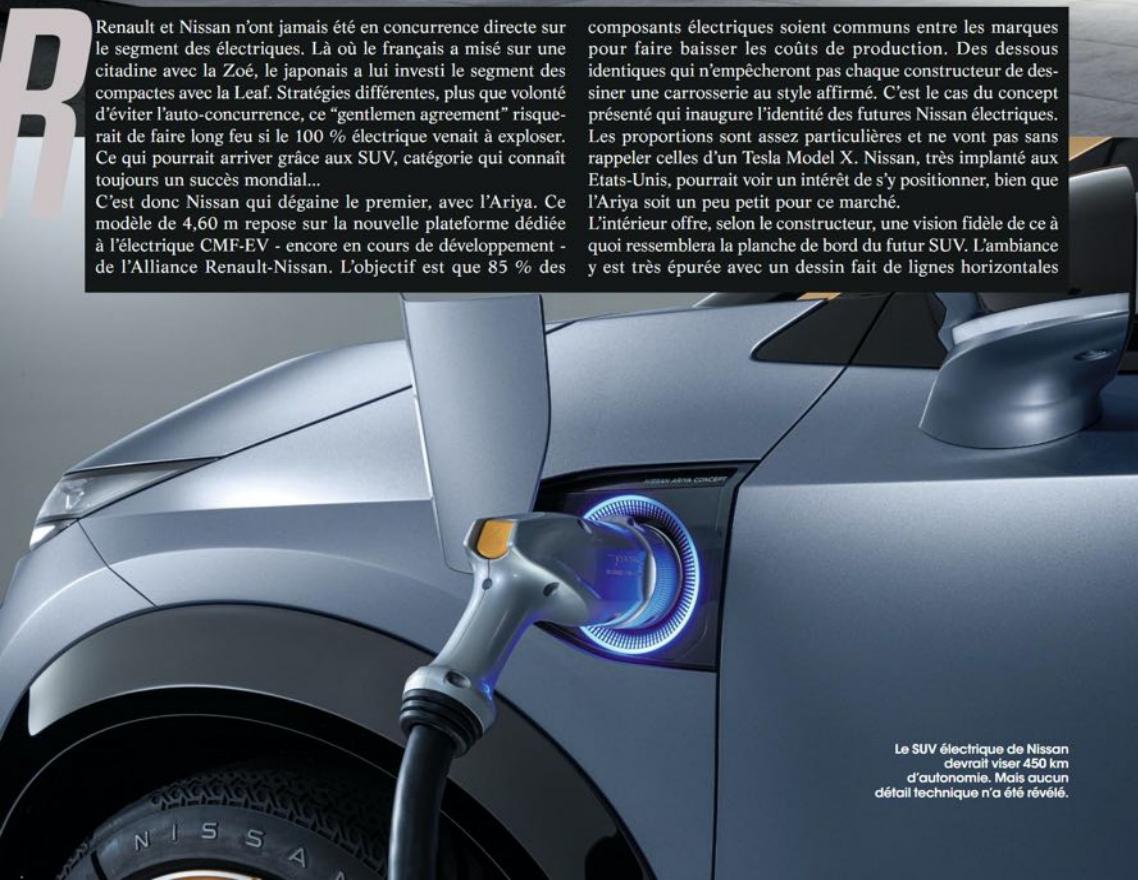
Par Pierre Richet Photos Nissan

Renault et Nissan n'ont jamais été en concurrence directe sur le segment des électriques. Là où le français a misé sur une citadine avec la Zoé, le japonais a lui investi le segment des compactes avec la Leaf. Stratégies différentes, plus que volonté d'éviter l'auto-concurrence, ce "gentlemen agreement" risquerait de faire long feu si le 100 % électrique venait à exploser. Ce qui pourrait arriver grâce aux SUV, catégorie qui connaît toujours un succès mondial...

C'est donc Nissan qui dégaine le premier, avec l'Ariya. Ce modèle de 4,60 m repose sur la nouvelle plateforme dédiée à l'électrique CMF-EV - encore en cours de développement - de l'Alliance Renault-Nissan. L'objectif est que 85 % des

composants électriques soient communs entre les marques pour faire baisser les coûts de production. Des dessous identiques qui n'empêcheront pas chaque constructeur de dessiner une carrosserie au style affirmé. C'est le cas du concept présenté qui inaugure l'identité des futures Nissan électriques. Les proportions sont assez particulières et ne vont pas sans rappeler celles d'un Tesla Model X. Nissan, très implanté aux Etats-Unis, pourrait voir un intérêt de s'y positionner, bien que l'Ariya soit un peu petit pour ce marché.

L'intérieur offre, selon le constructeur, une vision fidèle de ce à quoi ressemblera la planche de bord du futur SUV. L'ambiance y est très épurée avec un dessin fait de lignes horizontales



Le SUV électrique de Nissan devrait viser 450 km d'autonomie. Mais aucun détail technique n'a été révélé.

La planche de bord est épurée sans en devenir austère. L'écran XXL évoque celui des Mercedes actuelles.



dépourvues d'aspérités. Les boutons présents sur la console centrale sont complètement fondus dans le bois qui la compose, si bien qu'ils ne sont repérables que grâce au rétroéclairage. L'écran qui prend place devant les occupants rappelle celui de Mercedes puisqu'il intègre à la fois les compteurs digitaux et le multimédia (12,3"). Nissan promet une évolution du système ProPilot 2.0 avec la possibilité, dans les pays qui l'autorisent légalement, de pouvoir lâcher momentanément les mains du volant et laisser le véhicule suivre, seul, la direction paramétrée dans le GPS. Mais il ne s'agit pas de conduite 100 % autonome dans la mesure où le véhicule peut, à tout moment, demander au conducteur de reprendre le volant.

Aucun détail technique n'a pour le moment été communiqué sur l'autonomie ou la puissance du futur SUV. L'objectif serait d'atteindre 450 km d'autonomie ce qui impliquerait une batterie développant une capacité d'environ 80 kW. Deux configurations moteurs seraient envisagées : une version axée sur la performance recevant deux unités électriques (une sur chaque essieu) et une déclinaison soignant son autonomie avec un seul moteur. C'est cette dernière qui devrait être capable de parcourir 450 km.

La présentation de l'Ariya - dont le nom devrait être conservé - n'est pas prévue avant mi-2020. Quant à son homologue chez Renault, il arrivera logiquement après.

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 40 000 €

COMMERCIALISATION : FIN 2020



L'AMI AMÉRICAIN

Ford Kuga III

TOUJOURS CONÇU AVANT TOUT POUR LES ETATS-UNIS, LE NOUVEAU KUGA PROFITE D'ARGUMENTS DÉCALÉS... MAIS PAS TROP ! IL Y AJOUTE UN POSITIONNEMENT JUSTE.

Par Patrice Chéreau Photos Ford

COMMERCIALISATION (PHEV) : EFFECTIVE

PRIX (PHEV) : 36 800 €



Suivant la voie tracée par les précédentes générations, le nouveau Kuga est avant tout destiné au marché américain, ce qui explique ses dimensions généreuses. Avec 4,62 m (soit 10 cm de plus que la génération actuelle), il se place face aux grands SUV européens comme le Peugeot 5008 ou le VW Tiguan Allspace. Mais contrairement à ces derniers, le Ford sera uniquement disponible en 5 places.

Le Kuga III repose sur le châssis de la Focus et reçoit une planche de bord qui lui ressemble à s'y méprendre. C'est une bonne nouvelle pour le SUV, sachant que la version actuelle souffrait d'une ergonomie complexe. La qualité de finition progresse également même si certains plastiques rigides dénotent. N'oublions pas cependant que Ford a pour habitude de positionner ses modèles de manière agressive en prix... ce qui peut entraîner quelques concessions en qualité. Pas en équipement : le système Copilot 360 autorise une conduite autonome de niveau 2 (régulateur adaptatif avec fonction embouteillages, aide active au maintien dans la voie). Sécurisant, le Kuga

sera aussi connecté avec un modem 4G embarqué et la possibilité d'interagir avec le véhicule depuis un smartphone. Plus grand que la Focus, il conserve un empattement équivalent. C'est peut-être ce qui explique ses progrès très discrets en habitabilité, à l'arrière comme dans le coffre. La consolation d'une banquette coulissante sur 20 cm risque d'être bien maigre.

Le chapitre des motorisations est plus réjouissant. Pour faire simple, le Kuga a décidé de laisser un maximum de choix avec trois hybrides, deux diesels et deux essence (cf. tableau ci-dessous) ! L'hybride rechargeable est la première version commercialisée. Sa batterie de 14,4 kWh autorise une autonomie en tout électrique annoncée à 55 km et la puissance totale atteint 225 ch. Quant à la recharge, elle devrait pouvoir se faire en 4 heures sur une prise domestique.

Seuls les tarifs de la version hybride rechargeable sont connus pour le moment. Ils débutent à 36 800 € ce qui est nettement moins cher que ses concurrents directs (comme le Peugeot 3008 Hybrid). Et cela ne se traduit pas par un équipement inférieur.

	Diesel			Essence			
Moteur	1.5 EcoBlue	2.0 EcoBlue HEV micro-hybride	2.0 EcoBlue	1.5 Ecoboost	1.5 Ecoboost	2.5 Duratec HEV hybride classique	2.5 Duratec PHEV hybride rechargeable
Électrification	—	4 cylindres	4 cylindres	—	3 cylindres	4 cylindres	4 cylindres
Type	120 ch	150 ch	190 ch	120 ch	150 ch	225 ch	225 ch
Puissance							

TENDANCES convoitises

Actu Commerciale

Réalisation : Thibault COCARDON

Assistante: Ambre SIMON DUCERF

CARTIER

Santos Dumont Grand Modèle

Prix de vente indicatif : 3 750 €

La marque met à l'honneur son héritage...

Montre Santos-Dumont, grand modèle, mouvement à quartz haute autonomie.

Au style à la fois décontracté, rigide, élégant et libre. Mouvement Quartz, boîte acier, 43.5 x 31.4 mm, étanche 30 mètres. [◆ Cartier.fr](#)



ROSSIGNOL

Atelier city jacket

Prix de vente indicatif : 600 €

Veste trois couches conçue pour la pratique du ski hors-piste. Rassemblant le meilleur des fonctionnalités tirées du skiwear.

Une silhouette esthétique, moderne et futuriste : col haut micro perforé au laser, poches zippées, coupe longue pour une protection optimale et à t parfait. [◆ Rossignol.com](#)



MONTEREY SHOES

by PETE SORENSEN

Stonehenge Winter

Prix de vente indicatif : 395 €

Monterey revient cet hiver avec ces hiking boots revisitées dans un esprit urbain. Sa particularité : sa semelle crantée ultra-légère ! Une spécificité exceptionnelle pour ce style de chaussures. Se décline en trois versions.

[◆ Petesorensen.com](#)



FRANCIS KURKDJIAN

Extrait de parfum

Amyris homme

Prix de vente indicatif :

235 € (70ml)

Parfum lumineux à l'élegance naturelle et urbaine, Amyris est l'expression d'une vie parisienne en mouvement. Dans cette nouvelle composition, Francis Kurkdjian donne un nouvel élan au duo amyris de Jamaïque et iris de Florence.

[◆ Franciskurdjian.com](#)



Elan x Porsche

Elan Amphibio Porsche Design

Prix de vente indicatif : 1 199 €

Conçus à partir d'une technologie primée et de matériaux de première qualité, ces skis se croisent au sommet en matière de design, d'innovation et de style. Résultat : une sensation de performance comme nulle autre. [◆ elanskis.com](#)



BALLANTINE'S BARREL SMOOTH

Prix de vente indicatif : 18 €

Ballantine's se réinvente en ce début d'année et présente sa dernière référence barrel smooth. Un scotch whisky tout en rondeur. [◆ Ballantines.com](#)

L'abus d'alcool est dangereux pour la santé,
à consommer avec modération



CHAPAL

Blouson USAAF

Prix de vente indicatif : 3 900 €

Modèle emblématique des « flight jackets » des années 30 et 40, la veste USAAF est entièrement faonnée dans l'atelier historique de Crocq, du cuir qui y est tanné aux nations.

Sur-mesure disponible sur demande. [◆ www.chapal.fr](#)

AUDI
Audi Q3 35 TFSIPORSCHE
Porsche Macan

MALUS 2020

ACHETEZ AU BON MOMENT!

Le gouvernement persiste et signe dans un système punitif... mais a trouvé le moyen de le rendre encore plus complexe qu'aujourd'hui !

Le barème du bonus/malus - ou plutôt du malus/ malus tant le système est punitif - pour 2020 est désormais connu. Et ceux qui espéraient une simplification et un allégement en seront, deux fois, pour leurs frais. Le gouvernement va ainsi mettre en place non pas une mais deux grilles de malus successives. Du 1^{er} janvier au 29 février 2020, une première grille de malus sera instaurée. Plus sévère que celle d'aujourd'hui, elle fera progresser - voire exploser - les montants touchant la plupart des modèles. A partir du 1^{er} mars 2020, une autre grille entrera en vigueur avec la particularité de

prendre en compte les nouvelles valeurs WLTP, et non plus NEDC comme aujourd'hui. Ce protocole de mesure des consommations entraîne une hausse mécanique de la consommation, donc des émissions et de la fiscalité. Pour en tenir compte, le gouvernement a toutefois revu la grille pour l'assouplir (elle débutera à 138 g/km de CO₂ contre 117 aujourd'hui). Mais comment s'y retrouver dans ces multiples changements ? Globalement, il faut retenir que quel que soit le modèle, c'est jusqu'à la fin 2019 qu'il sera le moins taxé. Le passage à la première grille (NEDC), début 2020, entraîne systématiquement des hausses, parfois catastrophiques. Quant à la seconde grille (WLTP), elle peut être moins punitive que celle de début 2020... ou plus que l'actuelle ! A noter enfin que la norme WLTP prend en compte le niveau d'équipement lors de la mesure des consommations. Un même modèle (moteur et boîte) pourra donc avoir des malus différents en fonction de sa dotation et de sa monte pneumatique. Gare aux surprises.

Malus 2019	Malus 2020 (NEDC)	Malus 2020 (WLTP)
Jusqu'au 31/12/19	Du 01/01 au 29/02/20	A partir du 01/03/20
140 €	818 €	280 €*
neutre	125 €	210 €*
8 753 €	12 500 €	12 500 €
853 €	2 370 €	1 504 €*

* à partir de

Dates d'application

Audi Q3 35 TFSI 150 ch
Peugeot 3008 Puretech 130 ch
Porsche Macan 245 ch
Range Rover Evoque D 150 ch

TOP 10 DES IMMATRICULATIONS EN 2019

SANS ÉCLAT

Même dans la catégorie la plus dynamique du marché, il commence à être difficile de trouver des modèles qui progressent. Le VW T-Roc est celui qui affiche la plus forte hausse, suivi par le SUV urbain de Citroën, le C3 Aircross. Dans le bas du classement, le Renault Kadjar a enfin réussi à prendre l'avantage sur le Peugeot 5008, d'une catégorie supérieure. Mais il reste loin du 3008.

VOLKSWAGEN
VW T-Roc

	DE JANVIER À SEPTEMBRE		ÉCART 2019/2018 (%)
	Volume 2019	Volume 2018	
Peugeot 3008 II	55 358	64 753	-14,5
Renault Captur	51 414	54 607	-5,8
Peugeot 2008	49 999	51 252	-2,4
Citroën C3 Aircross	37 138	31 770	+16,9
Dacia Duster II	36 063	36 379	-0,7
Citroën C5 Aircross	24 370	-	-
Renault Kadjar	21 152	21 947	-3,6
Peugeot 5008 II	21 042	23 088	-0,9
VW T-Roc	16 519	11 427	+44,6
VW Tiguan II	15 832	16 952	-6,6

60

C'EST, EN MILLIARDS D'EUROS, L'INVESTISSEMENT QUE LE GROUPE VW VA RÉALISER DANS LES 5 PROCHAINES ANNÉES! 33 MILLIARDS SERONT CONSACRÉS AU DÉVELOPPEMENT DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE DANS TOUTES LES MARQUES DE LA GALAXIE VW. LE GROUPE VISE AINSI 75 MODÈLES ÉLECTRIQUES D'ICI 2025.

EN COULISSE... EN COULISSE...

Audi a nettement musclé le style de ses derniers SUV (Q3, Q8 et Q7 restylé). Dès lors, l'actuel Q5 fait un peu un clin d'œil au futur. Le constructeur est donc en train de travailler sur un restylage anticipé, pour un modèle apparu en 2016.

Dyson travaille sur un projet de SUV électrique pour concurrencer Tesla. Mais après avoir avancé sur son développement, l'inventeur des aspirateurs sans sac a jeté l'éponge faute de pouvoir rentabiliser l'investissement.

Jaguar prépare le restylage du F-Type. Les modifications esthétiques ne devraient être que légères mais la console centrale deviendra tactile. Sous le capot apparaîtra le 6 cylindres en ligne mild-hybridé du Range Sport.

ELECTRIQUE

POUR AIDER À SAUTER LE PAS

Autonomie, coût, recharge, aides... le passage à l'électrique ressemble souvent à un saut dans l'inconnu. En complément des essais et conseils distillés dans les pages de L'Auto-Journal Evasion & 4x4, vous pourrez désormais consulter le site "je-roule-en-electrique.fr" mis en place par le ministère de la Transition écologique et solaire et l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique. Un test permet de savoir si votre usage de l'automobile est adapté à l'électrique. Si c'est le cas, une sélection de modèles correspondant à vos préférences est proposée. Il y a aussi des tutoriels sur les aides disponibles, la recharge ou l'installation de borne à domicile. Un site qui s'adresse aux particuliers, aux professionnels mais aussi aux copropriétaires ou aux collectivités.



INDUSTRIE



PSA/FIAT-CHRYSLER, MARIAGE DE RAISON

Dans le domaine automobile, la raison l'emporte souvent sur la passion. Car derrière un produit qui peut (encore) véhiculer de l'émotion et procurer du plaisir, se cache une industrie lourde aux règles de fonctionnement implacables. La première d'entre elles consiste à atteindre une taille critique, faute de n'avoir aucune chance de lutter à armes égales avec la concurrence. A l'heure où Carlos Ghosn, l'architecte du succès de l'Alliance Renault-Nissan, a été mis sur la touche, c'est son ex-numéro, Carlos Tavares, qui mène le bal. De là à dire qu'il a été à bonne école... Après avoir intégré Opel à PSA, il est en train d'opérer un rapprochement avec Fiat-Chrysler. Le Groupe italo-américain présidé par Mike Manley

- à la recherche d'un partenaire sous l'impulsion de John Elkann (héritier de la famille Agnelli) - n'avait pas réussi à conclure avec Renault il y a quelques mois. Ce qui a fait le malheur de l'un fera peut-être le bonheur de l'autre. Car les deux entités ont intérêt à ce rapprochement. Pour PSA, il s'agit d'étendre sa couverture du marché mondial en mettant un pied aux Etats-Unis. Pour Fiat-Chrysler, l'objectif est de combler le retard technologique pour répondre aux défis de l'électrique. Pour les deux, c'est l'opportunité de réaliser des économies d'échelle qui pourraient représenter... 4 milliards d'euros par an. Seule inconnue, l'impact sur l'emploi. Mais il serait probablement pire si chacun restait dans son coin et déclinait, faute d'être concurrentiel.

IL A DIT LORS DE LA REMISE DU "VOLANT D'OR", RÉCOMPENSE DÉCERNÉE PAR LE JOURNAL ALLEMAND BILD:

"L'IRONIE, C'EST QU'À L'AVENIR,
IL N'Y AURA PEUT-ÊTRE PLUS DE VOLANT!"
Elon Musk, patron de Tesla

ASSURANCES

DOUBLE EFFET

Aide active au maintien dans la voie, assistants anti-collision et d'évitement, freinage automatique d'urgence, caméra embarquée... les aides à la conduite se multiplient sur les derniers modèles, gagnant même les SUV urbains. Une course à l'équipement qui joue en faveur de la sécurité de tous - des véhicules équipés mais également par extension de ceux qui ne le sont pas - et qui a aussi un effet sur les... primes d'assurance! Certaines compagnies, conscientes que ces équipements ont un réel effet sur la baisse de l'accidentologie, proposent ainsi des primes moins importantes aux assurés qui cochent ces options. Revers de la médaille, si les accrochages sont moins nombreux, les réparations, elles, peuvent être plus chères compte tenu de la technologie embarquée (radars et capteurs situés tout autour de la voiture).



EN COULISSE... EN COULISSE...

Jeep cherche à sauver son mythique Wrangler des fourches caudines de la fiscalité. Pour cela, il proposera une version hybride rechargeable, probablement sur la base du 2.0 turbo essence que l'on connaît sur notre marché.

Mercedes va proposer un modèle 100 % électrique dans toutes les catégories, selon la même nomenclature que les berlines, mais avec EQ devant le nom. La marque vient ainsi de confirmer l'EQG sur la base du mythique G!

Volkswagen a dévoilé un croquis confirmant l'arrivée, d'ici 1 an, d'une version coupé du petit SUV T-Cross. Vocation plus haut de gamme que le modèle dont il décline, le coupé risque de se rapprocher d'un certain... T-Roc!





PEUGEOT 2008
PURETECH 130 CH GT LINE

PRIX : 27 600 €

PUISSEANCE FISCALE : 6 CV

BONUS/MALUS : NEUTRE

JEU DE QUILLES

RENAULT CAPTUR, CITROËN C3 AIRCROSS, VW T-ROC, TOYOTA C-HR...
LE NOUVEAU PEUGEOT 2008 COMpte BIEN RENVERSER TOUS SES CONCURRENTS.
RESTE À SAVOIR S'IL EN A LES MOYENS.

Par Michel Courtois Photos Peugeot/Tiba



Un *strike*, ce coup qui, au bowling, permet à un joueur de renverser en une seule fois toutes les quilles, Peugeot en rêve pour son 2008. Un rêve mais pas une utopie lorsque l'on voit ce que le constructeur de Sochaux a réussi à faire avec le 5008 sur le segment des compacts : c'est tous derrière et lui devant comme dirait l'amie Georges. A priori, la tâche qui attend le petit frère sera plus ardue car jamais il n'a réussi, dans sa première génération, à prendre l'avantage sur son alter ego de chez Renault, le Captur. Lequel a senti le coup venir et s'est entièrement renouvelé avec quelques semaines d'avance (cf. p.78). Il va donc falloir plus au 2008 que des arguments pour renverser le jeu, un peu de talent serait l'idéal. Ce premier essai sur les routes du Luberon nous a laissés entrevoir qu'il n'en manquait pas.

Bien que ce ne soit pas là sa seule qualité, le succès du 5008 tient beaucoup dans son style. Le petit dernier a donc décidé d'appliquer la même recette. Résultat, difficile de reconnaître les traits du break légèrement surélevé qu'il remplace. Chacun se fera son avis - forcément subjectif - sur le résultat mais on relèvera que le charme n'opère complètement qu'à partir de la finition GT Line avec l'arrivée des phares full Led, reconnaissables à leurs trois griffes.

L'installation à bord ne surprend pas l'habitué des dernières Peugeot. Il y retrouve le i-Cockpit organisé autour d'un petit volant et de compteurs surélevés. Avant de faire le tour de l'habitacle, appuyons sur le bouton de démarreur pour voir ce que nous réserve ce 2008 sur la route. Dès les premiers tours de roues, le petit volant donne une impression de vivacité du train avant. Elle se confirme sur les routes tortueuses de l'arrière-pays aixois. Le 2008 aime les virages et s'y inscrit avec une belle précision. L'arrière, pour sa part, reste sage et ne procure pas un tempérament enjoué. Ainsi, dans la plupart des cas, c'est l'équilibre qui l'emporte sur la vivacité. Le Puretech 130 ch ne donne pas des ailes au 2008 mais lui permet de tenir une bonne cadence sans avoir l'impression de manquer de répondant. Le recours à la boîte manuelle ne sera pas superflu pour relancer le rythme sur un parcours accidenté et, se faisant, on se dit que la commande aurait gagné à un peu plus de fluidité. Côté compromis de suspensions, Peugeot a visiblement préféré laisser de l'amplitude pour assurer une

CONTRAIREMENT À SON RIVAL LE CAPTUR, LE 2008 A DONNÉ LA PRIORITÉ AU DESIGN. QUITTE À PÉNALISER LA LUMINOSITÉ À BORD.

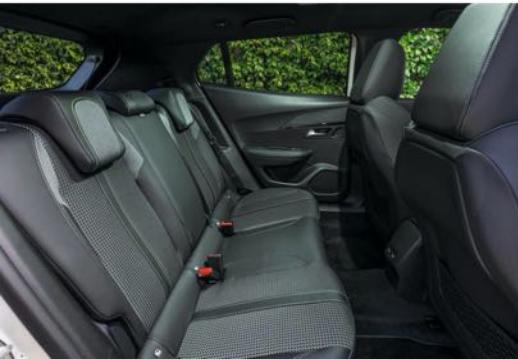


Le Puretech 130 ch convient parfaitement au 2008. Il est suffisamment performant et promet une consommation très mesurée.

bonne filtration, plutôt que de verrouiller les débats- ments et offrir un comportement sportif. Sur un véhicule à vocation familiale, c'est naturellement le bon choix. Les passagers sont ainsi efficacement isolés des défauts de la chaussée même si cela se paie par une légère prise de roulis.

Le nouveau 2008 repose sur la plateforme CMP, déjà utilisée par le DS 3 Crossback. Elle lui a permis de s'étirer en gagnant 14 cm en longueur (à 4,30 m) tout en étant plus large (de 3 cm) et moins haut (de 2 cm). Mais l'empattement ne progresse, lui, que de 6 cm. Un coup d'œil sur le profil - et le pare-chocs arrière proéminent - renseigne sur les centimètres manquants. La marque explique ce choix pour protéger le hayon, partie onéreuse à remplacer en cas de choc arrière.

La hausse de l'empattement, même modeste, permet malgré tout aux passagers arrière de profiter de plus d'aisance au niveau des genoux. La banquette est dessinée pour deux mais elle ne rend pas pour autant la place centrale inconfortable. Inutile, en revanche, de chercher une assise de banquette coulissante, il n'y en a pas. Le coffre tire lui aussi parti de la hausse du gabarit et en profite pour avancer 10 dm³ de plus (454 dm³). Le plancher de chargement amovible offre un espace plat lorsque les dossier sont rabattus.



NÉ SUV URBAIN, LE 2008 A GRANDI. IL IMPRESSIONNE PAR SA POLYVALENCE GRÂCE À SON COMPROMIS COMPORTEMENT/CONFORT JUSTE.

La planche de bord est celle de la 208. Le i-Cockpit est désormais connu sauf qu'il passe cette fois à la 3D. Comprenez que les informations s'affichent sur deux plans différents, donnant un effet de profondeur et offrant la possibilité de hiérarchiser les messages. D'une taille de 7 pouces sur les finitions basses, l'écran multimédia affiche 10 pouces sur GT Line. Son utilisation se montre intuitive et les interfaces smartphone (MirrorLink, Apple CarPlay et Android Auto) contenteront tout le monde. A noter que le pied de la console centrale peut accueillir un smartphone en position verticale, permettant de voir - ou plutôt de deviner - l'écran, mais au premier virage, il finira dans les pieds du conducteur ou du passager. Le dessin façon cockpit de la planche de bord, combiné aux faibles surfaces vitrées, entraîne une ambiance intérieure très sombre.

Le niveau GT Line est équipé du Pack Safety Plus qui intègre le freinage d'urgence automatique, l'alerte au franchissement de ligne, la reconnaissance des panneaux et la surveillance d'attention du conducteur par caméra. Pour profiter d'une conduite autonome de niveau 2 (régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Stop&Go, aide active au maintien dans la voie), il faudra cocher le Pack Drive Assist Plus (400 €) et la boîte automatique EAT8 à 2 000 €. Dommage que le système de surveillance des angles morts (200 €) ne soit pas, lui, de série sur GT Line. Surtout lorsque l'on se souvient du prix qui atteint 27 600 €, ça n'est pas rien. Mais le SUV de Sochaux réserve une bonne surprise avec une consommation maîtrisée (4,5 l/100 km NEDC et 5,8 l/100 km WLTP) qui lui permet d'échapper au malus aujourd'hui mais également en 2020.



Appellation GT, petit volant à méplats, double sortie d'échappement, le 2008 affiche sa sportivité... plus qu'il ne l'est réellement.





Conclusion



Le 2008 était attendu au tournant. Ce premier essai permet déjà de rassurer : il ne déçoit pas. Il coche même toutes les cases de ce que l'on attend d'un SUV urbain et, en cela, il peut tout à fait être considéré comme la version miniature du 3008. Il ne lui manque que quelques astuces de modularité et un peu de modestie sur le plan financier pour pouvoir faire carton plein.



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

Prix

Modèle hors options: 27 600 € Modèle à l'essai: 32 609 €

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

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, appel d'urgence et d'assistance, Bluetooth, contrôle pression pneus, ESP, détecteurs de pluie et de luminosité, feux de route auto, Iso x, Pack Safety Plus (freinage automatique d'urgence jour/nuit, alerte au maintien dans la voie, radars de stationnement avant/arrière, reconnaissance pareneaux, surveillance attention conducteur), régulateur/limiteur de vitesse.

Agrement : caméra de recul, compteurs e-Cockpit 3D, climatisation auto, démarrage mains libres, éclairage d'ambiance paramétrable, jantes 17", hi- 6HP, interfaces smartphone Mirror Link, Apple CarPlay, Android Auto, navigation 3D écran tactile 10", phares full LED, prises USB (4), rétroviseurs électriques, dégivrants et rabattables, rétro intérieur photosensible sans contact, toit contrasté.



Options

	option modèle essayé
Accès sans clé	350 €
Advanced Grip Control [modes neige, sable et boue, contrôle de vitesse en descente]	200 €
Alerte zones de danger (1 an)	99 €
Hi- Focal 10 HP	1150 €
Jantes alliage 18"	520 €
Peinture spéciale	750 €
Recharge par induction	100 €
Sieges avant chauffants	200 €
Surveillance active des angles morts	200 €
Toit ouvrant	200 €

Packs

	pack modèle essayé
Pack Cuir	1600 €
Selleur cuir Nappa avec surpiqûres, siège conducteur électrique et massant, sièges avant chauffants	
Pack Drive Assist (BVM)	400 €
Régulateur de vitesse adaptatif	
Park Assist	360 €
Stationnement semi-automatique, caméra de recul	

Technique

Performances	
Vitesse maxi (km/h)	198
Accel. 0 à 100 km/h / 1000 m d.a. (s)	8,9 / 29,9
Consommations	
Mixte (l/100 km)	4,5
Urbaine / Extra-urbaine (l/100 km)	5,3 / 4
Réservoir (l)	44
Dimensions / Coffre	
L / l / h / empattement (m)	4,3 / 1,77 / 1,53 / 2,61
Volume coffre 5 / 2 places (dm ³)	791 / 1592
Moteur	
Cylindrée (cm ³)	1199
Puissance maxi (ch à tr/mm)	130 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mm)	230 à 1750
Châssis	
Direction	caisse autoporteuse à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	10,4
Suspension avant	pseudo McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu souple (bras tiges), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques / disques
Transmission	
Boîte de vitesses	traction BVM6
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1192 / 1200
Pneumatiques	
Dimensions	Michelin Primacy 215/60 R 17



SUPER ESSAI

LIBERTÉ



**MERCEDES EQC
400 4MATIC
AMG LINE**

PRIX : 94 400 €

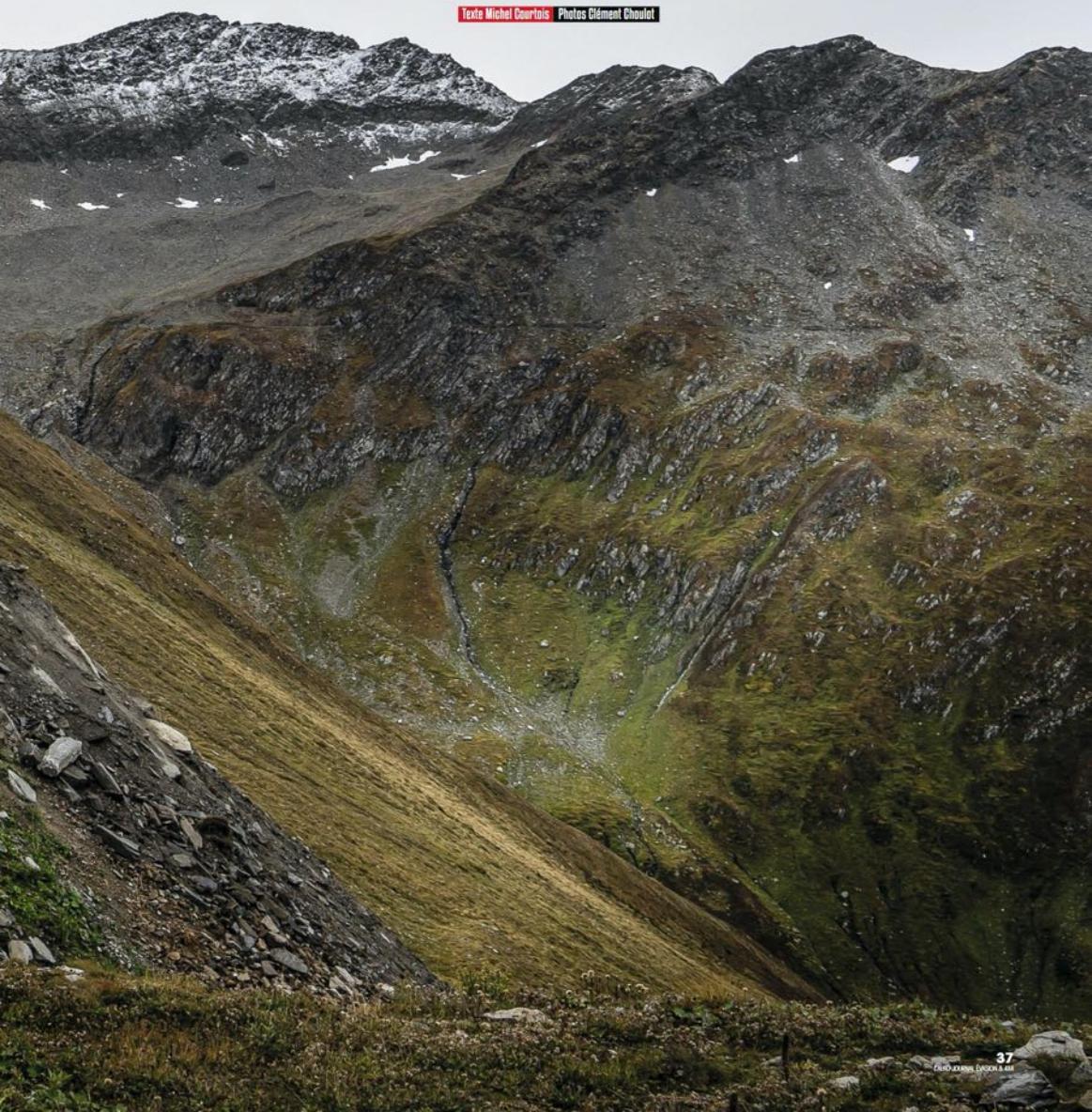
PUISSEANCE FISCALE : 8 CV

BONUS : 6 000 €

SURVEILLÉE

COMME TOUS LES SUV ÉLECTRIQUES, L'EQC FAIT DE LA FRUGALITÉ SON OBJECTIF ABSOLU. POUR CELA, IL N'HÉSITE PAS À METTRE LE CONDUCTEUR SOUS LIBERTÉ SURVEILLÉE. UNE NOUVELLE FAÇON DE CONCEVOIR LA CONDUITE.

Texte Michel Courtois Photos Clément Choulat





Sur la route

D'ici 10 ans, Mercedes n'aura plus de véhicule 100 % thermique à son catalogue. Cela ne veut pas dire que tous seront des électriques mais plus précisément que tous seront électrifiés. L'hybridation représentera bien sûr une grande partie de la gamme, de l'hybridation légère 48V à l'hybride rechargeable, aux côtés des modèles 100 % électriques. Mais avant 2030, une autre échéance attend tous les constructeurs : en 2021, la moyenne de leurs émissions ne pourra pas dépasser 95 g/km de CO₂. Or pour atteindre cet objectif, il n'y a pas trente-six solutions, il y en a une : l'électrique. Mercedes, comme toutes les marques, s'est donc lancé dans une course contre la montre pour développer son premier véhicule 0 émissions. Il arrive en cette fin 2019 et c'est un SUV ! Il n'en fallait pas plus pour soumettre ce nouveau venu au Super Essai.

En tant qu'ambassadeur du futur de la marque, on pouvait s'attendre à ce que l'EQC prenne le parti d'un design engagé. Il n'en est rien puisque le nouveau venu ressemble à un gros

GLC. Plusieurs raisons à cela. La première est économique puisque l'EQC reprend le châssis du SUV thermique et partage même sa ligne de production. Cela permet de diviser les coûts et de répartir les quantités assemblées en fonction du succès - ou non - de chacun. Deuxième objectif : rassurer le conducteur par une identité fidèle à la marque, la propulsion électrique entraînant déjà son lot d'inconnues. Chacun jugera du résultat mais côté à côté avec un GLC, la version écolo paraît moins séduisante. Cette politique de partage d'éléments entraîne également quelques incongruités. On remarque ainsi des habillages intérieurs de porte qui montent plus haut que la ceinture de caisse. Une bizarrerie dissimulée par des vitres teintées dans leur partie basse. Autre surprise : l'imposant tunnel de transmission aux pieds des passagers arrière... alors que l'EQC n'a pas d'arbre qui relie les essieux ! Mercedes avance que cela a permis de placer le système de refroidissement des batteries mais d'autres constructeurs ont réussi à ménager un plancher plat.



Suivant le mode de conduite sélectionné, le conducteur a plus ou moins de latitude. En position "maximum range", les aides électroniques prennent le pas sur l'humain.



TOUT, DANS L'EQC, A ÉTÉ PENSÉ POUR RÉDUIRE LA CONSOMMATION... SAUF L'ESSENTIEL : LE POIDS !

Si 85 % des pièces visibles sont différentes de celles d'un GLC, on remarque surtout la calandre noire spécifique. Celle-ci se distingue par un bandeau lumineux qui joint les optiques, comme à l'arrière. Un jonc qui s'éteint dès que le véhicule roule, la législation européenne interdisant qu'il reste allumé. Suivant la même logique que le design extérieur, Mercedes a repris, dans l'habitacle, la planche de bord d'un GLC avec quelques spécificités. Nous y reviendrons plus tard car l'enjeu de ce nouveau modèle est avant tout de savoir ce qu'il donne à l'usage.

Une pression sur le démarreur et le voyant "ready" s'allume au tableau de bord. Marche avant et arrière s'encrèlent via le même commodo de sélection de vitesses que les modèles thermiques. Par défaut, l'EQC démarre en mode "comfort" qui correspond à une conduite proche de celle d'un véhicule thermique. Comprenez par là que tout ce qui •••



Bien vu

« Le GPS affiche l'image de la caméra avant et y incruste les informations de direction en réalité augmentée. Impressionnant. »

AUTONOMIE SURVEILLÉE

L'autonomie s'affiche dans un halo vert sur la carte de la navigation. Dans les points d'intérêt, il est possible de repérer les bornes de recharge, connaître leur puissance et vérifier si elles sont libres.

A DISTANCE

L'application téléchargeable sur smartphone permet de vérifier la charge, d'ouvrir fenêtres et toit voire d'actionner le klaxon ou de déclencher le chauffage stationnaire.

Qualités

- Accélérations impressionnantes
- + Comportement rigoureux
- + Excellent confort

Défauts

- Écoconduite quasi obligatoire
- Endurance du freinage
- Poids déplacé



L'EQC n'est pas fait pour les chemins. Mais quand on l'y emmène, il bluffe par son confort de suspensions. Un constat qui ne change pas sur le bitume.



A revoir

« L'EQC n'a pas d'arbre de transmission qui relie les essieux avant et arrière. Il conserve malgré cela son imposant tunnel de servitude. »

RÉACTION EN CHAÎNE

La grille des haut-parleurs située sur la casquette de planche de bord se situe dans le pare-brise. Puis ce n'est pas capté par la caméra située sous le rétro, et s'affiche alors sur l'image du GPS en réalité augmentée !

DIFFÉRENCE DE NIVEAU
L'EQC est basé sur le GLC mais ses dimensions changent. Cela se voit dans des portes dont la partie extérieure est... nettement plus basse que la contre-porte inférieure ! Etrange.

est récupération d'énergie (via le frein moteur) et optimisation de la consommation est mis en veille. L'EQC se montre réactif et évolue dans une grande douceur. Le couple de 760 Nm, disponible immédiatement, offre des mises en action fulgurantes. Mais ce mode confort est gourmand en énergie et ce n'est pas celui qui offre la meilleure autonomie. Car au volant d'un véhicule électrique, l'enjeu devient rapidement celui de consommer le moins possible. Autant le dire tout de suite, le plaisir passe au second plan. Dès lors, autant basculer sur la position "eco". Cette dernière paramètre l'ensemble des éléments électroniques en mode réduction de la consommation. Le conducteur le remarque immédiatement avec une pédale d'accélérateur qui répond moins promptement. Avant réactif, l'EQC devient un rien nonchalant et il faut insister sur la pédale de droite lorsque le besoin de puissance se fait sentir. Mais il y a pire... ou mieux selon que l'on considère le plaisir ou l'économie. Le mode "maximum range" met l'EQC en mode écoconduite et délesté le conducteur d'une partie de son libre arbitre. Un exemple : en cas de limitation à 50 km/h, le véhicule refuse purement et simplement d'aller au-delà, même en continuant à accélérer. Seul un kick-down permet d'obtenir la réponse souhaitée. Autre illustration : le véhicule décélère automatiquement sans raison apparente. En réalité, l'EQC a anticipé une "raison" - comme l'arrivée d'un virage invisible pour le conducteur ou le sommet d'une côte - et coupe l'accélérateur pour économiser de l'énergie ! La sensation de ne plus être maître au volant ne conviendra pas à tout le monde...

Parallèlement au choix de ces modes de conduite, le Mercedes propose plusieurs programmes de récupération d'énergie via le frein moteur. Le niveau de ce dernier se règle grâce aux palettes situées derrière le volant. Trois positions sont proposées : D+, Dauto, D- et D--. Lorsque cette dernière est sélectionnée, la récupération d'énergie est maximale et le recours au frein n'est plus nécessaire dans la majeure partie des cas. Sauf qu'au lever du pied de l'accélérateur, il n'est pas possible de doser ledit frein moteur. En résulte une conduite qui n'est pas très coulée. Le mode D- semble plus adapté à la majorité des situations. Ce système de récupération d'énergie peut aussi devenir un jeu, sur les routes de montagne par exemple. Il est ainsi possible de descendre le col du Saint Gotthard sans toucher au frein, juste en ralentissant avec les différents modes, le D-- permettant même d'arrêter le véhicule !

Passée cette réjouissance temporaire, la conduite de l'EQC ne procure pas le grand frisson. D'abord parce qu'un véhicule électrique ne prend tout son sens qu'en adoptant l'écoconduite. Ensuite parce qu'en dépit des accélérations fulgurantes, le châssis doit composer avec un poids de 2,5 tonnes. Dans les routes exigeantes des Alpes suisses, ce SUV poids ***

VERDICT Sur la route

Ville ★★★★☆

C'est l'environnement dans lequel l'électrique prend tout son sens. Réactif et confortable, l'EQC est en revanche pénalisé par une visibilité périphérique médiocre et un encombrement important. La direction est légère mais le diamètre de braquage quelconque (11,8 m).

Route ★★★★☆

Les 2,5 tonnes de l'EQC et l'absence de suspensions pilotées pouvoient laisser craindre le pire. Il n'en est rien. Ce SUV profite de belles performances, d'un comportement très efficace, d'un excellent confort et de décélérations puissantes à défaut d'être endurantes.

Autoroute ★★★★☆

Avec moins de 300 km d'autonomie, l'électrique ne fait pas bon ménage avec l'autoroute. Dommage, car l'EQC s'y montre convaincant grâce à son confort et ses aides à la conduite bien paramétrées. Seuls les pneus percutent sur les raccords de chaussée.

LES PERFORMANCES DE TOUT PREMIER ORDRE ET LE COMPORTEMENT RIGOUREUX FORCENT LE RESPECT LORSQUE L'ON SAIT QUE L'EQC PÈSE 2,5 TONNES.



Vie à
bord

lourd étonne par sa capacité à maîtriser les mouvements de caisse et son haut niveau d'adhérence latérale. Il est pourtant dépourvu de suspension pilotée à l'avant et la solution pneumatique arrière a été retenue pour supporter le poids des batteries. Efficace mais jamais agile dans les courbes, l'EQC souffre aussi en freinage. Pourtant, l'assistance de pédale est plutôt bien gérée, la récupération d'énergie ne venant pas perturber le ressenti. Mais au bout de quelques sollicitations, le système donne plus l'impression de ralentir le SUV que de réellement le freiner.

L'absence de suspensions pilotées n'empêche pas l'EQC de proposer un confort de haut niveau. L'amortissement se montre très efficace et n'avoue ses limites que dans deux cas de figure. Lors d'une grosse compression en appui, où le poids peut déstabiliser la caisse ; et sur les raccords de chaussée qui font remonter des percussions dues aux pneumatiques taille basse de notre modèle d'essai. La sérénité des voyages à bord de l'EQC tient aussi dans l'excellente insonorisation, en partie due à la présence d'un double vitrage efficace.

Côté autonomie, le premier SUV électrique de Mercedes annonce, selon la norme WLTP pourtant plus sévère, des valeurs comprises entre 374 et 414 km. En adoptant une conduite identique à celle d'un véhicule essence, sur un parcours mixte (ville, route, autoroute) sans difficulté particulière, nous n'avons pas réussi à faire mieux que 330 km. Mais encore plus que dans le cas d'un moteur thermique, les conditions météo et le style de conduite ont ici une influence exponentielle sur la consommation. Lors de la première partie de notre essai, en ville et routes secondaires, l'autonomie annoncée était de 310 km pour une destination indiquée à 250 km par le GPS. Lors de la montée d'un col, pourtant derrière un camion, l'autonomie est descendue à 160 km pour 200 km restant à parcourir. Sueurs froides... Heureusement, une fois le col franchi, l'autonomie est remontée à 210 km dans la descente pour s'établir finalement à 100 km à l'arrivée.

Une chose est sûre : la conduite d'une électrique demande une bonne dose de sang-froid. La recharge aussi ! Grâce à la carte Mercedes me Charge, il est possible de recharger sur 16 000 bornes en France. Elle est gratuite les 3 premières années (mais la charge est payante via cette même carte) et Mercedes ne sait pas encore quelle sera sa politique commerciale après. Nous arrivons donc sur une borne Ionity, autant dire le meilleur cas de figure imaginable : recharge jusqu'à 350 kW (théorique puisque l'EQC n'accepte que jusqu'à 110 kW) en seulement 40 minutes (de 10 à 80 %) et un prix unique de 8 €. Voilà pour la théorie. En pratique, la •••



EN MONTAGNE, L'AUTONOMIE FAIT DU YOYO. EN CÔTE, ELLE FOND À VUE D'ŒIL. EN DESCENTE, ELLE AUGMENTE EN FLÈCHE. LE CONDUCTEUR, LUI, NE SAIT PARFOIS PLUS OÙ IL EN EST...



SUPER ESSAI MERCEDES EQC

400 4MATIC
AMG LINE



L'EQC reçoit le système d'écran géant MBUX qui est aussi beau à regarder que facile à utiliser. Et ce en dépit de la densité des fonctionnalités proposées.



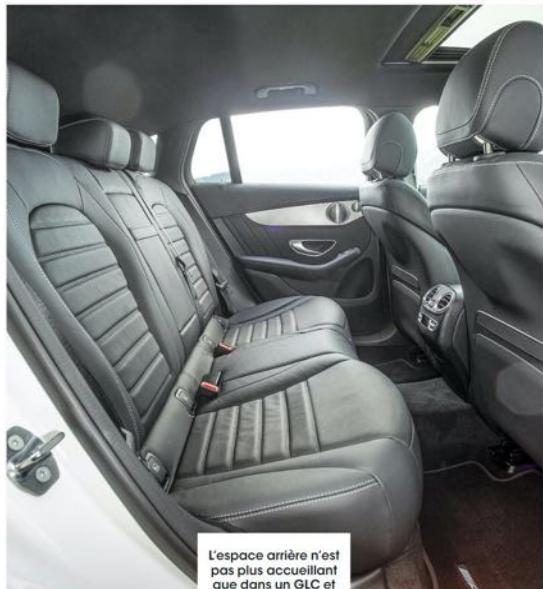
Comme de coutume, les réglages des sièges sont élégants et pratiques. Le coffre (495 dm³) ne souffre pas trop de la présence des batteries et du moteur.



première borne essayée n'a jamais voulu se débloquer. Une fois branchée sur une autre borne, l'application téléchargeable sur smartphone annonçait 45 minutes de charge (pour la moitié de la batterie). Mais entre une puissance de charge qui ne dépasse pas les 80 kW au début et qui tombe à 20 kW suite à l'arrivée d'autres voitures, nous avons fini par partir au bout d'une heure avec une batterie chargée à 96 %. Dans le meilleur des cas, Mercedes annonce 40 minutes (de 10 à 80 %) sur des bornes 110 kW et 10 h 30 (de 10 à 100 %) sur une wallbox 7,4 kW installée au domicile.

Bien qu'il offre une technologie de rupture, l'EQC reprend l'habitacle connu sur la plupart des modèles de la marque, dont le GLE. Une façon de rassurer le client qui retrouvera ses repères. Le conducteur bénéficie d'une excellente position de conduite mais il lui faudra composer avec des montants de pare-brise épais et une lunette arrière très étroite. La rétention aurait grandement gagné à l'adoption d'un rétroviseur intérieur digital. La qualité de la finition ne soulève pas la critique. On retrouve avec bonheur l'immense écran digital qui regroupe compteurs et multimédia. Les fonctionnalités proposées sont innombrables - de la simple navigation aux modes bien-être - mais leur utilisation est largement facilitée par une ergonomie bien pensée. Pour piloter le système, il est possible de passer par l'écran tactile, le pavé de console centrale tactile également ou la reconnaissance vocale intelligente. Cette dernière nous a paru moins efficace que celle du GLE. Peut-être est-ce lié à la qualité de réception, le système utilisant le cloud pour interpréter les commandes.

L'HABITACLE RESSEMBLE À CELUI DES AUTRES MERCEDES. UNE FAÇON DE RASSURER LES FUTURS CLIENTS.



VERDICT Vie à bord

Habitabilité ★★★☆☆

L'EQC se montre habitable dans l'absolu mais ses côtes intérieures sont décevantes eu égard à son encombrement extérieur. L'accès aux places arrière n'est pas optimale et l'ambiance y est très confinée. Coffre et modularité satisfaisants.

Présentation ★★★★☆

Pour rassurer les clients, l'EQC reprend la planche de bord du GLE avec son immense écran digital qui distille une ambiance high-tech. Le soin apporté aux assemblages est à souligner, tout comme la qualité des matériaux. Sauf celui sous le GPS, moins réussi.

Technologie ★★★★☆

Mercedes met la technologie au service de l'électrique. Le système GPS intègre dans ses calculs l'autonomie, la circulation, la typologie du terrain ou encore les bornes de charge... libres ! Sur l'autoroute, l'EQC peut dépasser seul suite à l'actionnement du clignotant.



Tout-
terrain

A CONTRE-EMPLOI

Si la propulsion électrique a gagné les SUV, elle n'a pas encore été mise au profit des capacités d'évasion. Elle ouvre pourtant des possibilités par le pilotage individuel des essieux, voire des roues, qu'elle autorise. L'EQC est baptisé 4Matic bien qu'il soit dépourvu d'arbre de transmission. Traction la plupart du temps, il met à contribution son moteur arrière lorsque les roues avant perdent l'adhérence.

Un phénomène qui peut être ressenti lors d'une simple accélération sur chaussée humide. A noter que Mercedes propose des pneus hiver M+S en option à 200 €. L'absence de la suspension pneumatique sur les quatre roues prive de pouvoir augmenter la garde au sol.

CAPACITÉS TOUT-TERRAIN

GARDE AU SOL | 129,5 mm



VERDICT Tout-terrain



L'EQC n'est pas du tout taillé pour l'évasion. Ses quatre roues motrices font acte de présence pour la sécurité et la suspension pneumatique, uniquement à l'arrière, ne permet pas de faire varier la garde au sol.

LE TARIF SALÉ EST ADOUCI PAR LE BONUS ET LES AVANTAGES FISCAUX... POUR LES ENTREPRISES.



Prix

Modèle hors options : 78 950 €	Modèle à l'essai : 94 400 €
Emissions CO ₂ : 0 g/km	Puissance fiscale : 8 CV
Bonus : 6 000 €	Garantie : 2 ans, kilométrage illimité

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, airbag genoux conducteur, aide active au maintien dans la voie, appel d'urgence et d'assistance, assistant actif aux limitations de vitesse, contrôle de la pression des pneus, freinage d'urgence automatique, surveillance active des angles morts.

Agrement : accès et démarrage sans clé, caméra de recul, climatisation 2 zones, détecteur de pluie, écran panoramique avec compteurs digitaux (10,25") et multimédia (10,25"), hayon électrique, hi-9 HP 225 W, jantes 19", modes de conduite, navigation 3D avec reconnaissance vocale intelligente, pavé tactile de contrôle du multimédia, phares multibeam LED, radars de stationnement avant et arrière, rétroviseurs électriques et rabattables, rétroviseurs photosensibles, sellerie simili cuir/micro bref, services connectés, sièges sport aux contours ajustables, volant multifonction.

Packs

	modèle essayé	pack
Pack d'Assistance à la Conduite Plus		1 550 €
Régulateur de vitesse intelligent avec fonction embouteillages, assistant actif de changement de voie		
Pack Premium Plus		5 600 €
Af chape tête haute, caméras 360°, hi-Burmester, pack energizing (programmes confort, diffusion de parfum, épuration de l'air), recharge smartphone par induction, sièges avant électriques à mémoires, toit ouvrant électrique		
Pack Sièges Multicontours	500 €	
Sièges multicontours avec fonction massage		

Options

	option	modèle essayé
Climatisation 3 zones	700 €	
Interfaces smartphone (Apple CarPlay, Android Auto)	450 €	
Jantes 21 pouces	1 800 €	
Marchepieds	600 €	
Navigation en réalité augmentée	300 €	
Peinture métallisée	950 €	
Sellerie cuir	1 700 €	
Sièges avant climatisés	1 300 €	



VERDICT Budget



Outre la série limitée de lancement, l'EQC n'est disponible qu'en un seul niveau de finition, AMG Line, richement doté. Cela étant, certaines options des GLC ou GLE (toit panoramique, suspension pilotée, hayon mains libres...) ne sont pas disponibles ici. Le tarif constaud est un peu allégé par le bonus de 6 000 € ou l'exonération de la TVS pour les entreprises. La recharge sur une borne Ionity 110 kW coûte 8 € (ça ne va pas durer...) mais il faut compter 25 € sur une Be'Lib 22 kW à Paris.

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	180
Accel. 0 à 100 km/h / 1 000 m d.a. (s)	5,6 / 27,1
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	5,2
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 33 / 58
Consommations	
Moyenne (kWh/100 km)	24,4
Ville / Route / Autoroute (kWh/100 km)	25,5 / 20,6 / 27
Autonomie / Charge	
Moyenne (km)	332
Ville / Route / Autoroute (km)	313 / 388 / 296
Temps de charge 7,4 kW (h) / 110 kW (mn)	10 h 30 / 40

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	4,77 / 1,89 / 1,63 / 2,08
Espace aux jambes AV (cm)	29
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	152 / 148
Coffre	
Volume 5 places (dm ³)	495
Seuil de chargement (cm)	76
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	98 / 110 / 42
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	181 / 141 / 65

Technique

Moteur/Batterie	1 moteur électrique asynchrone sur chaque essieu
Puissance maxi (kW/ch à tr/min)	300 / 408
Couple maxi (Nm à tr/mm)	760 à 0
Batterie type / capacité (kWh)	lithium-ion / 80
Châssis	caisse autoportante
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	11,8
Suspension avant	double 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	rapport unique
Poids	Poids à vide / maxi remorquable (kg)
	2 505 / 1 800
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport 4 SUV
Dimensions	255/40 R 21



Conclusion



Avec l'EQC, Mercedes réussit mine de rien quelques tours de force. Celui d'offrir un SUV confortable, performant et doté d'un excellent comportement malgré ses 2,5 tonnes. Celui de faciliter le passage à l'électrique grâce à des repères préservés, des aides électroniques adaptées et une carte de recharge unique. Il ne parvient en revanche pas à lever l'incertitude de la charge, à résoudre le paradoxe d'un grand véhicule dont l'utilisation ne prend tout son sens qu'en ville ni à procurer un réel plaisir au volant.

CELUI QUI A LANCÉ LA MODE DES SUV URBAINS SE RENOUVELLE APRÈS UNE DÉCENNIE DE CARRIÈRE COURONNÉE DE SUCCÈS. LE JUKE II CHANGE TOUS LES INGRÉDIENTS MAIS PAS LA RECETTE, POUR ÊTRE SÛR DE CONSERVER SES ÉTOILES.

FIGURE DE STYLE

Par Michel Courtois Photos Yann Lefebvre

NISSAN JUKE
DIG-T 117 CH DCT7 N-DESIGN

PRIX : 27 640 €

PUISSEANCE FISCALE : 6 CV

BONUS/MALUS 2019 : NEUTRE

MALUS NEDC 2020 : 190 €

* Malus NEDC du 01/01/20 au 31/05/20



FEn matière de publicité, une école défend l'idée que peu importe que l'on parle d'un produit en bien ou en mal, l'important étant que l'on en parle. En fonction du produit considéré, cette théorie se révélera tour à tour vraie ou fausse, sans que l'on puisse tirer de conclusion ferme et définitive sur la validité globale de cette règle. Dans le cas du Juke en revanche, cela ne fait pas l'ombre d'un doute, elle s'est révélée vraie. Le premier SUV de poche du marché (4,14 m dans sa première génération) avait, à sa manière, défrayé la chronique avec son look décalé de grenouille dopée aux anabolisants. Un design inattendu qui a séduit autant qu'il a repoussé. Heureusement pour lui, les représentants de la première catégorie ont été largement assez nombreux, 1,5 million en moins de 10 ans ! Autre point fort de ce style, une capacité à traverser les années sans avoir l'air d'en souffrir. Mais le Juke, en dépit de son succès sur la durée, a fini par décrocher à tous les chapitres... sauf celui du style. Voici son remplaçant, qui compte aussi faire parler de lui.

ON POURRAIT DIRE QUE LE JUKE S'EST ASSAGI. EN RÉALITÉ, IL A PLUTÔT GAGNÉ EN MATURITÉ CE QUI N'EST PAS UN MAL.





La planche de bord est moins originale que par le passé mais elle se rachète par une qualité et un équipement en progrès.

Les responsables de Nissan ayant eu 10 ans pour penser au renouvellement du Juke, inutile de préciser qu'ils ont fait les choses en profondeur. Le nouveau venu n'a plus rien à voir avec celui qu'il remplace même s'il s'évertue à en reprendre le style. C'est pour partie réussi même si le nouveau Juke n'est, lorsque l'on y regarde bien, pas beaucoup plus qu'un Qashqai dévergondé. Mais cela devrait suffire à paraître plus insolent que son cousin le Renault Captur. De là à dire qu'il sera plus séduisant qu'un Peugeot 2008, cela paraît moins évident.

Ce qui l'est, évident, c'est que le Juke a grossi. En récupérant la plateforme du Captur, il gagne 7 cm en longueur (à 4,21 m) et 3 cm en largeur et hauteur (respectivement 1,80 et 1,60 m). Une inflation qui a le mérite de rester contenue, ce qui garantit au Juke d'être toujours à l'aise en ville. Ça lui permet aussi - et peut-être surtout - de faire progresser ses cotés d'habitabilité. Les passagers arrière habitués à la version actuelle seront impressionnés par les progrès réalisés même si l'ambiance lumineuse reste engoncée et la banquette uniquement utilisable à deux. Le coffre suit la même tendance en gagnant 70 dm³ selon Nissan alors que la modularité fait, elle, dans le minimum syndical.

Original à l'extérieur, le Juke l'était aussi à l'intérieur. La seconde mouture s'inscrit dans sa lignée, en baissant le curseur de l'originalité tout en montant celui de la qualité. En version N-Design, reconnaissable par sa présentation bi-couleur, la planche de bord flatte l'œil. Les efforts consentis sur les matériaux sont indéniables et permettent de faire bonne impression tant que l'on ne

regarde pas trop dans le détail... Le multimédia passe par un écran tactile 8" et les compteurs, à aiguilles, intègrent en leur centre un écran digital de 7" qui présente les rappels de direction du GPS ou les fonctionnalités des aides à la conduite. Bien au goût du jour, le nouveau Juke peut être équipé du système ProPilot qui combine l'aide active au maintien dans la voie et le régulateur de vitesse adaptatif. La connectivité n'est pas en reste non plus avec, à l'intérieur, les interfaces Apple CarPlay et Android Auto ainsi que le wi-fi (en sus) et depuis l'extérieur la possibilité de verrouiller ou de programmer le GPS grâce au Nissan Connect Service.



Le ProPilot aide le conducteur à rester sur sa voie mais ce dernier ne peut lâcher le volant sans un avertissement.

**Qualités**

Habitabilité/
coffre en progrès
+
Présentation
pétillante
+
Technologies
à la page

Défauts

Visibilité
¾ arrière
-
A-coups
de boîte
-
Vibrations
moteur



PLUS POLYVALENT, LE JUKE NE FAIT PAS VRAIMENT D'EFFORT CÔTÉ MOTEUR, SURTOUT FACE À UNE CONCURRENCE DÉSORMAIS REDOUTABLE...

Alors que son cousin de chez Renault, le Captur, arrive sur le marché avec 3 essence, 2 diesels et bientôt une version hybride rechargeable, le Juke n'a droit, lui, qu'à un seul moteur. Lequel ne fait pas vraiment rêver sur le papier avec sa puissance modeste de 117 ch. Seule option (mécanique) laissée au client, celle du choix entre boîte manuelle 6 et boîte robotisée à 7 rapports, en remplacement de la CVT (à variation continue). C'est cette configuration qu'il nous a été donné d'essayer lors de notre prise en mains.

Un premier trajet en ville permet de rapidement confirmer deux points : le nouveau style n'améliore pas la visibilité ¾ arrière et la boîte robotisée pâtit d'a-coups à basse vitesse que n'avait pas la CVT. D'autre part, le 3 cylindres s'est aussi montré trop généreux en vibrations à notre goût. La bonne surprise vient des suspensions qui font enfin leur travail. Le confort n'est pas encore moelleux mais la fermeté pourra être atténuée en résistant à la tentation des roues de 19". Lorsque l'horizon se dégage, le Juke pourra encore étaler ses progrès en dynamisme. Le comportement se révèle plaisant grâce à une direction consistante, un train avant sain et une prise de roulis parfaitement maîtrisée. De quoi pousser à augmenter le rythme... ce qui sera pour ainsi dire impossible. D'un côté le 3 cylindres manque d'arguments (en dépit d'un allègement global d'une trentaine de kilos), d'un autre la boîte se hâte de passer les rapports pour soigner ses

consommations. Heureusement, un mode sport et des palettes au volant permettent de contourner ce défaut. Sur autoroute, c'est encore le manque d'allonge de la mécanique qui compliquera les dépassements. On relève également des bruits d'air qui se manifestent assez tôt. Mais n'oublions pas que le Juke est avant tout un SUV urbain.

Nissan compense l'offre mécanique (temporairement) restreinte par une large palette de finitions et des possibilités de personnalisation étendues. Côté rapport prix/équipement, le Juke est sûr de son succès dans la mesure où il offre une dotation riche dès le niveau Tekna mais ne se montre pas moins cher que la concurrence. Surtout si l'on tient compte de son déficit de puissance.

**Conclusion**

L'opération était risquée mais elle se solda par un succès. Le nouveau Juke joue les séducteurs en reprenant les traits de son prédecesseur et ses possibilités de personnalisation. L'habitabilité progresse, la qualité fait un bond en avant et les technologies sont à la page. Sur la route, comportement et confort sont aussi bonifiés. Mais le Juke souffre d'une visibilité médiocre, d'a-coups de boîte et de vibrations de son moteur là où c'est le plus pénalisant pour lui : en ville.





Sur la version haut de gamme N-Design, les sièges avant prennent la forme de baquets avec haut-parleurs intégrés.



L'écran 8" n'est pas très grand par rapport à ce que propose un Captur. Le volume de coffre gagne 70 dm³.



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

Prix

Modèle hors options : **27 640 €** Modèle à l'essai : **30040 €**

Émissions CO ₂ : 116 g/km	Puissance : 6 CV
Bonus/Malus 2019 : neutre	
Malus 2020 (NEDC)* : 190 €	Garantie : 3 ans, kilométrage illimité

* du 01/01/20 au 31/03/20

Options

option modèle essayé

Jantes 19"

400 €

Technique

Performances

Vitesse maxi (km/h)	180
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	11,1

Consommations

Mixte (l/100 km)	6
Urbaine / Extra-urbaine (l/100 km)	5,1 / 4,5
Réservoir (l)	46

Dimensions / Coffre

L / l / h / empattement (m)	4,21 / 1,80 / 1,60 / 2,67
Volume coffre 5 places (dm ³)	422

Motor

Cylindrée (cm ³)	999
Puissance maxi (ch à tr/min)	117 à 5250
Couple maxi (Nm à tr/min)	180 à 1750

Châssis

caisse autoprotégée	à crémallière,
Direction	assistance électrique

Diamètre de braquage (m)

10,6

pseudo McPherson (triangles),	ressorts hélicoïdaux +
ressorts hélicoïdaux +	barre antiroulis

Suspension avant

essieu semi-rigide,	disques / disques
ressorts hélicoïdaux +	traction

Suspension arrière

essieu semi-rigide,	disques / disques
ressorts hélicoïdaux +	traction

Freins avant / arrière

essieu semi-rigide,	disques / disques
ressorts hélicoïdaux +	traction

Transmission

à double embrayage,	disques / disques
7 rapports	

Poids

Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1207 / 1250
Hankook Ventus ST evo³	

Dimensions

225/45 R 19	
-------------	--

BMW X1

20D 190 CH XDRIVE M SPORT

PRIX : 51 350 €

MALUS 2019 / 2020 (NEDC) : 75 € / 400 €

PUISSEANCE FISCALE : 10 CV



A l'origine, il y a un concept car, sublime, racé, subjuguant, qui a marqué les esprits. Présenté en janvier 2008, le LRX projette Range Rover dans le chaudron en ébullition des SUV. Il faut pourtant attendre presque trois ans pour que naîsse l'Evoque dérivé de ce concept. Spécialiste des 4x4 de franchissement, le constructeur sort ainsi de ses ornières pour investir un créneau qui progresse comme un rouleau compresseur. Le risque est à vrai dire minime et l'Evoque roule vers le succès. Dévoilée en novembre 2018, la seconde génération entend bien porter du succès de son ainé. Mais cette fois-ci, pas d'effet "coup de poing" ; les lignes sont calquées sur le précédent modèle, mais peaufinées dans les moindres détails. Si l'effet de surprise ne

joue pas, l'élegance est au rendez-vous ; c'est bien l'essentiel. Face à Range Rover, BMW n'est pas un débutant, loin de là. Le constructeur allemand a investi le segment des SUV premium avec le X5 en 1999, suivi en 2004 du X3, puis du X1 en 2009, dont la seconde génération datant de 2015 vient d'être restylée.

Evoque et X1 évoluent aujourd'hui sur le même territoire, celui des SUV compacts tendance premium. Directement comparables, leurs gabarits restent mesurés. Et si le X1 est sensiblement plus long - 4,45 m contre 4,38 m - il est dominé en largeur et en hauteur par l'Evoque qui donne visuellement l'impression d'être plus imposant.

COMBAT DE SÉDUCTEURS

DE LA POINTE DE SA CALANDE AU DERNIER DE SES BOULONS, L'EVOQUE DEUXIÈME DU NOM EST UN SÉDUCTEUR NÉ. C'EST DÉJÀ BEAUCOUP POUR CAPTER L'ATTENTION DE LA CLIENTÈLE. POUR CONTREBATTRE CE NOUVEAU RIVAL, LE X1 RESTYLED EST BIEN DÉCIDÉ À FAIRE VALOIR D'AUTRES ATOUTS. SUR LE RING, L'AMBIAНCE S'ANNONCE GLACIALE.

Texte Thierry Emptas Photos Christian Martin



Dans le même ordre d'idée, l'un et l'autre proposent des gammes denses. On dénombre ainsi trois moteurs diesel et trois essence sur le X1 auxquels s'ajoute un choix de transmissions à deux ou quatre roues motrices et de boîtes manuelles ou automatiques pour un total de 52 modèles ! L'Evoque n'a rien à envier à son rival puisque son tarif propose lui aussi... 52 versions ! Trois moteurs diesel et trois essence sont au programme, mais chez Range Rover la traction et la boîte manuelle sont réservées au diesel de 150 ch. L'honneur des deux constructeurs est ici défendu par les versions diesel 180/190 ch à boîte automatique et quatre roues motrices pour un match qui, au-delà des similitudes, réserve bien des surprises.

RANGE ROVER EVOQUE D180 AWD FIRST EDITION

PRIX : 68 600 €

MALUS 2019 / 2020 (NEDC) : 1 001 € / 2 726 €

PUISSEANCE FISCALE : 11 CV

FACE-À-FACE

BMW X1 /
RANGE ROVER EVOQUE

Vie à
bord

Bien que destinés à chasser sur le même territoire, ces deux SUV usent d'armes de séduction bien différentes. Version miniature - enfin pas tant que ça - du Velar, l'Evoque affiche un profil en coin très prononcé, souligné par une fine nervure latérale et accentué par le pavillon plongeant vers l'arrière. La partie haute peinte en noir casse l'effet massif tandis que les poignées encastées donnent à l'ensemble une allure de "galet" poli. En comparaison, le X1 apparaît plus trapu, impression atténuee par une hauteur plus faible de 5 cm (1,60 cm contre 1,65 cm) et une garde au sol de 18,5 cm seulement contre 21,2 cm pour l'Evoque. Cela semble peu mais lorsqu'on prend place à bord, la différence est immédiate : le X1 propose une position de conduite basse, typée sport même, tandis que l'Evoque offre une perspective légèrement dominante.

Inspirée par le reste de la gamme, la planche de bord du Range Rover arbore un style sobre et élégant, caractérisé par une façade tendant vers l'horizontale, du plus bel effet. Installé au centre, l'écran se déploie légèrement lorsqu'on met le contact. Un second écran, tactile également, est totalement noyé dans la console centrale. On y règle notamment la climatisation et les différents modes de conduite, mais la surface est rapidement marquée par



Les fonctions qui s'affichent sur l'écran se pilotent via une commande rotative. La circulation dans les menus est parfois fastidieuse. Les pneus sont bruyants sur certains revêtements.



DESIGN, MATERIAUX S'UNISSENT POUR UNE AMBIANCE RAFFINEE

RANGE ROVER EVOQUE



Silence et confort sont les deux atouts maîtres de l'Evoque. L'écran supérieur tactile est bien visible par les passagers avant. C'est sur lui que s'affiche la très utile fonction "capot transparent".



vos empreintes, comme l'écran de votre smartphone. A noter que le revêtement noir de la console ne gêne aucun reflet, comme ceux que nous avions constaté dans le Velar affublé d'un élément chromé.

En comparaison, la planche de bord du X1, ici parée d'un bandeau en métal satiné, paraît plus classique avec un écran tactile non encastré et des réglages audio et de climatisation confiés à des commandes manuelles bien accessibles. Les autres fonctions sont pilotées via la molette de l'iDrive, facile à comprendre mais qui multiplie les manipulations : six par exemple pour régler la hauteur de l'affichage tête haute !

Côté nouvelles technologies, l'Evoque se distingue par son instrumentation numérique paramétrable à loisir, avec par exemple la possibilité d'afficher la carte de navigation. Le X1 se contente d'un combiné classique à deux cadres - au demeurant parfaitement lisibles - l'affichage de la navigation, limitée aux indications fléchées, n'apparaissant qu'en tête haute. BMW se convertit progressivement au combiné numérique ; la nouvelle Série 1 en est équipée mais pour le X1, il faudra attendre le futur modèle. Le SUV allemand n'en demeure pas moins très agréable à vivre. Dans cette finition M Sport, il bénéficie de sièges semi-baquets, dont les coussins latéraux sont ajustables. Le maintien est parfait et très appréciable sur les parcours sinuieux. Ceux de l'Evoque sont très confortables mais moins creusés et un peu plus glissants. En revanche, le conducteur bénéficie d'un volant à réglage électrique alors qu'il est simplement manuel sur le X1. Sièges chauffants sur

BMW X1



Grâce à leurs coussins latéraux ajustables, les sièges semi-baquets de cette version M Sport sont particulièrement enveloppants.



Le X1 est une remarquable machine à rouler. Il possède les gênes d'une véritable BMW et propose un comportement très dynamique.

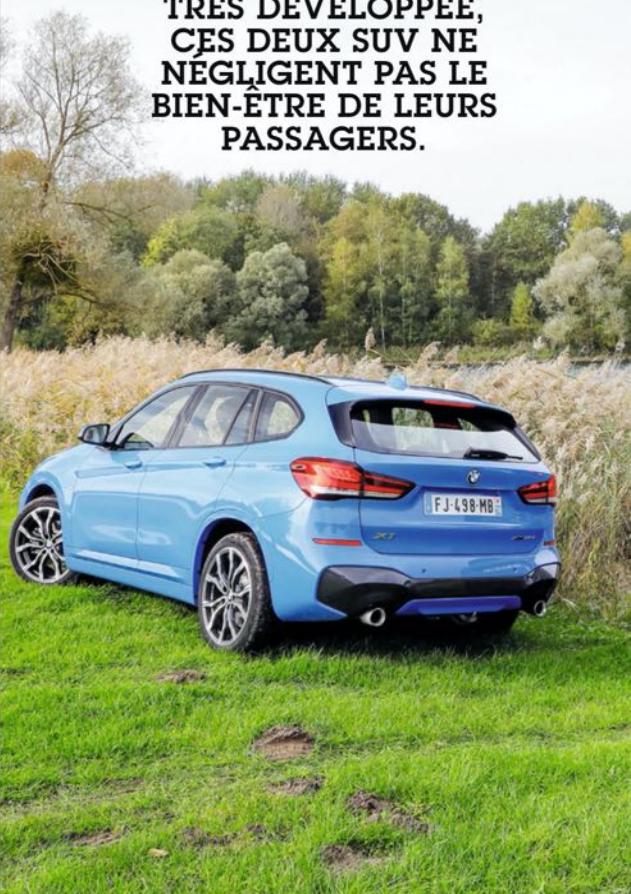


Pas de plancher plat lorsque les trois dossiers sont rabattus. En option, la banquette coulissante permet de moduler le volume.

le BMW, sièges et volant chauffants sur le Range, en matière de bien-être, l'Evoque sort le grand jeu. Il est également doté d'un toit vitré panoramique, hélas fixe, un équipement facturé en supplément chez BMW. Mais il a au moins le mérite d'être ouvrant...

Les passagers arrière ne font pas l'objet des mêmes attentions. Si l'accèsibilité est correcte, malgré des pieds de porte un peu étroits, les banquettes fixes ne permettent pas de moduler l'espace. Chez Range Rover comme chez BMW, la modularité a dû être étudiée un 15 août ! Le X1 offre toutefois un lot de consolation en proposant au client une banquette coulissante assortie d'une inclinaison de dossier réglable, le tout au prix de 360 €. L'espace aux jambes disponible varie ainsi de

MÊME S'ils n'ont pas la fibre familiale très développée, ces deux SUV ne négligent pas le bien-être de leurs passagers.



19 à 32 cm. Dans cette dernière configuration, le X1 offre 10 cm de plus que l'Evoque. Voilà un petit supplément qui apporte un grand agrément ! Cette banquette coulissante permet également de moduler le volume du coffre, de 498 à 608 dm³. Celui de l'Evoque n'est pas aussi généreux, d'autant que le X1 dispose en sus d'un grand espace sous le plancher. A noter qu'en position rabattue, l'assise reste fixe ce qui ne permet pas d'avoir un plancher parfaitement plat. Ni le X1 ni l'Evoque n'ont vocation aux missions de déménagement, même si les hayons motorisés facilitent le chargement. Le Range Rover bénéficie en sus d'une ouverture mains libres grâce à un capteur sous le bouclier, un équipement trop souvent capricieux qui relève du gadget !

VERDICT Vie à bord

BMW X1 ★★★★☆

La présentation est plus classique mais la finition est à l'abri de tous reproches. Les sièges semi-baquets sont particulièrement appréciables. La modularité est tout aussi négligée que sur l'Evoque mais une banquette coulissante disponible en option corrige en partie ce défaut et offre un peu plus d'espace à l'arrière.

Range Rover Evoque ★★★★☆

La présentation élégante et l'ambiance raffinée constituent des atouts majeurs pour tous ceux qui recherchent un cocon douillet. Si les passagers avant sont particulièrement choyés, on aimerait un peu plus d'attention pour les occupants du second rang. Quant à la modularité, elle est on ne peut plus basique.

Verdict ÉGALITÉ

RANGE ROVER EVOQUE



Les sièges revêtus de cuir disposent d'une multitude de réglages électriques, comme le volant. Position de conduite au millimètre.



Les roues de 21 pouces, proposées en option, induisent un léger détembrement du train avant qui impose de constantes corrections.



Le volume du coffre est correct mais la modularité a été totalement ignorée. Une fois rabattu, le dossier ne forme pas un plancher plat.

Sur la route

Deux poids, deux mesures; dans le cas présent cette expression est à prendre au sens littéral. Bien que bâti sur une nouvelle plate-forme, l'Evoque reste pénalisé, comme l'ancienne génération, par un poids excessif. Avec une masse qui dépasse les deux tonnes (2005 kg très exactement), ce dandy est clairement frappé de surpoids. En comparaison, le Munichois pèse à 1640 kg seulement fait preuve d'une insoutenable légèreté. Pas besoin de chercher ailleurs l'explication aux performances décevantes enregistrées avec le Range. Certes, il accuse un déficit de 10 ch par rapport à son rival (180 ch contre 190 ch) mais cette différence n'est pas la cause de sa nonchalance. Un simple coup d'œil à nos mesures est édifiant. Le X1 atteint 219 km/h et accélère de 0 à 100 km/h en 8,5 s alors que l'Evoque se contente de 190 km/h et 10,5 s. Même constat en reprises de 90 à 130 km/h, avec un temps de 7,8 s pour l'Allemand et de 9,4 s pour l'Anglais. Ce dernier est pourtant équipé d'un alterno-démarreur censé récupérer l'énergie en décélération pour "booster" les relances, mais son effet est insensible à la conduite. Dans l'absolu et en usage quotidien, ces résultats ne posent pas véritablement problème, sauf dans quelques cas précis où l'on attend un peu de vivacité de sa monture. Malheureusement, le poids nuit également au comportement. L'Evoque se révèle pataud et fait preuve d'une grande inertie sur les routes sinuuses.

A contrario, le X1 est vif, précis, bien plus mobile que son rival et doté d'un train avant plus incisif. L'agrément y trouve largement son compte. Le comportement de l'Evoque est également pénalisé par des pneumatiques qui nous ont semblé inadaptés. Il est, d'origine, équipé de roues de 20 pouces, tandis que notre modèle d'essai était chaussé de 21 pouces, avec comme résultat une sensation de flottement, de manque de stabilité de la direction, obligeant à corriger la trajectoire, de façon minime mais permanente. Avec ses roues de 19 pouces - chaussées de pneus à roulage à plat - le X1 est plus autoritaire sur sa trajectoire. Ces différences se lisent sur autoroute où les deux SUV font preuve d'une bonne stabilité. Sur ce terrain, l'Evoque met en exergue son excellent confort grâce à ses suspensions moelleuses et son insonorisation efficace. Le X1 est un peu plus ferme, son moteur moins discret et ses pneus plus sonores sur les revêtements rugueux. En revanche, ses sièges semi-baquets assurent un excellent maintien, en accord parfait avec son caractère plus impétueux.

Par ailleurs, divers modes de conduite sont à la disposition du conducteur. L'électronique modifie la gestion de la suspension, de la direction, de l'accélérateur et des changements de rapports. A noter que le mode Sport du X1 est plus énergique que celui de l'Evoque. Le

BMW X1

Qualités

- Performances brillantes +
- Consommation modérée +
- Comportement dynamique

Défauts

- Bruits de roulement excessifs -
- Banquette modulable en option seulement -
- Catalogue d'options décourageant



BMW X1



Plus puissant, le 2.0 BMW doit aussi déplacer un poids moindre que son homologue. Les performances sont au rendez-vous.



La boîte automatique à 8 rapports se montre douce à l'usage. Le mode sport la rend plus réactive de façon sensible.

**PÉNALISÉ PAR SON EXCÉDENT DE POIDS,
L'EVOQUE NE PEUT PAS SUIVRE SON RIVAL.**

RANGE ROVER EVOQUE

Qualités

Présentation élégante
+
Excellent niveau de confort
+
Richesse de l'équipement

Défauts

Poids excessif
-
Comportement pataud
-
Tarif de cette version First Edition



RANGE ROVER EVOQUE



Le moteur est ici aidé par un alterno-démarreur. Mais rien n'y fait, le poids de l'Evoque le prive d'une réelle vivacité.



La commande de boîte à 9 rapports n'est plus rotative. Sur route, quelques à-coups sont relevés en phase de rétrogradage.

SUV allemand bénéficie par ailleurs d'une boîte automatique (à huit rapports) plus fluide, celle du Range (à neuf rapports) manifestant de légers à-coups notamment au rétrogradage.

Cet inconvénient disparaît en ville où ces deux SUV savent évoluer en douceur. Le principal problème vient du manque de visibilité de trois quarts arrière, défaut en partie compensé par la présence de caméras de recul. A noter que Range Rover propose, moyennant 464 €, une option dite "capot transparent" qui permet de visualiser ce que vous masque le museau de votre Evoque. L'efficacité est bluffante, à cocher donc.

VERDICT Sur la route

BMW X1 ★★★★☆

Fringant et doté d'un comportement à la fois dynamique et précis, le X1, bien plus léger que son rival, procure un réel plaisir de conduite. Sa boîte est également d'une grande douceur, mais ses suspensions sont plus fermes, ses pneumatiques "roulage à plat" plus bruyants et son moteur plus sonore.

Range Rover Evoque ★★☆☆☆

L'Evoque dépasse deux tonnes au pesage. Conséquence de ce surpoids, les performances sont décevantes et le comportement pataud. A ces défauts s'ajoute une surmarche pneumatique qui nuit à la précision. On apprécie en revanche le niveau de confort et la discrétion du moteur.

Verdict BMW X1



L'ÉVOQUE A REÇU EN
HÉRITAGE LES GÈNES
DE SES ANCÈTRES
BAROUDEURS. LE X1
PRÉFÈRE LES PISTES...
BITUMÉES.



Tout-terrain

L'UN S'AMUSE...

Même s'il a l'élegance d'un dandy, l'Evoque se doit d'honorer son blason. Et le moins que l'on puisse dire c'est qu'il le fait avec brio. Ses modes de conduite proposent divers programmes off-road selon la nature du terrain (sable, boue, graviers...) qui modifient la gestion de la motricité pour optimiser la progression. Ajoutez à cela une confortable garde au sol de 212 mm et vous obtenez un véritable voltigeur, dont le costume est malheureusement inadapté aux fantaisies acrobatiques. A l'inverse, le X1 n'affiche aucune ambition en tout-terrain. Sa garde au sol (183 mm) est plus faible et la seule assistance dont il dispose est un limiteur de vitesse en descente. Insuffisant pour suivre l'Evoque dans ses évolutions.

BMW

GARDE AU SOL	18,3 CM
ANGLE D'ATTAQUE	NC
ANGLE DE SORTIE	NC

Range

GARDE AU SOL	21,2 CM
ANGLE D'ATTAQUE	25°
ANGLE DE SORTIE	30,6°

VERDICT Tout-terrain

BMW X1



Les BMW n'ont jamais eu la moindre affinité avec le tout-terrain et le X1 ne fait pas exception à la règle. Ses aptitudes sont inversement proportionnelles au caractère dynamique de son comportement routier. Bien chaussé, ce SUV saura tout de même vous sortir de quelques pièges hivernaux.

Range Rover Evoque



Même si son allure ne laisse rien transparaître, l'Evoque est un virtuose en tout-terrain. Chaussez-le de pneus à crampons et il vous mènera dans les endroits les plus inaccessibles. Malheureusement, sa carrosserie supportera mal l'escapade. Ses aptitudes seront appréciables l'hiver en montagne.

Verdict **RANGE ROVER EVOQUE**

Budget

Si cette version First Edition de l'Evoque s'affiche au prix fort (68 600 €), elle propose en contrepartie un équipement particulièrement complet. La sellerie cuir, le toit panoramique - malheureusement fixe -, le volant chauffant à réglage électrique, plus une foule d'assistants de conduite parmi lesquels la surveillance des angles morts, le régulateur adaptatif avec semi-autonomie dans les embouteillages, l'affichage tête haute ou bien la vision à 360° et l'assistant de parking, sont au programme. D'entrée de jeu, le X1 est moins bien loti. Il faut pointer la liste des options pour s'offrir une sellerie cuir (1 750 €) ou bien un pack incluant, entre autres, l'aide au maintien en ligne, le régulateur de vitesse actif et la conduite semi-autonome (Pack Advanced Safety à 1 250 €). On trouve également, au chapitre des suppléments, l'assistant de parking (450 €) et les palettes au volant (150 €). Le toit panoramique est lui aussi facturé en supplément (à 1 450 €) mais il a au moins le mérite d'être ouvrant. L'addition de toutes ces douceurs fait grimper le prix du X1 de 51 350 € à 56 380 €. Et même si quelques équipements font encore défaut pour rattraper le niveau de l'Evoque, le X1 demeure moins cher, avec à son actif quelques éléments très positifs comme les sièges semi-baquets très confortables.

Il a également le mérite d'être moins coûteux à l'usage avec une consommation moyenne de 6,6 l/100 km contre 8 l pour l'Evoque, pénalisé une fois de plus par son poids. Il en résulte un taux d'émissions de CO₂ de

125 g/km pour l'Allemand et de 145 g/km pour l'Anglais avec à la clé un malus plus cher. Précisons toutefois que grâce à la présence de son alterno-démarreur, le Range est considéré comme un micro-hybride et qu'à ce titre, il bénéficie d'un rabais sur la carte grise, pouvant aller jusqu'à la gratuité totale. Seules les régions Centre-Val de Loire et les DOM n'appliquent aucune ristourne. ■

VERDICT Budget**BMW X1** ★★☆☆☆

Sensiblement moins cher, le X1 affiche tout de même des tarifs coûteux pour un SUV compact, et il faut puiser dans le catalogue des options pour enrichir l'équipement. Le BMW se montre en revanche nettement plus sobre que l'Evoque, ce qui implique de facto un montant de malus plus digeste.

Range Rover Evoque ★☆☆☆☆

Si cette version First Edition est particulièrement chère, l'ensemble de la gamme Evoque n'est pas spécialement bon marché. Heureusement, dans le cas présent, l'équipement est bien fourni, c'est la moindre des choses. Pénalisé une fois de plus par son poids, l'Evoque est plus gourmand que son rival.

Verdict **BMW X1**

AU RANGE ROVER EVOQUE L'ATOUT CHARMÉ, AU BMW X1 LA RIGUEUR ET LE DYNAMISME.





Prix

	BMW	RANGE ROVER
Modèle hors options	51 350 €	68 600 €
Modèle à l'essai	59 600 €	70 278 €
Emissions CO ₂	125 g/km	145 g/km
Malus 2019 / 2020 (NEDC)	75 € / 400 €	1101 € / 2726 €
Puissance - scale	10 CV	11 CV

Équipements

Série : accès mains libres, af. chage tête haute (Range), aide au maintien en ligne (Range), assistant de parking (Range), banquette rabattable 40/20/40, caméra de recul, climatisation automatique bizona, détecteur de pluie et de luminosité, hayon motorisé, hot spot Wi-Fi (Range), jantes alliage, palettes de vitesses au volant (Range), régulateur de vitesse adaptatif + assistance embouteillage (Range), sellerie cuir (Range), sièges avant chauffants à réglages électriques, siège conducteur à mémoire, siège passager à mémoire (Range), surveillance des angles morts (Range), système audio, tout panoramique xe (Range), vitres teintées, volant chauffant (Range), volant réglable hauteur/ profondeur (élec. sur Range).

Options

option modèle essayé	BMW	RANGE ROVER
Adaptive Dynamics (amortissement piloté)	—	981 €
Banquette coulissante et dossier inclinable	350 €	—
Cintures de sécurité noires avec liseré aux couleurs « M »	310 €	—
Dynamique con. durable (modes de conduite paramétrables)	—	447 €
Jantes alliage 21 pouces	—	250 €
Jantes alliage 19 pouces	870 €	—
Palette de vitesses au volant	150 €	série
Peinture métallisée	890 €	935 €
Peinture métallisée Premium	—	1432 €
Réservoir de 61 l	60 €	—
Sellerie cuir	1750 €	série
Système hi- fi Harman Kardon	810 €	—
Toit ouvrant panoramique	1450 €	—

Packs

pack modèle essayé	BMW	RANGE ROVER
Pack ConnectedDrive	1900 €	—
Alarme antivol, système de navigation Professionnel avec af. chage tête haute, connectivité sans fil avec recharge du smartphone par induction, information tra c en temps réel (3 ans), conciergerie (3 ans), fonction « Ma BMW à distance »	—	—
Pack Innovation	850 €	—
Volant sport gainé cuir, rétroviseur intérieur électrochrome, alerte de franchissement de ligne, protection active des piétons, feux de route anti-éblouissement, combiné d'instruments haute résolution	—	—
Pack Advanced Safety	600 €	—
Régulateur de vitesse actif, pilote semi-automatique dans les embouteillages	—	—

Performances

mesurées par l'AJAx	BMW	RANGE ROVER
Vitesse maxi (km/h)	219	190
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	8,3 / 29,8	10,5 / 32,3
Reprises de 90 à 130 km/h en 0 (s)	7,8	9,4
Freinages		
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 31 / 64	10 / 33 / 70
Consommations		
Moyenne (l/100 km)	6,6	8
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	7 / 6,6 / 6,3	8,6 / 7,8 / 7,7
Réservoir (l) / Autonomie (km)	61 / 924	65 / 810

Dimensions

mesurées par l'AJAx	BMW	RANGE ROVER
Extérieures / Intérieures		
L / l / h / empattement (m)	4,45 / 1,83 / 1,60 / 2,67	4,38 / 1,91 / 1,65 / 2,69
Espace aux jambes AR (cm)	19 - 32*	22
Largeur aux ailes AV / AR (cm)	147 / 146	149 / 146
Coffre		
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	498 - 608* / 1550	387 / 1383
Seuil de chargement (cm)	71	75
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	87 - 100* / 100 / 45	83 / 105 / 50
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	167 / 132 / 74	163 / 118 / 71

* banquette coulissante

Technique

données constructeur	BMW	RANGE ROVER
Moteur	4 cyl. en ligne, turbodiesel	4 cyl. en ligne, turbodiesel + alterno démarreur
Cylindrée (cm ³)	1995	1999
Puissance max (ch à tr/min)	190 à 4000	180 à 2400
Couple max (Nm à tr/min)	400 de 1750 à 2500	430 de 1750 à 2500
Châssis	monocoque	monocoque
Direction	à crémaillère, assistance électrique	à crémaillière, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	11,4	11,9
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 ventilés / disques
Transmission	4x4 permanent	4x4 permanent
Boîte de vitesses	BVA8	BVA9
Poids		
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1640 / 2000	2005 / 2000
Pneumatiques	Continental EcoContact 6 SSR	Pirelli Scorpion Zero All Season
Dimensions	225/45 R 19	245/45 R 21

Conclusion

Un élément majeur domine ce face-à-face : le poids. 365 kg séparent l'Evoque du X1, un excédent qui pénalise le SUV anglais en performances, en consommation et en comportement. Le X1 s'impose donc en toute logique, mais l'Evoque peut compter sur son charme et son raffinement pour faire pencher la balance en sa faveur. En automobile, c'est bien souvent le cœur qui guide le choix des acheteurs.

Le gagnant BMW X1



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 votre banque et l'éditeur de L'Auto-Journal

L'OFFRE SANS ENGAGEMENT

L'Auto-Journal évasion & 4x4
4 n°s/an

+ la version numérique offerte !

= **4,20€** SEULEMENT
par trimestre au lieu de 6,64€

SANS ENGAGEMENT



+ La version numérique OFFERTE !

soit
37%
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 ET MON MODE DE PAIEMENT :

L'OFFRE SANS ENGAGEMENT :

L'Auto journal évasion & 4x4 pour **4,20€** par trimestre
au lieu de **6,64€** (896399)

-37%

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 : 4,90 €/trimestre

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

IBAN :

BIC :

8 ou 11 caractères selon votre banque

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

L'OFFRE CLASSIQUE :

L'Auto-Journal évasion & 4x4 pour 1 an (4 n°s)
à 22 € au lieu de **26,56 €** (896407)

-17%

Je choisis mon mode de règlement :

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

CB n°

Expire Fin : _____

Cryptogramme : _____ (au dos de votre carte)

Nom** : _____

Prénom** : _____

Adresse** : _____

CP** : _____ Ville** : _____

Date d'anniversaire : _____ (pour fêter son anniversaire)

Tél. (portable de préférence) : _____ (Pour envoyer un SMS en cas de problème de livraison)

Email : _____ (Pour gérer l'abonnement, accéder aux services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. L'adresse e-mail ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs)

* Le prix de référence se compose du prix kiosque et des frais de port. ** Remplir obligatoirement. Il est réservé aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/01/2020. DOM-TOM et autres pays non compris. Les produits vous seront adressés dans un délai de 4 semaines après réception de votre règlement et dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez, conformément à l'article 121-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en nous faisant clairement votre décision à notre service abonnement. Le coût de cette rétractation (si applicable) est à votre charge. Responsable de traitement des données personnelles : Mondadori Magazines France SAS. Finalité du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de diffusion. Données postales et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez exercer vos droits d'opposition, accès et rectification, limitation et effacement, opposition à la diffusion, portabilité, limitation à l'utilisation de vos données ou donner vos directives sur le sort de vos données après décès en écrivant à Mondadori France-DPD à ce service juridique, 8 rue François Ory, 92543 Montrouge cedex. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com

KIOSQUE MAG

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

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

Dater et signer obligatoirement

FAIT A : _____

LE : _____ / _____ / _____

Signature :

DÉLIT

Dossier réalisé par Benoît Lande et Patrice Chéreau

HONDA
CR-V



ECLIPSÉS PAR LES STARS DU MARCHÉ, ILS NE MANQUENT POURTANT PAS DE QUALITÉS... PLUTÔT DE NOTORIÉTÉ. EUX, CE SONT LES "OUTSIDERS". EN VOICI CINQ QU'IL SERAIT DOMMAGE DE NE PAS CONNAÎTRE.

D'INITIÉ

LEXUS UX



LAND ROVER
DISCOVERY SPORT



MAZDA CX-30



SUBARU
FORESTER



Le marché français est singulier. Tout d'abord parce qu'il est dominé par des constructeurs nationaux qui ont pour eux une histoire et un réseau bien ancrés. Ensuite, parce qu'il est limitrophe de l'Allemagne, une autre puissance industrielle automobile qui s'adjuge les segments du haut de gamme. Enfin, parce qu'il est principalement orienté sur les petites voitures et sur le diesel (bien que ce soit de moins en moins le cas). Dès lors, quand on est une marque ni française ni allemande, que l'on est spécialisée dans les SUV premium ou qu'on ne propose pas de diesel à son catalogue, faire son trou peut tenir de la gageure.

Ces véhicules qui passent sous le faisceau du radar ne manquent pourtant pas de qualités. A commencer par leur relative rareté qui procure la satisfaction de rouler dans un véhicule que l'on ne croise pas à tous les coins de rue. Un choix de connaisseur qui ne se limite pas à cet argument. La preuve dans les pages de ce dossier qui leur est consacré.

HONDA CR-V

L'ÉLÈVE APPLIQUÉ

HONDA CR-V I-MMD 184 CH
E-CVT 4WD EXCLUSIVE

PRIX : 47 270 €

MALUS 2019 : 75 €

MALUS 2020 (NEDC) : 400 €



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

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	180
Accel. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	9/31,1
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	8,4
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	7,6
Ville / route / autoroute (l/100 km)	7,3 / 7,2 / 8,2

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

L / l / h / empattement (m)	4,60 / 1,86 / 1,69 / 2,67
Espace aux jambes AR (cm)	35
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	622 / 1756

Technique

Puissance maxi cumulée (ch)	184
Couple maxi cumulé (Nm)	315
Boîte de vitesses	à variation continue
Poids à vide (kg)	1735

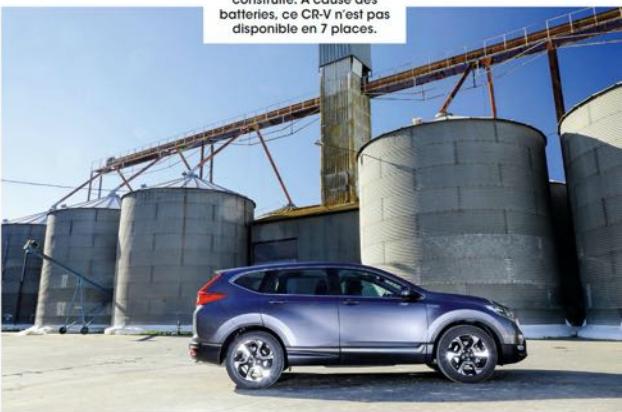
LE CR-V PUISE SON INSPIRATION DU CÔTÉ DES MONOSPACE. HABITABLE ET PRATIQUE, IL REVIENT DANS UNE CINQUIÈME GÉNÉRATION QUI ABANDONNE LE DIESEL POUR L'HYBRIDE.

Le CR-V n'est pas un petit nouveau sur le marché des SUV. Début d'année, c'est ainsi sa cinquième génération que l'on a vu arriver. Et elle ne manque pas d'ambition à l'image de son style qui affiche - enfin serait-on tenté de dire - une certaine affirmation de sa personnalité. Autre nouveauté de taille, alors que l'ancienne génération se vendait quasiment totalement en diesel, la nouvelle tire un trait sur cette motorisation et ajoute l'argument de l'hybride essence. Un bon timing qui correspond à l'évolution des attentes du marché français. Le système hybride repose sur un 4 cylindres 2.0 i-VTEC (à cycle Atkinson) et deux moteurs électriques placés à l'avant. Le petit moteur électrique fonctionne comme un générateur qui alimente le gros, lequel entraîne à son tour les roues. A noter que la version 4x4 est dotée d'un arbre de transmission, ce qui n'est pas courant sur une hybride.

Forte de 184 ch, l'association thermique/électrique déplace le CR-V avec les honneurs (31,1 secondes sur le 1 000 m départ arrêté) mais le poids total (1 755 kg) freine les ardeurs. Le châssis et la direction plutôt précis, bien secondées par une suspension qui réalise un bon compromis entre maintien et filtration, façonnent un SUV facile à mener et doté d'un bel agrément. Seul un détail étonne : le régime du moteur thermique est parfois déconnecté de l'effort qu'en lui demande. En accélération, il surprend par son silence, et au démarrage, par sa présence !



La planche de bord façon monospace est bien construite. À cause des batteries, ce CR-V n'est pas disponible en 7 places.



L'intérêt d'un système hybride est bien sûr de limiter la consommation. C'est vrai pour le CR-V, surtout en ville. Alors que ce type d'utilisation entraîne normalement l'appétit le plus élevé (par rapport à la route et l'autoroute), le CR-V parvient à afficher 7,5 l/100 km, soit presque autant que sur la route (7,2 l/100 km). Une belle réussite. La moyenne en profite pour s'établir à 7,6 l/100 km, un résultat flatteur.

Depuis toujours, le CR-V s'inspire des monospaces pour modeler son habitacle. C'est encore le cas pour cette cinquième génération. Planche de bord aérée, absence de levier de vitesses (la sélection se fait via des boutons) et nombreux rangements caractérisent le Japonais. A partir de la finition Elégance, le CR-V reçoit la navigation GPS sur écran tactile mais le fonctionnement du système multimédia manque à la fois de fluidité et d'intuitivité. Bien construit, le mobilier laisse apparaître ici et là des plastiques un peu moins flatteurs. Comme ses prédecesseurs, le Honda réserve une place royale aux passagers arrière ainsi qu'aux bagages. En revanche, il ne peut pas, à cause de la présence des batteries, recevoir en option les sièges supplémentaires de coffre des versions thermiques.

Côté finances, le CR-V est plutôt bien placé. Sa gamme commence à 35 900 € et la version la mieux équipée, Exclusive, atteint 47 270 €. L'équipement (siège conducteur électrique, sellerie cuir, affichage tête haute, toit ouvrant...) y est fourni.



Doté de belles qualités routières, en particulier en confort, le CR-V propose aussi de la frugalité de l'hybridation en ville.

LAND ROVER DISCOVERY SPORT

BELLE LIGNÉE

7 PLACES, UN GRAND COFFRE, DES PRESTATIONS ROUTIÈRES DE BERLINE ET DES CAPACITÉS D'ÉVASION ÉTONNANTES, LE LAND ROVER DISCOVERY SPORT CUMULE LES ATOUTS. SAUF AU MOMENT DE PARLER ARGENT.

Chez Land Rover, on a séparé les choses. Les modèles portant le badge Range Rover ont une assignation premium alors que ceux flanqués de Land Rover sont chargés de répondre aux besoins des familles. Dans cette fratrie, on trouve le Discovery Sport qui concentre tout ce que l'on peut attendre d'un SUV compact. Il vient de surcroît de subir un profond restylage et une mise à jour d'envergure.

Alors qu'il n'en est qu'à mi-carrière, le Disco Sport ne se contente pas de quelques retouches esthétiques - vers plus de... sportivité - mais reçoit les évolutions châssis découvertes sur la dernière génération d'Evoque. Des modifications profondes puisqu'elles ont permis d'augmenter la rigidité de la caisse et de greffer une hybridation légère 48V. Laquelle permettrait de faire baisser la consommation de 7 % et d'améliorer l'agrément grâce à un supplément de couple de 140 Nm disponible immédiatement. Et il est vrai qu'au démarrage, il est possible de percevoir l'aide de l'unité électrique qui comble le creux à très basse vitesse. Mais malgré cet appui, les 180 ch et la boîte 9 rapports, le Disco Sport ne parvient pas à réveiller le chrono. La faute à un poids... déplacé. Dès lors, ce SUV porte assez mal son patronyme car en plus d'être peu performant n'est en rien sportif en comportement. Sa suspension trop lâche - bien qu'elle soit pilotée - et sa direction ne remontant pas assez d'informations l'empêchent de revendiquer ce qualificatif.

Mais qu'importe, il n'est pas né pour battre des chronos ce Land Rover, plutôt pour emmener une famille confortablement et en toute sécurité. Tâche dont il s'acquitte avec application grâce à une filtration et uneinsonorisation soignées, couplées à un comportement neutre.

Le Discovery Sport a toujours su accueillir ses passagers. Ceux assis sur la banquette - dont l'assise coulisse - profitent d'un bel espace et il est possible, moyennant 1 311 €, d'emmenager deux invités surprise grâce à des sièges de coffre. Car ce dernier fait dans les grandes largesses avec 606 dm³ et jusqu'à 1 451 dm³ lorsque la banquette est rabattue. Installés dans des sièges confortables, le conducteur et son voisin n'auront pas non plus de quoi se plaindre. Ils pourront se féliciter des progrès réalisés en présentation, en particulier grâce à l'adoption d'un écran multimédia 10,25" à l'utilisation intuitive et de commandes rotatives contextuelles (leur fonction change par simple appui dessus). On notera également la disparition de la commande de boîte de vitesses rotative.

Habitable avec ses 7 places, aussi à l'aise sur que hors route, bien équipé et doté d'une ergonomie qui facilite la vie, le Discovery Sport n'est en revanche pas bon marché. Avec le diesel 180 ch, sa gamme débute à 45 400 € et les options "incontournables" sont nombreuses. Ce n'est pas parce qu'il n'est pas baptisé Range Rover que ce SUV n'applique pas une politique premium !

Le Discovery Sport dispose d'un sens aigu de la polyvalence. Il ne craint pas la comparaison avec les références premium.





LAND ROVER DISCOVERY SPORT D180 MHEV AWD HSE R-DYNAMIC

PRIX : 62 400 €

MALUS 2019 : 1260 €

MALUS 2020 (NEDC) : 3 119 €

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

Performances

mesurées par l'Aj4x4

Vitesse maxi (km/h)	188
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	11,4 / 33
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	10,7
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	8,6
Ville / route / autoroute (l/100 km)	9,4 / 8,4 / 7,9

Dimensions

mesurées par l'Aj4x4

L / l / h / empattement (m)	4,60 / 1,91 / 1,73 / 2,75
Espace aux jambes AR (cm)	18-34*
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	460-606* / 1451

* banquette coulissante sur 16 cm

Technique

Puissance maxi (ch)	180 à 4 000
Couple maxi (Nm)	430 à 1 500
Boîte de vitesses	BVA9
Poids à vide (kg)	2 164

LEXUS UX

PLAT UNIQUE



**LEXUS UX 250H 184 CH
4WD EXECUTIVE**

PRIX : 55 490 €

BONUS/MALUS 2019 : NEUTRE

BONUS/MALUS 2020 (NEDC) : NEUTRE

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

Performances

mesurées par l'AJ4x4	
Vitesse maxi (km/h)	178
Accél. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	9,8 / 31
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	8,4
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	6,1
Ville / route / autoroute (l/100 km)	5,3 / 6,3 / 6,7

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4	
L / l / h / empattement (m)	4,50 / 1,84 / 1,54 / 2,64
Espace aux jambes AR (cm)	22
Volume 5 places / 2 places (dm³)	265 / NC

Technique

Puissances maxi (ch)	156 + 109 * 7*
Couplages maxi (Nm)	190 + 202 * + 55 **
Boîte de vitesses	à variation continue
Poids à vide (kg)	1649

* moteur électrique avant ** moteur électrique arrière

MARQUE PREMIUM DE TOYOTA, LEXUS PROPOSE EN ENTRÉE DE GAMME LE UX 250H. UN SUV COMPACT QUI FAIT, GRÂCE À SON HYBRIDATION, DES MIRACLES CÔTE CONSOMMATION.

On se souvient que Toyota fut le premier à investir le segment des berlines compactes hybrides avec la Prius. Mais qui serait capable de dire quel constructeur l'a fait avec les SUV ? C'est Lexus... la marque haut de gamme de Toyota ! C'était en 2004 avec l'arrivée du RX. 15 ans après, le label premium japonais est toujours fidèle à cette technologie, et y a même converti toute sa gamme SUV. Une famille qui compte le RX 450h et sa version 7 places 450hL, le NX 300h et depuis 2018, l'UX 250h.

Le petit dernier reprend le châssis du Toyota CH-R, sans oublier de le retravailler (allégrement et rigidification) ni d'y ajouter 14 cm pour éviter la concurrence interne. Côté motorisation, il reçoit une ligne hybride développant 184 ch ! Ce qui n'en fait pas pour autant un SUV sportif. Car dès que l'on sollicite trop l'accélérateur pour profiter de la cavalerie, le bloc thermique s'emballe et rappelle la présence d'une boîte à variation continue. Un phénomène toutefois moins marqué que sur le CH-R grâce à la puissance et au couple supérieurs de la chaîne hybride. Les performances relevées par nos soins sont correctes (31 secondes sur le 1 000 m départ arrêté) mais le plus remarquable est qu'elles ne se traduisent pas par une surconsommation. Au contraire ! La moyenne est contenue à 6,1 l/100 km et l'appétit tombe même à 5,3 l/100 km en utilisation urbaine. Impressionnant. Comme souvent chez Lexus, l'UX se distingue par son grand

silence doublé d'un bon confort de suspension. Lequel n'est pas obtenu au détriment du comportement d'ailleurs, les suspensions demeurant suffisamment fermes pour maîtriser les mouvements de caisse et faire du UX un SUV vraiment agréable à mener quel que soit le profil de la route.

Doté d'un style extérieur affirmé, le Lexus cultive également un goût pour la différence à l'intérieur. Le dessin de la planche de bord ne fait pas dans la légèreté mais les éléments du mobilier sont bien assemblés et les matériaux visibles de bonne qualité. L'ergonomie cherche aussi à se distinguer, ce qui n'est pas toujours une bonne idée. L'écran de 10,3 pouces se pilote ainsi depuis un pavé tactile qui demande un peu de pratique, et ne se révèle au final pas plus - ni même aussi - pratique qu'un écran tactile. Long de 4,50 m, l'UX n'avait a priori pas trop de difficultés à ménager une bonne habitabilité. C'est le cas à l'arrière avec un espace aux jambes suffisant même s'il y a à redire du côté de la garde au toit. Mais le plus pénalisant est bien le volume du coffre, non seulement le plus petit de la catégorie, mais également moins généreux que celui de certains modèles du segment inférieur !

Le UX se décline en deux versions : deux ou quatre roues motrices grâce à un moteur électrique supplémentaire à l'arrière, sans toutefois modifier la puissance totale délivrée. La gamme débute à 36 990 € ce qui n'est, compte tenu de l'équipement et de la puissance, pas déplacé.



Silencieux et confortable sur la route, l'UX fait des miracles en ville avec un appétit de seulement 5,3 l/100 km.



Lexus ménage une ambiance à part et une ligne séraphique. Le talon d'Achille de l'UX, c'est son coffre riquiqui.



MAZDA CX-30

L'ENTRE DEUX

IL MANQUAIT ENTRE LE CX-3 ET LE CX-5 UN SUV CAPABLE DE VENIR BATAILLER SUR LE SEGMENT DES COMPACTS. C'EST LA TÂCHE QUI INCOMBE DÉSORMAIS AU CX-30.

Il aurait dû s'appeler CX-4. Mais il n'a pas pu car cette appellation est déjà utilisée par la version coupé du CX-5, commercialisée en Chine. C'est donc le CX-30 qui prend place, chez nous, entre les deux SUV existants dans la gamme du constructeur japonais. Il vise d'ailleurs juste avec ses 4,40 m de long, rapportés aux 4,28 m et 4,55 m des CX-3 et CX-5. Esthétiquement aussi, il trouve naturellement sa place à tel point qu'il faudra un sens de l'observation aiguisé pour reconnaître immédiatement l'un... des deux autres.

Les différences sont plus sensibles à l'intérieur. Ses deux frères avaient déjà leurs propres personnalités, et comme le CX-30 s'inspire de la Mazda 3, il propose encore une ambiance distincte. Bravo. Sobre et élégante, la présentation profite d'une finition réalisée avec application. Placé sur la casquette de tableau de bord, l'écran GPS n'est pas tactile mais se pilote via une molette qui s'avère pratique une fois les repères pris. Tachymètre central digital, affichage tête haute, interfaces Apple CarPlay/Android Auto, navigation sur écran 8,8 pouces, freinage automatique d'urgence et régulateur de vitesse adaptatif, le CX-30 fait le plein de technologies dès l'entrée de gamme. Le conducteur est bien installé au même titre que ses passagers. A l'arrière, il fait bon voyager à deux mais le troisième passager n'appréciera pas les longs trajets. Quant au coffre, il se contente de 551 dm³ et d'une modularité assez basique. Dommage, vu la vocation familiale.

Le CX-30
séduit
par son
accueillant,
son
équipement
et ses
performances
routières,
même si les
122 ch sont
un peu justes.

Techniquement, le CX-30 a eu la bonne idée de reprendre ce que propose la Mazda 3. On retrouve donc le châssis de la compacte et ses moteurs, diesel (Skyactiv-D de 116 ch) et essence (Skyactiv-G de 122 ch et Skyactiv-X de 180 ch). Le 122 ch offre une bonne option pour une utilisation principalement urbaine et périurbaine. L'alterno-démarreur dont il est équipé participe à la douceur de conduite en ville grâce à un stop&start au fonctionnement transparent. Il a également un effet sur la consommation mais plutôt limité si l'on en croit la valeur de 7,3 l/100 km relevée. Pour réduire l'appétit sur route et autoroute, le moteur est équipé d'un système de désactivation de la moitié de ses cylindres. En y prêtant attention, le conducteur percevra de petits à-coups lorsque le moteur passe de 4 en 2 cylindres, ce qui arrive au final relativement rarement. La puissance modeste du 4 cylindres donne le change au quotidien mais le manque de répondant se fait rapidement sentir lorsqu'il s'agit de relancer par exemple. Le caractère très linéaire de la mécanique n'incite de toute façon pas à abuser de l'accélérateur. On retrouve en revanche avec grand plaisir une direction précise, un châssis à l'aise dans les virages et bien sûr une délicieuse commande de boîte manuelle dotée de débattements courts, comme toujours chez Mazda.

Les prix de ce CX-30 essence débutent à 26 500 €, un tarif intéressant qui n'est pas synonyme d'équipement dépouillé.





MAZDA CX-30 SKYACTIV-G

122 CH M HYBRID INSPIRATION

PRIX : 31 400 €

MALUS/MALUS 2019 : NEUTRE

MALUS 2020 (NEOC) : 190 €

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

Performances

mesurées par l'Aj4x4

Vitesse maxi (km/h)	181
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. (s)	10,5 / 32,6
Reprises de 90 à 130 km/h en 4 ^e (s)	10,8
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	6,9
Ville / route / autoroute (l/100 km)	7,3 / 6,7 / 6,8

Dimensions

mesurées par l'Aj4x4

L / l / h / empattement (m)	4,40 / 1,80 / 1,54 / 2,66
Espace aux jambes AR (cm)	24
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	351 / 1398

Technique

Puissance maxi cumulée (ch)	122 à 6 000
Couple maxi cumulé (Nm)	213 à 4 000
Boîte de vitesses	BVM 6
Poids à vide (kg)	1415

SUBARU FORESTER

VALEUR SÛRE

SUBARU FORESTER
E-BOXER 167 CH 4WD LUXURY

PRIX : 44 990 €

MALUS 2019 : 2 153 €

MALUS 2020 (NEDC) : 4 818 €



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

Performances

Vitesse maxi (km/h)	188
Accél. 0 à 100 km/h (s)	11,8
Consommations	
Mixte (l/100 km)	6,7
Urbaine / Extra-urbaine (l/100 km)	7,4 / 6,4

Dimensions

L / l / h / empattement (m)	4,63 / 1,82 / 1,73 / 2,67
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	509 / 1779

Technique

Puissance maxi cumulée (ch)	167
Couple maxi cumulé (Nm)	260
Boîte de vitesses	à variation continue
Poids à vide (kg)	1664

TOMBÉ DANS L'OUBLI SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS, LE FORESTER CHANGE DE GÉNÉRATION ET PASSE À L'HYBRIDE POUR REFAIRE PARLER DE LUI. MAIS IL MANQUE DE CONVICTION À L'UN DE CES DEUX CHAPITRES.

L'avantage d'une valeur sûre, c'est que quoi qu'il se passe, on sait qu'elle ne changera pas. L'inconvénient d'une valeur sûre, c'est que quoi qu'il se passe, on sait qu'elle ne changera pas ! Voilà le paradoxe dans lequel est plongé le Forester. Une situation délicate qui est cependant spécifique à l'Europe et à la France, pays dans lequel on juge la valeur d'une voiture à ses seules émissions de CO₂. Et en matière d'émissions, on peut dire que le Forester se pose là. Pas par plaisir, mais par choix idéologique. Chez Subaru, une voiture ne se conçoit qu'avec un 4 cylindres boxer essence et une transmission intégrale. Un cocktail explosif sur le malus. Voilà pourquoi la cinquième génération de Forester arrive avec une motorisation hybride.

Un coup d'œil sur la fiche technique douche malheureusement bien vite les espoirs. La motorisation e-Boxer reprend le 4 cylindres à plat développant 167 ch combiné à un moteur électrique de... 17 ch. Autant dire tout de suite que son apport sera pour le moins anecdotique. Largement insuffisant en tout cas pour compenser le surpoids (110 kg) lié à... l'hybridation justement ! Un comble. Et le couperet ne tarde pas à tomber : en ville, terrain de prédilection des hybrides, le Forester ne parvient pas à faire mieux que 7,4 l/100 km. La sanction sur le malus est tout aussi dissuasive puisqu'avec 154 g/km de CO₂, le Forester sera frappé d'un malus de 4818 € au premier semestre 2020.



Le célèbre 4 cylindres boxer est aidé par un moteur électrique de 17 ch. Une puissance trop modeste pour obtenir des résultats.



Subaru cultive sa personnalité et défend ses choix techniques. C'est une bonne chose mais cela se pâle à la pompe.



Autres victimes de ce choix technique, les performances qui ne méritent pas plus que le qualificatif de modestes avec un 0 à 100 km/h annoncé par le constructeur à 11,8 secondes. Des prestations décevantes mais aussi frustrantes car elles ne permettent pas de profiter des excellentes dispositions routières de ce SUV. Le châssis, grâce à sa motorisation au centre de gravité bas et à ses quatre roues motrices, est un modèle d'équilibre. Les mouvements de caisse sont efficacement contenus par une suspension qui parvient également à digérer les petits défauts de la chaussée. Seul point noir, une boîte à variation continue qui emballle le moteur lorsque le rythme augmente. Là encore, un moteur électrique plus puissant aurait permis de minimiser le phénomène.

Le Forester remet au goût du jour sa planche de bord mais en prenant garde à ne pas dénaturer un agencement pensé à l'origine comme étant logique. L'écran multimédia gagne en dimension (8") mais les compteurs ne céderont pas à la mode du tout digital. Des équipements high-tech sont tout de même présents avec le système EyeSight qui intègre les aides à la conduite telles que le régulateur de vitesse automatique, le freinage d'urgence ou encore la surveillance des angles morts. Le système de détection de somnolence s'enrichit d'une reconnaissance faciale qui ajuste automatiquement le profil de conduite (siège, rétroviseurs, préférence du multimédia) en fonction de la personne qui prend place derrière le volant.

SUPER ESSAI



CHANGEMENT DE BRAQUET

LES DÉFAUTS DU CAPTUR PREMIER DU NOM N'ONT PAS EMPÊCHÉ SON SUCCÈS.
LE SUV RENAULT REVIENT DANS UNE SECONDE GÉNÉRATION QUI CORRIGE SES LACUNES ET
AJOUTE DE NOUVELLES QUALITÉS. LE SUCCÈS DEVRAIT SUIVRE...

Texte Michel Courtois Photos Christian Martin



RENAULT CAPTUR
1.3 TCE 130 CH INTENS

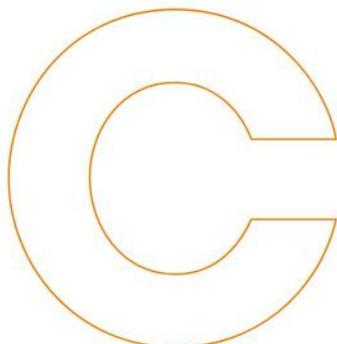
PRIX : 24 600 €

PUISSEANCE FISCALE : 7 CV

MALUS 2019 : 90 €

MALUS NEDC 2020 : 650 €

Sur la route



Le moteur 1.3 TCe 130 ch convient parfaitement à ce SUV, même s'il n'aime pas trop interagir avec les hauts régimes.

commercialiser une Clio en version SUV, sachant que la première est la voiture française la plus vendue au monde et le second le type de véhicule le plus vendu au monde, ne relevait pas d'un coup de poker très risqué. Mais en automobile, ce n'est pas le risque qui est récompensé par les ventes mais la capacité à proposer le bon véhicule au bon moment. Le Captur en est la parfaite illustration. Lancé en 2013, le petit SUV Renault s'est écoulé à 1,5 million d'unités depuis, ce qui constitue déjà une belle carte de visite. Une *success story* que le constructeur au Losange compte bien transformer en saga avec une seconde génération ambitieuse. Sous des apprences trompeuses - qui donnent l'impression d'un changement superficiel - le nouveau Captur capitalise sur les qualités de son prédecesseur tout en corrigeant ses points faibles. Le résultat devrait être séduisant. C'est ce que nous sommes allés vérifier sur les routes exigeantes de Grèce. Contrairement à ce qu'il a pu faire par le passé, il semble désormais acquis que Renault tient à rester fidèle à l'identité de ses modèles et ne cherche plus à réinventer son style à chaque nouvelle génération. Une stratégie "à l'allemande" qui s'est récemment soldée, sur la Clio, par une nouvelle génération ressemblant comme deux gouttes d'eau à la précédente ! Et si les premières photos du Captur II ont pu laisser craindre la même chose, la découverte du SUV dans la circulation des environs d'Athènes rassure : le Captur est nouveau et ça se voit ! Les designers ont réussi à tout changer, en faisant •••



L'IMPRESSION PLUS STATUTAIRE DÉGAGÉE PAR LE CAPTUR TRAHIT DES DIMENSIONS EN HAUSSE. IL NE GAGNE AINSI PAS MOINS DE 11 CM EN LONGUEUR.



Train avant bien guidé, train arrière rivé au bitume, le Captur rassure. Les suspensions digèrent les irrégularités, seuls les pneus de 18" percutent parfois à basse vitesse.

Bien vu

« La tablette verticale offre un usage très agréable et une belle réactivité. Elle affiche de surcroît la carte de Waze en grand. »



SÉCURISANT

Le frein à main électrique est de série à partir de la nition Intens. Renault a eu l'excellente idée de synchroniser son verrouillage automatique au déverrouillage de la ceinture du conducteur.

SOUCI DU DÉTAIL

Preuve supplémentaire de l'attention portée par Renault à la nition: les xations Iso x arrière sont dissimulés par une fermeture Eclair.



en sorte qu'on le reconnaissse immédiatement. L'impression générale qui se dégage est celle d'une nette montée en gamme et d'une hausse de gabarit. Deux intuitions qui vont se confirmer rapidement. Par la lecture de la fiche technique d'abord, qui confirme que le changement de plateforme a permis d'étirer le véhicule de 11 cm. D'un des plus courts de la catégorie, il revient dans la moyenne ce qui aura, à la marge, une incidence en utilisation urbaine. La montée en gamme se confirme, elle, au moment de prendre place à bord.

L'inédite planche de bord séduit immédiatement par son agencement et sa qualité perçue. Il faut dire que le Captur part de loin, la première génération s'étant montrée particulièrement désinvolte en termes de finition. C'est désormais de l'histoire ancienne et le nouveau venu ne se contente pas d'améliorer sa copie, il soigne aussi les petits détails comme les fixations Isofix élégamment dissimulées derrière des fermetures Eclair. Bien sûr, il reste quelques économies ici et là - comme la partie supérieure des contre-portes habillée de plastique mousillé à l'avant (à partir d'Intens) mais pas à l'arrière - mais pas suffisamment pour ternir l'ensemble. Le toucher des différents commodos (vitres électriques, réglages de climatisation) laisse aussi une sensation de qualité. Bravo



A revoir

« Le nouveau Captur est à la page en matière de technologie. Mais la cartographie du GPS est on ne peut plus basique. »



SOUIS CONDITION
La partie haute des contre-portes avant reçoit des plastiques moussetés... à partir du niveau Intens. Et celles de l'arrière, jamais!

PARFOIS GÉNANT
L'accoudoir central coulisse. Mais même lorsqu'il est reculé au maximum, il peut gêner le coude au moment de changer les rapports.



TAILLÉ POUR LA VILLE, LE CAPTUR NE RECHIGNE PAS À PRENDRE LA ROUTE. SON COMPORTEMENT SAGE ET SON CONFORT S'APPRECIENT SUR LONG TRAJET.



En option à 900 € dans le Pack Sécurité, le Captur peut recevoir des aides permettant une conduite autonome de niveau 2.



VERDICT Sur la route

Ville ★★★★☆

Les 11 cm gagnés en longueur rendent le Captur moins facile à garer mais le gabarit reste fort raisonnable. Le système de parking semi-automatique est efficace comme la caméra 360°. Quelques ô-coups au démarrage si le conducteur ne fait pas monter le régime.

Route ★★★★☆

Le 1.3 TCe n'aime pas être mené tambour battant. Il préfère le rythme coulé, sur le couple. Le châssis aussi, parfaitement sain mais peu enclin à une conduite sportive. Le confort profite du bon travail des suspensions et du moteur bien encapsulé.

Autoroute ★★★★☆

Citadin de nature, le Captur ne rechigne pas à prendre l'autoroute. Son moteur a suffisamment d'allonge même si les relances manquent un peu de conviction. La stabilité à haute vitesse ne pose pas de problème. Bruits d'air assez précoces au niveau des montants de pare-brise.

également à Renault pour ne pas avoir utilisé de plastique "piano black" (noir laqué) à des endroits exposés aux rayures (comme la console centrale) mais uniquement en insert décoratif. Le vieillissement n'en sera que meilleur. Les rangements sont toujours aussi nombreux et on retrouve bien sûr l'immense boîte à gants tiroir, de série sur Intens.

L'ambiance high-tech de la planche de bord doit beaucoup à la présence d'un écran tactile de 9,3 pouces, posé en vertical comme une tablette et légèrement orienté vers le conducteur. Lequel est disponible en option dans le Pack Techno Bose à 1 600 €. La dernière évolution du système Easy-Link conserve sa facilité de manipulation et on se fait rapidement à la logique d'utilisation. Il est possible de personnaliser des pages d'accueil avec les raccourcis les plus utiles, et les faire défilé latéralement comme sur un smartphone. La navigation profite d'une connexion 4G permettant des recherches via Google pour les destinations ou des points d'intérêt. Ses indications sont claires et intègrent les informations sur le trafic ou les prix des carburants (avec code couleur pour identifier immédiatement les stations les moins chères). Dommage que les graphismes de la carte soient aussi basiques.

Les interfaces Apple Carplay et Android Auto permettent d'accéder facilement au contenu des smartphones et la carte Waze s'affiche en grand sur l'écran. Un bon point. Moyennant 500 €, il est possible d'opter pour une recharge à induction. Mais celle-ci prend place dans le vide-poches au pied de la console centrale... qui perd du coup son utilité. En •••

Vie à bord

effet, même lorsqu'aucun téléphone n'est en charge, il n'est plus possible d'y déposer des objets métalliques (clés, autre téléphone...). A méditer avant de cocher donc.

Les centimètres gagnés à l'extérieur profitent aux passagers arrière. L'espace y est accueillant et les occupants auront la surprise de trouver des bouches de climatisation, une prise 12V et deux ports USB. Le coffre est l'autre gagnant de l'augmentation du gabarit. Le volume progresse de 18 dm³ à 402 dm³ ce qui est tout à fait correct. Le double plancher (de série à partir de Zen) permet de faire disparaître le seuil de chargement et d'obtenir un espace plat lorsque les dossier sont rabattus. L'assise de banquette coulissante (15 cm) en un seul tenant fait toujours partie des astuces présentes pour moduler l'espace.

La nouvelle plateforme du Captur lui a permis de grandir mais elle lui ouvre aussi les portes de l'hybridation. Il recevra ainsi une motorisation hybride rechargeable, proposant 160 ch et 65 km d'autonomie en tout électrique, au premier trimestre 2020. En attendant, le SUV propose un large choix en essence comme en diesel. A noter une offre GPL sur l'essence d'entrée de gamme (100 ch). Le meilleur compromis sur un véhicule à vocation principalement urbaine est incarné par le TCe 130 ch, couplé au choix avec un boîte manuelle 6 ou robotisée 7 rapports.

Ce bloc séduit dès le démarrage par son absence de vibration. Les premiers tours de roues confirment ces bonnes dispositions avec une excellente insonorisation et une capacité à reprendre dès sa zone de couple atteinte. Avant, il faudra doser l'embrayage et mettre un peu de gaz pour lancer le véhicule sans à-coup. Le 1.3 TCe se montre également à son aise à mi-régime, répondant prestement à la sollicitation de l'accélérateur. En revanche, il n'aime pas titiller la zone rouge et on se rend vite compte qu'il vaut mieux passer rapidement le rapport supérieur pour profiter de la zone de couple. •••



Espace généreux, bouches de climatisation, ports USB et sellerie confortable, les passagers arrière sont choyés. Le dessin de la banquette a été pensé pour deux.



LE CAPTUR PROUVE QU'IL EST POSSIBLE DE MONTER EN GAMME TOUT EN GARDANT UN SENS PRATIQUE DÉVELOPPÉ.

Qualités

Qualité de finition en progrès
+
Bon confort de suspensions
+
Habitacle pratique

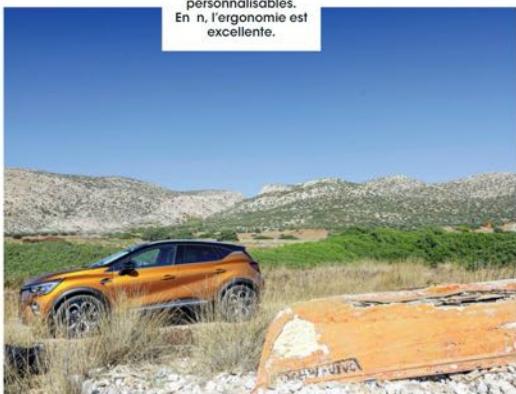
Défauts

Ressenti direction peu naturel
-
Attaque pédale de frein
-
Verrouillages de boîte peu francs



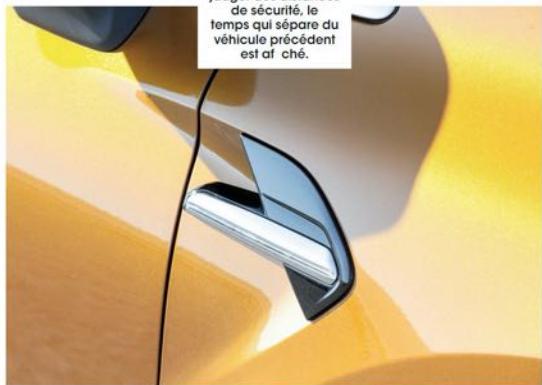
La planche de bord a fait d'impressionnantes progrès en termes de finition. Elle n'oublie pas non plus les inserts personnalisables. Enfin, l'ergonomie est excellente.

De série à partir du deuxième niveau de finition, le plancher de coffre amovible permet de moduler l'espace. La banquette coulissante (15 cm) a été reconduite.





Le graphisme des compteurs change suivant le mode de conduite. Pour jauger des distances de sécurité, le temps qui sépare du véhicule précédent est affiché.



Un essence à conduire comme un diesel, c'est appréciable au quotidien mais cela manque un peu de charme sur la route. Le nouveau châssis fait preuve d'excellentes dispositions avec, en particulier, un très bon compromis des suspensions au chapitre de la filtration sur route. En ville, les roues de 18 pouces ont tendance à compliquer le travail d'isolation sur les grosses irrégularités. Le comportement préfère l'équilibre à l'incisivité et, en dépit d'un train avant plus agile, les hausses de rythme se traduisent par un sous-virage progressif. Les réactions rassurent dans le cadre d'une utilisation familiale avec en particulier un train arrière indéboulonnable ou presque. Assez lourde à basse vitesse, la direction reste consistante sur route et autoroute mais elle pâtit d'un léger effet pendulaire autour du point milieu. Agréable à prendre en main, la boîte aurait gagné à un étagement plus court - mais c'est "interdit" par la chasse au CO₂ - et des verrouillages plus francs. Quant au freinage, il se révèle efficace si ce n'est que la course très courte de la pédale n'est pas idéale pour un

**90 COMBINAISONS EXTERIEURES,
18 AMBIANCES
INTERIEURES, LE PLUS
DUR SERA DE CHOISIR!**

dosage précis. La présence de tambours à l'arrière trahit une volonté d'économies mais qui ne se fait pas au détriment de l'efficacité, c'est bien là l'essentiel.

Par rapport à la version actuelle, le nouveau Captur affiche une hausse de tarif de l'ordre de 600 à 800 €. Ce qui n'est pas déplacé compte tenu des progrès réalisés à tous les chapitres et de l'équipement plus fourni. Dès le premier niveau de finition, le Captur reçoit ainsi le freinage automatique en ville, l'appel d'urgence, l'alerte de changement de voie et de distance de sécurité (indiquée en secondes), le régulateur de vitesse et les phares full LED. En revanche, on regrette que le radar de recul et la climatisation automatique n'arrivent qu'au troisième niveau de finition Intens. Côté options, il ne manque pas grand-chose avec, entre autres, 90 combinaisons de couleurs extérieures et 18 ambiances intérieures. Seule absence réellement dommageable, celle du toit panoramique, remplacé par un toit ouvrant de taille classique.

En attendant
l'arrivée, début
2020, d'une
version hybride
rechargeable, le TCe
130 ch est le meilleur
 compromis.

VERDICT Vie à bord

Habitabilité ★★★★☆

Autrefois un peu étiqueté pour une famille de 4 personnes, le Captur est désormais suffisamment accueillant. Les rangements sont nombreux et la modularité proposée (banquette coulissante, double plancher de coffre) permet d'aménager l'espace.

Présentation ★★★★☆

Les progrès, à ce chapitre, sont impressionnantes. Oubliées les approximations de la première génération, le Captur livre désormais une copie sérieuse et il faut chercher pour trouver des détails moins soignés. Il propose de surcroît des possibilités de personnalisation étendues.

Technologie ★★★★☆

Le Captur embarque, de série, un grand nombre d'aides à la conduite. Bien vu sur un SUV familial. Le système multimédia connecté s'avère complet et facile à utiliser. Seuls les graphismes de la carte de navigation gagneraient à être plus détaillés.



SUPER ESSAI RENAULT CAPTUR

1.3 TCE 130 CH
INTENS

Tout-
terrain



MOINS AVENTURIER

Le Renault Captur n'a jamais eu de velléités en tout-terrain. Né pour la ville, il avait néanmoins adopté dans sa première génération un système baptisé Extended Grip. Lequel proposait une monte pneumatique mixte (M+S) ainsi que plusieurs modes d'évolution. En position "sol meuble", la gestion du couple moteur et des freins autorisait plus de patinage aux pneus, de façon à ce qu'ils évacuent le sable ou la boue. En mode "expert", le conducteur restait maître du dosage du couple moteur tout en déléguant la gestion des freins à l'électronique. Moins efficace que 4 roues motrices mais pas superflu dans certaines situations d'adhérence précaire. Un système qui disparaît pourtant des options du nouveau Captur ! Et si la garde au sol augmente de 4 millimètres (à 142 mm), c'est seulement parce qu'il adopte des tailles de jantes supérieures, et elle reste quoi qu'il en soit fort modeste.

CAPACITÉS TOUT-TERRAIN

GARDE AU SOL 142 mm

VERDICT Tout-terrain



Le Captur n'était déjà pas un baroudeur dans sa première génération. Il l'est encore moins désormais puisqu'il perd son seul atout : le système de motricité renforcée. Hormis sa garde au sol un peu plus haute, ce SUV ne sera pas plus à l'aise hors du bitume qu'une Clio.

LE CAPTUR N'A PAS PRIS LA GROSSE TÊTE ET SOIGNE TOUJOURS SON RAPPORT PRIX/EQUIPEMENT.

Budget

Prix

Modèle hors options : 24 600 €	Modèle à l'essai : 28 300 €
Emissions CO ₂ : 128 g/km	Puissance : 7 CV
Malus 2019 : 90 € - Malus NEDC 2020* : 650 €	Garantie : 2 ans, kilométrage illimité
* du 01/01/2020 au 31/03/2020.	

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, avertisseur de changement de voie et distances de sécurité, appel d'urgence auto, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, feux de route auto, freinage d'urgence auto (détecteur piétons et cyclistes), radar de recul, reconnaissance panneaux de circulation, régulateur/limiteur de vitesse.

Agrement : accès et démarrage sans clé, banquette coulissante, boîte à gants tiroir, compteurs digitaux 7", climatisation automatique, frein de parkage électrique, interfaces Apple CarPlay et Android Auto, jantes 18", navigation connectée écran 7", phares full LED, prises USB et Jack, rétroviseurs électriques, dégivrants et rabattables, rétroviseur intérieur photosensible.

Options

	option modèle essayé
Chargeur par induction	250 €
Peinture métallisée	550 €
Toit ouvrant électrique	900 €



Packs

	pack modèle essayé
Pack Cuir	1250 €
Selle cuir, sièges avant chauffants	
Pack Personnalisation extérieur	150 €
Skins avant et arrière, jonc couleur sur clé	
Pack Personnalisation intérieur	250 €
Finitions orange sur le tableau de bord, les contre-portes et la sellerie	
Pack Sécurité	900 €
Assistant autoroute et traçage, détecteur d'angles morts, régulateur de vitesse adaptatif, volant chauffant	
Pack Techno Bose	1600 €
Multimédia Easy-Link avec écran 9,3", hi-Bose, stationnement semi-automatique avec caméra de recul, radars de stationnement avant	

VERDICT Budget



Le Captur conserve un rapport prix/équipement attractif, en particulier face au Peugeot 2008. Mais son avantage s'érode en montant en gamme. Il est aussi pénalisé par un malus plus important. Les possibilités de personnalisation sont toujours aussi nombreuses et il ne manque, dans la liste des options, qu'un toit panoramique. Le TCe 130 fait preuve de retenue en consommation mais ne bat aucun record.

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	200
Accel. 0 à 100 km/h / 1000 m d. (s)	10,3 / 32,2
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	9,2 / 12,8 / 16,2

Freinages

À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 33 / 65
------------------------------------	--------------

Consommations

Moyenne (l/100 km)	6,8
Ville / route / autoroute (l/100 km)	7 / 6,6 / 6,7
Réservoir (l) / Autonomie (km)	46 / 676

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	4,23 / 1,80 / 1,58 / 2,64
Espace aux jambes AR (cm)	11 - 26*
Largur aux coudes AV / AR (cm)	140 / 139

Coffre

Volume 5 places / 2 places (dm ³)	402 - 522* / 1275
Seuil de chargement (cm)	79
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	75 - 90* / 95 / 59
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	90 / 118 / 82

* banquette coulissante sur 15 cm.

Technique

Moteur	4 cyl. en ligne, turbo essence, injection directe
Cylindrée (cm ³)	1333
Puissance maxi (ch à tr/min)	130 à 5000
Couple maxi (Nm à tr/min)	240 à 1600
Châssis	caisse autoportante
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	11,4
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu souple (bras tirés), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / tambours
Transmission	traction
Boîte de vitesses	BVM6
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1313 / 1200
Pneumatiques	Goodyear Eclat Grip
Dimensions	215/55 R 18

Conclusion



Sous une ligne qui donne l'impression de peu évoluer, le Captur change profondément. Il prend ce qui a fait le succès de la première génération et corrige ses lacunes. Le résultat est donc séduisant que ce soit en ville ou dans le cadre d'un usage familial. On ne peut réellement lui reprocher qu'un manque de pétillant sur la route dans la mesure où son 1.3 TCe, son châssis et sa boîte n'aiment pas particulièrement les hausses de rythme. Pour le reste, il est armé pour donner la réplique au futur Peugeot 2008.



VOYAGE AU LONG COURT





**CONFORTABLE ET
PERFORMANT, L'AUDI
E-TRON EST TAILLÉ
POUR LES LONGS
TRAJETS. MAIS SON
AUTONOMIE DE 360 KM
N'EST QUE THÉORIQUE.
DANS LA RÉALITÉ, IL
DEMEURE - COMME
SES CONGÉNÈRES -
CONSTRAINT PAR UN FIL
À LA... ROUE!**

Par Michel Courtois Photos Adrien Cortesi

AUDI E-TRON
55 360 CH QUATTRO
AVUS EXTENDED
PRIX : 107 680 €
PUISSEANCE FISCALE : 9 CV
BONUS : 6 000 €



Avec le Jaguar i-Pace et le Mercedes EQC, l'Audi e-tron (à prononcer "itronne" pour éviter toute homonymie malheureuse) fait partie des premiers SUV premium à arriver sur le marché. Et avant même d'en prendre le volant, ils portent en eux un paradoxe avec lequel ils ont bien du mal à composer. Imposants, performants et confortables, ils se présentent comme les partenaires idéaux des longs trajets, plus à l'aise sur l'autoroute que dans les rues étroites de nos agglomérations. Sauf que leur autonomie n'en fait pas des véhicules au long cours. Chez Audi, on annonce modestement 360 km entre deux charges selon la norme WLTP. Faut-il pour autant détourner le regard de cette proposition ? Pas forcément. Si l'ensemble des constructeurs abordent le véhicule électrique, tous ne le font pas de la même façon. Chez Jaguar, on est parti d'une feuille blanche pour donner naissance à un i-Pace qui tire, structurellement, profit

de la technologie électrique. Mercedes a préféré étirer et électrifier un GLC pour un résultat qui manque de valeur ajoutée, outre celle du mode de propulsion (cf. p.50). Audi, pour sa part, est au milieu du gué. L'e-tron ne ressemble pas à un véhicule connu mais ne s'affranchit pas non plus de l'architecture d'un modèle thermique. On pourrait l'assimiler à un gros Allroad (4,91 m) venant se placer dans la gamme en parallèle du Q8.

A en croire les réactions des badauds, le dessin est habile et la sportivité affichée flatte la rétine sans avoir à argumenter sur le zéro émission. Les caméras qui remplacent les rétroviseurs traditionnels (une option à 1 850 €) alimentent aussi les conversations. Si cette solution permet d'améliorer à la marge le coefficient de pénétration dans l'air (et donc la consommation), elle demande au conducteur de revoir des réflexes acquis depuis... toujours ! Ainsi, le repérage instantané des écrans et



Moyennant 1850 €,
des caméras
remplacent les rétrors.
Mais à l'usage, ça ne
conviendra pas à tout
le monde.
Le confort est le
principal atout de ce
SUV électrique.





Le poids pénalise l'e-tron en performances, en comportement et en autonomie. Heureusement, il peut recharger rapidement sur une borne 150 kW.

l'appréciation des distances avec les autres véhicules demandent de changer ses habitudes, ce que tous les conducteurs ne sont pas prêts à faire. A essayer impérativement, donc, avant de cocher l'option.

Bien qu'il soit pénalisé par son gabarit et ses rétroviseurs digitaux, l'e-tron évolue tout en douceur en ville. La direction bien calibrée (dommage que le diamètre de braquage ne soit pas plus mesuré) et l'absence totale de bruit parasite incitent à conduire zen. D'autant qu'en cas de besoin, une pression sur l'accélérateur et les 561 Nm de couple permettent à l'Audi de s'insérer facilement dans la circulation. Facilement, certes, mais avec moins d'aisance qu'un i-Pace. Rappelons que le SUV aux anneaux avance 360 ch et 561 Nm la plupart du temps et 408 ch et 664 Nm pendant un boost de 8 secondes. On comprend donc pourquoi l'Anglais (400 ch et 696 Nm) prend l'avantage. En accélération, la différence

atteint 1,5 seconde sur le 1 000 mètres départ-arrêté (26,9 s pour l'Audi) et 4 dixièmes (4,3 s) pour passer de 90 à 150 km/h. Cela reste suffisant mais les sensations ne sont pas aussi impressionnantes que ce que l'on ressent habituellement au volant d'une électrique. Un constat qui s'explique par le déficit de puissance/couple, mais surtout par le poids de l'e-tron, mesuré à 2 606 kg par nos soins ! A titre de comparaison, un Jaguar i-Pace pèse... 375 kg de moins. Difficilement compréhensible quand on sait que le poids est la clé de la frugalité. ***

**SUR LONGS TRAJETS,
L'ÉLECTRIQUE DEMANDE ENCORE
DE LA PRÉPARATION ET UNE
BONNE DOSE D'IMPROVISATION.**





Ce poids déplacé n'est pas sans conséquence sur le comportement. Si la stabilité sur autoroute ne soulève pas la critique, les mises en appui manquent de franchise et on est vite embarqué par la masse pour peu que l'on aborde un virage de manière un peu optimiste. En dépit de son style, l'e-tron n'est pas fait pour la conduite sportive, qui de surcroît a un effet catastrophique sur l'autonomie.

Direction l'autoroute, donc, pour profiter de l'excellent niveau de confort assuré à la fois par la qualité de filtration des suspensions, l'insonorisation particulièrement réussie mais également les aides à la conduite bien gérées, qui permettent au conducteur d'alléger - en partie - son attention lorsque les conditions le permettent. La déception vient de la consommation à vitesse élevée. Climatisation en marche et mode Range (économique mais qui ampute les performances) désactivé, l'e-tron, calé à 130 km/h, aura du mal à dépasser les 300 km d'autonomie. C'est peu pour un SUV à vocation routière. Face à ce rayon d'action limité, une seule parade : trouver des bornes de charge rapide. Lesquelles portent le nom d'Ionity et ne sont qu'en phase de développement (15 stations en France et 10 en construction). Capables de délivrer 350 kW à terme, elles sont pour le moment bridées à 150 kW le temps que la technologie embarquée dans les voitures progresse. Mais cela suffit pour faire un plein complet en environ 40 minutes. Autre avantage, le réseau propose un paiement directement par smartphone à un tarif unique de 8 €. Une formule beaucoup plus avantageuse que la carte e-tron Charging Service proposée par Audi qui nécessite un abonnement (17,95 €/mois) et facture 0,65 € la minute de charge sur une borne Ionity, en plus des 8 € de connexion. Sur les bornes les plus courantes (50 kW), il faudra compter environ 1 h 40 et une vingtaine d'euros avant de repartir avec le plein. L'e-tron adopte un positionnement proche du Q8 puisqu'en déduisant les 6 000 € du bonus écologique, son tarif débute à 77 880 €. Pour un prix comparable (79 710 €), le Q8 50 TDI offre une meilleure autonomie mais une puissance inférieure (286 ch). Affichée 107 680 €, la finition Avus Extended est richement dotée... fort heureusement !

Dans l'habitacle règne une ambiance haut de gamme comparable à celle proposée par un Q8. L'interface homme/machine organisée autour de trois écrans tactiles est toujours aussi agréable à utiliser même si elle reste un ton en dessous du système Mercedes. La qualité de présentation, en revanche, force le respect tout comme le choix des matériaux. Le gabarit extérieur permet d'accueillir confortablement 4 passagers, celui assis au centre étant gêné par la console centrale. ■

Conclusion



L'e-tron est, comme ses rivaux, tributaire du réseau de recharge. Plus si l'on considère son autonomie limitée sur autoroute, moins si l'on prend en compte sa capacité à charger rapidement sur une borne 150 kW. A la conduite, il séduit par son excellent confort mais son poids déplacé n'en fait pas un amateur des trajets sinués. Au final, c'est un véhicule qui s'adresse aux conducteurs engagés, c'est-à-dire prêts à mettre 100 000 € dans le commerce tout en s'ajoutant des contraintes d'utilisation.



Qualités

Excellent confort
+
Charge réellement rapide
+
Présentation haut de gamme

Défauts

Autonomie réelle limitée
-
Performances peu impressionnantes
-
Comportement pataud

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

Prix

Modèle hors options: 107 680 € Modèle à l'essai: 110 580 €

Emissions CO ₂ : 0 g/km	Puissance: 9 CV
Bonus: 6 000 €	Garantie: 2 ans, kilométrage illimité*

* 8 ans ou 160 000 km pour la batterie

Dimensions

mesurées par l'AJdx4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	4,91 / 1,94 / 1,63 / 2,93
Espace aux jambes AR (cm)	28
Largeur aux coude AV / AR (cm)	155 / 151
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	608 / 1 665
Seuil de chargement (cm)	82
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	107 / 105 / 45
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	186 / 141 / 70



Équipements de série

Sécurité : 8 airbags, aide active au maintien dans la voie, appel d'urgence et d'assistance, contrôle pression pneus, freinage aux urgences, pack Assistance Routé (réglateur adaptatif avec fonction embouteillages, assistants de changement de direction, d'évitement et d'efficience), pack Assistance Ville (assistant de croisement, avertisseur de sortie, alerte tra c ARI), radars de stationnement AV/AR, rétroviseurs électriques et dégivrants.

Agréments : accès et démarrage sans clé, affichage tête haute, chargeur 11 kW, clim. auto 4 zones et stationnaire, compteurs 100 % digitaux 12,3", feux de route auto, hayon électrique, hi- Bang & Olufsen 15HP 705 W, interfaces smartphone (Apple CarPlay et Android Auto), jantes 20", navigation 3D sur écran 10,1" avec Google Earth et services connectés (météo, actu, carburant, streaming, messages, e-mails...), peinture intégrale, phares Matrix LED, sellerie cuir, sièges AV sport électriques, chauffants à contours individuels, sièges AR chauffants, suspension pneumatique, toit panoramique.

Technique

Options

	option modélisée essayée
Appuis lombaires électriques sièges AV	350 €
Jantes 21"	1 050 €
Rétroviseurs virtuels	1 850 €
Sièges avant ventiles/et massants	975 € / 1 875 €
Vision nocturne	2 600 €
Volant réglable électriquement	475 €

Performances

mesurées par l'AJdx4

Vitesse maxi (km/h)	198
Accel. à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	6,2 / 26,9
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	4,3
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 31 / 64
Consommations	
Moyenne (kWh/100 km)	24,7
Ville / Route / Autoroute (kWh/100 km)	22,5 / 23,4 / 28,3
Autonomie / Charge	
Moyenne (km)	387
Ville / Route / Autoroute (km)	422 / 405 / 335
Temps de charge 11 kW (h) / 150 kW (mn)	8 / 40

1 moteur électrique asynchrone sur chaque essieu

Moteurs	
Puissance maxi (kW)	360 (408)*
Couple maxi (Nm)	561 (664)*
Batterie	
Type / Capacité (kWh)	lithium-ion / 95
Châssis	
caisse autoporteuse	
à crémaillère,	
assistance électrique	
Diamètre de braquage (m)	12,2
Suspension	
type McPherson (triangles), boudins pneumatiques + barre antiroulis	
essieu multibras, boudins pneumatiques + barre antiroulis	
disques ventilés	
Transmission	
4x4 permanent	
Boîte de vitesses	
réducteur, rapport unique	
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	2 606 / 1 800
Pneumatiques	
GoodYear Eagle F1	
Dimensions	265/45 R 21

* pendant 8 secondes



La présentation est somptueuse et s'inspire de celle du Q8. Les trois écrans offrent une navigation aisée dans des menus très riches.

L'espace aux places arrière accueille sans problème des adultes. Au centre, il faut composer avec l'excroissance de la console.



CAP AU NORD !

LE "NORDKAPP" EST LE POINT DE LA PLANÈTE SITUÉ LE PLUS AU NORD ACCESSIBLE EN VOITURE. UN PÉRIPLE DE 2000 KM DANS DES CONDITIONS HIVERNALES DIFFICILES AU VOLANT DU MITSUBISHI OUTLANDER PHEV, L'HYBRIDE RECHARGEABLE LE PLUS VENDU EN EUROPE.

Par Christophe Bourgeois Photos Joël Peyron



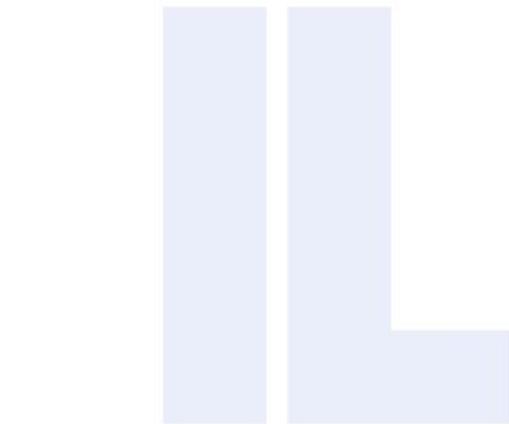
**MITSUBISHI OUTLANDER
PHEV AWD INTENSE**

PRIX : 43 490 €

PUISANCE FISCALE : 5 CV

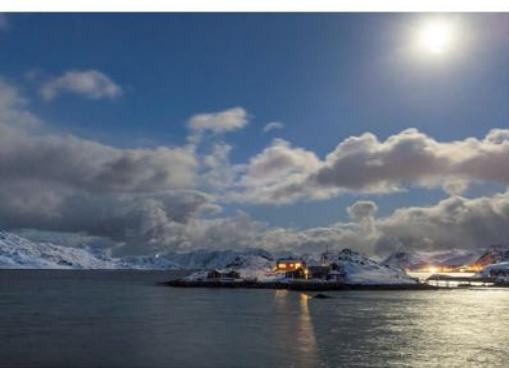
BONUS/MALUS : NEUTRE





"Il faudra attendre demain pour passer si vous êtes chanceux... ou plutôt lundi!" Ian Erik soulève les épaules et repart dégivrer son bus. La nuit été longue. Pour lui, comme pour nous. La veille au soir, à trente kilomètres au nord d'Olderfjord dans le Finnmark norvégien, la E69 n'a pas voulu nous laisser terminer notre voyage. Pas plus que la quinzaine de voitures, de bus et de vans, pris par le blizzard. Cette route, la plus septentrionale du monde, qui a pour terminus le Cap Nord et but de notre périple, est considérée comme l'une des plus dangereuses. Sur près de 100 km, les ingénieurs norvégiens ont dû faire preuve de génie pour lutter contre les éléments. Ce mince ruban de bitume se glisse le long de la mer de Barents, s'engouffre sous les montagnes ou lutte contre les rafales de neige qui forment d'imposantes congères sur les plateaux désertiques. Ouverte dans les années 50, elle est un lien tenu entre le petit port très actif de Honningsvåg et ses 3 000 habitants, point de départ pour le mythique Cap Nord, et le reste du monde. Praticable en été, elle est souvent fermée en hiver lorsque, portée par les vents marins, la neige recouvre tout. Au volant de leurs immenses camions Scania, les snowmen poussent inlassablement la neige. *"Il y a eu une avalanche cette nuit, une partie de la route est bloquée"*, commente Hedi, la propriétaire d'un rustique motel ouvert pour accueillir les naufragés de l'E69. Bienvenue dans le nord de la Norvège, à 70° de latitude nord.

Notre périple avait pourtant bien commencé. Enfin, façon de parler. L'arrivée à Tromsø, capitale du nord, s'est faite sous des nuages chargés... de pluie. Car contrairement aux idées reçues, les températures ne descendent ici que rarement sous les -15°C. Merci le Gulf Stream qui réchauffe les eaux et évite que le mercure ne s'écroule. Cette pluie sera l'ennemie de notre Mitsubishi Outlander PHEV. Deuxième marché européen pour la marque aux trois diamants, la Norvège ambitionne d'interdire la vente de voitures thermiques d'ici 2025. Un paradoxe lorsque l'on sait que ce pays, l'un des plus riches du monde, est un gros producteur de pétrole, exploitant des gisements dans l'Atlantique Nord. Direction Sommarøy, à une heure de route à l'ouest de Tromsø, lieu de villégiature des habitants de la ville. Heureusement que l'Outlander dispose de pneus Nokian cloutés, indispensables dans ces contrées. Au contact du sol, la pluie se transforme en glace. Le système 4x4 permanent Super-All Wheel Control (S-AWC), hérité de la Lancer, et son nouveau mode Snow, réagit à merveille sur cette patinoire infernale.



D'immenses chasse-neige circulent jour et nuit pour rendre les routes praticables. En hiver, le soleil, lorsqu'il n'est pas caché par la neige, fait son apparition entre 8h et 15h.



Dif cile, voire impossible, de conduire dans le Grand Nord sans avoir une voiture équipée de pneus cloutés. Pendant les 2000 km de notre périple, nous avons pu apprécier le système de traction intégrale permanente, dont l'efficacité a été renforcée grâce à un nouveau mode "Snow".



LE MITSUBISHI OUTLANDER REMPORTE UN FRANC SUCCÈS EN NORVÉGE OÙ LES HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES SONT FORTEMENT SOUTENUS PAR LE GOUVERNEMENT.

ROAD-TRIP LE CAP NORD EN MITSUBISHI

Dans sa version 2019, l'Outlander est doté d'un nouveau moteur 2.4 essence. L'alternateur, la batterie et les moteurs électriques avant et arrière gagnent en puissance ce qui permet d'augmenter l'autonomie (54 km of ciels - NEDC). Le temps de recharge sur une prise domestique est de 5 heures.



**MALGRÉ LES CONDITIONS MÉTÉO TRÈS DIFFICILES
RENCONTREES, NOUS AVONS AUSSI EU LA CHANCE DE
VOIR DES LUMIÈRES UNIQUES AU MONDE.**

Sur le chemin, nous aurons vu quatre voitures dans le fossé, malgré le talent des Norvégiens à conduire sur des chaussées qui n'en sont pas. La météo n'a jamais été une science exacte et encore moins sous ces latitudes. Le lendemain, le thermomètre est redescendu et la neige reprend ses droits. Entre deux trouées, les fjords, plus doux que ceux de l'image carte postale de la Norvège, se dévoilent sous des lumières dorées que l'on ne voit qu'ici.

Sur ce revêtement de neige et de glace, la conduite est douce. La vitesse est limitée à 90 km/h, mais à part sur quelques lignes droites pleines de poudreuse, difficile de dépasser les 70 km/h. Le nouveau 2.4 essence de 135 ch sait se faire très discret. Par rapport à l'ancienne génération, il a gagné en puissance (+ 14 ch) et en couple (211 Nm, + 21 Nm). La répartition entre les blocs essence et électriques se fait dans la douceur. L'Outlander dispose de deux blocs électriques, situés à l'avant (60 kW / 82 ch) et à l'arrière (70 kW / 95 ch), optimisés de 10 %, tandis que la capacité de la batterie de traction a été renforcée de 15 % (15,8 kWh). Alors que nous ne rechargeons pas la voiture toutes les nuits, nous avons néanmoins roulé en mode 100 % électrique sur plus d'un tiers des 2000 km de notre périple ; notre consommation a atteint à peine les 8 l/100 km. Pas mal pour un véhicule de 1880 kg.

Direction le nord-est et le Finnmark. Pour gagner du temps, nous empruntons deux ferries pour rejoindre Alta. La E6 se dirige vers la frontière russe, à 450 km de cette petite ville de 14 500 habitants. Ici, nous sommes au cœur du pays Sami (ou Lapon), un peuple autochtone dont le territoire s'étire également au nord de la Suède, de la Finlande et sur la péninsule de Kola en Russie. D'ailleurs, les panneaux sont écrits ici en trois langues : norvégien, sami et finnois. Toujours cap au nord-est. Les conditions météo se durcissent. Les sièges et le volant chauffants sont appréciés. La route quitte la mer pour s'étirer dans la toundra glacée. Cela fait longtemps que nous n'avons plus vu d'arbres. L'Outlander avale les kilomètres, les phares éclairent la route bornée par des piquets rouges. Le trafic est rare, le sentiment d'être seul au monde, total.

Olderfjord sera notre refuge dans cette froide nuit de tempête qui nous empêchera de rejoindre ce jour-là le Cap Nord. En hiver, il faut mieux avoir des horaires flexibles. Hedi, notre hôtesse, sera plus optimiste que le chauffeur de bus. Elle nous encourage le lendemain à reprendre la route et attendre le convoi pour rouler sur l'E69. Elle aura raison.



Rouler en Norvège

Le Cap Nord est à 3 500 km de Paris. Le réseau routier norvégien est de très bonne qualité, mais il est soumis aux aléas climatiques. Avant de prendre la route, consultez le site www.vegvesen.no, il est exclusivement en norvégien mais on comprend rapidement si on peut circuler ou pas ! En hiver, ne comptez pas faire plus de 250 km par jour. La vitesse maximale est de 90 km/h (50 km/h, voire 30 km/h en agglomération). En hiver, l'accès au Cap Nord se fait exclusivement en convoi sur les douze derniers kilomètres de la E69, selon les conditions météo. Le convoi part à 11 h et 12 h et revient à 13 h et 13 h 45. Si le temps le permet, un convoi part à 19 h 45 pour observer les aurores boréales. Retour à 21 h 30. L'accès est payant : 27 €/personne.



La collision de particules solaires avec l'atmosphère crée les aurores boréales, comme au-dessus de Tromsø. La cathédrale d'Alta est la plus au nord.

ROAD-TRIP LE CAP NORD EN MITSUBISHI

••• Les chasse-neige qui nous avaient sortis hier de l'enfer blanc, ouvrent la route pour rejoindre le point le plus au nord du monde accessible par la route. Deux heures pour franchir la centaine de kilomètres d'une des plus belles routes de la planète. L'arrivée à Honningsvåg est surprenante : le port se détache au détour d'un virage, un bout de civilisation dans ce monde perdu. Avant la fin des années 90, il fallait prendre un ferry pour rejoindre cette porte d'entrée du Cap Nord, ce dernier se

situant sur l'île de Magerøya, séparé du continent par un étroit bras de mer. Aujourd'hui, un tunnel de 6 km passe sous les eaux non gelées.

Le Cap Nord est trente kilomètres encore plus au nord. Pour s'y rendre, la route grimpe sur un plateau dénudé où seul le blanc se détache. L'immensité avec un grand "I". Les douze derniers kilomètres se feront en convoi. L'arrivée au bout du monde est indescriptible. Nous sommes ici à la latitude de 71°10'21" Nord, sur le sommet d'une falaise de 500 m de haut qui domine la mer. Le Pôle Nord est devant nous, à 2093 km, plus près que ne l'est Oslo. Pendant les deux mois d'été, le Cap Nord accueille plus de 200 000 visiteurs, le plupart viennent juste une journée, descendant par troupeau entier des navires de croisière au départ de Tromsø. L'hiver, c'est autre chose. Cette pointe découverte en 1553 par un navigateur anglais qui cherchait un passage vers la Chine ne se laisse pas facilement atteindre. Même aujourd'hui.

Conclusion

Avec des températures hivernales très proches de ce que l'on peut connaître en France, le système hybride de l'Outlander s'est montré très efficace. Nous avons pu rouler un tiers du parcours uniquement sur les moteurs électriques. Seulement, le SUV est lourd, ce qui nuit à la consommation globale.

RALIER LE CAP NORD EN SIDE-CAR, C'EST POSSIBLE !



Au Cap Nord, un globe terrestre domine la mer. Il a été installé en 1978. Le bâtiment pour accueillir les touristes a été inauguré en... 1956!

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

Prix

Modèle hors options: **43490 €** Modèle à l'essai: **44140 €**

Emissions CO₂: 40 g/km Puissance: 5 CV
Bonus/Malus: neutre Garantie: 5 ans, 100 000 km

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, airbag genoux conducteur, alerte franchissement voie et trac AR, Bluetooth, caméra de recul, contrôle pression pneus, détecteurs de phare et de luminosité, ESP, feux de route auto, freinage automatique d'urgence en ville, phares bi-LED, radars de stationnement AV/AR, régulateur intelligent/limiteur de vitesse, surveillance des angles morts.

Aggrément : accès et démarrage sans clé, climatisation bi-zone, jantes 18", hi-6HP infos par app smartphone, interfaces Apple CarPlay et Android Auto, navigation écran tactile 8" et reconnaissance vocale, prises USB (2), rétroviseurs électriques, dégivrants et rabattables, rétroviseur photosensible, sellerie tissu/suède, sièges AV chauffants, siège conducteur électrique.

Options

option modèle essayé
Peinture métallisée 650 €

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	166
Accél. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	10,1 / 31,7
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	9,2
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	11 / 33 / 66
Consommations	
Moyenne l/100 km	6,7
Ville / route / autoroute l/100 km	0° 9/8 / 10,4
Réservoir (l) / Autonomie (km)	45 / 483

* pendant 44 km puis 8,9 l/100 km

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	4,70 / 1,80 / 1,71 / 2,67
Espace aux jambes AR (cm)	36
Larguer aux coulées AV / AR (cm)	147 / 146
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	450 / 886
Seuil de chargement (cm)	73
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	100 / 100 / 44
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	123 / 135 / 81

Technique

Moteur thermique	4 cylindres en ligne, essence
Cylindrée (cm ³)	2360
Puissance maxi (ch à tr/min)	135 à 4500
Couple maxi (Nm à tr/min)	211 à 4 500
Moteurs électriques	
Puissance maxi AV/AR (kW/ch)	60/82 / 70/95
Couple maxi AV/AR (Nm)	137 / 195
Type batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion / 13,8
Autonomie en électrique (km)	44
Temps de charge 7,4 kW (h)	2 h 40
Châssis	
caisse autoporteuse	
à crémallière, assistance électrique	
Diamètre de braquage (m)	11,3
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques
Transmission	4x4 permanent
Boîte de vitesses	à variation continue
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1957 / 1500
Pneumatiques	Yokohama Bluearth**
Dimensions	225/55 R 18

** le modèle photographié était équipé de Nokian Hakkapeliitta 3 SUV

EGYPTE

Trésors et légendes AU FIL DU NIL

LOUXOR - EDFOU - KOM OMBO - ASSOUAN - ABOU SIMBEL

DÉPARTS DE FÉVRIER À DÉCEMBRE 2020

Nombreuses visites INCLUSES

8 JOURS / 7 NUITS

À PARTIR DE
1699€
TTC/PERS.
VOLS INCLUS, CABINE DOUBLE,
PENSION COMPLÈTE,
BOISSONS AU REPAS ET
VISITES INCLUSES

LES POINTS FORTS DE VOTRE CROISIÈRE

À la découverte de 2000 ans d'Histoire, un voyage fascinant à faire une fois dans sa vie.

De nombreuses visites incluses des plus beaux vestiges de la vallée du Nil : le site de Louxor, le temple de Philae ou encore la mythique Vallée des Rois.

Des excursions commentées par un guide égyptologue francophone et des audioguides pendant les visites.

Des conférences Spécial Lecteurs (uniquement sur le départ du 01/02/2020) avec Emilie Rauscher*, spécialiste de l'Egypte à **SCIENCE & VIE**

Excursions offertes à nos abonnés pour toutes inscriptions avant le 30/11/19 : Abou Simbel et Sons et lumières de Karnak !

Un bateau haut de gamme à taille humaine :
50 cabines seulement, un personnel francophone attentionné.

Pré-programme optionnel pour visiter le Caire et les pyramides.

*Sauf cas de force majeure.



VOTRE BATEAU : Le Jaz-Royal - 5 étages



Téléchargez la brochure complète sur

www.croisières-lecteurs.com/aj

ou écrivez-nous en renvoyant le coupon ci-dessous.

INFORMATIONS & RÉSERVATIONS

01 41 33 59 00 en précisant L'AUTO-JOURNAL EVASION

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

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

Je souhaite recevoir GRATUITEMENT et SANS ENGAGEMENT la documentation complète de la croisière proposée par L'Auto-Journal Évasion.

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

CP : _____ 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

Conformément à la loi "Informatique et Liberté" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus 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 de presse Reworld Média Magazines - Siège Social : 8 rue François Ory - 92 543 Montrouge Cedex. L'inscription à cette croisière implique l'acceptation des conditions générales et particulières de vente CroisiEurope au dos du bulletin de réservation joint à ce programme. Crédits photo : istock, D.R., CroisiEurope, Pixabay, Freepik.

Croisière réalisée en partenariat avec

CroisiEurope
croisiere-europe.com

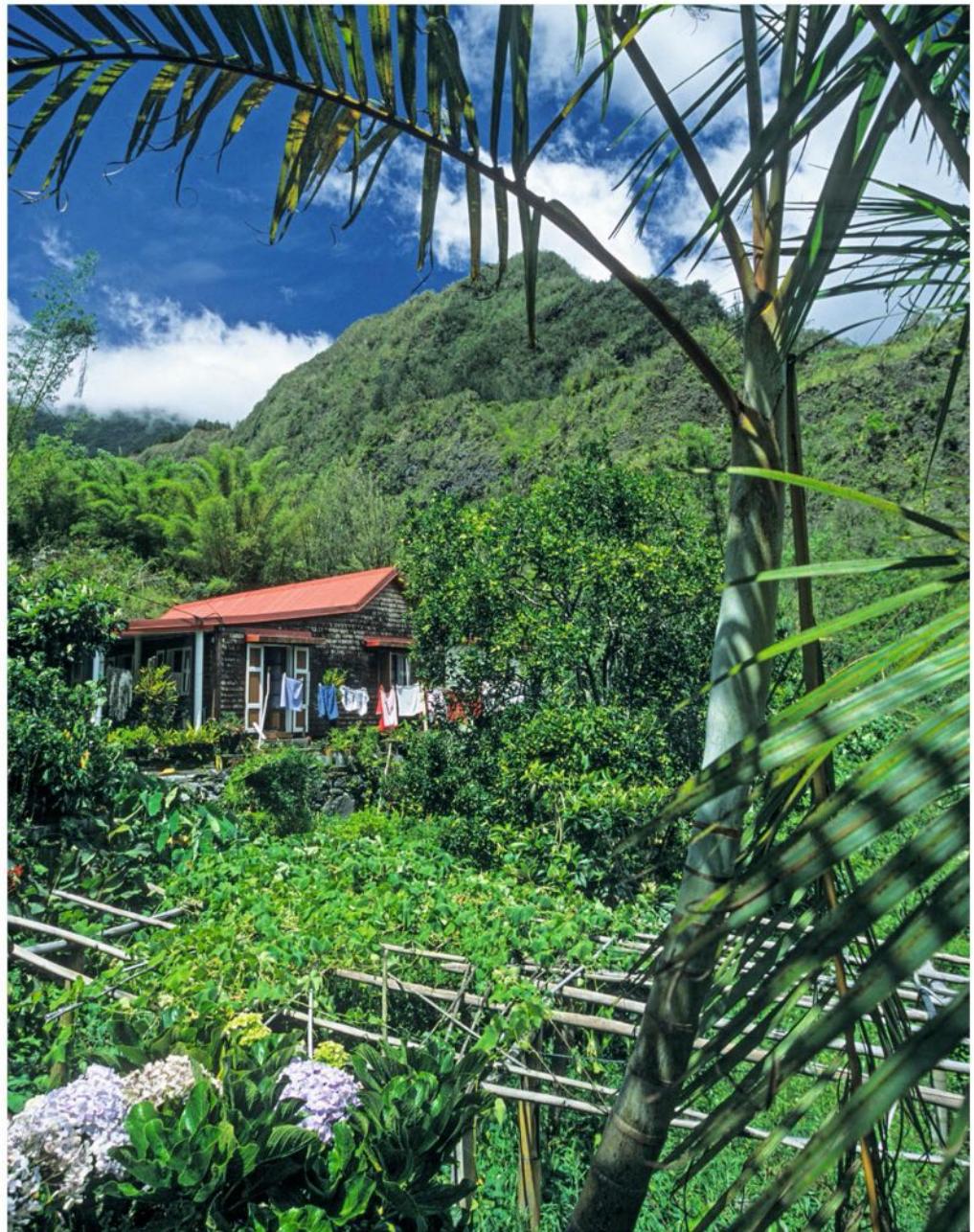
LA RÉUNION, HOLLYWOOD SAUVAGE

Rencontres métissées, lagon turquoise, cirques et nature sauvage... Au cœur de l'océan Indien, l'île de la Réunion cultive un tempérament volcanique.

Notre sélection d'aventures à vivre.

Par Paulette Descloux Photos Christian Goupi





Du lagon frangé de plages de la côte ouest aux pitons nappés de vert et semés de cases créoles du cirque de Salazie, l'île de la Réunion dévoile ses paysages spectaculaires en technicolor. Ici, perdu dans l'océan Indien, toutes les aventures sont recommandées.

A

A 11 heures de vol de Paris, l'île de la Réunion est beaucoup plus qu'un DOM, un département d'outre-mer français : c'est aussi un concentré d'exotisme et d'aventure ! Le voyage commence en douceur, sur la route des Tamarins, qui longe l'océan Indien au départ de Saint-Denis. Saint-Gilles, l'Hermitage, La Saline-les-Bains, l'Etang-Salé, les plus belles plages de l'île jouent au coude-à-coude sur cette côte ouest préservée des vents, et le plus difficile est de choisir entre elles. Et si on essayait la jolie plage de Boucan Canot ? Avec ses filaos (l'arbre qui a élu domicile ici) frangés de vert tendre, son croissant de sable doré et son lagon couleur émeraude, elle a tout pour séduire. La touche créole en prime : sur la digue, des petits stands proposent des "pains bouchons" (sandwich chaud au porc sauté/piment/gruyère) gratinés à point pour le pique-nique... Prudence toutefois avant la baignade, le site www.info-requin.re informe les usagers sur le risque de requins, en baisse mais toujours présent. Après le farinette, toutes les expériences sont possibles : une virée en kayak sur le lagon, du shopping dans les *caz-boutik* de Saint-Gilles ou une balade sur le port de poche de l'Etang-Salé, où les pêcheurs reprennent leurs filets. Et pour en savoir plus sur les tortues marines, cap sur le centre Kélonia de Saint-Leu. Dans ce bâtiment en bois et verre, des scientifiques recueillent, nourrissent et soignent les tortues blessées, avant de les relâcher dans l'océan. Le nez collé à l'aquarium géant, on admire le ballet des pensionnaires...



Au sud de la Saline-les-Bains, la plage de Trou d'eau a gardé son atmosphère familiale. C'est le spot parfait pour pique-niquer à l'ombre des cocotiers, lézarder sur le sable chaud ou piquer une tête dans le lagon. On entend déjà la musique du "camion-glaces" !



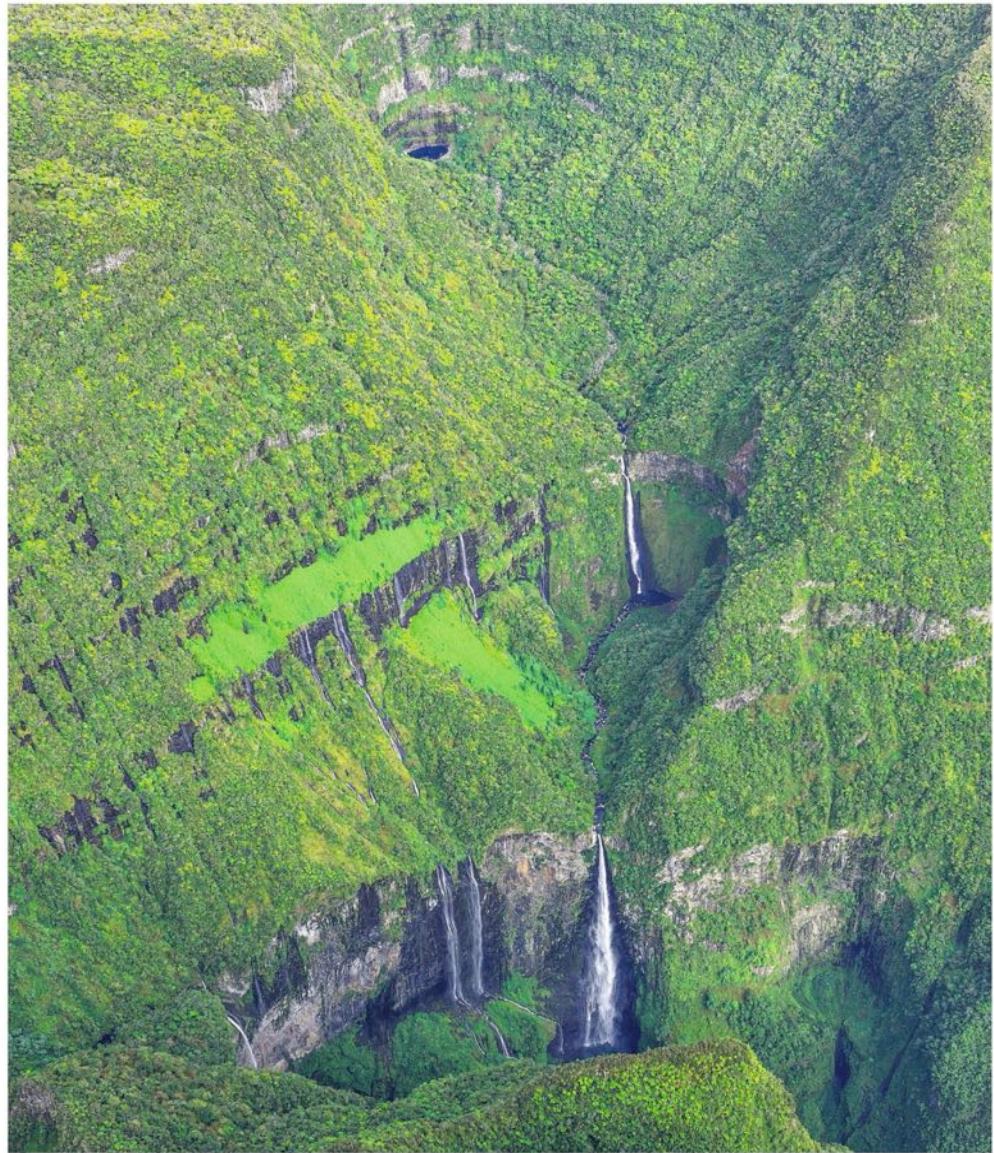
Chaque année en mai, le festival Tempo de Saint-Leu fait descendre l'art dans la rue. Ici, les marionnettes géantes de la compagnie Les Grandes Personnes.

PRÉSERVÉE DES VENTS, LA CÔTE OUEST ÉGRAINE SES VILLAGES AUX TOITS ROUGES ET SES PLAGES OMBRAGÉES DE FILAOS AU BORD DU LAGON.



Escale à Saint-Leu, sur la côte ouest. Après une échoppe entre les échoppes du marché pour faire provision de piments cabri et de fruits exotiques, on découvre le ballet des tortues marines au centre Kéléonia. Ici, la star s'appelle la Chelonia Mydas ou tortue franche, qui pèse jusqu'à 300 kg.





Rien de tel qu'un vol en ULM pour découvrir le poumon sauvage de l'île. Au pied du Piton des Neiges, de nombreux cours d'eau dévalent dans le gouffre du Trou de Fer, pour former ces cascades hollywoodiennes, hautes de 725 mètres. Sensations et vertige garantis!

Après la plage, place à l'aventure dans le cœur sauvage de l'île. Pour découvrir les emblématiques cirques de la Réunion, les amateurs de sensations fortes embarquent pour un survol en ULM avec Félix ULM, au départ de Saint-Paul. Du ciel, l'île volcanique dévoile ses pics et ses failles en majesté. Dévalant les falaises abruptes, tricotées de mousses et de fougères, des cascades déplient leurs voiles de mariées. Soudain, la montagne semble s'entrouvrir. 2000 mètres plus bas, apparaît le cirque de Mafate : une vertigineuse trouée de verdure, encerclée de pitons échevelés. Au retour, on n'a plus qu'une envie : explorer ce petit monde de plus près ! Une bonne option ? Partir en randonnée sur le sentier du col des Bœufs (près de Grand Ilet), qui dégringole en lacets dans le cirque de Mafate, à travers la forêt tropicale. Les pitons du Maïdo et du Grand Bénare en ligne de mire, on rejoint en 4 heures le hameau isolé de La Nouvelle : ici, on ne vient qu'à pied ! A l'arrivée, Jean-Yves le créole et Marion la normande offrent le gîte et le couvert au Tamareo. Au menu, cari de poulet et bière Dodo sous les étoiles... De Saint-André, on peut aussi suivre la route en épingle à cheveux qui grimpe jusqu'au village de Hell-Bourg, blotti à 950 mètres d'altitude, au cœur du cirque de Salazie. Le long de la grand-rue, de vieilles cases créoles ornées de varangues s'endorment dans les jardins. Abricot, vert pistache, jaune paille, beaucoup ont été repeintes de frais par l'association "péi". Moitié en français, moitié en créole, Jean-François, le propriétaire de la Maison Folio fait visiter son jardin : il a une histoire à raconter sur chaque plante...



La forêt de tamarins des Hauts, sur la piste du cirque de Mafate et les cases colorées de la grand-rue de Hellbourg, dans le cirque de Salazie.



MAFATE, SALAZIE, CILAOS... AU COEUR DE L'ÎLE-VOLCAN, TROIS CIRQUES NATURELS DÉCOUVRENT AUX RANDONNEURS LEURS PAYSAGES HORS DU TEMPS.

EN PRATIQUE

Y ALLER. Vols directs Paris Orly/Saint-Denis, avec accès en TGV Air depuis la province à partir de 547 € A/R (corsair y.com).

FORMALITÉS. Carte d'identité passeport valide.

RENSEIGNEMENTS île de la Réunion Tourisme (reunion.fr).

MONNAIE : l'euro

OÙ DORMIR ?

Sur la côte ouest, Senteur Vanille à Saint-Gilles les Bains. De jolies villas créoles (2 à 6 pers.) avec kitchenette et terrasse côté jardin, à quelques minutes de la plage. A partir de 97 € la double (3 nuits minimum). (senteurvanille.com) Dans le cirque de Mafate, gîte & table d'hôtes Le Tamareo à La Nouvelle. Une étape rustique et sympa après une randonnée. A partir de 60 € la double + 30 € le dîner. (tamareo.re)

Dans le Sud, Palm Hotel & Spa à Grande Anse. Un 5 étoiles élabolisé déclinant villas design, spa, 2 restaurants et piscine. A partir de 380 € la double en B&B. (<https://palm.re>)

A Mont Vert les Bas, (sur les hauts de Saint-Pierre), à La Cour Monvert. De coquets bungalows en bois peint, dans un verger de manguiers dominant l'océan. A partir de 65 € la double en B&B. (courmonvert.com)

Et aussi : on peut réserver son voyage à la Réunion auprès d'un voyagiste comme Exotismes, qui propose une collection de séjours en hôtels de charme et d'autotours à partir de 1 185 € la semaine, vol + voiture et hébergement inclus. (exotismes.fr)

SE DÉPLACER. En voiture ou à pied, au rythme des balades. Location de voiture discount à partir de 275 € la semaine (assurance incluse, en kilométrage illimité) sur autoescape.com.

CLIMAT. Tropical avec saison chaude et humide de novembre à avril et saison "fraîche" de mai à novembre.

DÉCALAGE HORAIRES. + 3 heures en hiver, + 2 heures en été.

AU SUD-EST DE L'ÎLE, LES COULEÉES DE LAVE DU PITON DE LA FOURNAISE ONT SCULPTÉ PLAGES NOIRES, CASCADES ET JARDINS MULTICOLORES.

Il faut prendre le temps de musarder autour de Saint-André, pays de la canne à sucre. C'est ici qu'au XIX^e siècle, après l'abolition de l'esclavage, des milliers "d'engagés" tamouls ont débarqué pour travailler dans les plantations sucrières. Leur contrat leur laissait la liberté de culte. Ainsi ont poussé, à la croisée des pistes, des dizaines de petits temples hindous aux divinités multicolores. Plus au sud, le paysage se fait âpre, la route court entre les champs de copeaux volcaniques, couleur anthracite. Elle s'achève au Pas de Bellecombe, grandiose belvédère ouvert sur la caldeira du piton de la Fournaise. C'est ce volcan, surgi il y a trois millions d'années de la mer, qui a façonné toute l'île, au gré de ses éruptions. Tous les deux à trois ans, il se remet à gronder, ouvre un nouveau cratère et déverse ses laves incandescentes. Pour rejoindre à pied le dernier-né des cratères, le piton Kapor, à travers les plateaux de lave refroidie, il faut partir tôt le matin et s'armer de courage : la randonnée prend 3 heures aller simple. Sur la côte en contrebas, l'esprit du volcan veille encore. De piton Ste-Rose à St-Pierre, ses coulées ont forgé des cascades jaillissantes, ciselé les falaises de Cap-Méchant, dessiné la sublime baie de Grande Anse. Des jardins extraordinaires ont aussi poussé. Modèle du genre : le Jardin des parfums et des épices de Saint-Philippe, où les lianes de vanille s'enroulent sur le tronc des arbres-palmistes, cotoyant le giroflier, la cardamome, le vétiver. A l'atelier Mémoire D'Sens, au village d'Entre-Deux, chacun peut même créer son parfum pour repartir avec l'île de la Réunion dans un flacon !



Au fil des chemins de la côte est, on collectionne des trésors. Halte à l'église de Sainte-Anne, une fantaisie baroque bâtie au XIX^e siècle par un prêtre strasbourgeois et rencontre avec un traditionnel char à bœufs au milieu des champs de canne à sucre.





Le massif du piton de la Fournaise découvre aux randonneurs son décor minéral. Au pied du volcan, le cratère de Formica Léo, formé en 1753.



Fleurs d'*Alpinia purpurata* au Jardin des parfums et des épices de Saint-Philippe, sur la côte sud de l'île.



Près de Sainte-Rose, sur la côte est, l'Anse des Cascades se blottit entre océan et cascade, dans un écrin de verdure. Au programme du dimanche, un bain sur la plage de sable noir et un pique-nique sur les pelouses ombragées de palmiers "pattes d'éléphant".



La tournée des Grands Ducs

Entre villages pittoresques, villes d'art et d'histoire, parcs naturels et vignobles réputés, le département de l'Yonne ne manque pas d'attraits. Alors forcément, arpenter ce coin de Bourgogne parfaitement préservé prend vite des airs de "tournée des Grands-Ducs" !

Texte et photos Thomas Riaud

Si la Nationale 7, chantée par Charles Trenet, est devenue mythique, la N6 - permettant de rallier la Porte d'Italie à la Savoie en passant par Lyon - a, elle aussi, connu son heure de gloire. Nombreux sont les vestiges de cette douce France qui jalonnent encore ses bas-côtés, et emprunter celle que l'on nomme communément la "route de Paris" permet de plonger dans des villes au charme intact, où le temps semble s'être figé depuis l'ouverture des autoroutes. C'est le sentiment que l'on a en arrivant à Sens, au nord du département. Ce n'est déjà plus vraiment l'Île de France, mais pas encore tout à fait



L'Yonne balaie plusieurs siècles d'histoire de France à travers des sites et vestiges remarquables, à l'image de cette Tour de l'horloge datant du XV^e siècle, située au cœur de la ville d'Auxerre.

la Bourgogne. En fait, c'est un peu de tout cela à la fois, ce qui est le propre des carrefours, et ce, dès l'Antiquité comme en témoigne l'incroyable diversité du patrimoine de cette ville. Il y a ce que l'on voit, immanquable, comme le quartier moyenâgeux, remarquable avec son entrelacs de ruelles bordées de maisons à pans de bois, dominées par l'imposante cathédrale Saint-Étienne. Ce géant de pierre de 66 mètres de haut édifié en 1130 est, ni plus ni moins, la première cathédrale gothique de la chrétienté ! Croisées d'ogives, arcs-boutants et sublimes vitraux ont posé les jalons d'une architecture flamboyante qui force l'admiration depuis près d'un millénaire. Mais si Paris, Chartres ou Troyes furent jusqu'au XVII^e siècle sous la tutelle de l'archevêché de Sens, la ville fut aussi plus importante encore que Lutèce durant l'Antiquité. Cette fois, il vous faudra aller dans les sous-sols des musées de Sens pour découvrir des vestiges gallo-romains d'une incroyable fraîcheur, dont des stèles funéraires. De la fraîcheur, vous en aurez en suivant l'Yonne - cette rivière de 293 km qui se jette dans la Seine et qui a donné son nom au département - en allant jusqu'à Joigny.

Située en surplomb de la vallée de l'Yonne, voilà encore une ville d'art et d'histoire qui a du caractère avec son port de plaisance. Depuis la perspective rassurante de ses quais s'esquisse son centre médiéval parfaitement conservé. Le Moyen-Age, il en est justement question au sud-ouest •••



Sens recèle un patrimoine incroyable, avec des vestiges gallo-romains préservés mais aussi la première cathédrale gothique ou de multiples maisons à pans de bois.



Portraits

ADRIEN DE LOEUV ■ BOUCHER CHARCUTIER TRAITEUR

Tiens, v'là du boudin

Certains adages collent plus qu'en ne le croit à la réalité. Car comme se plaît à le préciser Adrien De Loeuv, boucher - charcutier - traiteur à Chablis, "tout est bon dans le cochon... excepté les dents !" Il en sait quelque chose, lui qui est dans le métier depuis 13 ans, et plus encore depuis qu'il a succédé à Marc Colin, réputé pour sa fameuse andouillette de Chablis "AAAAA", une distinction signifiant Association Amicale des Amateurs d'Andouillettes Authentiques ! "C'est une lourde responsabilité de reprendre une maison qui a une telle réputation, allant bien au-delà de l'Auxerrois, puisqu'on en vend jusqu'à Paris. La recette, tenue secrète, n'est transmise qu'à l'occasion d'un changement de gérant. Ça fait quelques décennies que ça dure !" Sans rien révéler, on peut dire qu'Adrien façonne l'andouillette "à la ficelle", c'est-à-dire que les longueurs de boyaux sont remplies à la main. "J'utilise 50 % de porc français Label Rouge, le reste étant constitué d'andouillette, de poivron vert et de marc de Bourgogne. Et ce qui fait la différence, c'est qu'elle est fumée avant la cuisson".

A découvrir à la Charcuterie Colin ou au www.marcolin.com



LA CATHÉDRALE DE SENS A POSÉ LES JALONS DE L'ARCHITECTURE GOTHIQUE FLAMBOYANTE.



Sur 293 km s'écoule paisiblement l'Yonne, la rivière qui a donné le nom à ce département bucolique rattaché à la Bourgogne. Ici la bourgade de Joigny, à voir pour son centre médiéval.



La voiture de la balade

SUZUKI JIMNY À PARTIR DE 17 225 €

Et si le descendant direct de la mythique Jeep Willys c'était lui ? Même queue d'amour, gabarit rikiki comparable (3,48 m) et goût prononcé pour l'aventure font de l'adorable Suzuki Jimny un cas à part dans le paysage automobile. Son gabarit ultra-compact et ses solides protections associés à son GPS embarqué en font un engin idéal en ville, mais son agilité, sa bonne garde au sol, ses portes-à-faux réduits et sa gamme courte lui permettent aussi de crapahuter partout ! Pour satisfaire aux exigences de notre époque, ce 4x4 pur et dur limité à 4 places a rejeté le diesel pour ne proposer qu'un seul bloc essence, un modeste 1.5 de 102 ch, bien suffisant pour mouvoir sa petite tonne à vide. Mal lui en a pris, car la fiscalité écologique française, punitive, le taxe à hauteur de plus de 2000 € de malus, une somme délirante qui passera en 2020 à plus de 10 000 € en version boîte automatique. Délibérant et rédhibitoire !



Dans la forêt de Guédelon, cela fait plus de 20 ans que des férus d'archéologie s'échinent à bâtir un château fort dans le pur respect des techniques de l'époque. Un pari en passe d'être gagné!



Le sublime château de Saint-Fargeau abrite un étonnant "grenier aux jouets" qui ravira tous les garçons, de 7 à 77 ans!

de l'Yonne dans la forêt de Guédelon, un incroyable chantier médiéval commencé voilà plus de 20 ans où est érigé, dans le pur respect des techniques ancestrales, un château fort! Non loin de là se tient le château de Saint-Fargeau, qui est lui achevé depuis le XIII^e siècle. Cet impressionnant édifice de briques roses, qui fut jadis la propriété de la famille d'Ormesson, propose désormais de singulières animations, comme effectuer le tour complet de ses charpentes ou, chaque été à la nuit tombée, d'assister à un spectacle son et lumière grandioses retracant les grandes heures du monument.

Mais l'Yonne peut aussi s'apprécier de façon plus classique, en suivant les pas de Cadet Roussel depuis les quais d'Auxerre, d'où on a l'un des plus beaux panoramas de la Bourgogne. Sur l'eau se reflètent la flèche unique de la cathédrale gothique Saint-Etienne et celle de l'abbaye Saint-Germain, fondée au V^e siècle par la reine Clotilde. La préfecture du département s'apprécie aussi pour l'authenticité de son centre historique sauvegardé de 67 ha, qui abrite quelques pépites comme la Tour de l'Horloge avec son cadran astronomique, un chef-d'œuvre du XV^e siècle. Mais les charmes de l'Auxerrois, multiples, se hument également sans modération depuis le vignoble voisin, haut lieu depuis des siècles de l'élaboration de vins blancs puissants et fruités, le chardonnay étant le cépage majoritaire.

•••



Auxerre, préfecture de l'Yonne, est une ville d'art et d'histoire où il fait bon vivre, nichée à deux pas des célèbres vignobles de Chablis.



EN SUIVANT LES PAS DE CADET ROUSSEL DEPUIS LES QUAISS D'AUXERRE, ON A L'UN DES PLUS BEAUX PANORAMAS DE BOURGOGNE.



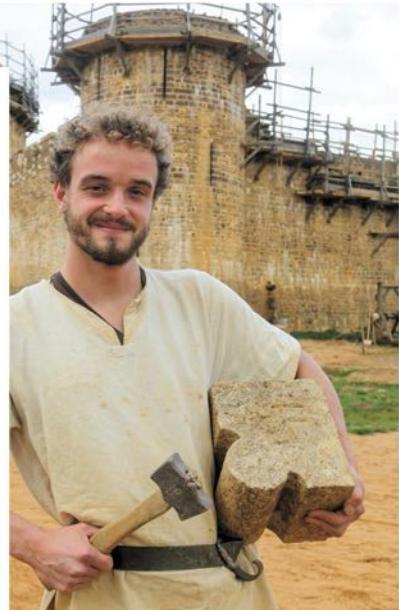
Portraits

TOENDRA SCHRAUWEN ■ TAILLEUR DE PIERRE

Roc et gravillon

Cela fait plus de 20 ans que tous les férus d'histoire médiévale se rencontrent à Guédelon. Le site, situé en pleine forêt, ne doit rien au hasard: il y a tout sur place pour bâfrir... un château fort, dans le strict respect des techniques de l'époque! Un projet unique au monde, aussi pédagogique qu'archéologique, permettant de valider des théories... ou pas. Toendra Schrauwen, 26 ans seulement, n'a pas hésité à rejoindre la cinquantaine d'ouvriers qui y travaillent en permanence. "En plus des carriers, qui débloquent sur place la roche, il y a des forgerons pour fabriquer les outils, mais aussi des bûcherons, charpentiers, tuiliers, maçons et... des tailleurs de pierre! Après une formation de 4 ans, j'ai pu enchaîner ici, et cela fait déjà 3 saisons que j'ai la chance d'exercer à Guédelon, en compagnie de 6 autres tailleurs. J'ai une préférence pour le travail du calcaire, qui va être ouvrage pour habiller les parties les plus nobles. Faire des voltees d'A à Z est peu commun: c'est une expérience unique qui me permettra, à l'avenir, de m'occuper du patrimoine en faisant des restaurations".

Venez admirer cet incroyable chantier sur le www.guedelon.fr ou mieux encore, sur place!



Sens

Il est difficile de concevoir que Sens fut, de l'Antiquité jusqu'au XV^e siècle, une cité à l'influence supérieure à celle de Paris ! Pourtant, cette ville au patrimoine incroyable a vu défilé une bonne partie de l'histoire de France. Ses sublimes vestiges gallo-romains datant du règne de Brennus (à découvrir dans les musées de Sens) en attestent, mais l'ancienne capitale impériale abrite aussi sa cathédrale Saint-Étienne, la première à expérimenter l'architecture gothique ! Le Pape Alexandre III y séjourna, Saint Louis s'y maria et seule la création de l'archevêché de Paris en 1622, suite aux guerres de religion, mit un terme à l'insolente domination de Sens. Pour y séjourner, descendez sans hésiter à l'hôtel de Paris et la Poste, une belle adresse bicentenaire qui allie tradition et qualité (03 86 65 17 43 - comptez 150 € environ par personne pour y faire étape).

Joigny

Dressé face à l'Yonne, Joigny abrite une enceinte datant du Moyen Âge riche en bâtiments de caractère, notamment d'antiques maisons à pans de bois du XV^e richement décorées, la plus remarquable étant celle présentant un "arbre de Jessé", reproduisant la généalogie du Christ. Outre son quartier Saint-André, à voir, ne loupez pas l'église gothique Saint-Thibault (1490), et quelques points de vue saisissants, comme le panorama offert depuis le vignoble qui domine Joigny, ou au contraire celui visible depuis le port de plaisance, depuis les quais.



L'Yonne, paisible à Auxerre.

Auxerre

La préfecture de l'Yonne, classée ville d'art et d'histoire, ne manque assurément pas d'attraits, son centre ayant été parfaitement préservé. Un circuit piétonnier, qui vous lance sur les traces de Cadet Roussel, personnage historique d'Auxerre, vous permettra de découvrir son riche patrimoine, dont son antique quartier de la Marine, sa Tour de l'Horloge (X^e), ou son étonnante cathédrale Saint-Étienne inachevée.



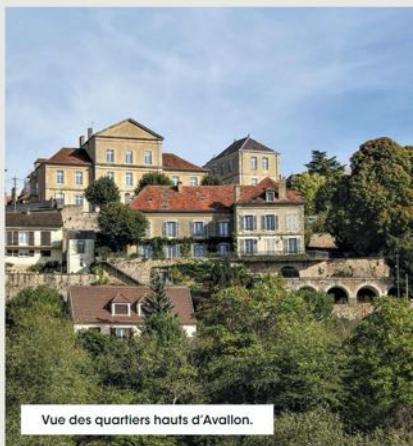
Ruelle à Noyers-sur-Serein.

Chablis

Depuis le bourg de Chablis, connu pour être "the place to be" pour tous les amateurs de vins blancs, partez pour une balade gourmande à travers le vignoble, à la découverte de villages de charme parfaitement préservés. C'est notamment le cas d'Irancy, lové au fond d'un vallon, mais aussi de Noyers-sur-Serein, à voir absolument.

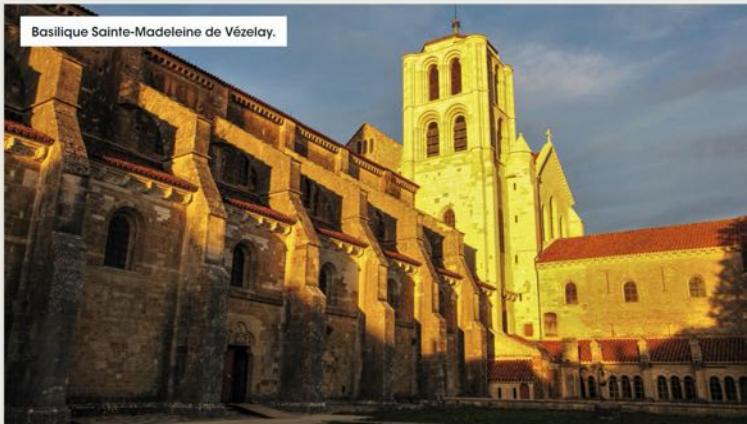


Motifs de vignes à Chablis.



Vue des quartiers hauts d'Avallon.

Basilique Sainte-Madeleine de Vézelay.





NOYERS-SUR-SEREIN © M. GOUVRE

Noyers-sur-Serein

Classé parmi les plus beaux villages de France, Noyers-sur-Serein dispose d'un bourg médiéval à l'unité saisissante. Entre maisons à colombages, placettes dérobées et ruelles pavées, vous succombez au charme de ce bourg, à arpenter à pied... ou en calèche ! Pour séjourner sur le secteur, poussez la porte de la Beuraudière (03 86 33 69 69), une auberge pleine de charme dont la partie la plus ancienne date du XIII^e siècle (chambres de 87 à 127 €, repas traditionnel à 40 € environ par personne).

Avallon

Si on se cantonne à la rue principale, on ne voit rien d'Avallon, cette ville médiévale située aux portes du Morvan. Il faut abandonner sa voiture, et aller vers l'office de tourisme pour découvrir un centre historique de toute beauté, d'une rare richesse. Outre sa collégiale du XII^e siècle, étonnante avec sa nef qui épouse la pente, vous serez séduit par la présence d'une tour monumentale de 49 m de hauteur édifiée en 1456, mais aussi par le panorama offert depuis les remparts, sur le quartier des Tanneurs, situé en contrebas de la ville.

Vézelay

Classé parmi les plus beaux villages de France, Vézelay est un incontournable de l'Yonne, à voir pour son charme intact, mais aussi sa basilique Sainte-Madeleine classée au patrimoine de l'Unesco, bâtie au sommet de sa colline éternelle ! Pour y faire étape, allez juste sur le parvis à l'excellent hôtel-restaurant de charme Sy la Terrasse (03 86 47 29 81). Comptez moins de 80 à 149 € pour une belle chambre et une trentaine d'euros par personne pour déguster des plats simples, mais savoureux, cuisinés avec des produits frais du terroir.

NOYERS-SUR-SEREIN © M. GOUVRE

AVALLON © M. GOUVRE

VEZELAY © M. GOUVRE



FRÈRE BENOÎT ■ MOINE PRODUCTEUR DE FROMAGE

La vache qui prie

A l'extrême sud-est du département, en plein parc naturel régional du Morvan, se niche au cœur de la forêt l'abbaye de la Pierre-qui-Vire. Un lieu fondé en 1850 qui invite à la méditation, mais aussi à se livrer à un péché aussi vieux que l'humanité : la gourmandise ! La fute à frère Benoît, qui est cogérant de la ferme voisine de l'abbaye, tenuelle elle, par Philippe Abrahams. Après tout, frère Benoît ne fait que perpétuer une coopération fructueuse mise en place depuis plus de 50 ans, en proposant à la vente dans la boutique de l'abbaye une gamme complète de fromages fermiers bio, élaborés à base de lait de vache ou de chèvre. "On transforme quelque 200 000 litres de lait, pour créer 11 variétés de Pierre-qui-Vire, du nom de l'abbaye. Ces fromages, déjà appréciés parait-il par le Général De Gaulle, sont diffusés dans toute la région... et jusqu'aux halles de Rungis ! Le fromage vedette est le Pierre-qui-Vire frais affiné, teinté en rouge, et la tome, qui se conserve beaucoup plus longtemps". Des spécialités savoureuses et accessibles : comptez de 2,10 à 8,90 € le fromage.

••• Si Chablis reste l'adresse incontournable au rayonnement international, d'autres villages de vignerons valent aussi le détour, comme celui d'Irancy par exemple. Bien que charmant, ce village pittoresque ne peut rivaliser de beauté avec celui de Noyers-sur-Serein, classé parmi les plus beaux de France, au même titre que celui de Vézelay, situé au sud du département. Impossible de le louper, lui qui attire tous les regards en toisant la campagne environnante depuis sa colline éternelle. Au sommet trône sa basilique Sainte-Madeleine, haut lieu du pèlerinage de Saint-Jacques de Compostelle, restauré par Viollet-le-Duc. Le panorama est grandiose, et on devine au fond de la vallée le Cousin, cette rivière qui serpente jusqu'à Avallon, une cité médiévale au patrimoine insoupçonné, située aux portes du Morvan. Le verdoyant parc naturel du Morvan est d'une beauté confondante de simplicité avec ses étendues verdoyantes alternant ses espaces sauvages et un bocage façonné patiemment par l'homme. Certains ont d'ailleurs marqué bien au-delà de la campagne environnante, car on y apprend qu'un certain Vauban, né en 1653, est originaire de la région. Eh oui, si découvrir la trop méconnue Yonne se fera nécessairement par monts et par vaux, elle se fera aussi... avec Vauban !

Merci à Stéphanie Wahl de l'ADT de l'Yonne, pour son aide à la réalisation de ce reportage. Organisez votre séjour en vous connectant au www.tourisme-yonne.com

Spécial Noël

Des magazines à offrir ou à s'offrir !

Offre réservée aux lecteurs de l'auto-journal 4x4

Vos magazines
15€
à seulement
l'abonnement



15€ au lieu de 27,87€
4 mois - 4 n°
soit -46% de réduction



15€ au lieu de 30,88€
8 mois - 4 n°
soit -50% de réduction



15€ au lieu de 28,99€
12 mois - 4 n°
soit -48% de réduction



15€ au lieu de 27,99€
7 mois - 8 n°
soit -44% de réduction



15€ au lieu de 36,82€
6 mois - 6 n°
soit -44% de réduction

Vos magazines
20€
à seulement
l'abonnement



20€ au lieu de 34,95€
10 mois - 10 n°
soit -41% de réduction



20€ au lieu de 36,92€
12 mois - 4 n°
soit -45% de réduction



20€ au lieu de 39,85€
5 mois - 5 n°
soit -49% de réduction



20€ au lieu de 36,25€
11 mois - 7 n°
soit -44% de réduction



20€ au lieu de 31,70€
10 mois - 6 n°
soit -36% de réduction

Vos magazines
30€
à seulement
l'abonnement



30€ au lieu de 52,99€
4 mois - 18 n°
soit -42% de réduction



30€ au lieu de 48,95€
6 mois - 6 n° + 3 HS
soit -33% de réduction



30€ au lieu de 53,81€
11 mois - 6 n° + 1 HS
soit -43% de réduction



30€ au lieu de 57,95€
10 mois - 10 n° + 1 HS
soit -48% de réduction



30€ au lieu de 58,99€
12 mois - 11 n°
soit -46% de réduction

KIOSQUEMAG

Des magasins pour toutes vos passions

Et d'autres offres encore sur www.kiosquemag.com

BON D'ABONNEMENT Spécial Noël

À retourner à OPÉRATION NOËL
CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

Oui, je profite de l'offre Spécial Noël :

① Je calcule le montant de ma commande :

Nombre d'abonnements :

X 15€ + X 20€ + X 30€ = €

② Je choisis mon mode de règlement :

- Je règle par chèque à l'ordre de Mondadori Magazines France.
- Je règle par

Expire à

Date et signature obligatoires

Code Crypto

Les 3 chiffres au dos de votre CB

Exclusivement sur Internet

-10%
supplémentaires
dès 2 abonnements !

+ de choix, + rapide, + pratique, retrouvez toutes
nos offres sur : kiosquemag.com

Choix des magazines et adresse(s) de livraison des abonnements : 1099753

Mes coordonnées (* à remplir obligatoirement même si l'abonnement n'est pas pour vous)

Magazines choisis : / /

Nom*

Prénom*

Adresse*

Code postal* Ville*

Tél. (mobile de préf. pour les SMS) Date anniversaire

Email

(Votre adresse email est indispensable pour gérer votre abonnement, accéder à nos services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. Elle ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs.)

Adresse de livraison si j'offre des abonnements.

Magazines choisis : / /

Nom*

Prénom*

Adresse*

Code postal* Ville*

Guide d'achat

l'auto-journal
évasion
4x4

RÉDACTION
Adressse : 10 rue François-Ory 92543 Montrouge Cedex
Tél. : 01 43 35 05 00 Fax : 01 43 35 07 04
Rédacteur en chef : Olivier Bernis assisté de Karine Roustemard
Directrice artistique : Sandrine Penain
Maquette : Auto-Focus
Secrétaire de rédaction : Auto-Focus
Technique : Sylvain Cambier, Vincent Cognin, Frédéric Haas
Diffusion : à la vente et à l'abonnement : Christophe Bouquet, à l'étranger : Christophe Chollet
Michel Courtois, Pascale Desclés, Thierry Emptaz, Jean-François Hubert, Christian Groux, Floriane Grout, Benoît Landre, Yann Lelebvre, Christian Merlin, Joël Peyron, Bernhard Reichel, Thomas Riaud, Pierre Richet, Arnaud Saunier, Tibo.

DIRECTION - ÉDITION
Co-directeur de la publication : Gauthier Normand
Directeur exécutif : Sébastien Hallalain
Éditeur : Tommaso Albinati

MARKETING / PROMOTION
Directrice marketing : Sylvie Siguret
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

ABONNEMENTS ET DIFFUSION
Directeur marketing clients/diffusion : Christophe Ruet

Abonnements : Christophe Ruet
Directrice marketing direct : Catherine Grimaud

Directrice des ventes : Christophe Chollet
Responsable marché : Philippe Merrien

PUBLICITÉ
Tél. : 01 43 35 05 00 - Fax : 01 43 35 07 04
Directrice exécutive : Cécile Chambaudie

Directrice du pôle automobile : Caroline Soret (53-44)
Contact publicité : Christian Touzey (52-20)

Responsable presse : Christophe François (53-52)

Transports : Véronique Ares (53-52)

Service IPS : 01 43 48 19 23

MARCHÉS D'ENSEIGNE
Tél. : 01 43 35 05 00 - Fax : 01 43 35 07 04
Directeur de publication : Marc Ouellet (01 43 35 07 02)

Directrice de clientèle : Julie Adibé (01 43 35 05 45)

Maquettistes : Sylvaine Raquqa, Alexandre Guillard

FABRICATION
Chef de fabrication : Christophe Mestdagh, Alexandra Millet

FINANCE
Finance manager : Renaud Terrade

ÉDITIONS: MONDADORI AXEL SPRINGER SNC EMAS

Siège social : 8 rue François-Ory,
92543 Montrouge Cedex

Copropriétaires : Gauthier Normand et Frank Mahlberg
Associées mondiales : MONDADORI FRANCE SAS
ET AXEL SPRINGER FRANCE SAS

IMPRESSEUR: Quad Graphics Europe

PHOTOGRAPHIE: Key Graphics, 4, allée Verte, 75010 Paris

IM 15000 - ISSN 0954

NOMBRE DE COMMISSION PARITAIRE:
0722 K 0821

Dépôt légal : 2019

Copyright 2020 L'Auto-Journal ASA

Abonnement France : 23,80 € pour 4 numéros

AFFICHE ENVIRONNEMENTAL
Origine du papier : Allemagne
Taux de fibres recyclées = 100%
Certification : PEFC
Impact sur l'eau = Plus 0,008 kg/tonne

DIFFUSION

ABONNEMENTS

POUR TOUTE QUESTION SUR VOTRE
ABONNEMENT, TÉLÉPHONEZ AU
01 46 48 48 75
(DU LUNDI AU SAMEDI DE 8H À 20H)

Besoin d'un avis, d'un prix ou d'un équipement sur un 4x4 ? Ce guide pratique répond à toutes vos questions et vous permet de choisir facilement.

PRATIQUE FICHE OCCASION

RENAULT CAPTUR I

Mécanique

Le moteur est un quatre cylindres essence 1.2 de 115 ch.

Il est associé à une boîte de vitesses manuelle à 5 rapports.

La consommation est de 5,2 l/100 km et les émissions de CO2 sont de 120 g/km.

Le moteur est également disponible avec une boîte de vitesses automatique à 6 rapports.

La puissance est alors de 130 ch et la consommation passe à 5,7 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une transmission intégrale.

La puissance est alors de 140 ch et la consommation passe à 6,2 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 7 rapports.

La puissance est alors de 160 ch et la consommation passe à 6,5 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 8 rapports.

La puissance est alors de 190 ch et la consommation passe à 6,8 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 9 rapports.

La puissance est alors de 210 ch et la consommation passe à 7,1 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 10 rapports.

La puissance est alors de 230 ch et la consommation passe à 7,4 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 11 rapports.

La puissance est alors de 250 ch et la consommation passe à 7,7 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 12 rapports.

La puissance est alors de 270 ch et la consommation passe à 8,0 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 13 rapports.

La puissance est alors de 290 ch et la consommation passe à 8,3 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 14 rapports.

La puissance est alors de 310 ch et la consommation passe à 8,6 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 15 rapports.

La puissance est alors de 330 ch et la consommation passe à 8,9 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 16 rapports.

La puissance est alors de 350 ch et la consommation passe à 9,2 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 17 rapports.

La puissance est alors de 370 ch et la consommation passe à 9,5 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 18 rapports.

La puissance est alors de 390 ch et la consommation passe à 9,8 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 19 rapports.

La puissance est alors de 410 ch et la consommation passe à 10,1 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 20 rapports.

La puissance est alors de 430 ch et la consommation passe à 10,4 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 21 rapports.

La puissance est alors de 450 ch et la consommation passe à 10,7 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 22 rapports.

La puissance est alors de 470 ch et la consommation passe à 11,0 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 23 rapports.

La puissance est alors de 490 ch et la consommation passe à 11,3 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 24 rapports.

La puissance est alors de 510 ch et la consommation passe à 11,6 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 25 rapports.

La puissance est alors de 530 ch et la consommation passe à 11,9 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 26 rapports.

La puissance est alors de 550 ch et la consommation passe à 12,2 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 27 rapports.

La puissance est alors de 570 ch et la consommation passe à 12,5 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 28 rapports.

La puissance est alors de 590 ch et la consommation passe à 12,8 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 29 rapports.

La puissance est alors de 610 ch et la consommation passe à 13,1 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 30 rapports.

La puissance est alors de 630 ch et la consommation passe à 13,4 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 31 rapports.

La puissance est alors de 650 ch et la consommation passe à 13,7 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 32 rapports.

La puissance est alors de 670 ch et la consommation passe à 14,0 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 33 rapports.

La puissance est alors de 690 ch et la consommation passe à 14,3 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 34 rapports.

La puissance est alors de 710 ch et la consommation passe à 14,6 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 35 rapports.

La puissance est alors de 730 ch et la consommation passe à 14,9 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 36 rapports.

La puissance est alors de 750 ch et la consommation passe à 15,2 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 37 rapports.

La puissance est alors de 770 ch et la consommation passe à 15,5 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 38 rapports.

La puissance est alors de 790 ch et la consommation passe à 15,8 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 39 rapports.

La puissance est alors de 810 ch et la consommation passe à 16,1 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 40 rapports.

La puissance est alors de 830 ch et la consommation passe à 16,4 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 41 rapports.

La puissance est alors de 850 ch et la consommation passe à 16,7 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 42 rapports.

La puissance est alors de 870 ch et la consommation passe à 17,0 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 43 rapports.

La puissance est alors de 890 ch et la consommation passe à 17,3 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 44 rapports.

La puissance est alors de 910 ch et la consommation passe à 17,6 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 45 rapports.

La puissance est alors de 930 ch et la consommation passe à 17,9 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 46 rapports.

La puissance est alors de 950 ch et la consommation passe à 18,2 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 47 rapports.

La puissance est alors de 970 ch et la consommation passe à 18,5 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 48 rapports.

La puissance est alors de 990 ch et la consommation passe à 18,8 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 49 rapports.

La puissance est alors de 1 010 ch et la consommation passe à 19,1 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 50 rapports.

La puissance est alors de 1 030 ch et la consommation passe à 19,4 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 51 rapports.

La puissance est alors de 1 050 ch et la consommation passe à 19,7 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 52 rapports.

La puissance est alors de 1 070 ch et la consommation passe à 20,0 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 53 rapports.

La puissance est alors de 1 090 ch et la consommation passe à 20,3 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 54 rapports.

La puissance est alors de 1 110 ch et la consommation passe à 20,6 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 55 rapports.

La puissance est alors de 1 130 ch et la consommation passe à 20,9 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 56 rapports.

La puissance est alors de 1 150 ch et la consommation passe à 21,2 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 57 rapports.

La puissance est alors de 1 170 ch et la consommation passe à 21,5 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 58 rapports.

La puissance est alors de 1 190 ch et la consommation passe à 21,8 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 59 rapports.

La puissance est alors de 1 210 ch et la consommation passe à 22,1 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 60 rapports.

La puissance est alors de 1 230 ch et la consommation passe à 22,4 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 61 rapports.

La puissance est alors de 1 250 ch et la consommation passe à 22,7 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 62 rapports.

La puissance est alors de 1 270 ch et la consommation passe à 23,0 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 63 rapports.

La puissance est alors de 1 290 ch et la consommation passe à 23,3 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 64 rapports.

La puissance est alors de 1 310 ch et la consommation passe à 23,6 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 65 rapports.

La puissance est alors de 1 330 ch et la consommation passe à 23,9 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 66 rapports.

La puissance est alors de 1 350 ch et la consommation passe à 24,2 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 67 rapports.

La puissance est alors de 1 370 ch et la consommation passe à 24,5 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 68 rapports.

La puissance est alors de 1 390 ch et la consommation passe à 24,8 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 69 rapports.

La puissance est alors de 1 410 ch et la consommation passe à 25,1 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 70 rapports.

La puissance est alors de 1 430 ch et la consommation passe à 25,4 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 71 rapports.

La puissance est alors de 1 450 ch et la consommation passe à 25,7 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 72 rapports.

La puissance est alors de 1 470 ch et la consommation passe à 26,0 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 73 rapports.

La puissance est alors de 1 490 ch et la consommation passe à 26,3 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 74 rapports.

La puissance est alors de 1 510 ch et la consommation passe à 26,6 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 75 rapports.

La puissance est alors de 1 530 ch et la consommation passe à 26,9 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 76 rapports.

La puissance est alors de 1 550 ch et la consommation passe à 27,2 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 77 rapports.

La puissance est alors de 1 570 ch et la consommation passe à 27,5 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 78 rapports.

La puissance est alors de 1 590 ch et la consommation passe à 27,8 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 79 rapports.

La puissance est alors de 1 610 ch et la consommation passe à 28,1 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 80 rapports.

La puissance est alors de 1 630 ch et la consommation passe à 28,4 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 81 rapports.

La puissance est alors de 1 650 ch et la consommation passe à 28,7 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 82 rapports.

La puissance est alors de 1 670 ch et la consommation passe à 29,0 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 83 rapports.

La puissance est alors de 1 690 ch et la consommation passe à 29,3 l/100 km.

Le moteur peut également être associé à une boîte de vitesses automatique à 84 rapports.

RENAULT CAPTUR I

DÉRIVÉ DE LA CLIO, LE CAPTUR COCHE LES BONNES CASES DANS LA CATÉGORIE CONCURRENTIELLE DES SUV URBAINS. UN PARCOURS QUASI SANS-FAUTE, LUI PERMETTANT DE FIGURER PARMI LES INCONTOURNABLES, EN NEUF BIEN SÛR, MAIS AUSSI EN OCCASION...

texte Thomas Riedel photos Yann Lefebvre

Mécanique

Le Captur est techniquement très proche de la Clio, avec laquelle il partage de nombreux composants, comme le châssis et les moteurs. Dès le lancement, on trouve en essence un modeste 3 cylindres 0.9 TCe de 90 ch, taillé pour la ville, mais un peu à la peine sur voies rapides, notamment en charge. Le 1.2 TCe, lancé également en avril 2013, est bien plus fréquenté du haut de ses 120 ch, mais sa fiabilité reste incertaine jusqu'en août 2015 (surconsommation d'huile). A noter que ce bloc, comme d'autres, est disponible avec la boîte robotisée à double embrayage EDC 6. En diesel, le 1.5 dCi de 90 ch présent aussi au lancement fait bonne figure sur tous les terrains, et il brille par sa fiabilité. Mais le top pour les gros rouleurs est la variante de 110 ch introduite en février 2015, qui donne des ailes au Captur, sans faire à la consommation. Un bloc plus onctueux et moderne, moins demandé depuis le "dieselgate", ce qui se ressent sur les prix en occasion, plus attractifs. Enfin, en mars 2018, Renault a introduit un volontaire 1.5 TCe essence offrant selon les déclinaisons de 130 à 150 ch. Un bloc agréable (250 Nm) et récent, mais encore assez cher.



L'habitacle est pratique mais la finition plutôt légère. Pour profiter d'un équipement fourni, il faut opter pour une finition haute.

Équipement

Au lancement, le Captur est décliné en 3 finitions. L'entrée de gamme Zen est à éviter car, même si elle dispose de l'ordinateur de bord, du verrouillage centralisé, du régulateur de vitesse ou des vitres et des rétroviseurs électriques, il lui manque l'essentiel, comme la climatisation ou le GPS. Pour bénéficier de l'air conditionné (à réglage manuel), il faut viser la finition intermédiaire Zen, qui offre en plus l'accès et le démarrage sans clé ainsi qu'un plancher de coffre réversible. C'est mieux, mais toujours insuffisant. Visez donc le haut de gamme Intens, doté de l'incontournable écran tactile de 7 pouces multifonction (module R-link) qui accueille le GPS mais aussi la clim auto, le Bluetooth, le radar de recul, le capteur de pluie et de luminosité, la peinture bi-ton, etc... Bref, pour bénéficier d'une auto moderne et agréable à vivre, c'est la finition à retenir. Enfin, sachez qu'il y a eu quelques séries spéciales intéressantes, comme la Pure en février 2015, puis l'Hypnotiq en septembre de la même année, la Wave en juin 2016, la S-Edition en 2018 et, pour finir en beauté, la Sunset en septembre 2019.



Longueur / largeur / hauteur / empattement (m): 4,12 / 1,78 / 1,57 / 2,61

LA GAMME		Essence				Diesel	
Moteurs/boîtes	0.9 TCe 90 BVM 5	1.2 TCe 120 BVM 6/BVA 6	1.3 TCe 130 BVM 6	1.3 TCe 150 BVM 6/BVA 6	1.5 dCi 90 BVM 5/BVA 6	1.5 dCi 110 BVM 6	
Dates de vente	04/13 à 09/19	04/13 à 03/18	03/18 à 09/19	03/18 à 09/19	04/13 à 09/19	02/15 à 09/19	
Type	3 cylindres en ligne, turbo	4 cyl. en ligne, turbo	4 cyl. en ligne, turbo	4 cyl. en ligne, turbo	4 cyl. en ligne, turbo	4 cyl. en ligne, turbo	
Puissance (ch à tr/min)	90 à 5500	120 à 4900	130 à 5000	150 à 5000	90 à 4000	110 à 4000	
Couple (Nm à tr/min)	140 à 2250	190 à 2000	220 à 1500	250 à 1700	220 à 1750	260 à 1750	
0 à 100 km/h (s)	14,4*	11 / 11,1*	10,1*	10/9,8*	13,2 / 14*	11,2*	
Conso moy. (l/100 km)	7*	7,4 / 7,2*	6,7*	6,6/7*	5,3 / 5,7*	5,4*	

* Mesures A/E344



Commercialisation : **avril 2013 à septembre 2019**
 Restylage : **juin 2017** Production : **lancement 2^e génération octobre 2019**

Habitacle

Le Captur séduit par sa belle habitabilité malgré sa compacité (4,12 m). Objectivement, il y a de quoi apprécier l'agencement de son intérieur, assez astucieux avec ses nombreuses prises jack et USB, sa banquette rabattable 60/40 à l'assise coulissante - comme dans les premières Twingo - sans oublier la fameuse boîte à gants "tiroir", ingénieuse. Le Captur est bien une "voiture à vivre", qui bénéficie en héritage de tout le savoir-faire de Renault. Seul gros bémol : la finition, gâchée par la présence de trop nombreux plastiques rigides. Un défaut atténué lors de la remise à niveau technique et qualité effectuée en février 2016, et presque eradiqué des modèles restylés commercialisés après juin 2017. Simon, sachez que la finition intermédiaire Zen gagne encore en attrait grâce à la présence d'un rangement central amovible et d'un plancher de coffre réversible, des équipements présents sur le haut de gamme Intens.

Extérieur

Le succès du Captur s'explique en partie par son look de petit SUV, plus agréable à regarder que la ligne monocoque de la Modus qu'il remplace. Tout est là pour donner l'illusion d'un 4x4 : garde au sol rehaussée, boucliers spécifiques, élargisseurs d'aile avec bas de caisse bien protégés. Pourtant, malgré cet attirail parfois utile en ville, le Captur reste une simple traction. Si la finition intérieure près le flanc à la critique, notamment sur les premiers modèles, l'extérieur fait meilleure impression, avec des ajustements globalement soignés, et des peintures bien appliquées. Mais attention, celles-ci s'avèrent assez fragiles, et sont sensibles aux rayures et autres agressions extérieures. Enfin, notez qu'au restylage de mars 2017, le Captur a gagné en prestance en recevant des boucliers modifiés et surtout une signature lumineuse modernisée, comprenant une signature LED en forme de crochets à l'avant.



Même s'il ne recharge pas à faire de la route, le Captur est plus à l'aise en ville où sa maniabilité fait merveille.

BILAN ENTRETIEN/FIABILITÉ DU RENAULT CAPTUR I

COÛT DE L'ENTRETIEN (1.2 TCE 120 CH)

Embrayage	1 200 €	Affordable à l'achat, cette version essence
Courroie de distribution (et pompe à eau)	chaîne	L'est aussi en entretien, le prix des pièces restant compétitif
Diskques AV	380 €	grâce à des gros volumes écoulés sur le Captur... et la Clio.
Plaquettes AV	160 €	
Pneumatiques (la paire avec la pose)	350 €	
Amortisseurs AV (la paire)	340 €	
Amortisseurs AR (la paire)	280 €	
Révision (12 mois ou 30 000 km)	235 €	

BILAN FIABILITÉ

Enrangement de la vanne EGR : tous diesels évoluant en ville, avant 100 000 km

R-link sujet à des bugs : reprogrammation en atelier

Surconsommation d'huile sur 1.2 TCE : reprogrammation gestion alimentation, voire remplacement du bas moteur sur modèles produits jusqu'en juillet 2015

Rappels :

- mars 2015 : 93 863 exemplaires produits jusqu'en novembre 2014, pour un risque de détérioration des exibles de frein.

- novembre 2015 : rappel d'une série de Captur pour pose d'un écarter.

Remplacement éventuel du tuyau d'alimentation en carburant (il pouvait entrer en contact avec une vis de support moteur, provoquant une fuite).

- octobre 2016 : modèles diesel respectant la norme Euro6b produits de février 2015 à septembre 2015. Remplacement du FAP et du piege à Nox, et reprogrammation de la gestion de ce dernier (calibrage non conforme responsable d'une pollution supérieure).

RENAULT CAPTUR 1.2 TCE 120 CH EDC6 INTENS

novembre 2015, 44 500 km
 Prix prospecté **13 000 €**



Qualités

- Look agréable
- Rapport emcombrement/habitabilité
- Modularité intéressante
- Cout d'achat et d'entretien raisonnable

Conclusion

Arrivé au bon moment sur un segment encore peu encombré, le Captur a su rapidement s'attirer les faveurs d'une clientèle à la recherche d'un engin proche techniquement d'une citadine économique, mais plus sexy grâce à son look de petit 4x4 et des aspects pratiques bien pensés. Autant d'atouts qui ont contribué à l'immense succès du Captur. Un succès qui met l'acheteur en position de force pour négocier les prix, d'autant que la seconde génération vient d'être lancée...

TECHNIQUE RENAULT CAPTUR 1.2 TCE 120 CH EDC6*	
Vitesse maxi (km/h)	186
Accél. 1 000 m d. a. (s)	32,9
Conso moyenne (l/100 km)	7,2
Conso ville/route/autoroute	7,7/6,8/7,2
Freinage 90/130 km/h (m)	33/67

* Mesures AJEB 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/1/h/e (m) : 4,69 / 1,92 / 1,65 / 2,82 - 5 places

Agrément de conduite, comportement, ligne aiguiseuse

Détails de finition, direction très directe, confort de suspension



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 JT 170 Q4	200	12	44 800
2.0 JT 170 Q4 Super	280	18	53 000
2.9 V6 QT 400 Quadrifoglio	510	41	91 400
2.9 V6 QT 400 NRing	510	41	130 000
2.2 Diesel AT8	160	9	39 900
2.2 Diesel AT8 AJ4	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 2.0 JT 280) : + 4 800 €

Équipements de série

- Stelvio : 6 airbags, alerte collision détection pléto, alerte franch. de ligne, Bluetooth, clm, auto bi-zone, décl. phare/luces, hayon élec., jantes 17", radar recul, radio 8" RMP écran 8,5", rég. vitesse.
- Super : + Apple CarPlay et Audi Auto, jantes 18", nav, phares bixénon directionnels, radar station, avan., rétrou. rabat., rétro. int. électro.
- Executive : Super + accès mains libres, caméra recul, hi-fi 10 RP 400 W, nav. 3D écran 8,8", rég. vitesse adaptatif, sièges AV éléc., 6 plans et chauffants, surveillance angles morts, rétrou. ext. électro., sellerie cuir.
- Sport Edition : Super + jantes 19", nav. 3D écran 8,8", sièges AV sport élec., 6 plans et chauffants, suspensions sport, volont. chauffant.
- Lusso : Executive + N-Harman Kardon 14 RP 900 W, jantes 19", sellerie cuir supérieur, sièges AV éléc. 8 plans, tout ouvrant pano., volont. chauffant.
- Turismo : Sport Edition + accès mains libres, feux route, auto, hi-fi 10 RP, jantes 20", surveillance angles morts, rétrou. ext. électro., suspension plio-té, tout ouvrant pano.
- Quadrifoglio : Sport Edition + châssis dynamique, jantes 20", radar station, AV, sièges sport cuir/Alcantara.
- NRing : + freins carbone, hi-fi 14 RP, rég. vitesse adaptatif, sièges baquets, tout ouvrant pano.

Options (€)

- Caméra de recul (Stelvio et Super) 450
- Freins carbone/céramique (QV) 7500
- Navigation 30 Europe avec écran 8,8" (Super) 1200
- Pack Assistance Plus : radar de stationnement avant + surveillance des angles morts + rétrou. extérieurs et intérieur électrochromatiques + caméra de recul + gestion auto des phares 1 200/750/300
- Stelvio/Super/Sport Edition 1 200/750/300
- Pack by Harman Kardon (14 RP 900 W) (non displo Stelvio) 1400
- Super/Sport Edition/Turismo 1400
- Executive 700
- Pack Confort Plus : accès sans clé + filtres d'habitacle + 2 USB 600
- Pack Eclairage : phares à xénon directionnels, feux led 600
- - essence 1200

- diesel	1 400
▪ Pack Rover : sièges avant et volant chauffants (Stelvio/Super).....	780
▪ Pack Performance : susp. active, diff. à gliss. limité (série sur Turismo)	
▪ Stelvio, Super, Executive 2 450	
▪ Sport Edition 1 800	
▪ Pack Sièges Électriques : sièges AV électriques (Stelvio/Super) 1 000	
▪ Pack Sound Theatre 10 RP 400 W 700	
▪ Peinture métallisée/specialité 980/2 650	
▪ Réglateur de vitesse intelligent (série Executive et Lusso) 900	
▪ Sellerie cuir (Stelvio/Super) 1 900/1 200	
▪ Services connectés 435	
▪ Sièges AR chauffants 400	
▪ Suspension active	
▪ Stelvio, Super, Executive et Lusso 1 100	
▪ Sport Edition 700	
▪ Toit panoramique ouvrant 1 700	
▪ Transmission intégrale Q4 sur 2.2 Diesel 190 ch 2 400	

SQ2	300	19	51 900
30 TDI	116	6	28 310
35 TDI	150	8	30 480

- Design/Sport : Q2 + 2 800 €
 - S Line : Sport + 3 400 €
 - Design Luxe : Design + 4 100 €
- Équipements de série**
- Q2 : 6 airbags, clim man., contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, jantes 16", radio 4WP avec MMI et lecteur CD, rétros rabattables.
 - Sport/Design : + clm auto, jantes 17", modes de conduite, radar de recul, régulateur de vitesse, peinture intégrale (Sport)/Contraste (Design).
 - S Line : + Audi sound system, châssis sport, jantes 18", navigation MMI, phares à led, rétrou. dépliants et rabattables électriquement, sellerie tissu/cuir.
 - Design Luxe : - châssis sport + accès/dém. sans clef, accès internet via carte SIM 3G, caméra de recul, radars de stationnement AV/AR, sellerie cuir.
 - SQ2 : 3 lignes + Audi Virtual Cockpit, direction progressive, feux de route auto, radars station AV/AR, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV sport.

AUDI



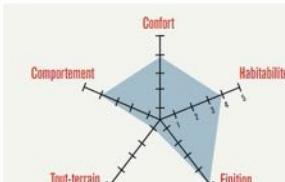
Cette minute (1/10 km) : 8,2. Repère de CO2 (g/km) 137
Worstellung durch Technik = L'avenir par la technologie.
www.aliantis.com

Aliantis Leccourte 229 rue Leccourte 01 55 76 50 76 Aliantis P'te d'Orléans 44/46 av. Aristide Briand 01 58 35 17 70 Aliantis Paris Ouest 37 rue de Mantes 75 Chambourcy 01 30 65 50 50



Basé sur la plateforme de l'A3, le Q2 offre d'excellentes prestations routières. Il se montre aussi accueillant et pratique au quotidien.

- L/1/h/e (m) : 4,19 / 1,80 / 1,51 / 2,60 - 5 places
- Comportement équilibré, habitude bien pensé, style
 - Prêt élevé, options nombreuses, places arrière



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
30 TFSI	116	6	26 640
35 TFSI CDD AJ4	150	8	28 730
40 TFSI Quattro S tronic 7	190	11	35 330

Q3

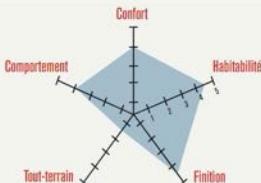


Nouvelle génération

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

L/1/h/e (m) : 4,49 / 1,85 / 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 A14KA	150	8	38 460
35 TDI quattro	150	8	38 560
40 TDI quattro S tronic 7 Design	190	10	46 360

- 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. manu., 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, rétros éléc./dégiv.
- Design : + clim. 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 tactile 10,1" et com. vocale, sellerie Alcantara/simili-cuir, services connectés.
- S line : base + clim. 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 & démarrage sans clé (série Design Luxe)	460
• Amortissement piloté	
- base, Design	1 320
- Design Luxe/S line	1 100/850
• Audi Connect plus (Google Earth, affichage 3D, radio en ligne, commande vocale intelligente, e-mail, SMS) (série Design Luxe)	250
• Boîte aux S tronic 7 (35 TFSI)	2 100
• Caméra de recul (base et Design)	460
• Caméras 360° (Design, S line/Design Luxe)	890/430
• Compteurs digitaux Virtual Cockpit Plus (écran 12,3" modes d'affichage) (non dispo base)	270
• Feux de route auto.	150
• Hayon électrique (série Design et Design Luxe)	550
• Hi-Fi 80 W 180 W (série Design Luxe)	600
• Hi-Fi B&O 16 HP 680 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 (S line et Design Luxe)	230
• Pack d'assistance (lecture des panneaux, feu de route auto, radars de station AV/AR, régulateur de vitesse intelligent, aide au maintien dans la voie, assistant au freinage d'urgence) (s/ S tronic 7, non dispo base) ...	840
• Navigation MMI touch (écran 10,1", affichage 3D, commande vocale, champ de saisie tactile, services connectés 2 ans, info trafic)	
- base...	1 900
- Design...	1 500
• Peinture métallisée	500/900
• Phares Matrix LED (base, Design/autres finitions)	1 600/800
• Régulateur de vitesse adaptatif (avec fonction embouteillages sur S tronic)...	440
• Sellerie cuir (base, Design...) ...	1 050
• Sièges AV électriques/chauffants	780/380
• Stationnement semi-automatique (base/toutes finitions) ...	450/110
• Toit ouvrant panoramique ...	1 550

Q3 Sportback

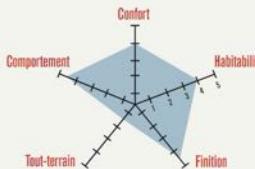


Nouveau modèle

La version coupé du Q3, lancée en 2019, ne perd pas tant que ça en aspects pratiques mais ne se montre pas plus sportive non plus.

L/1/h/e (m) : 4,50 / 1,85 / 1,58 / 2,68 - 5 places

- Comportement serein, finition soignée, habitabilité préservée
- Pas vraiment sportif, politique d'options, bruit diesel



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
35 TFSI	150	8	37 330
45 TFSI quattro S tronic 7 Design	230	14	49 760
35 TDI S tronic 7 A14KA	150	8	42 260
35 TDI quattro BVM	150	8	42 360
40 TDI Design S tronic 7	190	10	49 260

- Design : base + 2 300 €
- S line : Design + 3 800 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags, alerte franch. ligne, appel urgence, ESP, clim. manu., compteurs digitaux 10,25", contrôle press. pneus, détect. pluie/lum., freinage auto d'urgence, hayon élec., hi-fi 6 HP 60 W MMI écran 8,8", jantes 17", modes conduite, phares LED, radars recul, régul. vitesse, rétros éléc./dégiv.
- Design : + clim. auto bizona, interfaces smartphone, radars station, AV, rétros rabat, Virtual Cockpit 10,25".
- S line : base + clim. auto bizona, jantes 18", nav. 3D tactile 10,1" et com. vocale, packs S line, radars station, AV, rétros rabat, susp. sport, Virtual Cockpit 10,25".

Options (€)

• Accès & démarrage sans clé, hayon mains libres...	460
• Amortissement piloté	
- base et Design	1 320
- S line...	850
• Audi connect (Google Earth, sms, e-mail, villes en 3D)...	250
• Caméras 360° (non dispo base)...	430
• Feux de route auto...	150
• Hi-Fi B&O 15 HP 680 W...	930
• Navigation MMI connectée 3D écran 10,1"	
- base...	2 050
- Design...	1 650
• Pack d'assistance (station, semi-auto, régulateur vitesse adaptatif avec stop&go, lecture des panneaux) (non dispo base)...	840
• Peinture métallisée	500 à 900
• Phares Matrix LED (base et Design/S line)...	1 600/800
• Sièges AV électriques/chauffants...	780/380
• Toit ouvrant panoramique ...	1 450
• Virtual Cockpit Plus (compteurs digitaux 12,3") (sauf base) ...	270

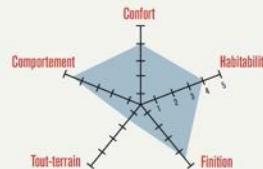
Q5 II



Peu d'évolutions esthétiques pour le Q5 II pourtant entièrement nouveau pour 2017. Prestations routières de haut niveau mais prix conséquent.

L/1/h/e (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 3 line	367	13	67 080
35 TDI S tronic 7 quattro A14KA	163	9	48 520
40 TDI BVM 6 quattro	190	11	47 780
45 TDI Tfsportronic 8 quattro	231	14	54 130
50 TDI V6 Tfsportronic 8 quattro	286	18	56 910
SQ5 TDI Tfsportronic 8 quattro	347	23	76 980

- Design : base + 4 150 €
- Design Luxe : Design + 6 700 €
- S line : Q5 + 9 350 €
- Avis : S line + 4 250 €

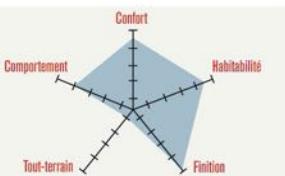
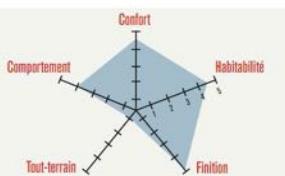
Équipements de série

- 6 airbags, accès/dém. sans clef, Audi connect sécurité/service, Bluetooth, clim. auto, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, hayon élec., modes conduite, phares xénon, pré-sensi city, radars recul, radio CD 8 HP, rég./lim. vitesse, rétros ext. éléc./dég., volant multifonction cuir.
- Design : + clim. auto bizona, interfaces smartphone, radars station, AV, rétros rabat, Virtual Cockpit 10,25".
- S line : base + clim. auto bizona, jantes 18", nav. 3D tactile 10,1" et com. vocale, packs S line, radars station, AV, rétros rabatables, susp. sport, Virtual Cockpit.
- Design Luxe : Design + caméra de recul, sellerie cuir, sièges AV électriques.
- Avis : S Line : rétros ext. électra, sièges AV élac. chauffants à mémoire.
- Avis : S line : 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.

Options (€)

• Affichage tête haute...	1 190
• Banquette arrière coulissante...	
- Basse auto S tronic 7 (40 TDI 190 ch)...	2 380
• Caméra de recul...	550
• Châssis sport (série 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...	370
• Navigation MMI plus : écran 8,3" + pavé tactile + services Audi connect 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	
- Q5 1800	
- Design, S line 1570	
- Design Luxe, Avus 1350	
• Pack assistance route : assistants de maintien dans la voie, évitemen	
de collision et de changement de direction + lecture des panneaux +	
régulateur adaptatif (non disp (Q5)) 1800	
• Pack assistance au stationnement : caméra 360° + stationnement	
semi-automatique (non disp (Q5))	
- Design, S line 1890	
- Design Luxe, Avus 1670	
• Park assist : stationnement semi-automatique	
- Q5 730	
- autres finitions 330	
• Phares à led (Q5, Design)	
- Phares Matrix led	
- Q5, Design 1440	
- S line, Design Luxe, Avus 860	
• Phone box : recharge par induction, commande vocale (série Design Luxe, Avus) 430	
• Retours ext électriques, dégivrants et rabattables	
- Q5 420	
- autres finitions 145	
• Roue de secours galette	
• Sellerie cuir (série Design Luxe et Avus, non disp S line) 2180	
• Sellerie cuir/Alcantara avec sièges AV sport (Q5 et Design) 1970	
• Sellerie cuir/simili cuir (Q5 et Design) 1150	
• Services Audi connect pendant 5 ans (Q5 et Design) 425	
• Side assist : surveillance d'angles morts 980	
• Sièges avant chauffants (série Avus) 440	
• Sièges avant électriques (série Design Luxe et Avus) 930	
• Sièges avant électriques à mémoires côté conducteur, rétros électriques, dégivrants et rabattables, rétro int electrochromatique (série sur Avus)	
- Q5 1910	
- autres finitions 1315	
• Suspensions pilotées (uniquement sur quatre)	
- S line 770	
- autres finitions 1190	
• Suspensions pneumatiques	
- S line/SQ5 1950/170	
- autres finitions 2350	
• Toit ouvrant panoramique	
• Virtual cockpit (compteurs 100 % digitaux) (série S line, Design Luxe, Avus)	
- Q5 610	
- Design 300	
• Volant 3 branches multifonction (série Design Luxe et Avus)	
• Volant réglable électriquement	
- 490	



Type	CH	PA	Prix (€)
45 TDI V6 BVA 8 quattro Advanced	AI 4x4	231	70 350
50 TDI V6 BVA 8 quattro Advanced		286	73 380
55 TDI V6 BVA 9 quattro Advanced		340	76 090

Équipements de série

- Base : 6 arbres, clim, auto bâche, alarme, clé, alarme, ligne, appel d'urgence, contact pression pneu, clim, auto bâche, compteurs digitaux [12,3], détect. pluie/lum., hayon, etc., hi-fi 10 HP 180 W, jantes 18", nav. 30 connectivité écran 10,1", phares full LED, radars stat. AV/AR, rév. vitesse, rétrov. décliv./rajab, sellerie cuir/simil., sièges AV éléct. et chauff.
 - 3 line : + camera recul, jantes 19", phares Matrix LED, sellerie cuir/alcantara, sièges AV Sport, susp. pneu.
 - Avus : Advanced + accès sans clé, affichage tête haute, caméra recul, jantes 19", Pack Assistance V, peinture intégrale, phares Matrix LED, sellerie cuir.
 - Avus Extended : Avus + clim, 4 zones, hi-fi Bose 15 HP 558 W, jantes 20", Pack Assistance Route, sièges AV contours individuels/ventilées, sièges AV/AR chauff., susp. pneu., tout plat.

Options (€)

- | | |
|---|-------------|
| 7 places | 1.325 |
| Accès sans clé, hayon mains libres (série Avus et Avus Ext.) | 1.225 |
| Affichage tête haute | 1.750 |
| Caméra 360° démodulation 3D (Advanced/autres) | 1.450/850 |
| Clémation automatique quatre zones | 1.000 |
| Essieu arrière directionnel / + système antibrouillard | 1.450/540 |
| Phares Laser (Advanced/autres) | 3.000/1.300 |
| Pack Assistance Ville (assists croisement, changement voie, alerte trafic en arre AR, avertisseur de feu de route (Advanced et S line)) | 1.500 |
| Pack Assistance Rout (assists franchir ligne, changement direction, régulateur adaptatif跟行, embouteillages, feux route auto) | |
| S line/Avis, Avis Extended | 2.300/2.100 |
| Peinture métallisée ou nacrée | 1.250 |
| Sièges AV ventilés (série Avus) | 1.250 |
| Sièges AV ventilés et massants (S line et Avis / Avis Ext.) | 1.700/325 |
| Sièges AV et arrière chauffants | 475 |
| Sound System Box (19 MP 558 watts) (série Avus Ext.) | 1.450 |
| Sound System Bang & Olufsen (23 MP 1.920 watts) (sauv Advanced) | |
| S line, Avis/Avis Extended | 7.700/6.250 |
| Stationnement semi-automatique | 500 |
| Suspension pneumatique (série Avus Ext.) | 2.550 |
| Suspension pneumatique Sport (série S line / Avis Ext.) | 2.850/300 |
| Toit ouvrant panoramique (série Avus Ext.) | 2.200 |
| Vision nocturne (sauv Advanced) | 2.700 |

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
45 TDI Tiptronic 8 quattro	231	14	76400
50 TDI Tiptronic 8 quattro AJAXA	286	18	79710

Équipements de série

- **Base :** 5 airbags, aide maintenance dans vol, appel urgence, clim, auto bizona, compteurs numériques, contrôle pression pneus, démar. sans clé, freinage auto urgence, hayon élec., H-Bl 10 RP 180 W, jantes 19", nav 30 MMi tactile écran 10.1", phares full LED, radars station, AV/AR, GPS, limite, rétros électro dégiv./éclair., sellerie cuir partielle, services connectés 3 ans, sièges AV élec.
 - **S Line :** + caméra recul, interfaces smartphone, jantes 21", Pack S line, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV Sport, susp. pneu. Sport.
 - **Avis : base :** + accès sans clé, aération 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.
 - **Avis Extended :** Avis + clim, auto 4 zones, jantes 21", hi-fi Bang & Olufsen, Pack assistance route, phares HD Matrix led, sellerie cuir supérieur, sièges AV massants et ventilés à contours individuels, susz. pneu.

Options (€)

- | | |
|---|-------------|
| • 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 Avis Extended) | .350 |
| • Hi-Fi Bang & Olufsen | |
| • Premium 17 HP 730 W (série Avis Extended) | 1 360 |
| • Advanced 23 HP 1 920 W (Avis Extended/autres finitions) | 6 350/7 710 |
| • Pack assistance route (régulateur de vitesse adaptatif fonction embouteillage, aide au maintien dans la voie, assistants au changement de direction et à l'évitement d'urgence, feux de route auto) (série sur Avis Extended) | 2 270 |
| • Pack assistance stationnement (station semi-auto, caméras 360°) | .900 |
| • Pack assistance ville (assistants de croisement et de changement de voie, avertisseur de sortie, alerte de trafic arrière) (base, S line) | 1 720 |
| • Pack cuir Integral (non displo base) | |
| • S line | 3 910 |
| • Avis | 3 030 |
| • Avis Extended | 1 310 |
| • Peinture métallisée/intégrale | 1 240/650 |
| • Phares HD Matrix led | 2 000 |
| • Roues arrière directrices | 1 360 |
| • Sellerie cuir supérieur (non displo S line) | 1 600 |
| • Sièges avant chauffants/ventilés | 480/1 300 |
| • Sièges avant et arrière chauffants | |
| • base, S line | .940 |
| • Avis, Avis Extended | .470 |
| • Sièges avant à contours individuels (non displo S line) | 1 280 |
| • Sièges avant électriques à mémoires | .720 |
| • Suspension pneumatique | |
| • Sport (série S line) | 1 480 |
| • classique (série Avis Extended, gratuit sur S line) | 1 130 |
| • Toit panoramique | 1 830 |
| • Vision nocturne | 2 460 |

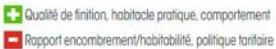
97



Modèle restylé

Le Q7 marie confort, équipement riche et nition soignée. Gabarit et tarifs décourageants. Restylage de mi-carrière à l'été 2019.

L/l/h/e (m): 5.05 / 1.97 / 1.74 / 2.99 - 5 ou 7 places



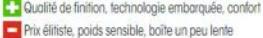
109



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.

L/I/h/e (m): 4.99/2/1.71/3 - 5 places



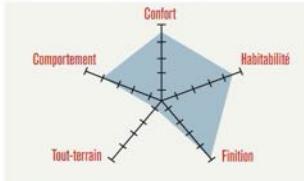
e-tron**Nouveau modèle**

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

L/1/h/e (m) : 4,90 / 1,93 / 1,63 / 2,93 - 5 places

Présentation soignée, dynamisme, innovation

Poids sensible, autonomie décevante, prix



TYPE	CII	PA	PRIX €
55 quattro	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, appel urgence, clim, auto bâche, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, freinage auto urgence, hayon élec., hi-fi 10 HP 180 W, jantes 19", nav, 3D MMI tactile écran 10,1", phares full led, radars station AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros éléc./dégiv., services connectés 3 ans, susp. pneu.

- Avus : base + accès sans clé, hayon mains libres, interfaces smartphone, jantes 20", pack assistance voie (assistants croisements/changements voie, avérissage de sortie, alerte trafic AR), pack assistance route (régl. 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 mémoire.

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

Options (€)

• Affichage tête haute (base et Avus)	1 675
• Caméra de recul (base)	575
• Climatisation auto 4 zones (base, Avus)	975
• Hi-fi Bang & Olufsen 17 HP 705 W (Avus)	1 400
• Interfaces smartphone (base)	325
• Phares HD Matrix LED (base et Avus)	1 750
• Rétrors par caméras (non disp base)	1 850
• Sellerie cuir/supérieur (base)	1 275/2 350
• Sièges avant chauffants (base)/ventilés (non disp base)	450/975
• Sièges avant et arrière chauffants	900
• Avus	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

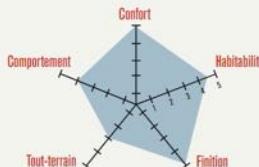
BENTLEY**Bentayga**

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 / 7,5 / 2,99 - 5 places

Finition à la main, performances exceptionnelles, confort

Prix astronomique, freinage peu endurant, encombrement



TYPE	CII	PA	PRIX €
3.0 V6 Hybride	340	NC	174 900
4.0 V8	550	46	184 800
6.0 W12	608	54	217 300
6.0 W12 Speed	608	54	246 000
6.0 W12 Mulliner	608	54	305 000
4.0 D V8	435	33	182 400

Équipements de série

- 6 airbags, accès/dém. sans clé, banquette chauffante, caméra recul, clim, aux quatre zones, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, feux route auto, hayon électrique, hi-fi 10 HP, interfaces smartphone, jantes 20", nav, 3D avec écran 8", phares led adaptatifs, rétros éléc./dégiv./rabat, radars station, AV/AR, sellerie cuir, sièges AV élect./chauffants, susp. pneu., toit panor.
- 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 HP 1 950 W, 20 HP, jantes 22", siège AR élect. 10 voies.

Options (€)

• Configuration 4 places avec console centrale	10 410
• Console réfrigérée	5 454
• Hayon mains libres	822
• Hi-Fi Naim 20 HP 1 950 W	7 818
• Monte Braking	3 594
• Peinture métallisée	5 400
• Sièges avant confort (sièges électriques, chauffants, ventiles et massants, soutiens latéraux électriques, appuis-tête confort)	3 366
• Spécification City (alerte collision piéton, caméra 360°, contrôle de circulation en marche arrière, reconnaissance des panneaux, stationnement semi-automatique)	4 828
• Spécification Grand Tourisme (affichage tête haute, aide active au maintien dans la voie, freinage d'urgence automatique, régulateur de vitesse Intelligent avec fonct. embouteillages, vision nocturne)	7 263
• Spécification Tout-terrain (4 modes d'évolution tout-terrain, protection de châssis)	5 566
• Système de divertissement aux places arrière	6 762
• Tablettes aviation habillées de bois	1 968
• Tapis de sol en laine d'agneau	918
• Vitres arrière surteintées	1 620

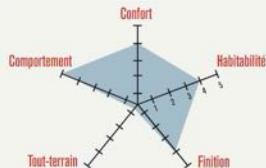
BMW**X1****Modèle restylé**

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	CII	PA	PRIX €
16d sDrive Lounge	116	6	34 350
18d sDrive Lounge	150	8	36 950
20d sDrive BVAB Lounge	190	10	42 350
18i sDrive Lounge	140	7	32 800
20i sDrive BVAB Lounge	192	11	40 400
25i sDrive BVAB Lounge	231	13	45 200

• xLine : Lounge + 5 300 €

• M Sport : Lounge + 7 000 €

Équipements de série

- Lounge : 6 airbags, appel urgence, avertisseur collision, clim, auto bâche, contrôle pression pneus, ESP, dén. sans clef, dét. pluie/lum., écran multimédia 6,5" avec services connectés, hayon élec., jantes 20", radar recul, radio CD 60 HP, rég./lim. 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 élect./chauff., station, semi-aut.
- M Sport : Lounge + accès sans clé, caméra recul, direct./susp. sport, jantes 18", navigation, phares LED, rétros rabat., sellerie tissu/cuir, sièges AV élect./chauff., station, semi-aut.

Options (€)

• 4 roues motrices xDrive (18d/20d et 20i)	2 050/2 000
• Accès sans clé	430
• Banquette arrière coulissante sur 130 mm	360
• Boîte LED (16d, 18d et 20d, sauf 18i sDrive)	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)	
- 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)	
- Lounge	2 950
- XLine, M Sport	1 900
• Pack Confort (accès sans clé, sièges AV électriques et chauffants)	1 350

PRATIQUE GUIDE D'ACHAT

TOUS LES PRIX | TOUTES LES OPTIONS | LES BONUS / MALUS | TOUS LES PRIX | TOUS

Pack Evasion (banquette coulissante, toit ouvrant panor.)	1850
Pack Innovation (alarme, rétro int., électrochromatique, régulateur de vitesse, Pack Safety, navigation Professional, affichage tête haute)	
- Lounge	3400
- xLine et M Sport	2150
Pack Safety (avertissement franchissement de ligne, freinage auto avec détection des piétons, feu de route anti-éblouissement)	860
Pack Advanced Safety (Pack Safety, régulateur de vitesse intelligent, pilote auto dans les embouteillages) (sauf sDrive 18d)	1250
Pack Simplicity (radars de stationnement AVAR, système de manœuvres auto, caméra de recul, rétros ext. rabattables électriquement)	850
Peinture métallisée	890
Phares full LED	
- Lounge	1410
- xLine et M Sport	510
Selle cuir Dakota	1750
Services ConnectedDrive 3 (infos, Google, BMW apps)	700
Sièges avant Advanced (série M Sport)	510
Sièges avant chauffants	400
Sièges avant électriques à mémoires côté conducteur (Lounge)	990
Suspension Directdrive (plus ferme, caisse abaissée de 10 mm)	350
Suspension ActiveDrive (amortis, adaptatif) (M Sport/Laudes)	200/500
Système de stationnement automatique (Lounge)	430
Système Hi-Fi 7 HP 20 W	310
Système Hi-Fi Harman Kardon 12 HP 360 W	810
Toit ouvrant panoramique	1450

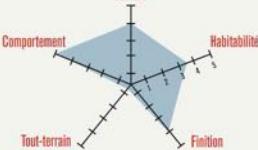
X2



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 affirmé.
L/11/h/e (m) : 4,36 / 1,83 / 1,53 / 2,67 - 5 places

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

Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
16d sDrive Première	116	6	35 000
18d sDrive Première 	150	8	37 750
20d BVA8 xDrive Première	190	10	43 100
18i sDrive Première	140	7	33 600
20i sDrive DK67 Première	192	10	41 200
M40i BVA8 M Performance	306	19	58 750

- Lounge : Première + 1450 €
- Lounge Plus : Lounge + 4250 €
- M Sport / M Sport X : Lounge + 2750 €

Équipements de série

- Première : 5 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./dévoilants, services connectés.
- Lounge : + clm., auto bâche, hayon élec., régl./lim. vitesse, radar recul.
- Lounge Plus : + caméra recul, jantes 18", nav, Business, phares LED, rétros rabat., sièges AV Advanced, stat. semi-auto.
- M Sport/M Sport X : + accès sans clé, jantes 19", radars station, AVAR, 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
Bûche auto (16d, 18d, 18i et 20i xDrive)	2 200
Caméra de recul	410
Navigation Première (nav, Europe 2.5G, écran 6.5", info trafic, commande vocale) (Première et Lounge)	1300
Navigation Professional (nav, Europe 2.5G, écran tactile 8.8", info trafic, commande vocale, affichage tête haute)	
- Première et Lounge	2 950
- M Sport / M Sport X	1 800
Pack audio (Hi-Fi Harman Kardon, Apple CarPlay)	990
Pack BMW ConnectedDrive (alarme, affichage tête haute, conciergerie, nav, Professional, hot-spot Wi-Fi)	
- Première et Lounge	2 850
- M Sport et M Sport X	2 100
Pack Confort (accès sans clé, sièges AV éléc. et chauffants)	1 350
Pack Innovation (régl. 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, régl. vitesse adaptatif avec fonction embouteillage)	
- Première	1 550
- Lounge	1 250
Pack SimpliCity (caméra recul, rétros ext. rabattables, radars station, AVAR, stationnement semi-automatique)	
- Première / Lounge	1 250/900
- M Sport et M Sport X	1 100
Peinture métallisée	840
Phares led (Première et Lounge)	1 000
Selle cuir	
- Première et Lounge	1 750
- M Sport et M Sport X	1 550
Sièges AV électriques à mémoires conducteur	990
Stationnement semi auto (Première / Lounge)	850/430
Suspension pilote SelectDrive	
- Première et Lounge	550
- M Sport et M Sport X	200
Toit ouvrant panoramique	1 450

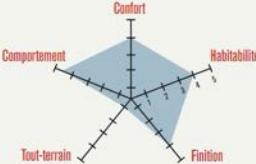
X3



La 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/11/h/e (m) : 4,71 / 1,89 / 1,68 / 2,81 - 5 places

 Agrément routier, rapport conso/performances des diesels
 Tarifs, options trop nombreuses, direction peu informative



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
20d BVA8 xDrive Lounge 	184	10	48 250
30d BVA8 xDrive Lounge	252	15	53 950
M40i BVA8 M Performance	360	25	76 150
M40i BVA8	480	39	99 200

M Competition

18d BVA8 xDrive Première	150	8	44 750
20d BVA8 xDrive Lounge 	190	10	52 450
30d BVA8 xDrive Lounge	265	16	58 950
M40i BVA8 M Performance	326	21	75 150

Équipements de série

- Première : 6 airbags, clm. auto, contrôle pression pneus, dém. sans clef, phare pluie/lim., ESP, hayon élec., jantes 18", modèles de conduite, radars stat. AVAR, radio CD/MP3, régl./lim. vitesse, rétros dépl., services connectés.
- Lounge : + clm. auto 3 zones, nav, Business écran 6.5", rétros rabat./photos.
- xLine : + 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/régl. sport, sellerie cuir/tissu, station 100% auto.
- M Performance : feux route auto, jantes 20", phares full LED, sièges AV élég.
- Luxury : 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 directionnel, 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, rétros ext. elect., 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 AIR, alerte active franchissement ligne, freinage auto en ville)	900
Pack Advanced Safety (pilotage semi-automatique, assistants d'évitement, d'intersection et de changement de voie)	2 350
Park Assist Plus (station, auto, caméra 360°, vue 3D à distance)	
- Lounge	1 150
- auras finitions	450
Sièges avant électriques (série Luxury)	1 150
Toit ouvrant panoramique	1 600

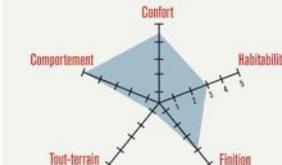
X4



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.

L/11/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 BVA8 xDrive Lounge 	190	8	56 000
30d BVA8 xDrive Lounge	265	16	62 500
M40i BVA8	326	21	77 650
20i BVA8 xDrive Lounge	184	11	51 800

30i xDrive Lounge	252	15	57 500
M40i xDrive	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, trizone, contrôle pression pneus, détect. pluie/luminosité, hayon élec., jantes 18", nav. écran 6,5", phares led, radars stat. AV/AR, rétror. ext. élect. et dégivrants, radio-CD 8 HP, rég./lim. vitesse, services connectés.
- M40i : Lounge + jantes 20", nav. écran tactile 10,25", phares full led, sellerie tissu/cuir, sièges AV élec., services connectés avancés, station. auto.
- xLine : Lounge + jantes 19", nav. écran tactile 10,25", sellerie tissu/cuir, services connectés avancés.
- M Sport/M Sport X : + phares full led, station. auto

Options (€)

Audio Harman Kardon 16 HP 600 W	1 100
Cé 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 Confort : accès sans clé, sièges AV élec. et chauffants	
- Lounge	2 100
- xLine, M Sport et M Sport X	1 850
- M40i	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 M40i	1 850
Pack Safety : surveillance angles morts et trafic en marche AR, alerte franch. de ligne, freinage automatique avec détection piétons	900
Pack Advanced Safety : Pack Safety + pilote semi-auto en embouteillage (régl. intelligent, aide active au maintien dans la voie), assistant d'évitement et d'intersection	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 M40i	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 M40i	1 450
Stationnement automatique avec vision 3D	
- Lounge	1 150
- xLine, M Sport, M Sport X et M40i	450
Suspension SelectDrive (amortissement piloté)	650
Tot panoramique ouvrant	1 850

X5



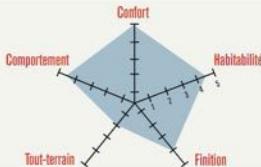
Nouvelle génération

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 // h / e (m) : 4,92 / 2 / 1,75 / 2,93 - 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	12	65 900
30d xDrive Lounge	265	16	72 400
M50d M Performance	400	28	103 600
40i xDrive Lounge BVAB	340	23	81 000
M50i M Performance	530	44	101 650

- xLine : Lounge + 5 200 €
- M Sport : Lounge + 6 050 €

Équipements de série

- Lounge : 6 airbags, clim. auto, trizone, contrôle pression pneus, détect. pluie/luminosité, hayon élec., jantes 18", nav. écran 6,5", phares led, radars stat. AV/AR, rétror. ext. élect. et dégivrants, radio-CD 8 HP, rég./lim. vitesse, services connectés.

- M40i : Lounge + jantes 20", nav. écran tactile 10,25", phares full led, sellerie tissu/cuir, sièges AV élec., services connectés avancés, station. auto.
- xLine : Lounge + jantes 19", nav. écran tactile 10,25", sellerie tissu/cuir, services connectés avancés.
- M Sport/M Sport X : + phares full led, station. auto

Options (€)

Hi-Fi Harman Kardon 16 HP 600 W (M Performance/autres)	550 / 1050
Hi-Fi Bowers & Wilkins 20 HP 1 508 W (M Part/autres)	5 050 / 5 550
Pack Confort (accès sans clé, sièges AV Confort/chaud) (M Sport)	2 250
Pack Drive Assist Pro (conduite semi-automate, assistants évitement, intersection et double sens)	3 050
Pack Evasion (tut ouvrant pano, prises USB)	2 150
Pack Innovation (cé intelligente, station, 100 % auto, modélisation 3D, commandes gestuelles, affichage tête haute, hotspot laser, conduite semi-automatique) (M Sport/xLine)	6 100 / 5 700
Pack Première Classe (fermeture assistée portes, tut ouvrant pano, sièges AV ventilés/massants, clim. auto 4 zones, hi-Fi Harman Kardon, cuir intégral) toutes finitions/M Performance	11 500 / 11 100
Park Assist Plus (station. 100 % auto, caméra recul, modélisation 3D)	650
Peinture métallisée	1 200
Roues arrière directrices	1 300
Suspensions pneumatiques (M Sport/autres)	1 300 / 2 150
Suspensions SelectDrive M Pro (4 roues directrices, barres anti-roulis actives, diff. AR autobloquant)	4 650 / 3 650
- M Sport / M Performance	5 500
Tut ouvrant panoramique/Sky Lounge	1 950 / 2 850
Vision nocturne	2 150

X7



Nouveau modèle

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

L // h / e (m) : 5,15 / 2 / 1,81 / 3,11 - 7 places

Habitabilité, confort royal, qualité de finition

Rapport prix/équipement, comportement patouf, gaborit



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

Type	CH	PA	Prix (€)
30d xDrive	265	16	94 400
M50d M Performance	400	28	120 450
40i xDrive	340	23	96 300
M50i M Performance	530	44	120 450

PRATIQUE GUIDE D'ACHAT

TOUS LES PRIX | TOUTES LES OPTIONS | LES BONUS / MALUS | TOUS LES PRIX | TOUS

• Exclusive : base + 4450 €

• M Sport : Exclusive + 1300 €

Équipements de série

- Base : 8 airbags, genou conducteur, accès/dém., sans clé, affichage tête haute, appui-tête intelligent, clim. auto 4 zones, commandes gestuelles, compteurs numériques, contrôle pression pneus, déteur pluie/lum., Drive Assist (surveillance angles morts, aide au maintien dans voie, freinage en ville, alerte collision AV/AR), ESP, feux route auto, hayon élec., hotspot wi-fi, jantes 17", rétros ext. électriques et dégivrants, volant cuir.
- Shine : + appels 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.

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 : + appels 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 dispo Live) | 300 |
| • Boîte auto EAT6 (PureTech 100 ch) | 1500 |
| • Jantes 16" (Feel) | 300 |
| • Jantes 17" (Shine) | 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 Connectivité (Mirror Screen, recharge par induction) (Feel) | 1200 |
| • 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 |

DACIA

Duster



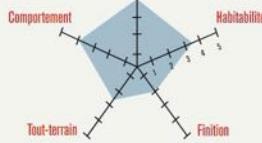
Le Duster II est commercialisé en 2017. Il progresse en présentation, équipement et confort mais la base technique est inchangée.

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

+ Prix imbattables, look, polyvalence, agrément en progrès

- Performances limitées, finition simple, modularité limitée

Confort



CITROËN

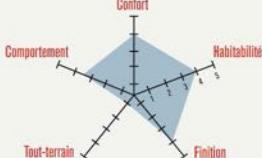
C3 Aircross



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

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

- + Habitabilité, confort/comportement, personnalisation
- Léger manque de dynamisme, commande de boîte



Type	CH	PA	Prix (€)
PureTech Live	110	5	18 150
PureTech Shine AJAXA	130	7	24 750
BlueHDi Live	100	5	19 600
BlueHDi EAT6 Feel	120	6	23 900

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

Équipements de série

- Live : 6 airbags, aide démarrage en côte, alerte au franchissement de ligne, Bluetooth, clim. manu., contrôle pression des pneus, détecteur de luminosité, éclairage statique à l'intersection, ESP, freinage d'urgence en ville, jantes acier 17", radio écran tactile 8", récon. panneaux, rév. int., vitesse, rétros ext. électr./dégl., sièges AR coulissants.

• Live : + clim. auto, jantes alliage 17", radar recul, volant cuir.

- Feel : + accès/dém. sans clé, appels d'urgence et d'assistance, caméra recul, compteurs numériques 12,3", interfaces Apple Carplay et Android Auto, jantes 16", navigation, radar station, AV, rétros rabattables électr., surveillance angles morts.
- Shine : + hayon mains libres, Pack Drive Assist, phares full led, sellerie cuir/tissu, sièges AV chauffants, siège conducteur élec. 8 voies.

Options (€)

- | | |
|---|-------|
| • Boîte auto EAT6 (BlueHDi 100 ch) | 1 900 |
| • Caméra connectée (Feel et Shine) | 270 |
| • Rayon mains libres (Feel) | 450 |
| • Navigation avec interfaces smartphone et appel d'urgence et assistance (Live, non dispo Start) | 950 |
| • Pack City Camera Plus (radar station, AV, caméra recul) (Live) | 550 |
| • Pack Drive Assist (alerte attention conducteur, alerte collision, feux de route auto, aide active au maintien dans la voie) | 550 |
| - + régulateur de vitesse adaptatif (BVMG, Feel) | 400 |
| - + r. v. vitesse adaptatif fonction embrayages (EAT6, Feel) | 600 |
| • Pack Grip Control (grip control + jantes 18" pneus M+S) | 700 |
| - Live | 300 |
| - Feel et Shine | 300 |
| • Pack Assistance (station, semi-auto, caméras 360°) (Shine) | 400 |
| • Pack Park Assist et phares full led (Feel) | 1 400 |
| • Phares full led (Feel) | 1 200 |
| • Plaques full led (Feel) | 350 |
| • Toit bi-ton (Feel, Shine) | 1 400 |
| • Toit ouvrant panoramique (Feel, Shine) | 1 400 |

Duster



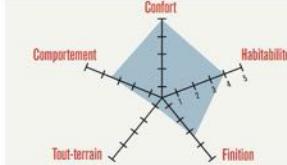
C5 Aircross



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 / 1,66 / 2,73 - 5 places

- + Habitabilité, confort/comportement, personnalisation
- Manque de dynamisme, commande de boîte, détails finition



Type	CH	PA	Prix (€)
TCE 100 Access	100	5	12 490
TCE 130 Essential AJAXA	130	7	16 300
TCE 150 Comfort	150	8	17 900
Blue dCi 95 BVMG	95	5	14 650
Blue dCi 115 BVMG Essential	115	6	17 150

- Essential : Access + 2 010 € (TCE) et 18 500 € (Blue dCi)
- Confort : Essential + 1 100 € (non dispo TCE 100 et Blue dCi 95)

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", radio écran tactile 8", récon. panneaux, rév. int., vitesse, rétros ext. électr./dégl., sièges AR coulissants.
- Prestige : + caméra de recul, clim. auto, jantes 17", navigation.

Options (€)

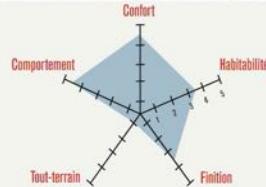
- | | |
|---|-------|
| • 4x4 (Blue dCi 115, TCE 130 et 150) | 2 000 |
| • Accès et démarrage sans clef (Prestige) | 200 |
| • Alertes d'angles morts (Confort et Prestige) | 200 |
| • Boîte auto EAT6 (Blue dCi 115 Confort et Prestige) | 1 300 |
| • Cartographie Europe de l'Ouest (non dispo Access) | 100 |
| • GPS (SCe 155) | 800 |
| • Navigation (Confort) | 300 |
| • Pack City Plus (navigation, caméras station, alerte angles morts) | 900 |
| - Confort | 900 |
| - Prestige | 400 |

Pack Navigation (nav, rég./lim., vitesse) (Essentiel)	550
Peinture métallisée (non disp Access)	500
Sellerie cuir (Confort et Prestige)	600
Sieges 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 l'électrique. L/11/h/e (m) : 4.12/1.79/1.53/2.56 - 5 places

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



TYPE	CH	PA	PRIX €
BlueHDi 100 Chic	100	5	24 900
BlueHDi 130 Chic EAT8	130	6	27 900
PureTech 100 Chic	100	5	23 900
PureTech 130 Chic EAT8 A4X4	130	6	26 900
PureTech 155 Se Perf Line+ + EAT8	155	8	35 200
E-Tense So Chic	136	5	39 100

- + So Chic : Chic + 3 200 €
- + Grand Chic : So Chic + 5 700 €
- + Performance Line : Chic + 3 400 €
- + Performance Line+ : Performance Line + 3 400 €

Équipements de série

- Chic : 6 airbags, alerte franch. voie, alerte pression pneus, Bluetooth, clim, manu., démarrage sans clé, détect. pluie, 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 multimédia 7" avec hi-fi 8 HP, jantes alliage 17", Mirror Screen, radar de recul, rétros 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/AR, sortie auto poignées.
- Performance Line : Chic + clim. auto, détect. pluie, écran multimédia 7" avec hi-fi 8 HP, jantes alliage 17", Mirror Screen, radar de recul, rétros rabat, sellerie Alcantara.
- Performance Line+ : + écran multimédia 10.3" HD, jantes 18", navigation, phares matrix led, radars station, AV/AR, sortie auto poignées.

Options (€)

Affichage tête haute (non disp So Chic)	400
Écran multimédia 7" avec Mirror Screen et radio numérique	
- Chic	650
- So Chic, Perf Line	200
Freinage d'urgence auto avec Pack Sécurité (aide active au maintien dans la voie, surveillance d'angle mort) et régulateur adaptatif	
- Chic	2 000
- So Chic, Perf Line	1 350
- Perf Line+	1 000
- Grand Chic	450

Freinage d'urgence auto avec Pack Sécurité Etendue (Pack Sécurité, surveillance active angle mort, feux route auto) et DS Drive Assist (réglateur adaptatif avec fonction embouteillages, sur 8VA)	
- So Chic	2 900
- So Chic, Perf Line	2 250
- Grand Chic	1 900
- Grand Chic	950

Hi-Fi Focal Electra (non disp So Chic)	850
- So Chic	500

Motricité renforcée	1 500
- So Chic, Perf Line	1 050

Peinture métallisée	de 400 à 1 200
- So Chic	1 000

Phares matrix led	1 000
- So Chic	750

Radar de stationnement avant et arrière	1 050
- So Chic, Perf Line	350

Radar de stationnement avant et arrière avec caméra de recul	700
- So Chic, Perf Line	350

Sièges Av chauffants (Chic/autres finitions)	800/350
- So Chic, Grand Chic	800

Sorbie des poignées affleurantes à l'approche (Chic, So Chic, Perf Line)	350
- So Chic, Perf Line	250

Stationnement semi-auto (BVM)	950
- So Chic, Perf Line	600

Surveillance active angles morts	2 700
- So Chic, Performance Line	1 600

Surveillance active angles morts et détection de piétons	1 250
- So Chic	6250

Surveillance active angles morts et détection de piétons	2 700
- So Chic, Performance Line	1 600

Surveillance active angles morts et détection de piétons	1 250
- So Chic	790/1 000

Surveillance active angles morts et détection de piétons	1 000
- So Chic, Perf Line	1 200

Radar de parking AV et AR (Chic/So Chic et Perf. Line)	1 050/350
- So Chic, Perf Line	740

Radar de parking AV et AR + caméra de recul (So Chic et Perf. Line)	600
- So Chic	600

Régulateur de vitesse adaptatif	1 100
- So Chic	1 000

Sièges Av chauffants	1 750
- So Chic, Performance Line+	1 450

Suspensions prédictives (So Chic, Perf. Line et Perf. Line+)	1 100
- So Chic	1 000

Système HiFi Facil (non disp So Chic)	1 000
- So Chic	1 000

Tour ouvrant panoramique (non disp So Chic)	1 750
- So Chic, Performance Line+	1 450

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

Volant chauffant	1 250
- So Chic	1 000

PRATIQUE GUIDE D'ACHAT

TOUS LES PRIX | TOUTES LES OPTIONS | LES BONUS / MALUS | TOUS LES PRIX | TOUS

- City Cross Plus : City Cross + 500 €
- 4x4 : Wild 4x4 + 1 000 €
- Cross 4x4 : 4x4 + 1 500 €

Équipements de série

- City Cross : 6 airbags, aide au démarrage en côte, ESP, Bluetooth, clim. auto, rétr. ext. électriques et dégivrants, radio Uconnect.
- City Cross Plus : + radar de recul.
- Wild : 4 airbags, aide au démarrage en côte, ESP, Bluetooth, clim. manuelle, radio Uconnect, transmission intégrale.
- 4x4 : + rétr. 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 (rétr. ext. électriques et caméra de recul)(Wild) | 300 |
| • Pack Winter (sièges AV chauffants, pare-brise dégivrant) | 300 |
| • Radar de recul (City, Wild) | 200 |

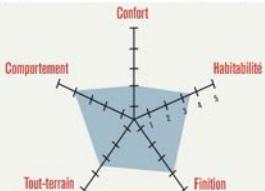
500X



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

L/1/h/e (m) : 4,28 / 1,79 / 1,60 / 2,57 - 5 places

- + Style, comportement routier, équipements, gamme riche
- Suspensions raides, coffre petit, modularité quelconque



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 FireFly T3 Urban	120	6	19 290
1.3 FireFly T4 DCT City Cross	150	8	23 990
1.3 Multijet Urban	95	5	20 790
1.6 Multijet Urban AI-4WD	120	6	22 090
2.0 Multijet 150 AT9 Cross 4x4	150	9	30 090

- City Cross : Urban + 2 000 €
- Cross : City Cross + 2 000 €
- Club : Cross + 4 000 €

Équipements de série

- Urban : 6 airbags, aide active au maintien dans voie, aide dém. en côte, Bluetooth, capteurs pression pneus, clim. manuelle, ESP, jantes acier 16", radio Uconnect, rétr./lum. vitr., rétr. ext. éléc./dégiv.
- City Cross : + Apple CarPlay/Android Auto, détect. pluie/lum., Uconnect écran 7", volant cuir.
- Cross : + caméra recul, clim. auto bi-zone, jantes alliage 17", navigation.
- Club : + accès/dém. sans clé, freinage d'urgence aut., jantes 18", phares full led, régr. adaptatif, rétr. ext. rabattables, rétro int. électrique, sellerie cuir, surveillance angles morts, toit ouvrant panor.

Options (€)

- | | |
|---|-------|
| • Boîte auto DCT (1.6 Multijet 120) | 1 500 |
| • Caméra de recul (Urban, City Cross) | 250 |
| • Freinage d'urgence auto (City Cross, Cross) | 200 |
| • Hi-Fi Beats 9HP 506 W | 650 |
| • Navigation Uconnect (série Cross et Club) | 500 |
| • Pack Business Urban : accoudoir central AV, caméra recul, radars de | |

stationnement AV/AR, réglage lombaire conducteur (Urban)

- Pack Business City Cross : accoudoir central AV, caméra recul, clim. auto, accès/dém. sans clé, radars de stationnement AV/AR, réglage lombaire conducteur, Uconnect écran 7" avec navigation (City Cross)

• Pack City : caméra de recul, radars stationnement AV/AR (non disp Cross et Club)

- Pack Confort : accoudoir central AV, réglage lombaire éléc. conducteur, tapis de sol, plancher de coffre amovible

• Pack Électrique : accoudoir central AV, réglage éléc. sièges AV, tapis de sol, plancher de coffre amovible (Cross, Club)

- Pack Full Lights : phares full led, éclairage d'ambiance

• Pack Sécurité Active : freinage d'urgence auto, surveillance d'angles morts (non disp Urban)

- Pack Tech : alarme, accès/dém. sans clé, rétr. ext. rabattables

• Pack Visibilité et Climatisation : déf. phare/lum., clim. auto, rétr. int. photovoltaïque (Urban)

- Pack VP2 : Uconnect 7", Apple CarPlay/Android Auto (Urban)

• Peinture métallisée/hi-touch

- Sellerie cuir

• Surveillance des angles morts (City Cross, Cross)

- Radar de stationnement AV (Urban)

• Radar de stationnement AV (City Cross, Cross)

- Régulateur de vitesse adaptatif (City Cross, Cross)

• Toit ouvrant panoramique (série Club)

• Accès et démarrage sans clé (Titanium sauf Trend)

- Boîte auto 1.0 Ecoboost 125 ch Titanium et ST-Line)

• Caméra de recul (sauf Trend)

- Navigation B&O (nav, Europe écran 8", audio B&O 9 HP) (sauf Trend)

• Pack Parking

- Train (radars de stationnement, rétr. ext. rabattables)

• autres (radar de stationnement, rétr. int.

- Peinture métallisée/Premium

• Phares bi-xénon (sauf Trend)

- Sellerie cuir avec sièges chauffants (Titanium)

• Surveillance des angles morts (sauf Trend)

- Toit ouvrant (sauf Trend)

• Toit ouvrant panoramique

Puma non essayé



Nouveau modèle

Le Puma fait son entrée début 2020 pour concurrencer Captur/2008. Il peut compter sur son style et son positionnement prix/équipement.

L/1/h/e (m) : 4,19 / 1,80 / 1,54 / 2,59 - 5 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 EcoBoost mHEV Titanium	125	NC	22 900
1.0 EcoBoost mHEV Titanium	155	NC	27 900

• ST-Line X : Titanium + 4 000 €

Équipements de série

- Trend : 6 airbags, alerte franchis voie, clm. man., contrôle pression pneus, détecteur de luminosité, feux auto, ESP, freinage urgence, hi-fi 7 HP, interfaces smartphone, jantes 17", écran tactile 8" commande vocale, radar recul, régulateur/limiteur de vitesse, rétr. dégiv./rabat, sièges AV massants.

- ST-Line X : + clim. auto, compteurs digitaux 12,3", dém. sans clé, détec. pluie, hi-fi B&O 10 HP, jantes 18", navigation, sellerie similicuir/tissu, suspensions sport.

Options (€)

- | | |
|--|---------|
| • Hayon malles libres (Titanium/ST-Line X) | 800/600 |
| • Pack Confort (clim. auto, détecteur pluie) (Titanium) | 500 |
| • Pack River (sièges AV et volant chauffants) | 450 |
| • Pack Navigation B&O (nav, écran tactile 8", hi-fi B&O 10 HP) (Titanium) | 550 |
| • Pack Sécurité Intégrale (station, semi-auto, alerte angles morts, caméra de recul, régulateur de vitesse adapté) | 1 000 |
| • Pack Techno (compteurs digitaux 12", phares full LED) (Titanium) | 1 400 |
| • Toit panoramique | 1 000 |

Kuga

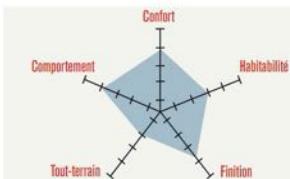


Bientôt remplacé

Restylée en 2016, la deuxième génération de Kuga propose toujours un comportement plaisant mais sa finition gagnerait à être plus soignée.

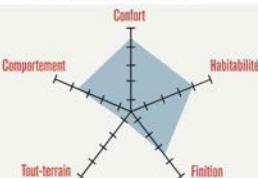
L/1/h/e (m) : 4,53 / 1,84 / 1,70 / 2,69 - 5 places

- + Confort, comportement dynamique, transmission efficace
- Habitabilité moyenne, ergonomie, détails de finition



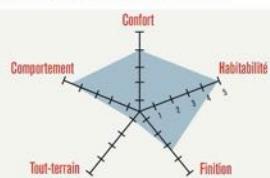
L1/h/e (m) : 4.81 / 1.93 / 1.70 / 2.85 - 5 places

- + Belle habitabilité, équipement complet, bon confort
- Pas de 7 places, comportement pataud, prix



L1/h/e (m) : 4.30 / 1.77 / 1.61 / 2.61 - 5 places

- + Habitabilité, comportement, sobriété, performances
- Finition perfectible, confort de suspension ferme



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 TDCi Trend 4x2	120	8	27 100
2.0 TDCi Titanium 4x2	150	8	32 500
2.0 TDCi BVA Vignale 4x4	180	8	42 450
1.5 EcoBoost Trend 4x2	120	8	23 150
1.5 EcoBoost Titanium 4x2	150	8	29 000
1.5 FlexFuel 6BET Titanium 4x2	150	9	29 100

- + Titanium : Trend + 3 150 €
- + ST-Line : Titanium + 2 000 €
- + Vignale : Titanium + 5 150 € (non disp 1.5 EcoBoost 120)

Équipements de série

- Trend : 6 airbags et genoux conducteur, ESP, alerte pression pneus, audio 6 HP Gran 4.2", clim. man., jantes allier 17", rég./limiteuse, rétros élect./ép.
- Titanium : Trend + accès et démarrage sans clé, clim. auto, bâche, décl. phare/lum, rétractables smartphone, jantes alliage 17", nav. sur écran 8", radar de recul, rétros chauffants, sellerie cuir/tissu.
- ST-Line : - accès sans clé + jantes 18" : stationnement semi-automatique.
- Vignale : + audio Sony 9 HP, caméra de recul, hayon mains-libres, peinture métallisée, phares bi-xenon, sellerie cuir, sièges AV chauffants, siège conducteur électrique.

Options (€)

• 4x4 (TDCi 150)	3 600
• Boîte auto Powershift (1.5 TDCi 120, 2.0 TDCi 150, 1.5 Flexfuel)	1 600
• Caméra de recul	250
• Freinage d'urgence auto en ville	350
• Pack mains-libres	
- accès et démarrage sans clé, hayon mains-libres (Trend et ST Line)	590
- hayon mains-libres (Titanium)	390
• Pack Sécurité Intégrale (freinage d'urgence auto en ville, aide active au maintien dans la voie, surveillance des angles morts)	
- Executive	1 150
- Titanium, ST-Line et Vignale	950
• Peinture métallisée/Premium	600/900
• Phares bi-xenon	
- Executive	750
- Titanium et ST-Line	650
• Régulateur de vitesse adaptatif (non disp Trend)	720
• Sellerie cuir (sièges AV électriques) (Titanium)	1 100
• Sièges AV chauffants	190
• Surveillance des angles morts (non disp Trend)	450
• Système de navigation Sony avec caméra de recul (sauf Trend)	
- 9 HP (sauf Trend)	600
- 9 HP + caisson de basses	900
- Vignale	300
• Toit panoramique	800

Edge



Modèle restylé

Directement décliné d'un modèle américain, le Edge reçoit deux gros diesels pour le Vieux Continent. Un SUV qui veut rouler original.

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 EcoBlue ST-Line BVAB 4x4	238	15	53 500
2.0 EcoBlue Vignale BVAB 4x4	238	15	56 900

Équipements de série

- ST-Line : 7 airbags, accès/dém. sans clé, aide à l'évitement, aide maintien dans voie, Bluetooth, caméra recul, chargeur induction, clim. auto bâche, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, feux route auto, freinage d'urgence, hayon mains-libres, N-Br & D 12 HP 1 000 W, jantes 18", nav. écran 8", phares full LED, radars station, AVAR, rég. vitesse intelligente, rétros élect./dép/ralat, sellerie cuir/suédine, services connectés (Hotspot 3 mois ou 3 Go, info trafic), sièges AV/AR chauffants, sièges AV sport éléc. (10 voies).
- Vignale : + jantes 20", peinture métallisée, phares bi-LED, sellerie cuir/tissu, sièges 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 adaptatifs, 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 adaptatifs, 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 |
- Sièges avant chauffants et ventilés 600 |
- Stationnement semi-automatique 250 |
- Surveillance des angles morts 500 |
- Toit 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.

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 i-VTEC Comfort	173	9	30 760
1.5 i-VTEC Elegance	173	9	33 350
2.0 i-MMD Hybride Comfort	184	7	34 900
2.0 i-MMD Hybride Executive	184	7	41 770
2.0 i-MMD Hybride Exclusive 4x4	184	7	47 270
1.5 i-VTEC CVT 4WD Executive	193	11	41 780
1.5 i-VTEC CVT 4WD Exclusive	193	11	45 280

Équipements de série

- Confort : 8 airbags, accès sans clé, aide active maintien dans voie, clim. auto, contrôle pression pneus, détect. lum., feux de route auto, freinage d'urgence auto, hi-8 HP, jantes 17", rétros élect., sièges AV chauffants, régul. adaptatif.
- Élegance : + caméra recul, clim. auto bâche, détect. pluie, jantes 18", nav.

Équipements de série

- Élegance : 6 airbags, Bluetooth, contrôle pression pneus, freinage auto en ville, clim. auto, détect. luminosité, jantes 16", radio CD 4 HP, rég./lim., vitesse, rétrov. ext., sièges AV chauffants.
- Executive : + aide station, alerte franchissement ligne, caméra recul, détect. pluie, feu de route actifs, Honda connect, nav, assistances conducteur, radio 6 HP.
- Exclusive : + accès/dém. sans clé, phares led, sellerie cuir/tissu, tout ouvrant.

Options (€)

- CVT (non disp Élegance) 1 300 |
- Pack Aero 1 190 |
- Peinture métallisée550 |

CR-V

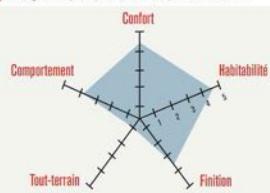


La 5^e génération de CR-V (n 2018) est disponible en essence ou hybride. Elle propose un très bon confort et une habitabilité généreuse.

L1/h/e (m) : 4.60 / 1.84 / 1.68 / 2.66 - 5 ou 7 places

- Habitabilité, confort de roulement, ergonomie

- 3^e rangée étroïque, pas de diesel, dynamisme absent



écran tactile 7", radars station, AV/AR

- Executive : + alerte angles morts/trafic marche AR, dém. sans clé, sellerie cuir, aide active maintien dans la voie, peinture métallisée, toit ouvrant pano.

Options (€)

• 4x4 (i-MMD Elegance et Executive).....	2 000
• 7 places (Executive).....	1 700
• Peinture métallisée.....	610

HYUNDAI

Kona

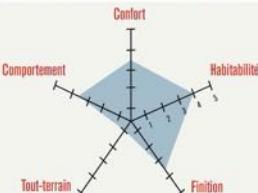


Débarqué en 2017, le Kona est un concurrent des Captur et 2008. Il mise sur un style décalé et un équipement de série riche.

L1/h/e (m) : 4,17 / 1,80 / 1,57 / 2,60 - 5 places

Dotation de série, garantie, style sympa, version électrique

Modularité basique, confort ferme, détails de finition



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 T-GDI Initial A4X4	120	6	19 850
1.6 T-GDI Creative DCT-7	177	10	26 350
1.6 GDI Hybrid DCT-6 Intuitive	141	NC	27 150
1.6 CRDI Intuitive	115	6	23 750
1.6 CRDI Creative DCT-7	136	7	27 350
1.6 CRDI Executive DCT-7 AWD	136	7	31 450
Electric 39 kWh Intuitive	136	1	34 900
Electric 64 kWh Intuitive	204	1	39 700
• Intuitive : Intuitive + 1 900 €			
• Creative : Intuitive + 2 100 € (4 200 € sur Electric)			
• Executive : Creative + 2 500 € (non disp CRDI 115 et Electric 39 kWh), Intuitive + 5 400 € (Hybrid)			

Équipements de série

- Initial : 6 airbags, aide active maintien dans la voie, alerte attention conducteur, Bluetooth, clim. manu., détect. luminosité, ESP, jantes acier 16", rég./lim. vitesse.
- Intuitive : caméra recul, clim. auto., détect. phare, interfaces smartphone, jantes alliage 17", multimédia écran tactile 7", radio MP3.
- Creative : + accès/démarrage sans clé, audio 5.1F, affichage tête haute, alerte de trafic AR, nav. Europe écran tactile 8", rétros élect., rabattables, surveillance angles morts (Electric : aide active maintien dans la voie + audio Krell SR), freinage d'urgence en ville, peinture métallisée, rég. vitesse intelligent, sièges AV chauffants.
- Executive : + feux de route auto, freinage d'urgence en ville, jantes 18", phares bi-led, radar stat. AV, sellerie cuir, sièges AV élect. et chauffants; (Electric : + aide active maintien dans la voie).

Options (€)

• Peinture métallisée/béton (Executive, non disp Electric)	550/950
• Sellerie cuir/tissu (Creative, série sur Electric).....	450
• Toit ouvrant électrique (Executive).....	500

Tucson



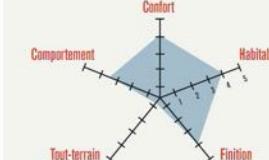
Modèle restylé

Restylé en 2018, le Tucson séduit toujours par son bon compromis comportement/confort. Le 2.0 CRDI reçoit une micro-hybridation.

L1/h/e (m) : 4,48 / 1,85 / 1,65 / 2,67 - 5 places

• Belle habitabilité, confort, rapport prix/équipement

■ Moteurs sans âme, élégement boîte, manque de dynamisme



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 A4X4	136	7	34 900
1.6 CRDI DCT-7 Creative	136	7	34 200
1.6 CRDI DCT-7 48V Creative	136	7	35 100
1.6 CRDI 4WD DCT-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 DCT-7 Creative	177	10	32 800

• Creative : Intuitive + 2 100 €

• Premium : Creative + 2 100 € (non disp 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, bâtonneau, détect. pluie/lum., ESP, hi-fi 4.0, interfaces smartphone, jantes 17", multimédia écran tactile 7", radar recul, rég./lim. vitesse, rétrou. rabat.
- Creative : + accès/dém. sans clé, aide active maintien dans la voie, feux route auto, freinage d'urgence auto, nav. Europe écran tactile 8", radar station, AV, sièges AV chauffants.
- 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, toit panoramique.

Options (€)

• Peinture métallisée	630
• Safety Pack (feux de route auto, aide active maintien dans la voie, freinage d'urgence auto) (Intuitive)	700
• Toit ouvrant panoramique (non disp 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.

L1/h/e (m) : 4,77 / 1,89 / 1,68 / 2,77 - 7 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 CRDI BVA 4x4 Executive A4X4	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 bâtonneau, compteurs digitaux 7", détect. pluie/lum., ESP, feux route auto, freinage d'urgence auto détect. piéton, hayon mains libres, hi-fi Krell, interfaces Apple/Android, jantes 19", nav. Europe écran tactile 8", avec service TomTom Live, phares bi-led direct, radars station, AV/AR, recon. panneaux circuit, rétrou. éléc./dérab./ventil., sièges AR chauff., surveil. active angles morts et ouverture de portes, toit ouvrant pano., volant chauffant.

Options (€)

• Peinture métallisée	630
-----------------------------	-----

INFINITI

QX30

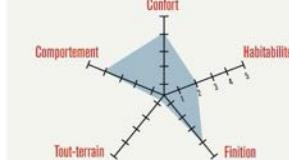


Dérivé de la berline Q30, le QX30 repose sur les dessous de la Mercedes GLA. Il est dynamique mais pas très habitable.

L1/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	CH	PA	PRIX (€)
2.0 DCT Lux Tech AWD	211	15	46 600
2.2d DCT Luxe AWD A4X4	170	9	39 540
2.2d DCT Lux Tech AWD	170	9	46 040

Équipements de série

- Luxe : 6 airbags +警告 conducteur, alerte collision et franch. de ligne, clim. manuelle, contrôle du bruit, contrôle pression pneus, détecteur pluie/luminosité, jantes 18", nav. écran tactile 8", radar de recul, radio CD/GPS, rég./lim. vitesse, rétrou. éléc., dégivrants.
- Lux Tech : + accès sans clé, audio 10 W BOSE, caméra recul avec radars AV/AR, clim. auto bâtonneau, gestion auto feuux, GPS, phares led directionnels, rég. vitesse intelligente, sellerie cuir, siège AV élect./chauffants, station, semi-auto, surveillance angles morts.

Options (€)

• Pack Essential (clim. auto bâtonneau, caméra recul et radars AV/AR, sièges chauffants, détecteur de pluie) (Luxe)	1 500
• Pack Glass (vit. panoramique, vitres AR/surfaces)	900
• Pack Infiniti Intouch (navigation Infiniti, racin, panneaux) (Luxe)	1 700
• Pack Multimedia (Pack Infiniti Intouch, audio BOSE 10 W) (Luxe)	2 250
• Pack Sensory (accès et démarrage sans clé, phares led adaptatifs, station, semi-auto, caméra 360°, feux de route auto) (Luxe)	2 600
• Pack Tech (Pack Glass, sellerie cuir) (Lux Tech)	900
• Peinture métallisée	950

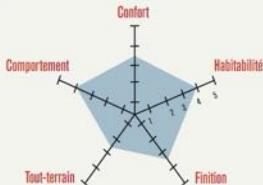
JAGUAR**E-Pace**

Apparu en 2017, le E-Pace repose sur le châssis de l'Evoque. Il est suivant mais pâti d'un poids trop important pour être agile.

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

Ligne dynamique, comportement efficace, habitabilité

Poids conséquent, détails de finition, suspension rebondissante



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
D150 SUV AWD	150	9	37 100
B180 AWD	180	11	41 750
B240 AWD BVA9	240	15	52 100
P200 AWD BVA9	200	13	41 750
P250 AWD BVA9	250	13	44 550
P300 S AWD BVA9	300	20	54 700

S : Base + 4 900 € (sauf P240 + 3 600 €)

SE : + 3 600 € (sauf P240 + 4 600 €)

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

Equipements de série

- E-Pace : 6 airbags, aide au maintien dans la voie, caméra recul, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, démarrage sans clé, détec. pluie/lum., ESP, freinage d'urgence auto, multimédia tactile 10", phares led, jantes 17", radio 6 HP 125 W, radars de station, AV/AR, rég./lim., vitesse, rétros ext. chauff., sièges AV éléc./dégiv., surveillance trajectoire en marche AR.
- S : + hayon élec., jantes 20", rég. vitesse adaptatif, rétros ext. rabattables, sellerie cuir, sièges AV éléc. (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.

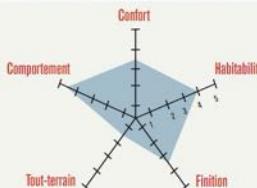
I-Pace

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

L/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	KWH (CH)	PA	PRIX (€)
S	90 (400)	4	79 990
SE	90 (400)	4	86 000
HSE	90 (400)	4	94 040

Equipements de série

- S : 6 airbags, accès/démarrage sans clé, aide active maintien dans la voie, caméra recul, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, freinage d'urgence, multimédia tactile 10", phares led, jantes 17", radio 6 HP 125 W, radars de station, AV/AR, rég./lim., vitesse, rétros ext. chauff., sièges AV éléc. (8 directions), stat. semi-aut., surveillance trajectoire en marche AR.
- SE : + hayon élec., jantes 20", rég. vitesse adaptatif, rétros ext. rabattables, sellerie cuir, sièges AV éléc. (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 (3 et SE)	1 008
Caméras panoramiques	404
Climatisation 4 zones	908
Drive Pack (rég. vitesse adaptatif, freinage d'urgence haut vitesse, surveillance active angles morts) (S)	1 510
Drive Assist Pack (reg. vitesse adaptatif actif, freinage urgence haute vitesse, surveillance active angles morts, cameras 360°) (SE)	2 320/810
Hayon électrique mains libres (3/SE)	693
Mode de conduite (Adaptive Dynamics)	1 109
Peinture métallisée	998
Phares Matrix led (3/SE)	1 866/908
Sellerie cuir (3/SE)	3 661/1 503
Sièges AR éléc. (14 directions), chauff., ventilés et sièges AR chauff.	4 068
SE	3 002
S	788
Suspension pneumatique	1 593
Toit panoramique	1 291

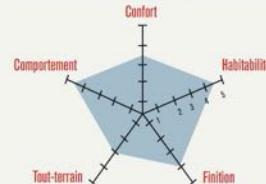
F-Pace

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

Style réussi, belle habitabilité, comportement précis

Confort ferme, détails de finillon, prix, performances moyennes



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

Préférences (€)

- 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. pluie/lum., ESP, freinage d'urgence auto, hi-fi G/H 180 W (Meridian 380 W sur V6), jantes 18", modes de conduite, multimédia écran tactile 10", radar station, AV/AR, rég./lim., vitesse, rétros éléc./dégiv., surveillance trajectoire en marche AR.
 - S : + hayon élec., jantes 20", rég. vitesse adaptatif, rétros ext. rabattables, sellerie cuir, sièges AV éléc. (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 (€)

Accès sans clé (Pure, Prestige, R-Sport)	1 052
Caméras panoramiques avec vue d'intersection	857
Climatisation 4 zones (Pure)	1 629
Compteur digital (Pure, Prestige, R-Sport)	706
Drive Assist Pack (surveillance active des angles morts, régulateur adaptatif, station, semi-aut., radars 360°, alarme de trafic en marche arrière)	3 298
Hayon électrique avec fonction mains libres	630/126
Peinture métallisée	998
Phares Matrix led (3/SE)	1 866/908
Sellerie cuir (3/SE)	3 661/1 503
Sièges AR éléc. (14 directions), chauff., ventilés et sièges AR chauff.	4 068
SE	3 002
S	788
Suspension pneumatique	1 593
Toit panoramique	1 291
Pack Touch Pro (compteurs digitaux)	1 100
+ hi-fi Meridian 380 W, NAV, Pro écran 10", régulateur adaptatif (Pure sauf V6 300 ch/Pure avec V6 300 ch)	2 120/1 560
+ hi-fi Meridian 380 W (Hors V6 300 ch/sur V6 300 ch)	1 240/807
Pack mémoires 1 (volant et sièges électriques 10 voies)	1 758
- 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 displo Pure et SVR)	2 321
Peinture métallisées/premium	948/1 689
Phares LED adaptatifs	1 100

- Pure...	1412
- Prestige, R-Sport, Portfolio...	655
• Sièges AV chauffants et ventilés, AR chauffants (sauf Pure)...	1156
• Sièges électriques 10 voies à mémoires	
- Pure, R-Sport, Prestige...	887
- Portfolio, S...	403
• Système audio Meridian 17 HP 625 W	
- Pure, Prestige, R-Sport...	2017
- Portfolio, S, SVR...	1366
• Toit panoramique (fixe/ouvrant)...	1260 / 1577

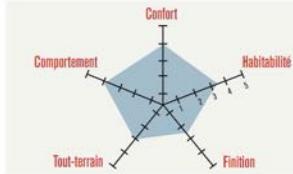
JEEP

Renegade



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'utilisation, style sympa, confort de suspension
- Consommation, finition, poids, sonorité des diesels



Type	CH	PA	Prix €
1.0 GSE T3 Sport 4x2	120	7	20 600
1.3 GSE T4 Longitude BVRG 4x2	150	8	26 050
1.3 GSE T4 Limited BVAS 4x4	180	10	33 900
1.6 MultiJet Longitude 4x2	120	6	25 400
2.0 MultiJet Longitude 4x4 AJAXX	140	8	28 300
2.0 MultiJet Trailhawk BVA 4x4	170	10	35 550

- Longueur : Sport = 3 100 E
- Limited = Longitude + 4200 E

Équipements de série

- Sport : 6 airbags, aide active au maintien dans voie, ESP, clim manu., rég./lim., rétroviseur, ext. elect.
- Longitude : + Apple CarPlay/Android Auto, clim. auto bi-zone, jantes alliage 16", radar de recul, Uconnect écran tactile 7".
- Limited : + accès/dém. sans clé, caméra recul, contrôle pression pneus, détecteur de pluie/lim., feux de route auto, freinage d'urgence auto, jantes 17", navigation écran 8.4", radar station, AR, rétros ext. rabattables élect., rétro int. élect., surveillance des angles morts et du trafic en marche AR, volant cuir.

Options (€)

• Boîte vitesses robotisée 6 rapports (1.6 MultiJet 120)...	1650
• Boîte vitesses auto 9 rapports (2.0 MultiJet 140)...	2350
• DéTECTEURS DE PLUIE ET DE LUMINOSITÉ (Longitude)...	220
• Freinage auto d'urgence en ville (non dispo Sport)...	300
• Hi-Fi premium 9 HP 50W (Limited)...	400
• Nav. Uconnect écran 8.4", Apple CarPlay/Android Auto (Longitude)...	1000
• Pack Fonctionnalité : accès et démarrage sans clé, plancher de coffre modulable, rétros rabattables électriquement (Longitude)...	800
• Pack Rivier : sièges AV, volant et essuie-glace chauffants (Limited)...	700
• Peinture métallisée...	620 à 800
• Réglage de siège avec adaptateur (Limited)...	400
• Services connectés...	435
• Sièges AV éléct. 8 directions (Limited)...	600
• Sièges en cuir (Limited)...	700
• Stationnement semi-automatique Park Assist (Limited)...	650
• Toit ouvrant panoramique (sauf Sport)...	1250
• Volant et sièges avant chauffants (sauf Sport)...	550

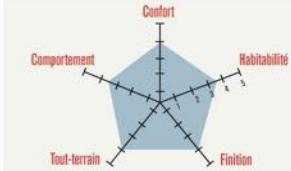
Compass



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



Type	CH	PA	Prix €
1.4 MultiAir Longitude 4x2	140	8	29 650
1.6 MultiJet Longitude 4x2 AJAXX	120	6	31 850
2.0 MultiJet Limited BVAS 4x4	170	10	41 200

- Limited : Longitude + 3 700 €
- Signature : Limited + 3 000 €

Équipements de série

- Longitude : 6 airbags, accès/dém. sans clef, aide active maintien voie, clim. man., contrôle pression pneus, ESP, détect. pluie/lum., jantes 16", radar recul, radio 6 HP, rég./lim., rétros dégiv./rabat., système anti-collision, système multimédia écran tactile 5".
- Limited : + audio Beats 9 HP, clim. auto bizona, détecteur de pluie, interfaces Apple CarPlay et Android Auto, jantes 17", nav. 3D sur écran tactile 8.4", siège conducteur élect., sellerie cuir, siège AV éléct. à mémoire conducteur.
- Signature : + audio Beats 9 HP 50 W, hayon éléct., jantes 19", rég. adaptatif fonction embouteillages, sellerie cuir, sièges AV éléct. 8 voies et chauffants, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

• Boîte auto 9 (2.0 MultiJet 140)...	2500
• Pack Easy (hayon électrique, régulateur de vitesse avec fonction embouteillages) (Limited)...	600
• Pack Hiver (sièges AV, volant et essuie-glace chauffants) (Limited)...	550
• Peinture métallisée/premium...	750 / 1300
• Toit ouvrant panoramique (Limited)...	1400

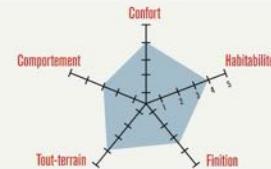
Cherokee



La Cherokee fait preuve d'une belle polyvalence d'utilisation mais son poids joue sur les performances. Niveau d'équipement impressionnant.

L/1/h/e (m) : 4,62 / 1,86 / 1,67 / 2,70 - 5 places

- + Prise/équipement, capacités de franchissement, confort
- Véhicule lourd, coffre petit, détails de finition



Type	CH	PA	Prix €
2.2 Mjt Limited BVAS AJAXX	195	11	45 500
2.2 Mjt Limited BVAS 4x4	195	11	48 000
2.0 Mjt Overland BVAS 4x4	195	11	51 500

Équipements de série

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

Options (€)

Type	CH	PA	Prix €
1.4 MultiAir Longitude 4x2	140	8	29 650
1.6 MultiJet Longitude 4x2 AJAXX	120	6	31 850
2.0 MultiJet Limited BVAS 4x4	170	10	41 200

- Longitude : + cuir étendu, feux route auto, jantes 19", sellerie cuir premium, sièges AV chauffants, sièges AV ventilés, toit ouvrant panor., volant chauffant.

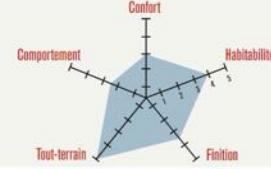
Wrangler



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

L/1/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, insonorisation, prix



Type	CH	PA	Prix €
2.0 T Sport BVAS	272	18	49 800
2.2 Mjt Sport BVAS AJAXX	200	12	49 550

- 3 portes : 5 ports (Unlimited) - 2 500 €

• Sahara : Sport + 600 €

• Overland : Sahara + 3 950 €

• Rubicon : Sport + 7 100 €

Équipements de série

- Sport : 4 airbags, ESP, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, dém. clé, détect. lum., hi-fi 8 HP, interfaces smartphones, jantes 17", multimédia écran tactile 7", radars/caméra recul, vitessa, rétros élect./dégiv.

- Sahara : jantes 18", nav, écran tactile 8.4", phares LED, hi-fi Alpine 9 HP, radars stat. AV.
- Overland : + accès sans clé, détect. angles morts et anticollision, rég. vit. adaptatif, sellerie cuir, sièges/volet chauffants.
- Rubicon : Sport + blocage diff. AV/AR, nav, écran tactile 8.4", phares LED, hi-fi Alpine 9 HP, radars stat. AV, transmission intégrale Roc-Trac (4.1).

Options (€)

- Détecteur angles morts, accès/dém. sans clé (Sahara et Rubicon) 660
- Pack sécurité (dét. collision, régul. 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
- Tot panoramique (Unlimited, sauf Sport) 3 000

Grand Cherokee

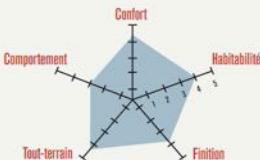


Le Grand Cherokee revient en force avec des prestations dignes de son segment, le tout à un prix relativement contenu.

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 (€)
3.0 CRD V6 Limited	250	16	61 200
6.4 V8 SRT	468	39	90 700
6.2 V8 Trackhawk	707	70	121 800

• 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 élec., hi-fi 9 HP 505 W, jantes 18", nav, écran tactile 8.4", phares bi-xénon, radars station, AV/AR avec caméra de recul, rég. vitesse, rétors. dég/rabat/électrochromatiques, sellerie cuir partielle, sièges AV élec. et chauffants, volant électrique, volant et sièges AV et AR chauffants.
- Trailhawk : + boîte courte, diff. à glissement limité, suspension pneumatique.
- Overland : + aide active au maintien dans la voie, feux de route auto., freinage auto en ville, jantes 20", rég. vitesse adaptatif fonction embouteillage, sellerie cuir, sièges AV ventilés, tot ouvrant pano., surveillance angles morts et trafic AR.
- Summit : + phares xénon directionnels, hi-fi Harman Kardon 19 HP 825 W.
- SRT : + freins Brembo, Launch Control, sièges baquets, suspension adaptative.
- Trackhawk : + freins Brembo, suspension adaptive Bilstein, sellerie cuir sport.

Options (€)

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

KIA

Stonic

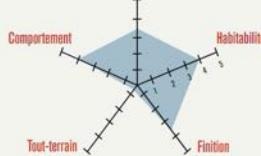


Arrivé en 2017, le Stonic reprend les éléments de la citadine Rio. Style et comportement pertinents, équipement riche mais confort perfectible. L/II/h/e (m) : 4,14 / 1,78 / 1,258 - 5 places

Équipement complet, comportement dynamique, ergonomie

Prix pas donnés, suspensions sèches, coffre décevant

Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 GDI BVM5 Motion	100	5	17 890
1.0 GDI Active	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, détect. lum., écran multimédia 7", ESP, interfaces smartphones, jantes acier 15", radio/MP3 6 HP, rétors ext. élec. et débrants.
- Active : + caméra de recul, clim. manu., jantes 17", régulateur/limiteur.
- Premium : + accès et démarrage sans clé, alerte franchissement de ligne, alerte angles morts et trafic AR, freinage d'urgence auto en ville, gestion auto des feux de route, rétro. int. photo., sellerie cuir, sièges AV et volant chauffants.

Options (€)

- Pack Navigation (nav, écran 7", TomTom Live 7 ans) (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, ordi de bord) 600
- Tot ouvrant (Premium) 500

Niro



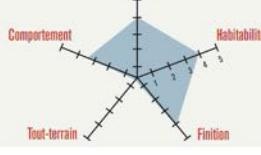
Le Kia Niro a le style d'un SUV mais pas la garde au sol (16 cm). Il se montre agréable en ville mais manque d'agrément sur route.

L/II/h/e (m) : 4,35 / 1,80 / 1,54 / 2,70 - 5 places

Habitacle occulrant, équipement, hybride et électrique

Manque d'agrément, direction inconsistante

Confort



Type

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 GDI Motion 4x2	132	8	25 390
1.6 T-GDI Design 4x2	177	10	33 390
1.6 CRDi Motion 4x2	115	6	26 390
1.6 CRDi Active 4x2	136	7	30 890

• Active : Motion + 3 500 €

• Design : Active + 1 000 € (non displo 1.6 GDI 132 ch)

• GT Line : Design + 1 100 €

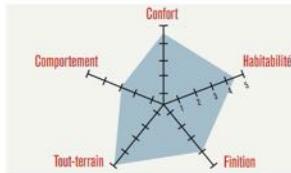
• GT Line Premium : GT Line + 3 500 €

Équipements de série

- Motion : 6 airbags, caméra de recul, clim. manu., détect. lum., écran tactile 7", ESP, interfaces smartphone, jantes 16", hi-fi 9 HP, rép./lim., vitesse, rétors. élec.
- Active : + alerte franchissement de ligne, détect. pluie, clim. auto bizona, feux route auto, jantes 17", nav. Europe TomTom Live (7 ans), radar recul, rétors. ext. rabat./dégl.
- Design : + chargeur induction (BVA), sellerie cuir/tissu, radars station, AV/AR.
- GT Line : + accès/dém. sans clé, jantes 19", sellerie cuir.

L/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 BVBA 3.0 V6 4x4	240	16	60 200
S05 SE BVAB	306	21	69 700
S14 S BVAB	300	21	59 000

- + SE : + 4 100 € (+ 4 000 € sur S06)
- + SE : + 9 400 €
- + HSE Luxury : HSE + 7 900 €

Équipements de série

- 6 airbags (8 en 7 places), appel d'urgence auto., alerte active franchis. lignes audio 125 W, caméra recul, clim. man. bizona, contrôle pression pneus, freinage d'urgence auto., jantes 19", multimédia écran 10", radars station, AV/AR, régul. vitesse, rétros éléc./élev., susp. pneumatique (S06).
- SE : + audio 250 W, clim. auto bizona, détect. pluie/lum., feux route auto., navigation, phares led, radar station, 360°, rétros rabat., stationnement semi-auto.
- HSE : + accès/dém. sans clé, audio Meridian 380 W, compteurs digitaux, contrôle actif angles morts et alerte trafic en marche AR, hayon élec., jantes 20", régul. vitesse adaptatif fonction embouteillages, sellerie cuir, sièges AV éléc. (12 directions).
- HSE Luxury : + audio Meridian 825 W, clim. auto 3 zones, jantes 20", sellerie cuir, sièges AV éléc. (16 directions), toit ouvrant panoramique.

Options (€)

• 7 places.....	1 663
• Accès et démarrage sans clé (SE, non dispo S).....	888
• Affichage tête haute (non dispo S).....	1 367
• Camera 360°.....	605
• Clef loisirs (non dispo S).....	419
• Climatisation automatique	
- 2 zones (S).....	92
- 3 zones (SE/HSE).....	947
- 4 zones (HSE Luxury).....	470
• Compteurs digitaux (S, SE).....	725
• Hayon électrique	
- S.....	521
- SE (mains libres).....	653
- HSE, HSE Luxury (mains libres).....	133
• Pack climat 3 sièges (AV et 2 rangées chauffants et ventilés)	
+ Sièges AV éléc. 16 directions + pare-brise et volant chauffants	
- HSE S04.....	5 712
- HSE autres moteurs.....	3 428
- HSE Luxury (+ sièges AV massants, clim 4 zones).....	3 428
• Pack Drive Assist : régulateur adaptatif avec fonction embouteillage + aide au maintien dans la voie + station, semi-auto + surveillance angles morts et trafic en marche AR + caméras 360°	
- S.....	4 306
- SE.....	3 227
- HSE, HSE Luxury.....	1 008
• Pack technologie :	
- S (hayon électrique, audio 250 W, navigation).....	1 530
- HSE (phares led adaptatifs + aff. tête haute + hayon mains libres).....	1 908
• Peinture métallisée/peinture.....	1 051/1 102
• Phares led adaptatifs (sauv. S).....	480
• Sièges électriques	
- en cuir, réglables dans 12 directions (SE).....	2 918
- en cuir Windsor, réglables dans 16 directions (HSE).....	2 285
• Suspension pneumatique (S04 et S04 S).....	1 653
• Système audio	
- Land Rover 250 W (S).....	521
- Meridian 380 W (S/SE).....	1 255/1 735
- Meridian 825 W (HSE).....	1 469
• Toit panoramique fixe/ouvrant.....	1 571/2 000

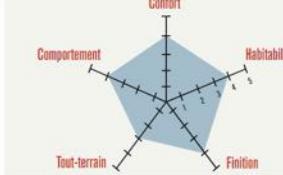
Range Rover Evoque II



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/h/e (m) : 4.37/2.00/1.85/2.68 - 5 places

- + Style inimitable, interface tactile, matériaux, comportement
- Prix costaud, poids pénalisant, appétit marqué, coffre modeste



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
O150 S BVM 4x2	150	9	39 750
O150 MHEV S BVAS 4x4	150	9	44 950
O160 MHEV S BVAS 4x4	190	11	47 100
O240 MHEV S BVAS 4x4	240	15	50 900
P200 MHEV S BVAS 4x4	200	12	46 050
P250 MHEV S BVAS 4x4	249	16	50 300
P300 MHEV S BVAS 4x4	300	20	54 950

Sur toutes les finitions, R-Dynamic : standard + 2 500 €
 • S : base + 6 600 €
 • SE : + 3 900 €
 • HSE : SE + 8 000 € (O180, P250, P300), 8 100 € (O240), 8 790 € (O275, O300)

Équipements de série

- R-Dynamic (sur toutes finitions) : + jantes spécifiques, kit carrosserie
- Basse : airbags, airbags pilote, aide mainien dans voie, caméra recul, clim. auto bizona, contrôle press. pneus, dém. sans clé, détec. pluie/lum., ESP, freinage d'urgence, hi-fi, jantes 17", modes 4x4, multimédia écran tactile 10" commande vocale, phares led, AV/AR, rétros dégl., vitre/lum. vitrée.
- S : + interfaces smartphone, jantes 18", nav., recan. panneaux, rétros rabat./photos, sellerie cuir, sièges éléc., services connectés.
- SE : + console digitaux, console centrale tactile, feux route auto, hayon éléc., jantes 20", Pack Park, phare full led, sièges éléc. à mém. (14 voies).
- HSE : + accès sans clé, hayon mains libres, hi-fi Meridian, Pack Drive, rétro int. vit. caméra, sellerie cuir matelassé, sièges éléc. à mém. (16 voies).

Options (€)

• Accès sans clé (SE/HSE) clé loisirs.....	504/421
• Adaptive Dynamics/Dynamics Configurable.....	1 155/525
• Affichage tête haute.....	908
• Caméras panoramiques fonction capot transparent.....	464
• Centrale tactile tactile (Touch Pro Duo) (base, S).....	403
• Compteurs 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 d'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/peinture.....	935/1432
• Réfrigérateur intérieur via caméra (base/S, SE).....	605/415
• Sellerie cuir matelassé (base/S, SE).....	5 062/2 582
• Siège AV électriques 16 voies à mémoires et chauffants - base/S/SE et HSE.....	1 175/761/413
• Toit panoramique fixe/ouvrant.....	1 482/1 997

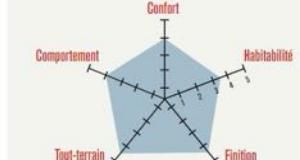
Range Rover Velar



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/e (m) : 4.81/1.93/1.67/2.87 - 5 places

- + Style, présentation habile, 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	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)

Options (€)

- Base : 6 airbags, accès sans clé, alerte franchis. lignes, audio 8HP 250 W, caméra recul, clim. auto bizona, détect. pluie/lum., freinage urgence auto., jantes 18", multimédia 2 écrans tactiles 10", phares led, radar station, AV/AR, régul./vit. vitesse, rétros éléc./élev., TORQUE Vectoring.
- R-Dynamic : + pack Design ext. R-Dynamic, pédalier sport.
- S : Base + audio Meridian 380 W, hayon mains libres, jantes 19", navigation Pro, rétros rabat., sellerie cuir, sièges AV éléc. (16 directions), wi-fi.
- R-Dynamic : + pack Design ext. R-Dynamic, sellerie cuir/Suede.
- SE : + siège arrière trafic AR, audio Meridian 17 HP 825 W, compteurs digitaux, jantes 20", Pack Park, phare full led, sièges éléc. à mém. (14 voies).
- HSE : + accès sans clé, hayon mains libres, hi-fi Meridian 380 W, régulateur de vitesse intelligent, fonction embouteillages, sièges AV chauffants, ventilles et massants, sièges AV éléc. (20 directions).
- R-Dynamic HSE : + pack Design ext. R-Dynamic.

Options (€)

• Affichage tête haute.....	1 363
• Caméras 360°.....	822
• Clé loisirs.....	416
• Climatisation 4 zones.....	947
• Hayon électrique mains libres (base).....	656
• Pack Climat : clim. auto 4 zones, boîte à gants climatisée.....	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).....	
- base, S.....	2 985
- SE.....	2 319
- HSE.....	807
• Pack Park (station, semi-auto, radars station, 360°, alerte trafic marche arrière) (base, S).....	676
• Pack Router/Tout-terrain : modes de conduite, Terrain Response 2, contrôle de progression de tout-terrain.....	867
• Peinture métallisée/peinture.....	936/1 083

PRATIQUE GUIDE D'ACHAT

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

• 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	383
• Sièges AV électriques (20 directions) chauffants, ventilés et massants, sièges AR chauffants (série HSE)	
- base	4 810
- S, SE	3 520
• Suspension adaptative/pneumatique (sauf 0180 et P250)	1 109 / 1 654
• Système audio Meridian 17 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)	728
• Toit panoramique fixe/ouvrant	1 415 / 1 797

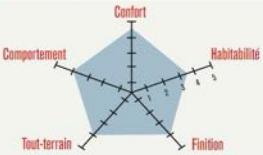
Range Rover Sport



Le Range Sport mélange luxe et volup'té mécanique. Il se montre efficace sur route comme en tout-terrain. Léger restylage en 2017.

L/1/h/b (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 potoud



TYPE	CN	PA	PRIX (€)
SDV6 S AI4X4	249	16	72 900
SDV6 SE	306	21	82 200
SDV6 HSE Dynamic	339	25	98 600
P400e SE	404	18	91 700
S4 S	300	21	70 100
I6 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 € (S44)
- HSE : SE + 6 000 € (SDV6 249), 5 800 € (SDV6 306), 4 900 € (P400e), 5 900 € (S44)
- HSE Dynamic : HSE + 2 600 € (SDV6 249 et 306), 2 900 € (P400e), non disp S4
- Autobiography Dynamic : HSE Dynamic + 13 100 € (SDV6), 13 200 € (SDV6 306/P400e), 12 900 € (V8 525), non disp SDV6 249 et 306

Equipements de série

- S : airbags, alerte franchis, ligne, audio 8 HP 250 W, clim. auto, bâzone, détect. pluie/lum., compteurs digitaux, contrôle pression pneus, freinage urgence auto., tétris éléct./élev., phares led, nav, Pro/multimédia sur 2 écrans 10", radars parking AV/AR, régul. vitesse, sellerie cuir, sièges éléc. 8 directions, suspension, susp. vrfl, jantes 19".
- SE : + caméra de recul, jantes 20", sièges AV éléc. 14 directions.
- HSE : + hayon électrique, phares Matrix-led, réglets rabat, sièges AV éléc. 16 directions/chauffants, toit panoramique (P400e).
- HSE Dynamic : + cuir étendu, jantes 21".

- Autobiography Dynamic : + alerte angles morts/trafic en marche AR, audio Meridian 18 HP 825 W, radars station, 360°, sièges AV éléc. 22 directions, sièges AV/AR chauffants, sièges AV ventilés.
- SVR : + accès sans clef, clim. 3 zones, hayon mains libres, phares Pixel-led, sièges AV éléc. 16 directions.

Options (€)

- 7 places avec 3^e rangée électrique (non disp S et SVR) 1 784 |
- Accès sans clé 1 155 |
- Affichage tête haute 1 364 |
- Caméras panoramiques (3/autres) 1 281 / 840 |
- Climatisation trizone/quadrizone 683 / 1 364 |

• Hayon électrique mains libres

- E, SE 788 |

- HSE, HSE Dynamic, AB Dynamic 158 |

• Pack Climat (toit ouvrant pano, clima auto 4 zones) 5 805 / 3 878 |

- autres moteurs (S et SE/autres finitions) 5 851 / 5 672 |

• Pack Confort (accès et démarrage sans clé, hayon mains libres, rétro, int. phot., fermeture assistée portières) |

- P400e (SE/autres finitions) 1 900 / 867 |

- S/SE (+ volant électrique) 2 675 / 2 890 |

- HSE, HSE Dynamic (+ volant électrique) 1 984 |

• Pack Drive Pro (régl. intelligent, alerte angles morts) 484 |

• Pack Drive Pro (régl. intelligent emboutillages, aide active maintien dans voie, surveillance active angles morts, freinage urgence haute vitesse) |

- 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) |

- S, SE, HSE, HSE Dynamic 6 038 |

- AB Dynamic, SVR 5 123 |

• Pack Luxe (sièges AV éléc. 22 directions, cuir étendu) |

- HSE 5 544 |

- HSE Dynamic 4 290 |

• Pack Park Pro (station, semi-auto, détect. trafic en marche AR, caméra 360°) |

- S, SE, HSE, HSE Dynamic 1 594 |

- AB Dynamic, SVR 977 |

• Pack Visibilité 1 (feux de route auto, affichage tête haute) |

(S/SE) 1 911 / 1 598 |

• Pack Visibilité 2 (phares Pixel-led, affichage tête haute) |

(HSE, HSE Dynamic) 3 970 |

• Phares Matrix-led (S, SE) 771 |

• Phares Pixel-led (HSE, HSE Dyn., AB Dyn.) 1 389 |

• Peinture métallisée/premium 1 155 / 2 308 |

• Régulateur de vitesse intelligent fonction emboutillages 2 098 |

• Sièges en cuir élég. 16 directions (SE) 3 693 |

• Sièges en cuir semi-aniline 22 directions (HSE, HSE Dyn.) 2 284 |

• Sièges AV et AR chauffants (non disp AB Dynamic) |

- S, SE 840 |

- HSE, HSE Dynamic 421 |

• Système audio Meridian 18 HP 825 W 1 469 |

• Toit panoramique fixe/ouvrant 2 057 / 2 373 |

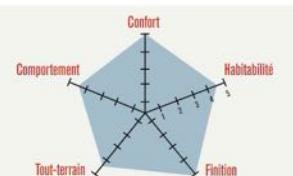
Range Rover



Cette génération a perdu du poids et gagné en comportement. Ses prestations sont à la hauteur de sa réputation. Léger restylage en 2017.

L/1/h/b (m) : 4,99 / 1,98 / 1,83 / 2,92
Long : 5,20 / 1,98 / 1,84 / 3,12 - 5 places

- ➡ Agrément mécanique, confort, polyvalence, finition
- ➡ Forêt exclusif, gabarit, comportement potoud



TYPE	CN	PA	PRIX (€)
SDV6 HSE AI4X4	275	18	107 600
SDV6 Vogue	339	25	124 100
I6 MHEV HSE	400	NC	115 500
P400e Vogue	400	17	125 700
VB 8/C Vogue	525	45	130 200
VB 8/C SVAutob. Dynamic	565	50	181 600

Equipements de série

- AIR : 8 airbags, accès sans clé, alerte franchis, ligne, audio Meridian 12 HP 380W, 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 éléc. 16 directions/chauffants, rétrou. régl./abat.
- VOGUE : + airbags, accès sans clé, alerte franchis, ligne, audio Meridian 12 HP 380W, caméra de recul, clim. auto 3 zones, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., freinage d'urgence auto, hayon mains libres, jantes 20", multimédia avec 2 écrans 10", phares led, radars station, AV/AR, régul. vitesse, susp. pneumatique, sellerie cuir, services connectés, sièges AV éléc. 22 directions/chauffants, rétrou. régl./abat.
- Autobiography : + fermeture assistée des portières, jantes 20", phares Matrix-led, réglets rabat, radars station, tv numérique.
- Autobiography : + audio Meridian 18 HP 825 W 250 W, clim. auto 4 zones, jantes 21", phares Pixel-led, sellerie semi-aniline, sièges éléc. 24 directions, sièges AV/AR chauffants/ventilés, sièges AV massants, tapis piano, ouvrant.
- Autobiography Dynamic : + aide active au maintien dans la voie, audio Meridian 28 HP 1700 W, contrôle actif des angles morts et du trafic en marche AR, phares Pixel-led, radars station, 360°, régul. vitesse, sellerie cuir, sièges éléc. 24 directions/chauffants, rétrou. régl./abat.

Options (€)

- Affichage tête haute 1 364 |
- Climatisation 4 zones 1 364 |
- Pack Drive Pro (contrôle actif angles morts/trafic en marche AR, régul. intelligent emboutillages, aide active au maintien dans la voie) 2 541 |
- Pack Driver Assist (contrôle actif 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) |
- HSE 6 038 |
- VOGUE 4 758 |
- SV-Autob. Dynamic 262 |
- Pack Park Pro (station, semi-auto, caméras 360°, détection trafic en marche AR, aide à la sortie aux places AR) 1 594 |
- Phares Matrix-led (HSE) 1 234 |
- Phares Pixel-led (Vogue/Autobiography) 926 |
- Peinture métallisée/bronze 1 155 / 2 308 |
- Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction emboutillage et freinage d'urgence automatique 2 098 |
- Sièges AV et AR chauffants et ventilés, éléc. 22 directions et massants à l'avant (Vogue) 2 911 |
- Sièges AV et AR chauffants, ventilés et massants, éléc. 24 directions (Autobiography) 2 037 |
- Système audio Meridian 28 HP 1700 W (HSE, Vogue) 1 469 |
- Système audio Meridian 28 HP 1700 W (Autobiography) 5 036 |
- Toit ouvrant panoramique fixe/ouvrant (HSE, Vogue) 2 055 / 2 371 |

Defender



Le mythique 4x4 de franchissement revient en 2019. Toujours décliné en court et long, il reçoit toutes les technologies des ses frères.

L/1/h/b (m) : Court (90) : 4,32 / 2,01 / 1,97 / 2,59 - 5 ou 6 places
Long (110) : 4,76 / 2,01 / 1,97 / 3,02 - 6 ou 7 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
D200 BVA AWD AJ44	200	13	55 900
D240 BVA AWD	240	16	60 200
P300 BVA AWD	300	21	60 200
P400 BVA AWD	400	31	69 400
P400 BVA AWD X	400	31	99 200

- 90 - 110 - 6 000 €
- S : base + 5 000 € (D200), 4 900 € (D240, P300), 3 800 € (P400)
- SE : S + 4 600 € (D200), 4 600 € (D240, P300, P400)
- HSE : SE + 6 200 € (D200), 6 200 € (D240, P300, P400)

Équipements de série

- Base : 6 airbags, aide maintien voie, caméras 360°, détect. préf. guid., freinage d'urgence, hi-fi 6 HP 180 W, jantes 18", nav, connectée écran 10", phares LED, rég./lim. vitesse, sièges AV éléc. 8 voies (+ susp. pneu sur 110).
- S : + compteurs digitaux 12,3", feux de route avants, jantes 19", sellerie cuir, sièges éléc. 12 voies.
- SE : + accès sans clé, alerte active angles morts et trafic en marche AR, hi-fi Meridian 400 W, jantes 20", phares LED premium, rétro. int. digital.
- HSE : + jantes 20", phares Matrix LED, pack Drive Assist, sellerie cuir perforé, sièges éléc. 14 voies, sièges AV éléc./chauff. (+ toit ouvrant panor. sur 110).
- X : + affichage tête haute, hi-fi Meridian 700 W, jantes 20", toit ouvrant panor.

Options (€)

- | | |
|---|---------------------|
| • 7 places (non disp X) | 1310 |
| • Accès sans clé (base et S) | 860 |
| • Affichage tête haute (HSE) | 910 |
| • Clé fuisirs | 400 |
| • Climatisation 3 zones | 1 180 |
| • Pack Drive Assist (alerte active angles morts, rég. vit. adaptatif, détection trafic en marche AR) (base et S/SE) | 1 970 / 370 |
| • Pack intérieur premium (sièges AV chauff./vent., sièges éléc. 14 voies, cuir étendu) (base/S/SE) | 3 950 / 3 440 / 190 |
| • Peinture métallisée | 100 |
| • Retra. intérieur digital (base et S) | 660 |
| • Sellerie cuir (base/S et SE) | 3 630 / 1 510 |

LEXUS

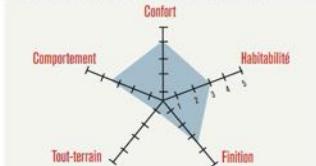
UX



Arrivé en 2018, le UX séduit par son style acéré et sa motorisation hybride performante. Mais son sens de l'accueil n'est pas développé.

L/11/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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
250h	178	7	36 990
250h Pack	178	7	37 990
250h Luxe	178	7	41 990
250h F Sport	178	7	45 490
250h Executive 4x4 AJ44	178	8	55 490
250h F Sport Executive 4x4	178	8	56 990

Équipements de série

- Base : 6 airbags, alerte pression pneus, aide au maintien dans la voie, appels d'urgence, Bluetooth, clim. auto bi-zone, détect. lum., freinage d'urgence auto, hi-fi 6 HP, jantes 17", écran multimédia 7", phares led adaptatifs, rég. intelligent, rétros rabat/dégl.
- Luxe : + accès sans clé, chargeur induction, déclage d'intersection, jantes 17", navigation, radars station, AV/AR, sièges AV chauffants, sellerie cuir.
- F Sport : Pack + accès sans clé, chargeur induction, déclage d'intersection, hayon éléc., jantes 18", navigation, phares led adaptatifs, radars station, AV, sellerie cuir/lisse, sièges sport éléc., led adaptatifs.
- F Sport Executive : + alerte angles morts/circulation AR, affichage tête haute, écran tactile 10,3", hi-fi Mark Levinson 13 HP, peinture métallisée, radars de stationnement AV/AR, sellerie cuir, sièges AV ventilés, suspensions variables, vision 360°.
- Executive : Luxe + alerte angles morts/circulation AR, affichage tête haute, écran tactile 10,3", hayon éléc., hi-fi Mark Levinson 13 HP, jantes 18", phares led adaptatifs, radars station, AV/AR, peinture métallisée, sièges AV éléc. et ventilés, toit ouvrant, vision 360°.

Options (€)

- | | |
|--|-------|
| • 4x4 (deux moteurs électriques) | 1 500 |
| • Hayon mains libres (F Sport Executive, Executive) | 300 |
| • Navigation (Pack, non disp base) | 1 000 |
| • Peinture métallisée | 1 000 |
| • Pack Confort (accès sans clé, radars stationnement AV/AR) (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 |
| • Peinture métallisée | 1 000 |
| • Suspension variable adaptative (F Sport, Executive) | 1 000 |
| • Toit ouvrant (Luxe) | 1 000 |

NX

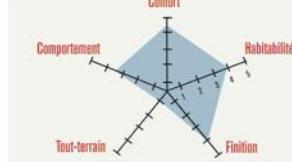


Léger restylage en 2017 et équipement de sécurité enrichi pour le SUV familial Lexus. Le moteur essence disparait du catalogue.

L/11/h/e (m) : 4,63 / 1,84 / 1,64 / 2,66 - 5 places

+ Confort, ogivement en ville, habitabilité correcte

- Manque de dynamisme, système hybride poussif, ergonomie



Équipements de série

- Base : 6 airbags, aide maintien dans la voie, alerte pression pneus, audio SHP, caméra recul, clim. auto bi-zone, détec. pluie/lum., feux route auto, freinage auto, hayon éléc., jantes 18", nav écran 8", peinture métal, radars station, AV/AR, rég. vitesse adaptatif, rétros dégl./rabat, sellerie tissu/simili cuir, sièges AV éléc.
- Pack : Luxe + audio 12HP, hayon éléc. mains libres, toit 20", sellerie cuir, sièges AV chauff./ventilés, multimédia écran 12,3", services connectés, toit ouvrant panor.
- F Sport : Luxe + affichage tête haute, déclage d'intersection, sellerie cuir, suspension adaptative, système audio Mark Levinson 15 HP.
- F Sport Executive : F Sport + accès/démarrage sans clé, avertisseur de circulation arrière, banquette AR éléc./chauffante, caméra 360°, surveillance d'angle mort, volant chauffant.
- Executive : Luxe + accès/émarrage sans clé, affichage tête haute, audio Mark Levinson 15 HP, avertisseur de collision arrière, banquette AR éléc./chauffante, caméra 360°, déclage d'intersection, phares full-led, sellerie en semi-aniline, suspension adaptive, surveillance d'angle mort, volant chauffant.

stationnement AV/AR, navigation avec cartographie Europe.

- F Sport : + contrôle actif du son, phares led adaptatifs, rétros ext. photosensibles, sièges sport, toit 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 disp 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, avertisseur 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) | 1100 / 1 100 |

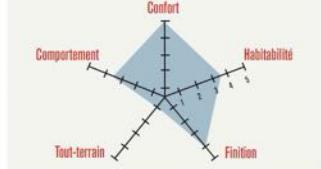
RX



Plus affirmée, cette quatrième génération mise sur un ensemble hybride puissant mais un tempérament toujours orienté sur le confort.

L/11/h/e (m) : 4,89 / 1,80 / 1,69 / 2,79 - 5 places
5,00 / 1,90 / 1,69 / 2,79 - 7 places

- + Consommation en ville, excellent confort, finition soignée
- Comportement peu dynamique, performances quelconques



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
450h Pack	313	16	66 800
450h 7 places	313	16	73 700
450h Luxe	313	16	74 500
450h Luxe 7 places	313	16	77 700
450h F Sport AJ44	313	16	80 500
450h F Sport Executive	313	16	83 800
450h Executive	313	16	85 500
450h Executive 7 places	313	16	88 700

Équipements de série

- Pack : 6 airbags, aide maintien dans la voie, alerte pression pneus, audio SHP, caméra recul, clim. auto bi-zone, détec. pluie/lum., feux route auto, freinage auto, hayon éléc., jantes 18", nav écran 8", peinture métal, radars station, AV/AR, rég. vitesse adaptatif, rétros dégl./rabat, sellerie tissu/simili cuir, sièges AV éléc.
- Pack : Luxe + audio 12HP, hayon éléc. mains libres, toit 20", sellerie cuir, sièges AV chauff./ventilés, multimédia écran 12,3", services connectés, toit ouvrant panor.
- F Sport : Luxe + affichage tête haute, déclage d'intersection, sellerie cuir, suspension adaptative, système audio Mark Levinson 15 HP.
- F Sport Executive : F Sport + accès/démarrage sans clé, avertisseur de circulation arrière, banquette AR éléc./chauffante, caméra 360°, surveillance d'angle mort, volant chauffant.
- Executive : Luxe + accès/émarrage sans clé, affichage tête haute, audio Mark Levinson 15 HP, avertisseur de collision arrière, banquette AR éléc./chauffante, caméra 360°, déclage d'intersection, phares full-led, sellerie en semi-aniline, suspension adaptive, surveillance d'angle mort, volant chauffant.

Options (€)

- | | |
|---|-------|
| • Pack Technologie : affichage tête haute couleur, avertisseur de circulation arrière et surveillance d'angle mort (Luxe) | 2 300 |
| • Volant bois (Executive) | 500 |

MASERATI

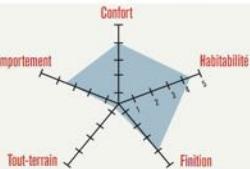
Levante



Rouler en SUV et en Maserati, c'est possible grâce au Levante. La proposition perd de son charme avec le V6 diesel.

L/1/h/e (m) : 5.03 / 1.97 / 1.68 / 3.00 - 5 places

- + V6 essence mélodieux, belle habitabilité, confort soigné
- Locunes d'équipement, tarif élevé, direction floue



TYPE	CH	PA	PRIX €
Diesel V6 Q4 AWD	275	16	76 200
V6 Q4	350	25	81 250
S V6 Q4	430	33	106 250
GTS V8 Q4	530	45	138 000
Trofeo V8 Q4	580	51	156 000

• GranLusso et GranSport : base + 13 700 €, 11 000 € sur S

Équipements de série

- Base : 6 airbags, accès sans clef, contrôle pression pneus, clim, auto bizona, détect. pluie/lum., écran tactile 8.4", feu route auto, hayon éléc., hifi 8 HP, jantes 18", phares bi-xénon, rég./lim. vitesses, sellerie cuir, siège cond. élect., susp. adaptative.
- GranLusso : + Base + fermeture porte assistée, intérieur soin, jantes 19", navigation, phares LED adaptatifs, radar de recul, sièges AV éléc. 8 voies.
- GranSport : Base + fermeture porte assistée, jantes 20", kit sport, sièges AV sport éléc. 8 voies.

Options (€)

• Alertes collision avant...	252
• Avertisseur de franchissement de ligne	605
• Barres de toit métal...	807
• Caméra de recul/360°	485/1210
• Climatisation automatique 4 zones...	1310
• Déteur d'angles morts	705
• Hayon électrique	252
• Intérieur cuir pleine fleur	3 270
• Pack Assistant Conducteur (réglateur adaptatif, contrôle des angles morts)	2824
• Peinture métallisée	1190
• Phares bi-xénon intelligents	815
• Radar de stationnement avant et arrière...	787
• Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction emboutillages	1906
• Siège passager électrique (Diesel)	504
• Sièges avant chauffants/ventilés	455/960
• Sièges avant électriques à mémoires	
- Diesel	1210
- S...	706
• Système audio Harman Kardon (10 HP 600 W)	1665
• Système audio Bowers & Wilkins (15 HP 1 280 W)	2760
• Toit panoramique...	1515

MAZDA

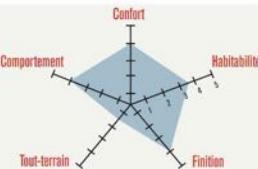
CX-3



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/1/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	PRIX €
1.5 Skyactiv-D 4x2 Style AWD	116	6	32 200
2.0 Skyactiv-G 4x2 Sportline	122	6	26 500
2.0 Skyactiv-X M Hybrid 4x2 Sportline	180	9	33 200
2.0 Skyactiv-X M Hybrid 4x2 Inspiration	180	9	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

- Élégance : 6 airbags, alerte pression pneus, Bluetooth, clim. auto, dém. sans clé, ESP, freinage d'urgence auto en ville, hi-fi CD/MP3 8 HP, jantes 16", écran tactile 7", rétroviseurs élect./régl./chauff., rég./lim. vitesse.
- Dynamique : + alerte angles morts/franchissement voie, détect. pluie/lum., phares led, radar de recul, sièges AV chauffants.
- Sélection : + accès sans clé, affichage tête haute, caméra recul, jantes 18", Pack Driver (sur 4x4), radio station, AV.

Options (€)

• 4x4 (1.8 Skyactiv-D Sélection)	3 100
• Boîte auto 6 (sauf Élégance)	1 800
• Pack Driver (réglateur de vitesse adaptatif fonction emboutillages, alerte anticolision, surveillance trafic en marche AR, phares led adaptatifs, hi-fi Boss 7 HP, volant chauffants) (Sélection 4x2)	1 300
• Peinture métallisée/Soul Red	500/600
• Sellerie cuir avec siège conducteur électrique et affichage tête haute (Sélection)	1 150

CX-30

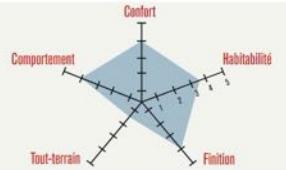


Nouveau modèle

Le CX-30 (été 2019) aurait pu s'appeler CX-4. Il cherche à offrir la modularité du CX-3 et l'accueil du CX-5. Il est dérivé de la Mazda 3.

L/1/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 €
2.2 SkyActiv-D 4x2 Élégance AWD	150	8	33 200
2.2 SkyActiv-D 4x2 Sélection	164	10	42 550
2.0 SkyActiv-G 4x2 Élégance	165	9	30 800
2.0 SkyActiv-G 4x2 Sélection BVAG	194	11	40 400

• Dynamique : Élégance + 2 600 €

Équipements de série

- Élégance : 6 airbags, alerte pression pneus, Bluetooth, ESP, freinage d'urgence

- en ville, rétros élect./rabat/dép., clign. pluie/lum., radio CD+mp3 6 HP, clim auto bâzone, 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.
- Selection : + hayon électrique, jantes 19", rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV électriques et AR chauffants, audio Boss 10HP, toit ouvrant.

Options (€)

• 4 roues motrices	
- 2.2 Skyactiv-D Dynamique/ 2.5 SkyActiv-G Selection	1 800
- 2.0 SkyActiv-G Sélection	2 500
Boîte auto 6 rapports (non disp) 2.0 165 ch 4x2	2 000
Peinture métallisée/Machin Grey/Soul Red	500/650/800
Sellerie cuir blanc (Sélection)	200

MERCEDES

GLA

★★★



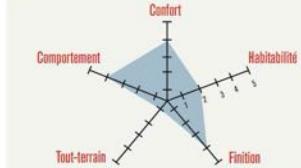
Bientôt remplacé

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/1/h/e (m) : 4,42/1,80/1,49/2,70 - 5 places

Excellent comportement, confort, finition

Prix et options élevés, caractère SUV émoussé, habitabilité



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
180 Intuition	122	7	29 750
200 Intuition AMG Line	156	8	33 300
250 Inspiration	211	12	39 350
250 4Matic BVA7 Inspiration	211	12	43 800

Équipements de série

- Intuition : 6 airbags + gennoux conducteur, ESP, allumage auto, des feux et des essuie-glace, contrôle pression pneus, freinage d'urgence auto, retours ext., et chauffants, clim, manu, radio-CD écran 7", régul./lim. vitesse.
- Inspiration : + clim auto bâzone, feux de route auto, jantes 17", phares led.
- Sensation : + caméra de recul, nav. 3D écran 7", hayon mains libres, jantes 18", rétros rabattables.
- Fascination : + accès et démarrage sans clé, radars de station, AV/AR, station. semi-auto, sièges AV chauffants, Pack AML, jantes 19".

Options (€)

Avertisseur de franchissement de ligne	550
Boîte automatique 7G-Tronic Plus	2 250
Caméra de recul (Intuition)	400
Climatisation automatique deux zones (Intuition, Inspiration)	650
Détecteur d'angle mort	550
Hayon à ouverture/fermeture électrique (Intuition)	500
Pack Assistance à la conduite : avertisseur de franchissement de ligne + détecteur d'angle mort (Fascination)	950

- Pack Confort Dynamique ; direction paramétrique Sport, suspension Sport (sauf Fascination), 350
- Pack Exclusif (garnitures et décorations 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) 1 850
- 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 dur 10 Go, commande vocale (autres/Fascination) 3 600/2 600
- Système de sonorisation Harman Kardon Logic7, 12 HP 825
- Toit ouvrant panoramique en verre (sauf Fascination) 1 500

GLB

non essayé



Nouveau modèle

Le GLB fait son entrée en 2019. Il joue la carte familiale avec ses sept places. Il offre des prestations premium qui se retrouvent dans le prix.

L/1/h/e (m) : 4,63/1,83/1,66/2,83 - 7 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
200 Progressive Line AMG Line	163	9	45 350
200 AMG Line	163	9	46 550
250 4Matic AMG Line	224	13	54 450
200d Progressive Line	150	8	46 250
200d AMG Line	150	8	47 450
220d 4Matic AMG Line	190	10	54 450

Équipements de série

- Progressive Line : 6 airbags, airbag genoux cond., aide active maintien voie, appel urgence, caméra recul, clim, auto bâzone, compteurs digitaux 7", contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., dém. sans clé, freinage urgence, hayon mains libres, jantes 18", nav. 3D connectée reconnaissance vocale écran tactile 10,25", phares LED, radars station, AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros élect./rabat.
- AMG Line : + châssis sport, jantes 19", kit AMG.
- 63 s : + châssis AMG, diff. autobloquant, mode conduite sport, Pack Premium Plus suspension pneumatique.

Options (€)

- Pack Premium (compteurs digitaux 10,25", accès sans clé, sièges AV chauffants, sonorisation Advanced) 1 700
- Pack Premium Plus (Pack Premium, phares Multibeam LED, feux de route auto, sièges AV électriques, toit ouvrant panoramique) 3 700

GLC/GLC Coupé

★

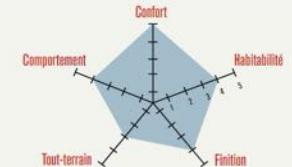


Modèles restylés

Anciennement GLK, le GLC avance une dotation en équipements de sécurité impressionnante. L'habitacle est accueillant et modulable.

L/1/h/e (m) : 4,66/1,89/1,84/2,87 - 5 places

Confort remarquable, finition, capacités 4x4	
Prix et options élevés, autonomie un peu limitée	



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
200 d BVA9 Avantgarde Line AMG Line	163	9	53 450
220 d BVA9 4Matic Avantgarde Line	194	11	57 300
200 d BVA9 4Matic Avantgarde Line	245	14	59 800
400 d BVA9 4Matic Avantgarde Line	330	NC	67 700
300 EQ BVA8 4Matic Avantgarde Line	258+14	16	61 000
43 AMG BVA9 4Matic+	390	NC	72 000
63 S AMG BVA9 4Matic+	510	42	111 000

Coupe : Coupé ; AMG Line + 3 600 € (non disp 200 d)

AMG Line : Avantgarde Line + 1 700

Équipements de série

- Avantgarde Line : 6 airbags + gennoux cond., appels urgence/assit., caméra recul, clim, auto bâzone, compteurs digitaux 5,5", dém. sans clé, détect. pluie/lum., nav. 3D écran 10,25", services connectés, commande vocale, freinage urgence, hayon électrique, jantes 18", phares LED, rétros élect./chauff., régul. vitesse, rétros élect./rabat.
- AMG Line : + châssis sport, jantes 19", kit AMG.
- 63 s : + châssis AMG, diff. autobloquant, mode conduite sport, Pack Premium Plus suspension pneumatique.

Options (€)

- Affichage tête haute 1 200
- Amortissement adapté (Dynamic Body Control) 1 150
- Compteurs 100 % digitaux 12,3" 900
- Hi-Fi Brumster 1 050
- Interfaces smartphone (Apple Carplay, Android Auto) 400
- Navigation en réalité augmentée 300
- Pack Confort Keyless-Go (accès et hayon mains libres) 1 100
- Pack d'Assistance à la Conduite (réglateur vitesse adaptatif avec fonction embouteillages, aide active maintien dans voie) 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 Advanced, Burmester, stationnement semi-auto, toit ouvrant panoramique) 6 300
- Pack Stationnement (caméras 360°, stationnement semi-auto) 550
- Pack Multibeam LED 1 500
- Siège électrique conducteur/passager 750/600
- Suspension pneumatique (Air Body Control) 2 300
- Toit ouvrant panoramique 1 700

GLE

★

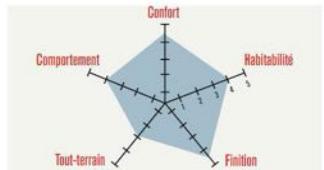


Nouvelle génération

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 grésillantes	
Gabarit, prix, 300d rugueux, 3 ^e rangée étriquée	



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
300d 4Matic Avantgarde Line ULCA	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	72 650
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
53 EQ Boost AMG 4Matic+	453 + 22	33	97 350

Équipements de série

- 6 airbags, airbag genoux cond., aide active maintien voie, alerte angles morts, appel urgence/assist., caméra recul, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, dém. sans clef, détect. pluie/lum., écrans digitaux compteurs (12,3") et multimédia (12,3"), ESP, freinage urgence ville, hayon éléc., jantes 18" 19", nav. 3D, phares LED, radars AV/AR, radio CD-mp3, racon, vocal intelligente, rég./lim. vitesse, rétros éléc./déf./rabat., sièges AV éléc./chauf., suspension pneu.
- Avantgarde Line : basse + garniture similicuir, jantes 18 ou 19"
- AMG Line : base + jantes 20", kit AMG int/ext.

Options (€)

• Affichage tête haute	1200
• Caméras panoramiques	450
• Climatisation auto 4 zones	800
• Hi-Fi Burmester 3D	5900
• Interfaces Apple et Android	500
• Navigation en réalité augmentée	300
• Pack 7 places (2 rang coulissant, sièges de coffre, jantes 20")	3 100
• Pack chauffage (chauffage étendu aux accoudoirs)	1100
• Pack confort acoustique	1450
• Pack d'assistance à la conduite	1600
• Pack d'assistance à la conduite plus	2200
• Pack Premium (alerte angles morts, phares Multibeam LED, sièges AV chauffants, recharge smartphone induction)	2200
• Pack Premium+ (Pack Premium, toit ouvrant pano, hi-fi Burmester)	5500
• Peinture métallisée	1200
• Phares Multibeam LED	1250
• Sellerie cuir	1700
• Sièges AV multicouleurs chauffants, ventilés et massants	2650
• Toit ouvrant panoramique	1950

GLE Coupé

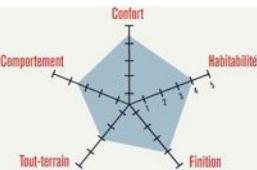


Bientôt remplacé

Dérivé du GLE, le coupé propose un positionnement plus sportif mais aussi plus élitaire en motorisations comme en prix.

L/1/b/e (m) : 4,80 / 1,93 / 1,80 / 2,92 - 5 places

- + Confort, V6 diesel agréable, habitabilité AR préservée
- Gabarot, comportement pataud, visibilité, prix



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
400 BV4 4Matic	333	23	74 900
43 AMG BV4 4Matic	390	28	91 600
63 AMG BV4 4Matic	557	48	134 500
63 AMG S BV4 4Matic	585	52	145 000
350d 4Matic ULCA	258	17	72 700

Équipements de série

- 9 airbags, ABS, antipatinage, contrôle trajectoire (ESP), surveillance pression des pneus, système anti-collision, aide au démarrage en côte, aide au stationnement, (radars AV/AR, manœuvre auto), caméra de recul, Isofix, rétrors électriques, dégivrants et rabattables, rétrors intérieur et gauche pharelessibles, radio CD-mp3 dans 8 pouces avec 2 USB et lecteur de carte SD, Bluetooth, ordinateur de bord, système de navigation, climatisation automatique bi-zone, sièges AV électriques, allumage automatique des phares, phares LED avec éclairage actif et assistant feux de route, détecteur de pluie, régulateur/limiteur de vitesse, volant sport multifonctions, système de détection de somnolence, hayon électrique, démarage sans clef, sélecteur de mode de conduite, amortissement adaptatif, jantes alliage 20 pouces.
- Executive : base + Pack exclusif intérieur, détecteur d'angle mort, sièges av. chauffants.
- Sportline : base + jantes alliage 21 pouces, Pack AMG Line extérieur et intérieur, Pack Sport Black, marchepieds, Pack Airmatic, contrôle vitesse en descente, système audio Harman Kardon 14HP 830 W.
- Fascination : base + jantes alliage 21 pouces, peinture métallisée, Pack AMG Line extérieur, marchepieds, pack Exclusif intérieur, clign 3 zones, détecteur d'angle mort, Pack Airmatic, contrôle vitesse en descente, sièges AV chauffants à mmoires, système audio Harman Kardon 14HP 830 W.
- AMG : fascination + système anti-roulis, kit carrosserie, peinture métallisée, de roulement sport AMG adapté au pack Airmatic.

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)	1000	
• Déflecteur d'angle mort (GLE)	550	
• Pack Aide au stationnement (4 caméras, vision 360°)	1000	
• Pack Airmatic (amortissement adaptatif, limiteur vitesse en descente) (GLE et Executive)	2200	
• Pack Assistance à la conduite (détecteurs d'angles morts, alerte au franchissement de ligne	950/500	
• Pack Assistance à la conduite Plus (détecteurs d'angles morts, alerte au franchissement de ligne et régulateur de vitesse adaptatif) (GLE/Executive)	2 700/2 150	
• Pack Exclusif Design (cuir Nappa, sièges AV électriques et chauffants - GLE	6 500	
• Executive et Fascination	3 450	
• Pack Exclusif intérieur (parure cuir, sièges AV confort) (GLE, série sur Executive et Fascination)	2 600	
• Pack Mémoires (siège AV, volant, rétrors) (série sur Fascination et 63 AMG)	1 100	
• Pack Sport Black (jantes 21", calandre, rétrors et bar de caisse noir)	100	
• Pack Sportline, 450 AMG (série sur Fascination)	63 AMG	700
• Peinture métallisée (de série sur Fascination, 63 AMG)	1 200	
• Peinture métallisée design	de 400 à 2 100	
• Phares LED adaptatifs 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	
• GLE	950	
• Executive, Fascination, 63 AMG	1 400	
• 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)
- Système de sonorisation Harman Kardon, 14 HP (GLE, Executive)
- Système de sonorisation Bang & Olufsen 14 HP
- GLE, Executive/autres
- Toit ouvrant panoramique en verre

EQC

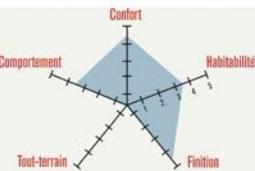


Nouveau modèle

Le premier véhicule électrique Mercedes arrive mi-2019. Performances au rendez-vous mais comportement pataud et utilisation contraignante.

L/1/b/e (m) : 4,76 / 2,10 / 1,62 / 2,87 - 5 places

- + Insonorisatoin réussie, bon confort, système multimédia
- Comportement pataud, rapport emcombrement/habitabilité



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
400 4Matic	408	8	78 950

Équipements de série

- AMG Line : 6 airbags + genoux conducteur, accès/dém. sans clef, aide active maintien dans voie, appel urgence/assist., caméra recul, clim. auto b-zone, détect. pluie/lum., écrans 12,3" et multimédia (10,25"), entraînement urgenc. ville, hayon éléc., jantes 19", nav. 3D services et commande vocale connectés, phares Multibeam LED, rétrors éléc./rabat., sièges AV électriques, station, semi-aut., surveillance active angles morts, suspensions pneu. AR.
- AMG : fascination + système anti-roulis, kit carrosserie, peinture métallisée.

Options (€)

• Navigation en réalité augmentée	300
• Pack Assistance à la Conduite Plus (régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages)	1 550
• Pack Premium (Packs Energizing, Hi-Fi Burmester, toit ouvrant)	3 000
• Pack Premium Plus (Pack Premium, affichage tête haute, stationnement semi-aut., caméras 360°, sièges avant électriques)	5 600
• Peinture métallisée	1 600
• Toit ouvrant électrique	1 300

GLS

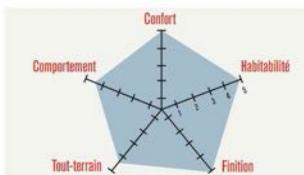


Nouvelle génération

Le GLS est renouvelé en 2019. Il grandit encore et reprend le châssis ainsi que la planche de bord du GLE. Sa polyvalence impressionne.

L/1/b/e (m) : 5,21 / 1,99 / 1,82 / 3,14 - 7 places

- + Agrément mécanique, confort, 7 voies places
- Tarif exclusif, gabarot imposant



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
400 d Executive A4X4	330	NC	88 000
400 d AMG Line	330	NC	102 250

Équipements de série

- Style Line : 9 airbags, 7 places, accès/dérs sans clef, aide active maintien voie, caméras 360°, clm, auto 4 zones, compteurs digitaux 12.3", contrôle pression pneus, ESP, détec. angles morts, détect. pluie/lum., freinage d'urgence, hayon élec., jantes 19", phares LED, rég./lim., vitesse, rétors décl./dépl./réact., sièges AV élec./chauff., station semi-autonome, susp. pneu, nav. 3D connectée écran 12.3" et commande vocale intelligente, toit ouvrant.
- AMG Line : + jantes 21", kit AMG int/ext.

Options (€)

- Pack d'Assistance à la conduite (rég. vitesse intelligent, surveillance active angles morts, Pr-Safe) 1 700
- Pack Innovation MBUX (recon. vocale intel, affichage tête haute) 1 500
- Pack Premium (toit ouvrant panoramique, Pack d'Assistance à la conduite, fermeture portes assistée, Hi-Fi Burmester 15HP 590 W, pack Energizing) 3 650
- Pack Premium Plus (Pack Premium, Pack d'Assistance à la conduite plus, affichage tête haute, nav. réalité augmentée, pack Energizing Plus) 6 650
- Réalité augmentée pour navigation 300

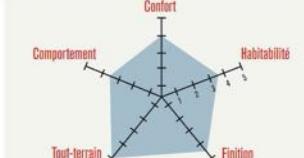


La deuxième génération du 4x4 mythique est arrivée début 2018. Modernisée, elle garde sa ligne et ses capacités tout-terrain.

L/ll/h/e (m) : 4,82/2,01/1,97/2,85 - 5 places

★ Légende rouelette, technologie, V8, capacités 4x4

■ Prix éléctif, consommation décalée, hauteur pénalisante



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
500 BA9 4Matic Style Line A4X4	422	32	111 950
500 BA9 4Matic Executive Line	422	32	116 350
500 BA9 4Matic AMG Line	422	32	119 850
63 AMG	585	51	135 350

Équipements de série

- Style Line : 8 airbags, airbags genoux AV, aide active maintien dans voie, caméra recul, clm, auto 3 zones, connecter, contrôle pression pneus, déms. sans cl. 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 9HP, rég./lim., vitesse, rétors décl./dépl., sellerie cuir, sièges connectés, sièges AV élec./chauffants, sièges AR chauffants.
- Executive Line : + compteurs digitaux 12.3", phares 84 led.
- AMG Line : Style Line + compteurs digitaux 12.3", échap. sport, jantes 20", phares 84 led.
- 63 AMG : Style Line + amort. adaptatif, caméras 360°, compteurs digitaux 12.3", détect. angles morts, échap. AMG, hi-fi Burmester 15 HP, jantes 20", phares

84 led, rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV multicontours ventilés, siège, semi-aut., 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 microfibres) 6 000
- Pack Exclusif Intérieur Plus (+ tapis de sol) 10 600
- Pack Sièges Multicontours Actifs 3 700
- Pack Stationnement (station. semi-auto, caméras 360°) 1 100
- Phares 84 led (Style) 1 400
- Toit ouvrant 1 900

- Banquette déplaçable sur seuil de coffre 130
- Hayon 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 Évasion : capacité réservoir augmentée de 10 L + 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
- Rétrors intérieurs électrochromes 160
- Rétrors extérieurs et intérieur électrochromes 260
- Rétrors extérieurs rabattables électriquement 250
- Sellerie cuir 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 HP hi-fi Harman Kardon 850
- Système de navigation de 1 450 à 1 850
- Toit ouvrant en verre 1 050
- Vitrage calorifuge 200
- Volant cuir (selon version) de 110 à 380
- Volant Multifonction (de série sur Cooper S, SD, JCW) 300

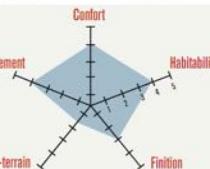
MINI**Countryman II**

Basée sur la plateforme de la BMW X1, la Countryman version 2017 n'est plus vraiment Mini. Cela profite à l'habitabilité et au confort.

L/ll/h/e (m) : 4,30/1,83/1,56/2,67 - 5 places

★ Compromis comportement/confort, habitabilité

■ Prix élevé, poids pénalisant, difficultés de finition

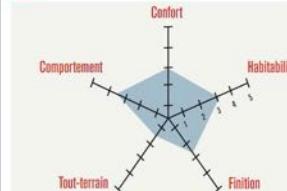
**MITSUBISHI****ASX****Bientôt restylé**

Proposition décalée dans le segment du Kadjar, l'ASX ne manque pas d'originalité. Il est moins confortable que ses principaux rivaux.

L/ll/h/e (m) : 4,30/1,77/1,62/2,67 - 5 places

★ Look original, équipement riche, également 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 A4X4	117	7	26 490

Équipements de série

- Invite Style : 6 airbags, appels d'urgence auto et téleservices, autoradio avec écran 6.5", banquette coulissante, Bluetooth, clé manuelle, détecteurs de pluie et de luminosité, jantes 16", ordinateur de bord, radar de recul, régulateur de vitesse, volant multifonction sport garni de cuir.
- Cooper S/Cooper SD : + clm. auto, jantes 17", Performance Control, sièges AV sport.
- Chili : + clm. auto, (Cooper/Cooper D), jantes 17" (Cooper/Cooper D), rétors 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 : base + 7 600 € ou + 6 600 € (sur S/SD)
- Cooper/Coupe D : 6 airbags, appels d'urgence auto et téleservices, autoradio avec écran 6.5", banquette coulissante, Bluetooth, clé manuelle, détecteurs de pluie et de luminosité, jantes 16", ordinateur de bord, radar de recul, régulateur de vitesse, volant multifonction sport garni de cuir.
- Cooper/S/Coupe D : + clm. auto, jantes 17", Performance Control, sièges AV sport.
- Chili : + clm. auto, (Cooper/Cooper D), jantes 17" (Cooper/Cooper D), rétors 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 : base + amortissement adaptatif (Cooper S/Cooper SD), contrôle de la transmission, kit aérodynamique.

Options (€)

- AWD (4 roues motrices) 2 000
- Affichage tête haute 610
- 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 AJ4X4	163	9	24 990
1.5 MIVEC Intense	163	5	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 franchi, voie, clim, auto bizona, contrôle pression pneus, détecteurs phloé/luminosité, freinage d'urgence auto, hi-fi 6 HP, jantes 18", rég./lim., vitesse, rétros élect., sièges AV chauffants.
- Intense : + affichage tête haute, alerte angles morts, audio Rockford Fosgate 90 W RMS, caméra recul, interfaces Apple/Android, multimédia, phares led, radars station, AV/AR, rétros ext. rabat., toit ouvrant piano.
- Instyle : + rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir, siège conducteur élect., sièges AR chauffants.

Options (€)

- Peinture métallisée 600

Outlander

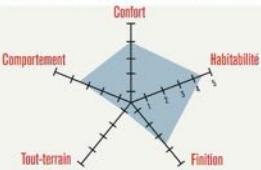
★★



La version légèrement restylée en 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 poutard, performances, 5 places en PHEV



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PHEV Invite 4WD	230	5	36 990
PHEV Intense 4WD AJ4X4	230	5	42 990
PHEV Instyle 4WD	230	5	49 490

Équipements de série

- Invite : 6 airbags + genoux conducteur, accès/dém. sans clé, Bluetooth, clim, auto bizona, contrôle pression pneus, détect. pluie/lim., ESP, hi-fi 6 HP, interfaces smartphone, jantes 18", radars station, AV/AR, rég./lim., vitesse, rétros élect./dégl./rabat., caméra recul.
- Intense : + alerte franchi, voie, feux route auto, freinage auto en ville, jantes 18", rég. adaptif, surveillance angles morts/FR marche AR.
- Instyle : + caméras 360°, hayon décl., hi-fi RF 8 HP, phare bi-led, sellerie cuir, siège cond. élect., sièges AV chauffants, toit ouvrant.

Options (€)

- Peinture métallisée 650

NISSAN


Trouvez votre Nissan sur
www.nissan-avenir.com


Juke II

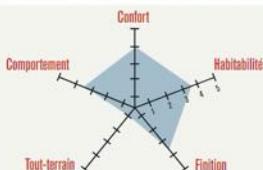
★★


Nouvelle génération

Le Juke II fait son apparition en 2019. Plus long, il se montre plus habitable et plus confortable. Finition encore perfectible.

L/1/h/e (m) : 4,21 / 1,81 / 1,60 / 2,64 - 5 places

- Style élaborant, prix attractif, confort et habitabilité en progrès
- Confort toujours ferme, finition perfectible, boîte trop longue



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
DIG-T 140 Visia	140	7	24 950
DIG-T 160 Acenta	160	8	29 000
dCi 115 Visia	115	6	26 600
dCi 150 Acenta AJ4X4	150	8	31 550

Équipements de série

- Visia : 6 airbags, alerte franchi, voie, appel urgence, clim, man., contrôle pression pneus, détect. luminosité, ESP, freinage auto, hi-fi 4 HP, jantes acier 17", phares LED, rég./lim., vitesse, rétros élect.
- 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, rétros ext. rabattables, volant cuir.

- N-Connecta : + accès et démarrage sans clé, caméra de recul, jantes 18", navigation 3D Europe sur écran tactile 7".

- Tekna : + caméra 360°, jantes 18", pare-brise chauffant, phares led directionnelles, 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.

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	24 950
DIG-T 160 Acenta	160	8	29 000
dCi 115 Visia	115	6	26 600
dCi 150 Acenta AJ4X4	150	8	31 550

Équipements de série

- Visia : 6 airbags, alerte franchi, voie, appel urgence, clim, man., contrôle pression pneus, détect. pluie/lim., ESP, freinage auto en ville, gestion auto des feux de route, jantes acier 17", radar de stationnement avant, radio 6 HP, rétros ext. rabattables, volant cuir.
- N-Connecta : + accès et démarrage sans clé, caméra de recul, jantes 18", navigation 3D Europe sur écran tactile 7".
- Tekna : + caméra 360°, jantes 18", pare-brise chauffant, phares led directionnelles, 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 i-4x4 (sur dCi 150) 1 900
- Boîte auto DCT (dCi-T 160, dCi 115 et X-TRonic (dCi 150 4x4)) 1 600
- Pack Confort : sièges avant et pare-brise chauffants (N-Connecta) 350
- Pack Nav : navigation Nissan Connect, caméra de recul (Acenta) 1 100
- 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/1/h/e (m) : 4,64 / 1,82 / 1,69 / 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 €

DIG-T 160 Acenta	163	9	33 750
dCi 150 Acenta AJ4KA	150	8	34 700

+ N-Connecta : Acenta + 2 300 € • Tekna : N-Connecta + 2 600 €

Équipements de série

- Airbags : + 6 airbags, alerte franchie ligne, audio 6 HP, clim. auto, bizzone, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, feux route auto, trainage urgence, jantes 17", radars de stat, rétros rabat./dég., toit panor.
- N-Connecta : + accès/dém. sans clé, caméra 360°, jantes 19", hayon mains libres, navigation sur écran 7", stat. semi-auto, alerte angles morts et trafic AR.
- Tekna : + audio Bose 8 HP, feux bi-led direct, sellerie cuir, sièges AV chauffants,

Options (€)

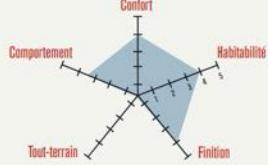
- 4x4 All-Mode (dCi 150, dCi 150 Xtronic) 1 900
- Boîte à variation continue Xtronic (dCi 150 4x2) 1 600
- Configuration 7 places (3 rangée de siège) 900
- Peinture métallisée/blanche 650/850
- Sellerie cuir (Tekna) 200

OPEL
Crossland X


Basé sur le châssis du C3 Aircross, le Crossland X, lancé en 2017, offre une proposition plus familière que le Mokka X. Il n'a pas de version 4x4.

L/1/h/e (m) : 4.21/1.77/1.61/2.60 - 5 places

- Moteur essence 90 ch, rapport emboîtement/habitabilité
- Commandes fluées, comportement peu agile, pas de 4x4


TYPE CH PA PRIX €

1.2 Edition	83	5	19 150
1.2 Turbo Edition	110	6	20 750
1.2 Turbo Design AJ4KA	130	7	24 450
1.5 Diesel Edition	102	5	22 050
1.5 Diesel Elegance BVA	120	6	25 400

- Élégance : Edition + 1 400 € (non disp 1.2 83 ch)
- Design : Élégance + 1 400 €
- Ultimate : Design + 2 550 € (non disp 1.2 T 110 BVMG et 1.5 102 ch)

Équipements de série

- Edition : 6 airbags, alerte changement voie, allumage auto phares, clim. man., contrôle pression pneus, ESP, interfaces smartphone, jantes acier 15", multimédia écran tactile 7", radio 6 HP, rég./lim., vitesses, rétros ext. élect./dég.
- Élégance : + clim. auto bizzone, détect. pluie, jantes 16", phares LED, radar recul.
- Design : Édition + caméra recul, clim. auto bizzone, détect. pluie, jantes 17", nav. 3D écran tactile 8", phares LED, radars station, AV/AR.
- Ultimate : Design + accès/dém. sans clé, affichage tête haute, banquette

couliss., bi-fl 7 HP, phares full led, sellerie cuir, sièges AV/volant chauffants, toit panor.

Options (€)

- Accès et démarrage sans clé 250
- Affichage tête haute couleur 350
- Bielle auto (1.2 Turbo 110 ch) 1 300
- Navigation 3D écran 8", cartographie Europe, reconnaissance vocale
 - Edition 700
 - Elegance 600
- Ondar avec hotspot wi-fi 4G 490
- Pack Advanced City : caméra 180°, stationnement semi-automatique, rétrors ext. dépliants et rabattables, surveillance d'angles morts
 - Elegance 600
 - Design et Ultimate 250
- Pack City : caméra 180°, radars AV/AR (Edition/Elegance) 600/350
- Pack Comfort : clim. auto, bi-zone, détecteur de pluie (Edition) 500
- Pack Cur : sellerie cuir, sièges AV/volant chauffants (Edition) 2 000
- Pack River : sièges AV et volant chauffants 300
- Pack Moutarde : banquette 60/40 coulissante, plancher coffre 2 niveaux (non disp. Edition, série Ultimite) 400
- Pack Sécurité : freinage urgence auto, alerte somnolence 350
- Pack Vision : phares full led dynamiques, capteur luminosité, feux route auto
 - Edition 600
 - Elegance et Design 700
- Peinture métallisée 550
- Système audio premium 7 HP 350
- Toit vité panoramique (Edition et Elegance/Design) 700/500

• Peinture métallisée/premium	650/880
• Système audio Bose	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/1/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'imogé

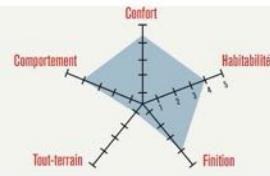
Mokka X


Le Mokka X est la version restylée du Mokka. Style rajeuni et équipement modernisé sont au programme mais pas de nouveautés dynamiques.

L/1/h/e (m) : 4.27/1.77/1.65/2.56 - 5 places

★ Habitabilité, coffre, consommation diesel

■ Insonorisation mécanique, suspension, confort



TYPE	CH	PA	PRIX €
1.2 Turbo Edition AJ4KA	130	7	26 900
1.6 Turbo BVA Elite	180	10	36 750
Hybrid4 Elite	300	9	47 750
1.5 Diesel Edition	130	7	28 900
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

- Édition : 6 airbags, alerte changement voie, clim. man., contrôle pression pneus, ESP, interfaces smartphone, jantes 17", radio 6 HP écran tactile 7", rég./lim., vitesse, rétros décl./dég.
- Design Line : + caméra recul, clim. auto bizzone, détect. pluie/lum., feux route auto, jantes 18", radars stat. AV/AR.
- Elite : + accès/dém. sans clé, alerte angles morts, hayon mains libres, nav. 3D écran 8" services connectés, phares LED adaptatifs, rétros rabat., stationnement semi-auto.
- Elite Hybrid 4 : + aide active maintien dans voie, trainage d'urgence auto.
- Ultimate : Elite + aide active maintien dans voie, trainage d'urgence auto, jantes 19", sellerie cuir, sièges AV/volant chauffants.

Options (€)

- Bielle auto (non disp sur Édition) 1 900
- Caméra de recul (Edition) 550
- Phares led adaptatifs (Design Line) 1 300
- Navigation 3D Europe sur écran tactile 8", services connectés 1 290
- Pack All Road (Grip Control, pneus M+S) (Edition/Innovation) 490/290
- Pack Camera Opel Eye (aide active au maintien dans la voie, alerte anticollision, freinage auto d'urgence) (Edition, Design Line, Elite) 450
- Pack ParkGo 3 (caméras 360°) (Elite, Ultimate) 500
- Pack sièges ergonomiques (série Ultimite) 600
- Pack Sienna noir (sellerie cuir, sièges AV électriques et ventilés, sièges AV et volant chauffants) (Elite) 1 700
- Peinture métallisée/premium 650/980
- Régulateur de vitesse adaptatif (non disp Edition/Design Line) 690
- Système audio Denon 9 HP (non disp Edition) 690
- Toit vité panoramique 750

Équipements de série

- Innovation : 6 airbags, alerte changement voie, allumage auto phares, clim. man., contrôle pression pneus, ESP, interfaces smartphone, jantes acier 15", multimédia écran tactile 7", radio 6 HP, rég./lim., vitesses, rétros ext. élect./dég.
- Innovation : + clim. auto bizzone, détect. pluie, jantes 16", phares LED, radar recul.
- Innovation : + caméra recul, clim. auto bizzone, détect. pluie/lum., feux route auto, jantes 17", radars stat. AV/AR, radio 6 HP écran tactile 7", rég./lim., vitesse, rétros rabat./dég.
- Innovation : + 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) 390
- Bielle 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

PEUGEOT

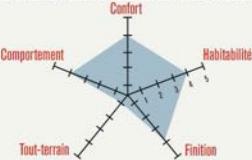
2008 II


Nouvelle génération

La seconde génération de 2008 est plus grande, ce qui permet à l'espace arrière. Le comportement marie équilibre et confort.

L/II/h/e (m) : 4,30 / 1,77 / 1,55 / 2,61 - 5 places

- + Confort général, comportement, espace arrière, technologies
- Détails d'ergonomie, peu de progrès en coffre, position conduite



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PureTech Active	100	6	21 200
PureTech Active All4	130	6	23 300
PureTech GT EAT8	160	8	32 900
BlueHDi Active	100	5	23 100
BlueHDi Allure EAT8	130	6	28 700
Électrique	136	2	37 100

- Allure : Active + 2 100 € (PureTech/BlueHDi 100), 1 800 € (PureTech 130), 1 600 € (e-2008)
- GT Line : Allure + 2 500 € (non dispo PureTech 100)
- GT : GT Line + 1 800 € (e-2008)

Equipements de série

- Active : 6 airbags, clim man., compteurs digitaux, contrôle pression pneus détect., Pack Safety (freinage auto urgence, alerte franchis. voie), ESP, phares LED, peinture métall. orange, pluie/um., jantes acier 16" (alliage sur PureTech 130), radar recul, rég./lim. vitesse, rétros élect./dégiv., radio 6" écran tactile 7", e-2008 Active : Active + appel urgence, clim. auto dém. sans clé, Pack Safety Plus (Pack Safety + freinage urgence jour/nuit).
- Allure : Active + appel urgence, caméra recul, clim. auto, compteurs 3D, dém. sans clé, jantes 17", modes conduite, rétrors rabat.
- GT Line : Allure + feux route auto, nav. 3D écran tactile 10", Pack Safety Plus, phares full LED, radar station AV.
- GT : GT Line + accès/dém. sans clé, jantes 18", Pack Drive Assist Plus (Pack Safety Plus + rég. fonction embouteillages, aide active maintien dans voie), sellerie Alcantara, surveillance active angles morts.

Options (€)

- Accès/dém. sans clé (Allure, GT Line) 350
- Full Park Assist (station, semi-auto, caméra de recul, radar de station, AV/AR) (GT Line) 360
- Hi-Fi Focal 10 RP (GT Line/GT) 1 250/950
- Nav. 3D connectée, reconnaissance vocale, écran tactile 7" 750
- Nav. 3D connectée, reconnaissance vocale, écran tactile 10" 800
- Pack Cuir (sellerie cuir, siège cond. él., et massant, sièges AV chauffants) - Allure, GT Line 1 600
- GT 900
- Pack Drive Assist sur BVM (régulateur de vitesse) - GT Line 400
- Allure (+ Pack Safety Plus) 900
- Pack Drive Assist sur BVA (régulateur de vitesse fonction embouteillages, aide au maintien dans voie) - GT Line 400
- Allure (+ Pack Safety Plus) 900
- Pack Drive Assist sur BVA (régulateur de vitesse fonction embouteillages, aide au maintien dans voie) - Allure, GT Hybrid) 700/4 000
- Pack Drive Assist (freinage d'urgence auto, alerte collision, régulateur adaptatif embouteillages) (Active/autres) 700/4 000
- Pack Drive Assist Plus (régulateur adaptatif embouteillages, aide active maintien dans la voie) (Allure et GT Hybrid) 600
- Pack électrique (sièges AV électriques) (Allure, GT Line) 900
- Pack Safety Plus (Pack Safety + freinage urgence jour/nuit) (Allure) 500

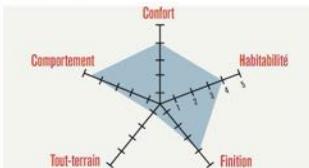
- Pack Safety Plus (Pack Safety + freinage urgence jour/nuit, accès sans clé, appels urgence, nav. écran tactile 7") (autres) 1 250
- Peintures spéciales 750
- Surveillance active des angles morts (GT Line) 200
- Toit ouvrant (non dispo Active) 1 000
- Visa Park 1 (caméra recul) + radars station, AV/AR (Active, Allure) 260

3008/5008


Le 3008 II profite de la plateforme réussie de la 308 et met l'accent sur la qualité de l'accueil à bord. Le 5008 est la version 7 places.

L/II/h/e (m) : 4,45 / 1,84 / 1,62 / 2,68 - 5 places (3008)
4,64 / 1,60 / 1,65 / 2,84 - 7 places (5008)

- + Comportement, confort, moteurs performants et sobres
- Tarifs pas donnés, détails d'ergonomie



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PureTech 130 Access All4	130	7	27 600
PureTech 180 EAT8 GT Line	180	10	38 900
Hybrid e-Allure Allure	225	8	43 800
Hybrid e-Allure GT Line	225	8	53 800
BlueHDi 130 Active	130	6	31 900
BlueHDi 180 EAT8 GT Line	180	10	42 100

- Active : Access + 2 100 €
- Allure : Active + 2 750 €
- GT Line : Allure + 2 100 € (non dispo PureTech 130 EAT8)
- 5008 (7 places, non dispo Hybrid) : + 2 000 € (800 € sur Access)

Equipements de série

- Access : 6 airbags, alerte franchis. voie, clm. manuelle, ESP, jantes 17", radio 6" écran tactile LCD, rég./lim. vitesse, rétros élect./dégiv.
- Active : + clm. bâtim. détac., désc. phare/lum., écran capacif 8", radar recul.
- Allure : + accès/dém. sans clé, alerte angle mort, camera recul, freinage urgence en ville, feux route auto, jantes 18", Mirror Screen, navigation 3D services connectés, radar station, AV, rétros rabat.
- GT Line : + phares full LED.
- GT : + hayon mains libres, jantes 19", rég. vitesse adaptatif embouteillages.
- GT Hybrid : + aide active maintien dans voie.

Options (€)

- Advanced Grip Control (antipatinage optimisé, contrôle de vitesse en descente, jantes 18" pneus Mud & Snow) (gratuit sur GT) 810
- Active 410
- Allure et GT Line 410
- GT 2 050
- Hayon mains libres (Allure, GT Line, GT) 450
- Cockpit Amplify (Allure, séries GT Line et GT) 450
- Pack City (stationnement semi-auto, caméra 360°) (autres) 600
- Pack Cuir Nappa (sellerie cuir, sièges AV électriques et massants) (GT Line / GT) 2 500/2 000
- Pack Drive Assist (freinage d'urgence auto, alerte collision, régulateur adaptatif embouteillages) (Active/autres) 700/4 000
- Pack Drive Assist Plus (régulateur adaptatif embouteillages, aide active maintien dans la voie) (Allure et GT Hybrid) 600
- Pack électrique (sièges AV électriques) (Allure, GT Line) 900

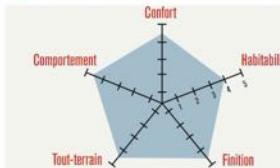
PORSCHE

Macan


Le Macan marie toujours la polyvalence d'un Cayenne et la sportivité d'un Cayman. Remise à niveau du multimédia lors du restylage.

L/II/h/e (m) : 4,68 / 1,92 / 1,62 / 2,81 - 5 places

- + Performances, comportement, présentation
- Tarifs, options nombreuses et chères, 4 cylindres sans savor



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Macan	245	15	61 460
S	354	25	67 100
Turbo	440	NC	93 860

Equipements de série

- Macan : 6 airbags, alerte angles morts, clm. auto trizone, contrôle pressions pneus, essuie-glace auto, ESP, frein à main, hayon éléc., hi-fi 10 HP 150 W, jantes 18", nav. sur écran tactile, rég./lim. vitesse, rétros dégl/rabat, sellerie simili-cuir/Alcantara, siège cond. él. (8 voies).

Options (€)

- Accès sans clé 708
- GT : GT Line 300
- Assistance angle mort et changement de voie 1 176
- Feux arrière LED avec bandeau lumineux 606
- Hi-Fi BOSE/Burmester 1 188/4 788
- Pack Sport Chrono 1 146
- Peinture métallisée/brillant 900/2 388
- Phares matriciels à LED avec POLS+ 1 518
- Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) 1 500
- Radars de stationnement AV/AR, caméra de recul, vue 360° 2 088
- Régulateur de vitesse adaptatif/avec fonction embouteillages 1 272/2 568
- Sellerie cuir parallèle/totale 1 560/3 204
- Sièges AV électriques Confort à mémoires 14 voies 1 488
- Sièges AV adaptatifs Sport à mémoires 18 voies 1 800
- Sièges AV chauffants/AV et AR 420/840
- Suspension pilotée (PASM)/pneumatique 1 164/2 652
- Toit panoramique 1 620

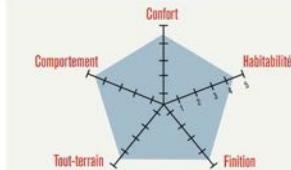
Cayenne/Coupé



Lancé en 2017, le Cayenne 3^e du nom reprend le châssis de la berline Panamera. Référence en comportement, il soigne encore son accueil.

L/h/e (m) : 4,92 / 1,98 / 1,70 / 2,90 - 5 places

- Confort : comportement bluffant, finition impeccable, habitabilité
- Consommation, prix option très nombreux



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Cayenne	340	24	78 660
E-Hybrid 4x4	462	21	94 100
S	440	34	96 300
Turbo	550	47	144 180
S E-Hybrid	680	42	175 380

- Coupé : Cayenne + 7 080 €, E-Hybrid + 4 000 €, S + 5 520 €, Turbo + 5 040 €, Turbo 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, rétros élec., débrayeurs et rabattables, sellerie cuir partiel, sièges élec. (8 directions), S-E-Hybrid : + suspensions adaptatives.
- Turbo : + audio Bose 14 HP 710 W, jantes 21", peinture métallisée, phares led adaptatifs, rétros int. et ext. photo., sellerie cuir AV/AR chauffants, sièges sport adaptatifs (18 directions), suspension pneumatique.

Options (€)

- Accès sans clé.....1 104
- Audio Bose (non disp. Turbo).....1 362
- Audio Burmester 3D (autres modèles / Turbo).....5 988 / 6 626
- Caméra de recul / 360°.....684 / 1 428
- Clim. 4 zones.....828
- Contrôle dynamique du châssis.....3 300
- Freins céramiques (base, S & Turbo, non disp. E-Hybrid).....9 012 / 6 012
- Freins au carbone de longagne (base et S, non disp. E-Hybrid).....3 000
- Pack Sport Chrono.....1 104
- Peinture métallisée (série sur Turbo).....1 058
- Phares led adaptatifs (série sur Turbo).....900
- Phares led matriciels (autres modèles / Turbo).....1 968 / 1 668
- Régulateur de vitesse adaptatif.....1 716
- Roues arrière directrices.....2 056
- Sellerie cuir unie/bicolore (base, E-Hybrid, S).....3 324 / 3 924
- Sellerie cuir bicolore (Turbo).....600
- Sièges élec. (14 directions) à mémoire (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
- Tot ouvert panoramique.....2 028

RENAULT

Captur



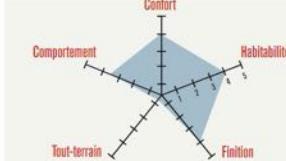
Nouvelle génération

Entièrement renouvelé en 2019, le Captur gagne en habitabilité, soigne sa finition, peau ne son confort et conserve ses aspects pratiques.

L/h/e (m) : 4,23 / 1,80 / 1,58 / 2,64 - 5 places

Polyvalence, moteur essence TCe, prix, habitabilité

Suspensions fermes, frein très direct, bruits d'air



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Tce 100 BVM5 Life	100	5	18 600
Tce 130 Life 4x4	130	7	22 100
Tce 155 EDC Intens	155	8	27 300
Blue dCi 95 Zen	95	5	23 200
Blue dCi 115 Zen	115	6	24 200

- Zen : Lite + 2 300 €
- Intens : Zen + 2 500 €
- Initiale Paris : Intens + 3 500 € (sur EDC uniquement)

Équipements de série

- Lite : 6 airbags, alerte franchissement de ligne, volé, appel d'urgence, détect. lum., ESP, freinage urgence auto, jantes acier 16", phares full LED, rég./lim. vitesse, rétros élec./dépl.
- Zen : + accès/dém. sans clé, clim. man., interfaces smartphone, jantes 17", multimédia écran tactile 7", rétros rabat.
- Intens : + clim. auto, détect. pluie, feux route auto, jantes 18", modes conduite, nav, connectées, radio recul.
- Initiale Paris : + détect. angles morts, écran tactile 9,3", hi-fi Bose, radars station, AV/AR, sellerie cuir, sièges AV et volant chauffants, siège conducteur él. 6 voies, station. semi-auto.

Options (€)

- Boîte de vitesses EDC7 (Tce 130 et Blue dCi 115).....1 800
- Caméra panorama (Initiale Paris).....250
- Pack City 360° (caméra pano, radars station, AV/AR) (Intens).....600
- Pack Confort (clim. auto, détect. pluie) (Zen).....450
- Pack Cur (sellerie cuir, sièges AV et volant chauffants) (Intens).....1 250
- Pack Sécurité (assistanat autonome et trafic, régulateur de vitesse adaptatif fonction embouteillages).....Intens (+ alerte angles morts).....900
- Initiale Paris600
- Pack Techno Bose (Easy Link écran 9,3", hi-fi Bose, station. semi-auto, caméra pano, radar station, AV) (Intens).....1 600
- Tot ouvert électrique (Intens, Initiale Paris).....550/750

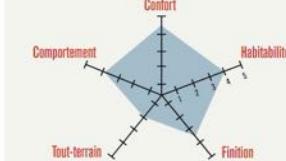
Kadjar



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/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 (€)
Blue dCi X-Tronic Life	150	8	34 050
Blue dCi X-Tronic 4x4 Zen 4x4	190	11	40 450

- Zen : Lite + 2 400 €
- Intens : Zen + 2 500 €
- Initiale Paris : Intens + 2 800 €

Équipements de série

- Lite : 6 airbags, alerte changement de voie, ESP, freinage d'urgence auto en ville, clim. auto bizona, détect. luminosité, jantes 17", phares rétros élec., 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. débrayables, surveillance des angles morts.
- Initiale Paris : + hayon électrique mains libres, jantes 18", sièges avant ventilés, sellerie cuir Nappa, stationnement semi-auto, système audio Bose 12 HP.

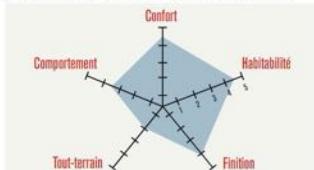
Koleos



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/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	CH	PA	PRIX (€)
Blue dCi 115 Zen	115	6	24 200
Blue dCi 115 Zen 4x4	115	7	28 600

- Zen : Lite + 2 400 €
- Intens : Zen + 2 500 €
- Initiale Paris : Intens + 2 800 €
- Pack Aide à la conduite (régulateur de vitesse adaptatif, alerte au franchissement de ligne) (Zen)600
- Pack City (hayon mains libres, station. semi-auto) (sauf Lite et Zen)770

Pack Hiver (volant et para-brise chauffants)	400
Zen (sièges avant chauffants)	400
Intens et Initiala Paris (siège arrière chauffants)	400
Peinture métallisée/specialisée	740/940
Radar de recul (Life)/caméra de recul (Zen)	300
Système audio Boss 12 RP	800
Toit ouvrant panoramique (non disp Life)	1200

SEAT

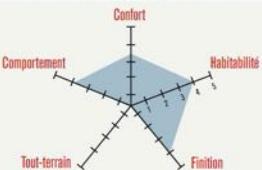
Arona



Basé sur le châssis de l'Ibiza, l'Arona a débarqué en 2017. Il offre un prix attractif, un bon comportement et une finition plutôt soignée.

L11/h/e (m) : 4,14 / 1,78 / 1,54 / 2,56 - 5 places

- + Comportement équilibré, équipement, personnalisation
- Boîte longue, quelques plastiques rigides, bruits oéro



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 EcoTSI BVMS Reference	95	5	16 900
1.0 EcoTSI Style AJAX4	115	6	20 550
1.5 TSI FR	150	7	25 450
1.6 TDI Reference	95	5	20 200

- * Style : Reference + 2 800 €
- * Xcellence : Style + 2 700 €
- * FR : Style + 3 700 € (non disp 1.0 TSI 95 ch et 1.6 TDI 95 ch)

Équipements de série

- Reference : 6 airbags, alerte pression pneus, audio 4 RP, ESP, clim, manu., écran multimédia 6,5", freinage urgence ville, jantes 16", lim. vitesse, rétrov. élec.
- Style : + jantes 16", nav, écran 8", interfaces smartphone, rgl. vitesse.
- Xcellence : + accès/sécur., clés clés, clim. auto b-zone, détect. pluie/lum., phares full LED, radar recul, rétros rabat/dégiv.
- FR : + caméra recul, compteurs digitaux, jantes 17", modes conduite, radars station, AV/AR, statut semi-auto.

Options (€)

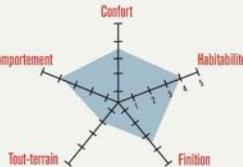
Bûche auto DS7 (EcoTSI 115, TDI 95, non disp Reference)	1 400
Compteurs numériques (non disp Reference, série FR)	305
Bûche BeatsAudio (6 HP 300W, roue de secours 18") (sauf Reference)	500
Pack Easy	
- Style (accès et démarrage sans clé, régulateur adaptatif)	450
- Xcellence (régulateur adaptatif)	200
Pack full led (phares led) (Style, non disp Reference)	700
Pack Sentinel (alerte angles morts, assistant sortie de stationnement AR)	
- Style (+ rétros ext. électriques et dégivrants)	350
- Xcellence/FR	350
Pack Vision Plus (série FR)	
- Style (radar de stat. 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 b-zone, 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.
L11/h/e (m) : 4,37 / 1,84 / 1,62 / 2,63 - 5 places

- + Prix/équipement, technologies, comportement rigoureux
- Modularité limitée, intérieur austère, suspensions fermes



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 TSI Reference	115	6	22 400
1.5 TSI ACT Style	150	8	28 000
2.0 TSI Xcellence/FR DS7 4Drive	190	11	37 100
Cupra 2.0 TSI DS7 4Drive	300	19	43 100
1.6 TDI Reference	115	6	27 100
2.0 TDI Style AJAX4	150	8	32 000
2.0 TDI Xcellence	190	10	41 200

- * Style : Reference + 3 000 € (T11 115), 3 800 € (TSI 115)
- * Xcellence : Style + 3 300 €, 3 400 € (T11 15, non disp TSI 115)
- * FR : Style + 5 875 € (non disp TDI 115 et TSI 115)

Équipements de série

- Reference : 6 airbags, alerte pression pneus, audio 4 RP, ESP, clim. man., écran multimédia 6,5", freinage urgence ville, jantes 16", lim. vitesse, rétrov. élec.
- Style : + jantes 16", nav, écran 8", interfaces smartphone, rgl. vitesse.
- Xcellence : + accès/sécur., clés clés, clim. auto b-zone, détect. pluie/lum., phares full LED, radar recul, rétros rabat/dégiv.
- FR : + caméra recul, compteurs digitaux 10,25", modes conduite, hayon mains libres, jantes 18", système Alcantara, toit ouvrant panoramique.

- * Xcellence : + caméras 360°, compteurs digitaux 10,25", modes de conduite, hayon mains libres, jantes 18", système Alcantara, toit ouvrant panoramique.
- * FR : + Style + amorphis, pilote. Beats Audio 300 W 9 HP, caméras 360°, compteurs digitaux 10,25", hayon mains libres, jantes 19", modes de conduite, sellerie Alcantara.
- * Cupra : FR + avgh. garage passager, hayon mains libres, jantes 19", kit extérieur, phares full led, station, semi-auto, suspensions sport.

Options (€)

4 roues motrices 4Drive (TSI 150 ch DS7)	2 400
Amortisseur piloté DCC (non disp Reference)	.695
Beats Audio (9 HP 300 W) (Style et Xcellence)	435
Boîte auto DS7 (TSI 150 ch, TDI 115 ch et TDI 150 ch)	1 600
Caméra 360° (Style)	.560
Compteurs digitaux (non disp 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 (DS7) (Cupra)	.955
- Hayon électrique avec ouverture mains libres (Style et FR)	500
Pack River : sièges AV et busse lavage-claud (Style)	.385
Pack Navigation Easy Connect Pro (écran tactile 8", GPS 3D, reconn. vocale, lecteur CD/MP3, disque 10Go) (Style, Xcellence/FR)	515/260
Park Assist : système de stationnement semi-auto (sauf Reference)	.385
Poignée vernie/métallisée	.210/650

Régulateur de vitesse adaptatif (sauf Reference)	185
Sellerie cuir (Cupra)	900
Siège conducteur électrique (Cupra)	300
Toit panoramique (non disp Reference)	1 100

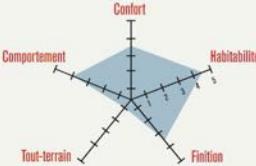
Tarraco



Dérivé du VW Tiguan Allspace, le Tarraco (en 2018) a sa propre personnalité. Il est bien équipé et avance un vaste habitacle.

L11/h/e (m) : 4,44 / 1,84 / 1,66 / 2,79 - 5 ou 7 places

- + Prix/équipements, habitabilité, coffre immense
- Quelques plastiques rigides, modularité perfectible



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 TSI Style	150	8	33 370
2.0 TSI Xcellence DS7 4Drive	190	11	42 440
2.0 TDI Style	150	8	36 220
2.0 TDI Style DS7 4Drive AJAX4	150	8	39 620
2.0 TDI Xcellence DS7 4Drive	190	10	45 290

- * 7 places : 5 places + 880 €
- * Xcellence : Style + 3 870 €

Équipements de série

- Style : 6 airbags, appui d'urgence, aide active maintien voie, caméra/radar recul, clim. auto trizone, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, dém. sans clé, détect. pluie/lum., ESP, freinage auto ville, Navi 8,6 8 HP, interfaces smartphone, jantes 17", nav. écran tactile 8", phares full LED, radar recul, rgl. vitesse, rétros rabat/dégiv.
- Xcellence : + accès sans clé, caméra recul, clim. auto bi-zone, détect. pluie/lum., GPS écran tactile 8", interfaces smartphone, jantes 17", phares full LED, radar recul, rgl. vitesse, rétros rabat/dégiv.
- Xcellence : + accès sans clé, caméras 360°, chargeur à induction, détect. angles morts, feux route auto, hayon mains libres, radars station, avan. régul. adaptatif, station, semi-auto, surveillance trafic marche arrière, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

Amortissement piloté DCC (non disp Style)	800
Beats Audio (9 HP 300 W)	500
Chargement 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/AR et busse lavage-claud) (Style)	385
Pack River (sièges AV/AR et busse lavage-claud) (Cupra)	595
Pack Safe Driving (freinage d'urgence auto en ville, surveillance angles morts et trafic en marche arrière, rgl. adaptatif, feux de route auto) (Style)	.680
Pack Safe Driving Plus (rgl. fonction embouteillages, freinage d'urgence haute vitesse, recon. panneaux) (sur DS7, avec Pack Safe Driving)	200
Pack Assist : système de stationnement semi-auto	385
Poignée métallisée/Blanc Perle et Gris Caiman	.650/.950
Sellerie cuir et Pack River (Xcellence)	1 200
Siège conducteur électrique à mémoires (non disp Style)	410
Toit panoramique (Style)	1 110

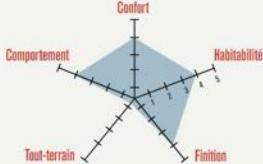
ŠKODA**Kamiq****Nouveau modèle**

Le plus petit SUV Škoda débarque en 2019. Il avance des arguments maison (habitabilité, équipements) mais manque un peu de fun.

L/1/h/e (m) : 4,24 / 1,79 / 1,56 / 2,65 - 5 places

+ Espace intérieur, astuces pratiques, confort de suspension

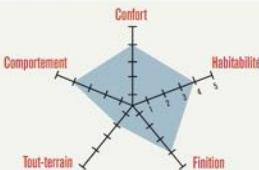
- Manque de fun, pas de version 4x4, coffre moyen



L/1/h/e (m) : 4,38 / 1,84 / 1,62 / 2,63 - 5 places

+ Modularité/fonctionnalité, comportement, 4x4 disponible

- Manque de personnalité, mouvements de caisse



TYPE CB PA PRIX (€)

1.0 TSI Ambition	116	6	26 980
1.5 TSI Ambition	150	8	28 990
2.0 TDI DS67 4x4 Sportline	190	11	38 440
1.6 TDI Ambition AUTOMATIQUE	116	6	30 330
2.0 TDI Ambition	150	8	31 930
2.0 TDI DS67 4x4 Scout	150	8	38 620
2.0 TDI DS67 4x4 Scout	190	10	39 790

- Style : Ambition + 3 110 € (non disp TS1 190)**
- Sportline : Ambition + 3 570 € (non disp TS1 116, TDI 116)**

Équipements de série

- Ambition : 6 airbags + genoux conducteur, accès/dém., sans clé, clim., auto bâche, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, freinage urgence ville, jantes 16", phares LED, radar recul, vitesse, rétros élect./révat.**
- Ambition : + clé auto bâche, détect. pluie, h-til 8 HP écran 8", jantes 16", radar recul.**
- Style : + accès/dém. sans clé, caméra recul, compteurs numériques, jantes 17", phares full LED, nav 3D écran 9,2" services connectés, radar station, AV, rétros rabat.**
- Sportline : + accès/dém. sans clé, caméra recul, compteurs numériques, jantes 17", phares full LED, nav 3D écran 9,2" services connectés, radar station, AV, rétros rabat.**

Options (€)

• Active : Ambition + 2 400 €	• Style : Ambition + 3 110 €
Équipements de série	
• Active : 6 airbags, alerte franchie ligne, appel urgence/assistant, audio 8 HP écran 6,5", clim. manu., détect. pluie/lum., ESP, freinage urgence ville, jantes actif 16", phares LED, régul./lim. vitesse, rétros élect./révat.	95 19 670
• Ambition : + clé auto bâche, détect. pluie, h-til 8 HP écran 8", jantes 16", radar recul.	116 20 870
• Style : + accès/dém. sans clé, caméra recul, compteurs numériques, jantes 17", phares full LED, nav 3D écran 9,2" services connectés, radar station, AV, rétros rabat.	150 24 670
• Sportline : + accès/dém. sans clé, caméra recul, compteurs numériques, jantes 17", phares full LED, nav 3D écran 9,2" services connectés, radar station, AV, rétros rabat.	116 23 630
Options (€)	
• Accès et démarrage sans clé (Ambition)	380
• Boîte auto DS67 (non disp TS1 95)	1 500
• Caméra de recul (non disp Active)	280
• Feux de route auto (non disp Active)	200
• Hayon électrique (non disp Active)	380
• H-til 10 HP (non disp Active)	460
• Pack Premium (Sellerie cuir/cuir/alcantara, sièges AV chauffants) (Style) ... 1 000	
• Pack Traveling (Side Assist, smartphone, rétre rabattables) (Ambition/Style) ... 750/490	
• Peinture métallisée/prémium ... 600/990	
• Phares full LED (non disp Active) ... 880	
• Régulateur vitesse adaptatif (stop&go sur DSG) (non disp Active) ... 410	
• Siège conducteur électrique (non disp Active) ... 400	
• Side Assist (alerte angles morts et trafic AR) (non disp Active) ... 450	
• Stationnement semi-auto avec radars AV (Ambition/Style) ... 530/330	
• Toit panoramique (Ambition/Style) ... 800/680	
Karoq	

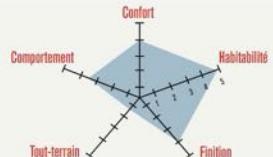
Kodiaq

Dérivé du Tiguan, le Kodiaq offre une habitabilité généreuse (5 ou 7 places) et des astuces qui facilitent la vie. Prix attractif.

L/1/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	CB	PA	PRIX (€)
1.5 TSI Active	150	8	28 090
2.0 TDI DS67 4x4 Scout	190	11	41 010
2.0 TDI DS67 Ambition AUTOMATIQUE	150	8	36 970
2.0 TDI DS67 4x4 Scout	190	11	44 060
2.0 Bi-TDI DS67 4x4 RS	240	14	52 210

Équipements de série

- Ambition : 5 airbags + genoux conducteur, audio 8 HP écran 8", clim. manu., contrôle pression pneus, ESP, freinage urgence ville, interfaces smartphone, jantes 17", radar recul, régul./lim. vitesse, rétros élect./révat.**
- Ambition : + clé auto bâche, démarrage sans clé, détect. angles morts, caméra recul, hayon mains libres, h-til 8 HP, interfaces smartphone, jantes 17", nav 2,5D écran 8", radar recul, régul. vitesse, rétros élect./révat.**
- Style : + alerte angles morts, caméra recul, hayon mains libres, jantes 18", phares full LED adaptatifs, rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir/cuir, siège conducteur élect., sièges AV chauffants.**
- Style : + alerte angles morts, caméra recul, hayon mains libres, jantes 18", phares full LED adaptatifs, rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir/cuir, sièges AV chauffants.**
- Sportline : + alerte angles morts, caméra recul, compteurs numériques, jantes 18", phares full LED adaptatifs, rég. adaptatif, rétros élect./révat., sellerie cuir/cuir, sièges AV chauffants.**
- Sportline : + alerte angles morts, caméra recul, compteurs numériques, jantes 18", phares full LED adaptatifs, rég. adaptatif, rétros élect./révat., sellerie cuir/cuir, sièges AV chauffants.**
- RS : + amortis. piloté, jantes 20", sellerie cuir/cuir Alcantara**

Options (€)

• 4 roues motrices (TDI 150) ...	2 500
• 7 places ...	980
• Boîte auto DS67 (TSI 150) ...	2 630
• Caméra de recul (Ambition, Scout) ...	280
• Compteurs digitaux (Ambition et Scout/Style) ...	560/460
• Feux de route automatiques (série du TDI) ...	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) ...	
• - Ambition, Scout ...	1 150
• - 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 VariFlex (série Style, non disp Sportline) ...	660
• Siège 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
SSANGYONG	

Tivoli

Un SUV moderne dans sa conception qui brille par son rapport prix/équipement séduisant. Existe en version allongée baptisée XLV.

Karoq

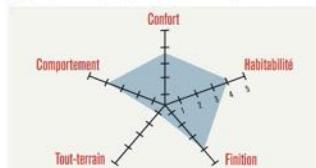
Le remplaçant du Yéti, lancé en 2017, est un jumeau du Tiguan. Pratique, agréable à rouler, il manque seulement de personnalité.



L/1/h/e (m) : 4,20 (4,44)/1,80/1,59 (1,64) /2,60 - 5 places

+ Prix attractif, équipement riche, bonne habitabilité

- Comportement peu agile, direction artificielle, pneus



Équipements de série

- Tech : 6 airbags + genoux conducteur, accès/déns sans clé, aide active maintien dans voie, alerte anti-collision/franchis, de voie, caméra recul, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, feux route auto, freinage urgence ville, interfaces smartphone, nav. écran 7", radio 4 HP, rég. vitesse, radars station, AV/AR, rétros élect./dégiv./rabat, sièges AV chauffants, jantes 17".
- Tech Pack : + phares HID, sellerie cuir, volant chauffant.

Options (€)

- Boîte auto (e-XDi), non dispo Urban+ 1500
- Peinture métallisée 490
- Transmission intégrale 4WD (non dispo Urban+) 1800

Korando



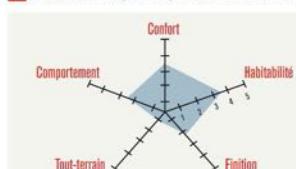
Bientôt remplacé

Le modèle compact du constructeur coréen est abouti. Il offre un équipement complet et un bon rapport qualité/prix.

L/1/h/e (m) : 4,41/1,83/1,71/2,65 - 5 places

+ Rapport qualité/prix, volume de coffre, garantis

- Insolation, manque de souplesse moteur, direction collante



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
160 e-XDi Pack Sport 2WD AUTOMATIQUE	178	10	25 990
160 e-XDi Pack Sport 2WD MANUELLE	178	10	25 990

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, rétros ext. élect., dégivrants et rabattables, rétro. int. photosensible, 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



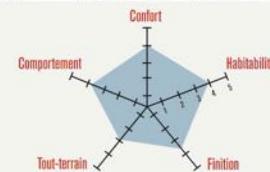
Arrivée début 2018, la deuxième génération de XV progresse en comportement, confort et finition. Mais elle pâtit d'un appétit solide. L/1/h/e (m) : 4,46/1,80/1,61/2,61 - 5 places

+ Tenue de route/comfort, habitabilité, dotation de série

- Moteur essence et CVT imposés, performances, cons.

+ Habitabilité AR, comportement, capacités en tout-terrain

- Hybride trop légère, performances quelconques



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 e-Boxer Confort BVAB AWD4X4	150	9	36 990
2.0 e-Boxer Premium BVAB	150	9	39 990
2.0 e-Boxer Luxury BVAB	150	9	44 990

Équipements de série

- Confort : + 6 airbags, airbag genoux conducteur, alerte franchis, ligne/angles morts, caméra recul, clim. auto bizona, détect. pluie/lum., ESP, freinage d'urgence, H/6 6 AP écran 8", interfaces smartphone, jantes 17", phares full LED, rétros élect./dégiv./rabat, sièges AV chauffants, rég. vitesse adaptatif fonction embouteillages.
- Premium : + dém. sans clé, caméra latérale, feux route auto, hayon élect., nav. siège conducteur élect., 8 voies, sièges AV chauffants.
- Luxury : + jantes 18", sellerie cuir, sièges AR et volant chauffants, toit ouvrant.

Options (€)

- Peinture métallisée 650

SUZUKI

Vitara

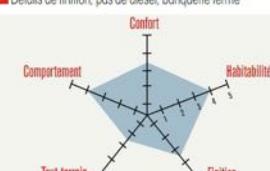


De retour dans la gamme Suzuki, le Vitara est un SUV urbain bien placé en prix, bien équipé et plutôt polyvalent. Les moteurs sont gourmands.

L/1/h/e (m) : 4,18/1,28/1,61/2,50 - 5 places

+ Rapport prix/équipement, bonne habitabilité, coffre occulant

- Détails de finition, pas de diesel, banquette ferme



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 AWD4X4	150	7	33 990
2.0 e-Boxer Premium AWD4X4	150	7	35 990
2.0 e-Boxer Luxury	150	7	37 990

Équipements de série

- Confort : 7 airbags, alerte franchis, voie, freinage urgence ville, audio 6 HP, caméra recul, clim. auto, détect. pluie/lum., interfaces smartphone, jantes 18", phares full LED, rég. vitesse adaptatif/embouteillages, rétros rabat./élect., sièges AV chauffants.
- Premium : + accès/dém. sans clé, alerte angles morts, feux route auto, nav. écran 8".
- Luxury : + sellerie cuir, siège cond. élect., toit ouvrant.

Options (€)

- Peinture métallisée 650

Forester



Nouvelle génération

La cinquième génération de Forester (n 2019) présente un intérieur cossu et de belles dispositions routières. Appétit toujours pénalisant.

L/1/h/e (m) : 4,63/1,82/1,73/2,67 - 5 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 Boosterjet Advantage	111	6	18 390
1.0 Boosterjet Privilège	111	6	20 290
1.4 VVT Boosterjet Pack AWD4X4	140	7	23 790
1.4 VVT Boosterjet Style Auto	140	7	25 890
1.4 VVT Boosterjet Style Allgrip	140	7	25 290
1.4 VVT Boosterjet Style Auto Allgrip	140	7	27 890

Équipements de série

- Avantage : 6 airbags + genoux conducteur, ESP, Bluetooth, contrôle pression pneus, clim. man., rétrs. élect., radio CD/mp3 4 HP, jantes acier 16".
- Privilège : + caméra recul, clim. auto., rétrs. élect., écran tactile 7" MirrorLink, jantes 17", rég./lim., vitesse, rétrs. dégivrants.
- Privilège Allgrip : + contrôle vitesse descendante, freinage auto, rég. intelligent.
- Pack : Privilège + accès/dém. clé, détect. pluie/lum., freinage auto, GPS 3D.

phares led-radar station AVIAR, rég. vitesse intelligent, rétrors rabattables, sellerie cuir/microfibre, sièges AV chauffants.

Options (€)

• AllGrip (4 roues motrices) (Privilège)	2 300
• Boîte auto (Privilège)	1 600
• Pack Baroudeur (Privilège et Pack)	730
• Pack Urban (Privilège et Pack)	660
• Peinture métallisée So color (sauf Avantage)	530/850
• Toit ouvrant panoramique (Pack)	800

S-Cross



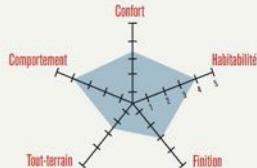
Restylé en 2016, le S-Cross a du mal à se faire une place aux côtés du célèbre Vitara. Il est plus routier et plus familial que ce dernier.

L/1/h/e (m) : 4,30 / 1,79 / 1,58 / 2,60 - 5 places

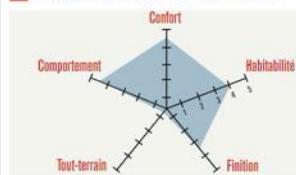
+

 Moteurs essence volontaires, équipement, habitabilité

- Pas de diesel, ambiance ouverte, qualité des plastiques



- Performances, autonomie, équipement high-tech, bonus
- Prix, portes Falcon encombrantes, modularité limitée



TYPE	KWH	PA	PRIX (€)
Grande Autonomie	100	10	96 700
Performance	100	10	112 700

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/AR éléct., radio numérique, rétrors dépl./rabat., sellerie cuir noir, surveillance angles morts, suspension pneu.
- Performance : + 3^e moteur électrique, freins Brembo.

Options (€)

• Habillage 6 places/7 places	6 300/3 200
• Moto Ludicrous (accélérations 20 % plus rapides) (Performance)	3 700
• 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



Équipements de série

- Avantage : 7 airbags, Bluetooth, clim. man., contrôle pression pneus, ESP, rég. vitesse, rétrors éléct., système audio CO 4 HP, volant multifonction.
- Privilège : + accès/décs. sans clef, caméra recul, clim. auto bi-zone, détec. pluie/lum., interfaces smartphone, jantes 17", multimédia écran tactile 7", phares full led, rétrors rabat. et dépl., sièges AV chauffants, système audio 6 HP, volant cuir.
- Style : + frangeur auto d'origine, radars stat. AVIAR, rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir, système de navigation 3D, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

• AllGrip (4 roues motrices) (Privilège)	2 000
• Boîte auto (Privilège)	1 600
• Peinture métallisée	530
• Sellerie cuir/Alcantara (sauf Avantage)	1 490

TESLA

Model X



SUV 100 % électrique, le Model X procure des performances impressionnantes et des équipements électriques à la pointe.

L/1/h/e (m) : 5,04 / 2,07 / 1,68 / 2,97 - 5 ou 7 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Hybride 122h Dynamic	122	4	29 300
Hybride 122h Edition	122	4	30 800
Hybride 122h Graphic/Distinctive UX4X4	122	4	32 600
Hybride 122h Collection	122	4	36 300

Équipements de série

- Dynamic : aide au maintien dans la voie, Bluetooth, clim. auto bizonne, caméra de recul, détec. pluie/lum., feux de route auto, freinage d'urgence auto, lim. de v.



- intelligent, jantes 17", multimédia Toyota Touch 2 écran tactile 8", radio CD 6 HP.
- Édition : + accès/démarrage sans clef, jantes 18", rétrors extérieurs rabattables, sellerie cuir/Alcantara.



Options (€)

• Navigation Touch&Go 2 avec écran (Dynamic, Édition)	750
• Navigation Touch&Go Plus 2 (Graphic et Distinctive)	950
• Pack Premium (Pack Techno, sellerie cuir) (Graphic et Distinctive)	2 700
• Pack Techno (feux led, nav. Touch&Go Plus 2 3D recon. vocale services connectés, audio JBL 9 HP)	1 900
• Peinture métallisée/nacrée	650/810
• Radars de stationnement AR (Dynamic, Édition)	320

RAV4



Nouvelle génération

Lancée en 2018, la 5^e génération de RAV4 gagne en personnalité. Elle propose exclusivement l'hybride en deux ou quatre roues motrices.

L/1/h/e (m) : 4,57 / 1,84 / 1,66 / 2,66 - 5 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Hybride Active	218	9	35 550
Hybride Dynamic	218	9	37 700
Hybride Lounge UX4X4	218	9	43 600
Hybride Collection	218	9	45 600

Équipements de série

- Active : 6 airbags, airbag genoux conducteur, appels d'urgence auto, clim. auto, bizonne, contrôle pression pneus, démarreur sans clé, détec. lum., ESP, jantes 17", rétrors dépl./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, système audio écran tactile 7" 6 HP.
- Lounge : + avertisseur d'angle mort/circulation AR, caméras 360°, chargeur par induction, 16 ou 18", jantes 18", nav. phares led, sellerie cuir, siège conducteur éléct., sièges AV chauffants.
- Collection : + carrosserie bi-ton, peinture métallisée, sellerie cuir/Alcantara.

Options (€)

• AWD 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	650/950
• Toit ouvrant panoramique (Lounge et Collection)	1 300
• Toyota Touch & Go 2 : nav. écran tactile 8" info trafic (Dynamic)	950

Land Cruiser



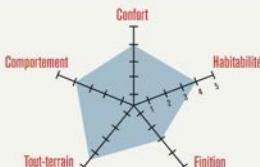
Restylé début 2018, le Land Cruiser reste un des derniers baroudeurs civilisés du marché. Il offre un agrément de conduite à part mais réel.

PRATIQUE GUIDE D'ACHAT

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

L/1/h/e (m) : 4,48 / 1,88 / 1,83 / 2,45 (3 portes) - 5 places
4,76 / 1,88 / 1,84 / 2,79 (5 portes) - 5 ou 7 places

- + Option 7 places, confort, équipement, efficacité en tout-terrain
- Comportement pataud, qualité de certains plastiques



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
0-40 Le Cap 5 portes	177	11	40 100
0-40 Life 5 portes	177	11	45 300
0-40 Légende 5 portes AJAXA	177	11	49 900
0-40 Lounge 5 portes	177	11	56 600
0-40 Lounge Pack Techno BVA 5 p.	177	11	68 500

Équipements de série

- Carat : airbags, accès/dém., sans clé, audio CD 6 HP, ESP, clim. man., contrôle pression pneus, détec. pluie, lum. jantes 17'', rétro ext. dégl./régl.
- Life : + airbag 3 HP, caméra recul, clim. auto bizona, rég. vitesse, multimédia écran tactile 7'', jantes alliage 17''.
- Légende : + détect. pluie, jantes 19'', phares led (5 portes), radars statifs AV/AR, sièges AV éléc./chauffants (5 portes), Toyota Safety Sense (5 portes).
- Lounge : + airbag 1 JL 14 HP, clim. trizone, nav. Europe écran 8'', sellerie cuir, sièges AV chauff./vénérables (5 portes), sièges AR chauffants (5 portes), toit ouvrant.
- Lounge Pack Techno : + alerte angles morts, contrôle roulis, modes de conduite, station, semi-autos, suspensions adaptatives.

Options (€)

- Boîte automatique (Life, Légende et Lounge) 2 000
- Pack 7 places (Life, Légende et Lounge / Lounge Pack Techno) 1 900/2 600
- Peinture noire/métallisée/haarzé 500/800/1 200
- Toit ouvrant (Life et Légende) 1 100
- Touch & Go 2 : nav. Europe écran 7'' (Life) 870
- Touch & Go 2 : nav. Europe écran 7'' audio JBL 14 HP (Légende) 1 900

VOLKSWAGEN

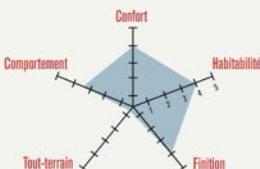
T-Cross



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/1/h/e (m) : 4,11 / 1,78 / 1,58 / 2,35 - 5 places

- + Encombrement/habitabilité, assemblages, équipements
- Boîte robotisée passive, plastiques rigides



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 TSI BV5M	95	5	20 310
1.0 TSI BV5M Lounge AJAXA	115	6	22 690
1.0 TDI BV5M	95	5	23 490

- Lounge : T-Roc + 1 790 €
- Carat/R-Line : + 3 150 € (non disp TS1 95 et TDI 95 BV5M)

Équipements de série

- Base : 6 airbags, aide active maintien voie, alerte pression pneus, appel d'urgence, clim. man., détec. lum., ESP, freinage d'urgence, jantes 16'', radio 2 HP, rég. adaptatif, rétro ext./égl./égr.
- Lounge : + détect. pluie, fil-H 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, rôles rabat., sièges AV chauffants (Carat).

Options (€)

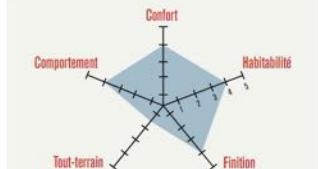
- Accès et démarrage sans clé (Lounge) 410
- Boîte auto DS7 (TS1 115, TDI 95, non disp base) 1 650
- Caméra de recul (non disp base) 305
- Climatisation auto bizona (Lounge) 450
- Compteurs 100 % digitaux 10,2'' (non disp base, Lounge et R-Line) 430
- Feux de route auto (non disp base) 170
- fil-H Beats 6 HP 300 W (non disp base) 550
- Interfaces MirrorLink, Apple CarPlay, Android Auto (base, Lounge) 250
- Navigation Europe de l'ouest 2,50 (base/Lounge) 1 000/1 050
- Pack City (radars station, AV/AR, rôles 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
- Sellerie cuir (Louge/Carat) 2 600/1 670
- Services connectés (non disp base) 400
- Stationnement semi-auto (non disp base) 210
- Suspension pilotée (non disp base) 1 440
- Système audio Beats 8 HP 300 W (non disp base) 600
- Stationnement semi-auto (Lounge/Carat et R-Line) 1 350
- Toit ouvrant panoramique 550

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.

- + Comportement, habitabilité, volume de coffre, style
- Nombreuses options, confort ferme, plastiques rigides



- 8'', radars station, AV/AR, radio 2 HP, régul., adaptatif, rôles élect./égl./rabat.
- Carat : + accès et démarrage sans clé, alerte d'angle mort, caméra de recul, compteurs 100% digitaux 10,2'', feux de route auto, interfaces Apple/Android, jantes 17'', navigation Europe de l'ouest, phares à led, régulateur avec fonction emboutillage, services connectés.
- Carat Exclusive : + hayon éléc., jantes 18'', sellerie cuir, sièges AV chauffants, toit ouvrant panoramique.
- R-Line/B : Carat + châssis sport, hayon élect., jantes 18'', modes conduite.

Options (€)

- 4 roues motrices 4Motion (2.0 TDI 150 DS7) 1 850
- Accès et démarrage sans clé (base et Lounge) 420
- Boîte auto DS7 (TS1 150 et TDI 150) 2 000
- Compteurs 100 % digitaux 10,2'' (non disp base, Lounge) 540
- Hayon électrique 420
- Interfaces MirrorLink, Apple CarPlay, Android Auto (base, Lounge) 250
- Navigation Europe de l'ouest 2,50 (base/Lounge) 1 470/1 650
- Pack City (stationnement semi-auto, alerte d'angles morts, accès et démarrage sans clé) (Lounge) 800
- Pack Drive Assist (navigation Europe de l'est, radio 6 HP, caméra de recul, feux de route automatiques) (Lounge) 1 000
- Pack Techno (stationnement semi-auto, syst. audio Beats) 1 100
- Peinture métallisée 650
- Sellerie cuir (Louge/Carat) 2 600/1 670
- Services connectés (non disp base) 400
- Stationnement semi-auto (non disp base) 210
- Suspension pilotée (non disp base) 1 440
- Système audio Beats 8 HP 300 W (non disp base) 600
- Toit ouvrant panoramique 1 350

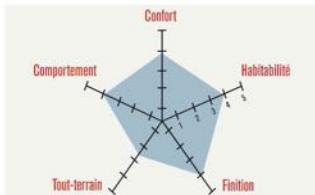
Tiguan



Entièrement renouvelé en 2016, le Tiguan se distingue par son habitabilité et ses aides à la conduite. Comportement rassurant.

L/1/h/e (m) : 4,43 / 1,81 / 1,70 / 2,68 - 5 places

- + Finition soignée, comportement serein, habitabilité
- Suspensions sèches, caractère diesel, prix



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 TSI Evo Comfortline	130	7	32 590
1.5 TSI Evo Confortline	150	8	34 860
2.0 TSI DS7 4Motion	190	11	44 560
2.0 TDI Confortline AJAXA	150	8	37 950
2.0 TDI Confortline DS7	190	10	47 400
2.0 TDI TDI Confortline Exclusive	240	14	52 220

- Confortline : + 3 600 € (non disp 1.5 TSI 130 et 150 DS7)

- Confort Exclusive : + 2 830 € (non disp 1.6 TDI 115)

- Confortline : + 7 airbags, aide maintien dans voie, accès/dém., sans clé, caméra de recul, clim. auto, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, feux route

Équipements de série

• Confortline : + 7 airbags, aide maintien dans voie, accès/dém., sans clé, caméra de recul, clim. auto, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, feux route

- auto, freinage auto, jantes 17", multimédia écran tactile 8", radars de station, AV/AR, rég. vitesse adaptatif, rétros rabat., rétros élec./dégivrants, station, semi-auto.
- Carat : + compteurs digitaux, jantes 18", GPS Europe, phares LED adaptatifs, services connectés, toit ouvrant pano.
- Carat Exclusive : + apps, assistant sortie station, hayon mains libres, lecteur DVO, nav, 3D écran tactile 9,2" et disque dur 64 Go, sellerie cuir, sièges AV chauffants, siège cond. élec., alerte angles morts.

Options (€)

• 4Motion (TDI 150 DS67)	1520
• Affichage tête haute	650
• Amortissement piloté	1220
• Boîte à double embrayage DS67 (TDI 150)	2 150
• Caméra 360°	400
• Châssis sport	225
• Compteurs digitaux	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, H-Fi Dynaudio) (Carat Exclusive)	1320
• Pack Techne (système GPS 3D et multimédia écran 8", caméra 360°, surveillance angles morts, assistant sortie stationnement) (Carat)	1320
• Pack Zen (sièges AV massants, sièges AV/volant chauffants, affichage tête haute, hayon mains libres) (Confortline et Carat)	1530
• Peintures métallisées ou nacrées	650
• Phares à LED adaptatifs (Confortline)	1940
• Sellerie cuir avec sièges AV chauffants et électriques, rétros rabattables	
- Carat	2 140
- Carat Exclusive	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"	
- Trandline	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)	
- Confortline/Carat	2 330/1 590
• Toit ouvrant panoramique (Confortline)	1445

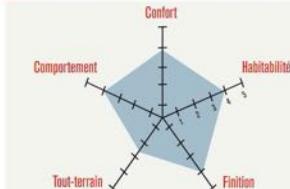
Tiguan Allspace



Décliné en 7 places le Tiguan apparaît en 2017, l'Allspace est un peu moins alerte que son petit frère. Les places de coffre sont modestes.

L/II/h/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	PRICE (€)
1.5 TSI Evo Confortline	150	8	38 250
2.0 TDI Carat DS67 4Motion	190	11	47 830
2.0 TDI Confortline [AJ4X4]	150	8	41 060
2.0 TDI Carat DS67 4Motion	190	10	50 270
2.0 TDI Carat Exclusive DS67 4Motion	240	14	55 280

- Carat : Confortline + 3 380 € (non disp 1,5 TSI)
- Carat Exclusive : Carat + 2 760 € et 3 810 € (TDI et TDI 190)

Équipements de série

- Confortline : + 7 airbags, aide active maintien dans voie, accès clé sans clé, caméra recul, clim. auto, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, feux de route auto, freinage d'urgence auto, hayon élec., H-Fi B.H.T., jantes 17", multimédia écran 8", radars station, AV/AR, rég. vitesse adaptatif, rétros élec./rabat./dégiv.
- Carat : + compteurs digitaux, hayon mains libres, jantes 18", nav, Europe Ouest, feux route adaptatifs, toit panoramique.
- Carat Exclusive : + aide active au maintien dans la voie, apps, châssis/direction dynamiques, nav, 3D écran 9,2", DD 64 Go, rég. vitesse fonctions embouteillage (BVA), sellerie cuir, sièges coud. élec., sièges AV chauffants.

Options (€)

• 4Motion (TDI 150 DS67)	1520
• Affichage tête haute	650
• Amortissement piloté	1220
• Audio Dynaudio 9 HP 400 W (Carat et Carat Exclusive)	790
• Boîte auto DS67 (TDI 150 Confortline et TDI 190)	2 150
• Caméra 360°	400
• Compteurs digitaux (Confortline)	760
• Navigation Europe Ouest écran 8" (Trandline/Confortline)	1 490/870
• Nav. 3D écran 9,2", DD 64 Go et apps (Confortline/Carat)	2 330/ 1 580
• Pack Drive Assist (nav, écran 8", caméra 360°, alerte angles morts) (Confortline)	1 320
• Pack Premium (affichage tête haute, caméra 360°, siège pas. élec. audio Dynaudio) (Carat Exclusive)	1 320
• Pack Techne (nav, 3D 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, siège coud. élec. et AV chauff.	
- Confortline	2 040
- Carat	1 730
• Sellerie cuir, sièges AV élec./chaud. (Carat/Carat Excl.)	2 140/370
• Sellerie Ergo Active (sièges AV massants et chauffants)	
- Confortline	970
- Carat	570
• Side Assist (alerte angle morts, assistant sortie station) (BVM)	510
• Side Assist (alerte angle morts, sortie station, rég. vit. embout) (BVA)	510
• Toit panoramique (Confortline)	1 445

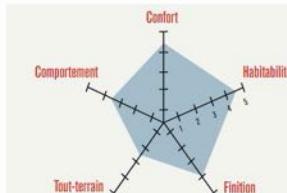
Touareg



Le Touareg II est arrivé mi-2018. Confortable, accueillant, il mise sur la technologie. Mais il est cher et sa conduite manque de saveur.

L/II/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	PRICE (€)
3.0 V6 TSI BVAB 4Motion	340	23	72 370
3.0 V6 TDI BVAB 4Motion Carat [AJ4X4]	231	14	65 280
3.0 V6 TDI BVAB 4Motion Carat	286	18	70 710

- Carat Exclusive : Carat + 8 450 €

- R-line Exclusive : R-line + 10 350 €

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 bizona, freinage auto ville, feux route auto, hayon mains libres, H-Fi 8 HP, jantes 18", nav. 3D écran 9,2", phares LED, radar station, AV/AR, rég. vt. adaptatif ambouteillages, rétros ext. élec., dégivrants, phar. et photo., sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, station, semi-aut., surveillance intersection.
- Carat Exclusive : Carat + affichage tête haute, 7" 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)	1400
• Pack Mémory Premium (sièges AV électriques à mémoire, colonne de direction électrique) (non disp base)	670
• Pack Sécurité Plus (airbags genoux conducteur et latéraux AR)	650
• Pack Voyage (crochet d'attelage électrique, assistant manœuvres ramorquant, sièges massants, prise 230 V)	2 150
• Park Package (caméras 360°, station, semi-auto)	400
• Peinture métallisée	de 1 300 à 2 150
• Phares IQLight Matrix led (série Exclusive)	2010
• Sellerie cuir Savon	
- Carat et Carat Exclusive	820
- R-line Exclusive	1 055
• Sièges AV massants	1 355
• Suspension pneumatique avec roues AR directrices	3 060
• Système audio Dynaudio 14 HP 730 W	1 820
• Tableau de bord digital (Carat)	3 780
• Toit ouvrant panoramique	2 000
• Vision nocturne	1 955

VOLVO

À PARTIR DE
28 900€*



NOUVEAU VOLVO V60
VOLVCARS.COM/FR



Actena Partenaire officiel
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 DRIVe Stop & Start 115 ch B6M Kinetic. Gamme VOLVO V60 : consommation Euronorm (L/100 km) : 4,5/10,2 - CO₂ rejeté (g/km) : 119/237.

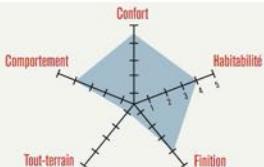
XC40



Lancé en 2017, le XC40 offre une alternative aux Allemands. Niveaux de sécurité et de confort élevés mais le poids pénalise les performances.

L/II/h/e (m) : 4,43 / 1,86 / 1,66 / 2,70 - 5 places

- + Ambiance intérieure, confort de coulement, aspects pratiques
- Poids élevé, prix costaud, clergies intrusives, consommation



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
03 A4x4	150	8	34 750
04 BVAB AWD Momentum	190	10	44 270
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 €

Equipements de série

- 7 airbags, alerte franch, ligne app urgence, audio 3 HP 80 W, clim, man., compteurs digitaux, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, freinage urgence, jantes 17", multimédia écran 9", phares led, 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 Nubuck/cuir.
- Inscription : Momentum + antibrouillards led, peinture métal., nav. 3D Europe avec services connectés, sellerie cuir.
- Inscription Luxe : + accès sans clé, alerte angles morts, alerte active collision AR, aide active maintien dans la voie, caméra recul, clim. bizona, hayon élec., rég. vitesse adaptatif, sièges AV élect./chauffants, toit ouvrant pano.

Options (€)

- 4 roues motrices (03 sauf base et T4) 2 100
- Boîte auto Geartronic 8 (03 et T3) 2 000
- Caméra 360° (non disp. base, toutes finitions/Inscription Luxe) 390/540
- Climatisation auto bizona (base/autres finitions) 540/420
- Pack Accessibilité Pro (hayon élec., mains libres, accès sans clé) 1 000/650
- Pack Intellisafe Pro (réglateur adaptatif, surveillance angles morts, alerte trafic marche arrière, aide active maintien dans la voie) 1 500
- Pack Mémoires (sièges AV électriques à mémoire) 850/100
- R-Design/Inscription 850/100
- Pack Prestige (clim auto bizona, toit ouvrant panoramique) (non disp. base, série Inscription Luxe) 1 500
- Pack Sensus Pro (nav. 8,30, chargeur induct., hi-fi H/K 13 HP 600 W) 1 600/720
- Pack Stationnement (caméra de recul, radars AV/AR) 350/600
- Momentum/autres finitions 350/600
- Pack Techno (caméra de recul, nav. 3D) 1 680/510
- Pack visibilité (phares full led directionnels, éclairage int.) 950/900
- 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 disp. base) toutes finitions/Inscription Luxe 850/240
- Suspensions pilotées (non disp. base) 840
- Toit ouvrant panoramique (non disp. base) 1 380

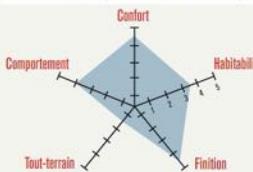
XC60



Le XC60 deuxième génération s'inspire de son grand frère. Son confort de roulement est excellent, comme sa nition et son niveau de sécurité.

L/1/b/e (m) : 4,69 / 1,90 / 1,66 / 2,87 - 5 places

- Présentation chaleureuse, confort de roulement, équipement
- Boîte auto lente, coffre peu accueillant, habilité quelconque



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
T4 BVAB Momentum	165	11	46 080
B5 essence BVAB AWD Momentum (48 V)	250	NC	52 180
T8 Twin Engine Momentum	303 + 87	17	67 380
03 Momentum	150	8	43 030
04 Momentum A4x4	190	8	45 930
B4 diesel BVAB AWD Momentum (48 V)	197	11	51 230
B5 diesel BVAB AWD Momentum (48 V)	235	14	55 730

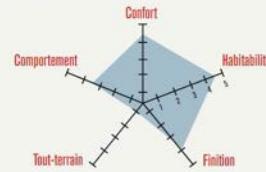
XC90



Vole est parti d'une feuille blanche pour le XC90 II. Celui-ci conserve cependant 7 places et gagne une version hybride rechargeable.

L/1/b/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 (€)
B5 BVAB AWD Momentum (48 V) A4x4	235	14	65 500
T8 BE BVAB AWD Momentum 7 places	303 + 87	17	80 900

- R-Design : Momentum + 7 300 € (7 150 € sur T8 Twin Engine)
- Inscription : Momentum + 7 600 € (7 450 € sur T8 Twin Engine)
- Inscription Luxe : Inscription + 4 300 € (3 700 € sur T8 Twin Engine)

Equipements de série

- Momentum : 7 airbags, aide active maintien dans voie, appel urgence, clim, auto, boîte, contrôle pression pneus, détec., pluie/lum., écran multimédia 9", ESP, freinage urgence, jantes 18", phares led, radar recul, radio 10 HP 330 W, rég./lim., vitesse, rétros élect./rabat., sellerie tissu simili cuir.
- R-Design : Momentum + châssis sport, compteurs digitaux 12,3", hayon élect., jantes 19", nav. 3D Europe, radar stat. AV, sellerie cuir/Nubuck, sièges sport.
- Inscription : Momentum + compteurs digitaux 12,3", hayon électrique, jantes 19", nav. 3D Europe, radar stat. AV, sellerie cuir/Nubuck, sièges sport.
- Inscription Luxe : Inscription + accès/dém. sans clé, affichage tête haute, caméra recul, hayon mains libres, IntelliSafe Assist, IntelliSafe Surround, sièges AV élect./chauff., toit ouvrant pano.

Options (€)

- 4 roues motrices (04 Geartronic8) 2 400
- Affichage tête haute couleur 1 200
- Boîte automatique Geartronic8 (04) 2 200
- Caméra 360° (toutes finitions/Inscription Luxe) 1 050/570
- Intellisafe Assist (rég. adaptif, aide active maintien dans voie) 1 620
- Intellisafe Surround (alerte angles morts, assistance changement de voie, alerte trafic en marche arrière, alerte collision arrière) 570
- Pack Accessibilité Pro (accès/dém. sans clé, hayon mains libres) 1 300/730
- Pack Caméra 360° (toutes finitions/Inscription Luxe) 1 300/730
- Pack Camera Sensus (compteurs digitaux 12,3", nav. 3D Europe apps web, Apple CarPlay/Android Auto (Momentum/T8)) 1 430/1 100
- Pack IntelliSafe Pro (réglateur 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 (tut ouvrant pano, affichage tête haute, camera de recul) 3 100/2 450
- Pack Design/Inscription 1 950/1 300
- Pack T8/Inscription T8 1 100/1 000
- 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 élect. mémoire conducteur) 3 600
- Pack Momentum 2 700/2 100
- Pack Techno (station, semi-auto, caméra de recul) 1 570/980
- Pack Peinture métallisée/Exclusive 1 000/1 350
- Sellerie cuir avec sièges sport 1 620
- Momentum 1 430/1 000
- R-Design/Inscription 1 330/360
- Siège conducteur électrique à mémoire (Momentum, R-Design) 780
- Suspension pneumatique avec amortissement piloté 2 300
- Système audio Harman/Kardon 12 HP 600 W 840
- Toit ouvrant panoramique (série sur T8 Twin Engine) 1 600

Options (€)

- 7 places (05) 1 500
- Affichage tête haute 1 350
- Caméra 360° (toutes finitions/Inscription Luxe) 1 100/590
- 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 (tut ouvrant pano, affichage tête haute, camera de recul) 2 950/2 700
- Momentum/T8/R-Design et Incription T8 1 600/1 400
- Peinture métallisée/exclusive 1 150/1 550
- Phares full LED directionnels (Momentum) 980
- Sellerie cuir (Momentum) 1 260
- Sellerie cuir parfumé et ventilé 1 260
- Momentum/R-Design et Incription 2 100
- R-Design/Inscription 840
- Siège AV Sport Contour (Momentum/Inscription) 1 680/420
- 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

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

Audi Sport Club par Audi Bauer Paris

Entrez dans un monde de priviléges avec l'Audi Sport Club d'Audi Bauer Paris.

Chez Audi, la vision ultime de la sportivité porte un nom : RS. Chaque modèle flanqué de ce label promet à son conducteur des performances de haut vol et des sensations à nulles autres pareilles. C'est dans cet esprit qu'Audi Bauer Paris a mis sur pied l'Audi Sport Club. Réservé aux propriétaires de RS et de la super sportive R8, ce club offre à ses membres un accès privilégié à différents événements exclusifs organisés tout au long de l'année. Des rendez-vous pour passionnés qui vont de cessions de pilotage sur les plus célèbres circuits de France à la visite privée de l'usine ultra-moderne de Neuburg qui

assemble la R8, en passant par des essais en avant-première des modèles RS ou



des ateliers techniques avec des experts de la marque. Adhérer à l'Audi Sport Club, c'est également bénéficier d'un traitement

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.

PUBLIREPORTAGE

VIP comme la prise en charge atelier sous 48 heures ou le prêt d'un véhicule de courtoisie RS pendant l'intervention. Prêt à entrer dans un monde de priviléges ? Rendez-vous chez Audi Bauer Paris (www.bauerparis.fr) pour vivre votre passion RS sans modération !

Audi Sport Store du Groupe Bauer Paris

Audi Bauer Paris Roissy

1, rue des Marguilliers

95700 Roissy-en-France

01 85 74 30 00 – www.bauerparis.fr

NOUVEAU NISSAN JUKE

LE CROSSOVER COUPÉ

Disponible à l'essai dans nos concessions



Innovation
that excites



SCANEZ-MOI POUR
DÉCOUVRIR LE NOUVEAU
NISSAN JUKE



FREINAGE
D'URGENCE



PROPILOT



VISION
INTELLIGENTE 360°

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

Innover autrement. Modèle présenté : version spécifique. NISSAN WEST EUROPE SAS - nissan.fr.

NISSAN AVENIR

www.nissan-avenir.com



La voiture 100% électrique par Audi.

Bienvenue dans l'avenir de la mobilité avec de nombreux systèmes d'assistance, des fonctionnalités innovantes, des capacités de recharge ultra rapide⁽¹⁾ et des rétroviseurs virtuels⁽²⁾.

**La nouvelle Audi e-tron ne se repose pas,
elle reprend des forces**



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 roulage (toutes options confondues). Les outils d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant. (1) Audi e-tron compatible avec les stations de charge rapide jusqu'à 150 kW. Bornes de recharge en courant continu (Mode 4) dans les stations haute puissance. Recharge possible également via des bornes de recharge classiques. Réseaux en cours de déploiement. (2) En option. Vorsprung durch technik = L'avance par la technologie. *Audi Occasion plus et Audi Service.

Audi Vorsprung durch Technik

www.bauerparis.fr

Audi Bauer Paris Saint-Ouen
78-80, rue du Docteur Bauer
93400 Saint-Ouen
01 49 18 30 00

Audi Bauer Paris Wagram
21, rue Cardinet
75017 Paris
01 42 12 30 00

Audi Bauer Paris Roissy
1, rue des Marguilliers
95700 Roissy-en-France
01 85 74 30 00

Audi Bauer Paris Nanterre*
36, av. Vladimir Ilitch Lénine
92000 Nanterre
01 85 76 30 00

RANGE ROVER P400 e HYBRIDE RECHARGEABLE

L'ATTRACTION URBAINE



ABOVE & BEYOND



Le nouveau Range Rover P400e Hybride rechargeable associe les technologies les plus récentes au sublime design du véhicule. Avec une autonomie de 51 km en tout électrique, des émissions de CO₂ à partir de 64 g/km et une consommation limitée, il s'adapte parfaitement à vos déplacements urbains en vous offrant un confort de conduite inégalé.

Avec sa calandre redessinée, ses échappements intégrés et ses feux Pixel-laser LED, le design du nouveau Range Rover se veut plus contemporain que jamais.

Venez découvrir le nouveau Range Rover chez votre concessionnaire :

NEUBAUER DISTRIBUTEUR LAND ROVER

99-101 Boulevard de Grenelle 75015 Paris
01 45 79 81 51

contact-jlr@neubauer.fr
landrover.fr\paris15

ABOVE & BEYOND : Franchir de nouveaux horizons.
Consommation mixte (l/100km) : 2,8. Émissions de CO₂ (g/km) : 64.
NDJ Paris RCS Nanterre B 493 361 521.



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 Constance en Mouvement.⁽¹⁾ Prix pour un Subaru Forester e-BOXER Confort au tarif de 36 990 € TTC. Modèle présenté : Forester e-BOXER Premium au tarif de 39 990 € TTC. **L'extension de garantie neuve Subaru bénéficie à l'acquéreur sans préjudice des garanties légales prévues par le Code civil et le Code de la consommation. Cette garantie supplémentaire s'applique uniquement aux défauts matériels et fonctionnels de la partie mécanique et électrique du véhicule, résultant d'un accident ou d'une panne dans les limites de la garantie initiale. Elle ne couvre pas les défauts matériels et fonctionnels du véhicule. L'extension de garantie neuve Subaru entre en vigueur à compter de l'expiration 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 prises en charge que les pannes survenues en France métropolitaine (Corse incluse), Principauté de Monaco, Principauté d'Andorre ainsi que dans les pays nés de la carte verte. La présente garantie vous est proposée par la société OPTIVEN Services, dont le siège social est situé 25 et 37 rue Louis Guérin, 69700 Villeurbanne (Cassis) 33 375 426 912 RCS LYON Transport, préparation, prélaques de police, 5 litres de carburant et taxe PHU (directive CE 2007/46) inclus. Frais d'immatriculation en sus. Prix susceptibles de variations à tout moment, sans préavis. Tarifs TTC publics maximum conseillés au 15 octobre 2019. SUBARU FRANCE S.A.S. au capital de 1 215 000 € RCS Pontaise 387 829 922 P.A. Les Béthunes - 1, avenue du Fief - BP 10432 Saint-Ouen-l'Aumône 95005 Cergy-Pontoise Cedex. Consommation et émission de CO₂ (sur parcours mixte) NEDC corrigé : de 6,7 à 7,3 l/100 km - 154 g/km.



Retrouvez l'intégralité du réseau sur www.subaru.fr

Réseaux



Cet hiver, changez d'air !



Avec Liqui Moly, faites nettoyer votre circuit de chauffage avec la garantie d'un air purifié et assaini.

LIQUI MOLY, UNE TECHNOLOGIE DE POINTE POUR DES ROUTES PLUS BELLES, ET DES MOTEURS EN HARMONIE AVEC LA NATURE



NOUVELLE VOLVO S60 AWD

POLESTAR ENGINEERED
HYBRIDE RECHARGEABLE

LA PERFORMANCE À L'ÉTAT PUR

749€ /MOIS
SANS APPORT

LLD* 48 MOIS / 40 000 KM

ENTRETIEN, GARANTIE ET
ASSISTANCE 24/24 INCLUS
JUSQU'AU 29/02/2020

2,1m



POLESTAR ENGINEERED

HYBRIDE TWIN ENGINE GEARTRONIC 8
405 CH AWD RECHARGEABLE ESSENCE
PUISANCE 233 + 65 KW
CONSOMMATION EUROMIX 2.1L/100 KM
EMISSION CO₂ 48 G/KM
ÉCOTAXE NEUTRE - TVS 68€

RENDEZ VOUS D'ESSAI SUR ACTENA.FR

* Offre de Location Longue Durée sans option d'achat portant sur un véhicule S60 T8 HYBRIDE POLESTAR ENGINEERED 405 CH AWD GEARTRONIC 8 noire 019. Offre édictée sur la base du tarif au 16/09/2019. Le contrat de location longue durée sera impérativement souscrit pour une durée variable de 48 mois et un kilométrage variable de 40 000 km incluant nécessairement les prestations entretien - assistance, gestion des pertes totales. Carte grise non incluse. Offre valable pour toute commande adressée valablement par écrit à Volvo Automobiles Fleet Services avant le 29/02/2020, sauf modifications du tarif constructeur, des taux nuanciers directeurs ou de la réglementation en vigueur et notamment de la réglementation sociale (variation du taux de TVA, etc...). Offre de location longue durée sans option d'achat et de services associés, réservée aux professionnels, réglée par les conditions générales de location longue durée et des services optionnels disponibles auprès de TEMSYS et sous réserve d'acceptation du dossier par TEMSYS, société anonyme au capital de 66 000 000 EUR, siège social : 15, allée de l'Europe - 92110 Clifcy, RCS NANTERRE 351 867 692. Société de courtage d'assurances - Garantie financière et assurance de responsabilité civile professionnelle conformes aux articles L512-6 et L512-7 du code des assurances N° ORIAS 07 026 677.

S60 T8 HYBRIDE POLESTAR ENGINEERED 405 CH GEARTRONIC 8 : Consommation Euromix (L/100 km) : 2,1 - CO₂ rejeté (g/km) : 48.

75 PARIS 16 01 44 30 82 30
92 NEUILLY 01 46 43 14 40
92 LA GARENNE 01 56 47 06 60
78 PORT MARLY 01 39 17 12 00
78 VERSAILLES 01 39 20 17 17
78 MAUREPAS 01 30 50 67 00
78 BUCHELAY 01 34 79 92 92

56, AVENUE DE VERSAILLES
58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
86, AVENUE DE L'EUROPE
8, ROUTE DE ST GERMAIN
45/47, RUE DES CHANTIERS
ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

ACTENA
AUTOMOBILES

PRIOD

©VICTORPARIS

SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTE ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 06 60

NOUVEAU ŠKODA KAMIQ

LE SUV URBAIN POUR VOIR
LE MONDE À VOTRE MANIÈRE



À PARTIR DE

159€/MOISTM

1^{er} LOYER DE 2500€ ILL SUR 37 MOIS
SANS CONDITIONS DE REPRISE

Avec son habitabilité remarquable, sa garde au sol surélevée et ses nouvelles technologies, le ŠKODA KAMIQ vous offre une nouvelle manière de voir la ville. Ses projecteurs avant full LED avec clignotants à défilement*, sa capacité intérieure de 1395L, sa navigation 100% connectée*, sa protection des arêtes de portes*, son digital cockpit... Autant d'avantages qui font de lui votre meilleur allié du quotidien.

252€/mois

Modèle présenté : Kamiq Style 1.0 TSI 95ch BVM5 avec options, 1^{er} loyer de 2500€ puis

Offre valable du 02/09/2019 au 31/12/2019, pour une livraison avant le 31/12/2019 et dans la limite des stocks disponibles.

[1] Location Longue Durée 30 000 km max, offre à particuliers dans le réseau ŠKODA participant en France métropolitaine, hors assurances facultatives, sous réserve d'acceptation par Volkswagen Bank GmbH - ORIAS 08 040 267. Ex pour KAMIQ Ambition 1.0 TSI 95ch BVM5, remise de 4 000 € déduite, sans conditions de reprise (conditions sur skoda.fr).

Gamme KAMIQ : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : NEDC corrigé : 4,2 - 5,1. WLTP : 4,8 - 7,4. Rejets de CO₂ (g/km) min - max : NEDC corrigé : 112 - 116. WLTP : 116 - 157. CO₂ carte grise : 105 - 111. A partir du 1^{er} septembre 2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂. A partir du 1^{er} septembre 2018, la procédure WLTP remplace complètement le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'éssai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC.

*De série, en option ou indispensable selon version. Les outils d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.

Volkswagen Group France - S.A. - Capital : 198 502 510 € - 11, av. de Bourronne - 02600 Villers-Cotterêts - R.C.S. Soissons 832 277 370.

www.skoda.fr