l'auto-journal évasion & 4x4

JUILLET - AOÛT - SEPTEMBRE 2020

l'auto-journal

LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS

évasion & 4x4

AUDI Q5 SPORTBACK

SPORTIFS, FAMILIAUX, URBAINS, ÉCOLOS...

LES FUTURS SUV SAVENT TOUT FAIRE !

BMW IX5

RENAULT KADJAR II

PEUGEOT 1008

DOSSIER ESSAIS

L'HYBRIDE RECHARGEABLE FAIT LE PLEIN !

ESSAI Porsche Macan

FACE-À-FACE Peugeot 2008 vs Renault Captur

SUPER ESSAI Mercedes GLB

& DS 3 CROSSBACK, FORD PUMA, VW T-ROC, VOLVO XC40

M 06318 - 93 - F: 5,95 € - RD

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

BEL : 6,30Ð - ESP : 6,50Ð - GR : 6,50Ð - DOM S : 6,60Ð - ITA : 6,50Ð - LUX : 6,30Ð - PORT CONT : 6,50Ð - CAN : 8,95$CAN - MAR : 70DH - TOM S : 1050CFP - CH : 10,50FS - TUN : 12DTU

ŠKODA KAROQ

TRACEZ VOTRE PROPRE CHEMIN

ŠKODA

À PARTIR DE

319€ /MOIS(1)

SANS APPORT / LLD SUR 37 MOIS

Vous n'aimez pas faire comme tout le monde ? Ça tombe bien, nous non plus. Notre nouveau SUV compact a été pensé pour vous permettre de transformer chaque trajet en véritable aventure avec sa transmission 4x4*. Dès le premier regard, le ton est déjà donné : son design allie dynamisme et élégance. Grâce au système Varioflex*, son habitacle n'est pas seulement spacieux mais aussi ingénieux. Avec ŠKODA Connect*, ses technologies mêlent connectivité et sécurité pour toujours plus de confort.

Modèle présenté : KAROQ Drive 1.0 TSI 116ch BVM6 avec options, remise de 3 100€ déduite, 37 loyers de 443€ en location longue durée et 45 000 km. Dans la limite des stocks disponibles. Offre valable du 01/05/2020 au 30/06/2020.

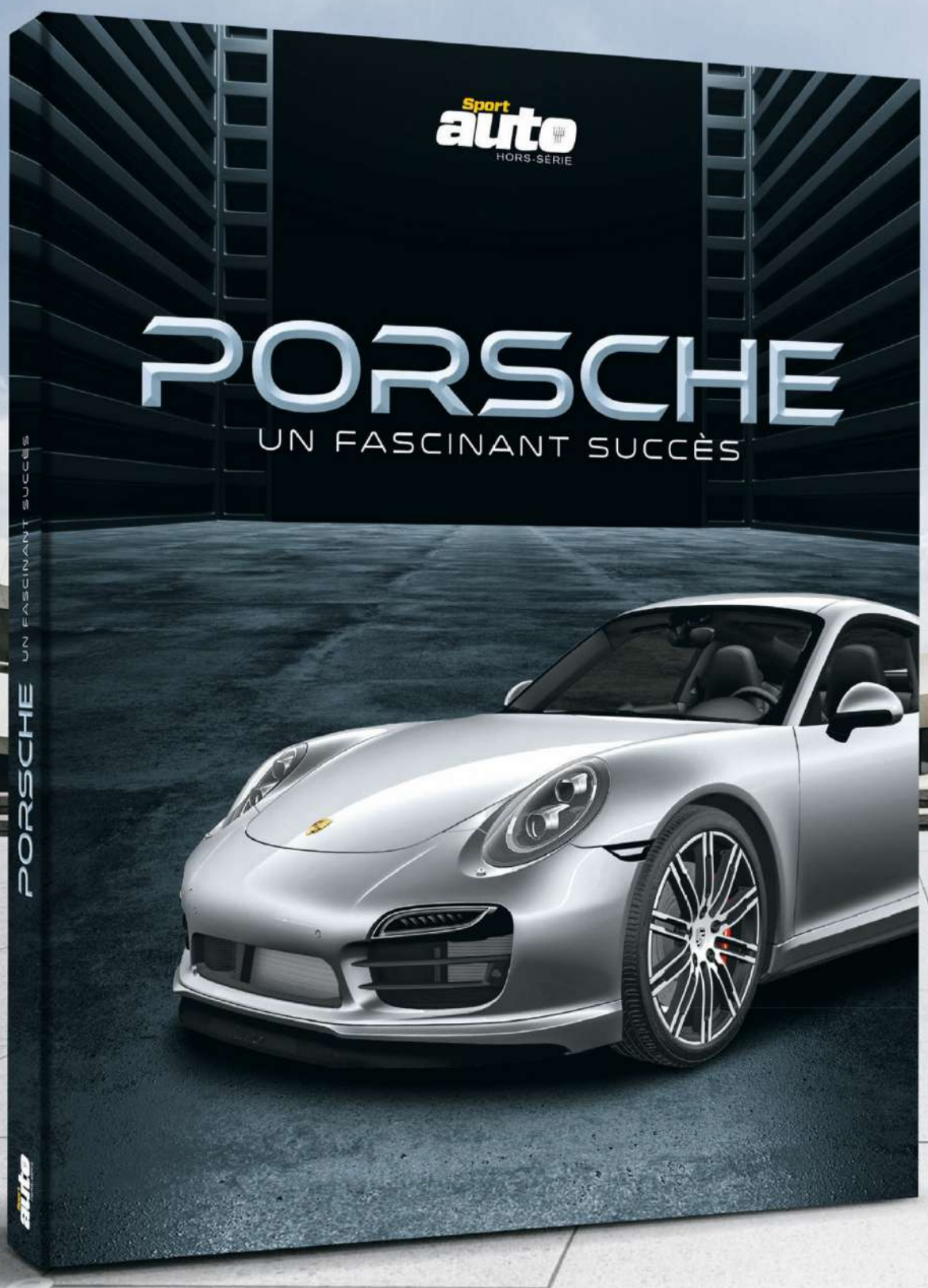
(1) Ex pour KAROQ Ambition 1.0 TSI 116ch BVM, location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum, 37 loyers de 319€, hors assurances facultatives. Offres réservées aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement, remise de 3 100€ déduite du tarif au 01/05/2020 sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - SARL de droit allemand - Capital social : 318 279 200 € - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise : 451 618 904 - Administration et adresse postale : 11, avenue de Boursonne - B.P. 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex. *De série, en option ou indisponible selon version. **Les outils d'aide à la conduite automobile ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.**

Gamme KAROQ : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : WLTP : 5 – 8,8. Rejets de CO2 (g/km) min - max : WLTP : 130 - 199.

Volkswagen Group France - S.A. - Capital : 198 502 510€ - 11, av. De Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - R.C.S. Soissons 832 277 370.

Sport auto HORS-SÉRIE

UNE PASSION
ALLEMANDE



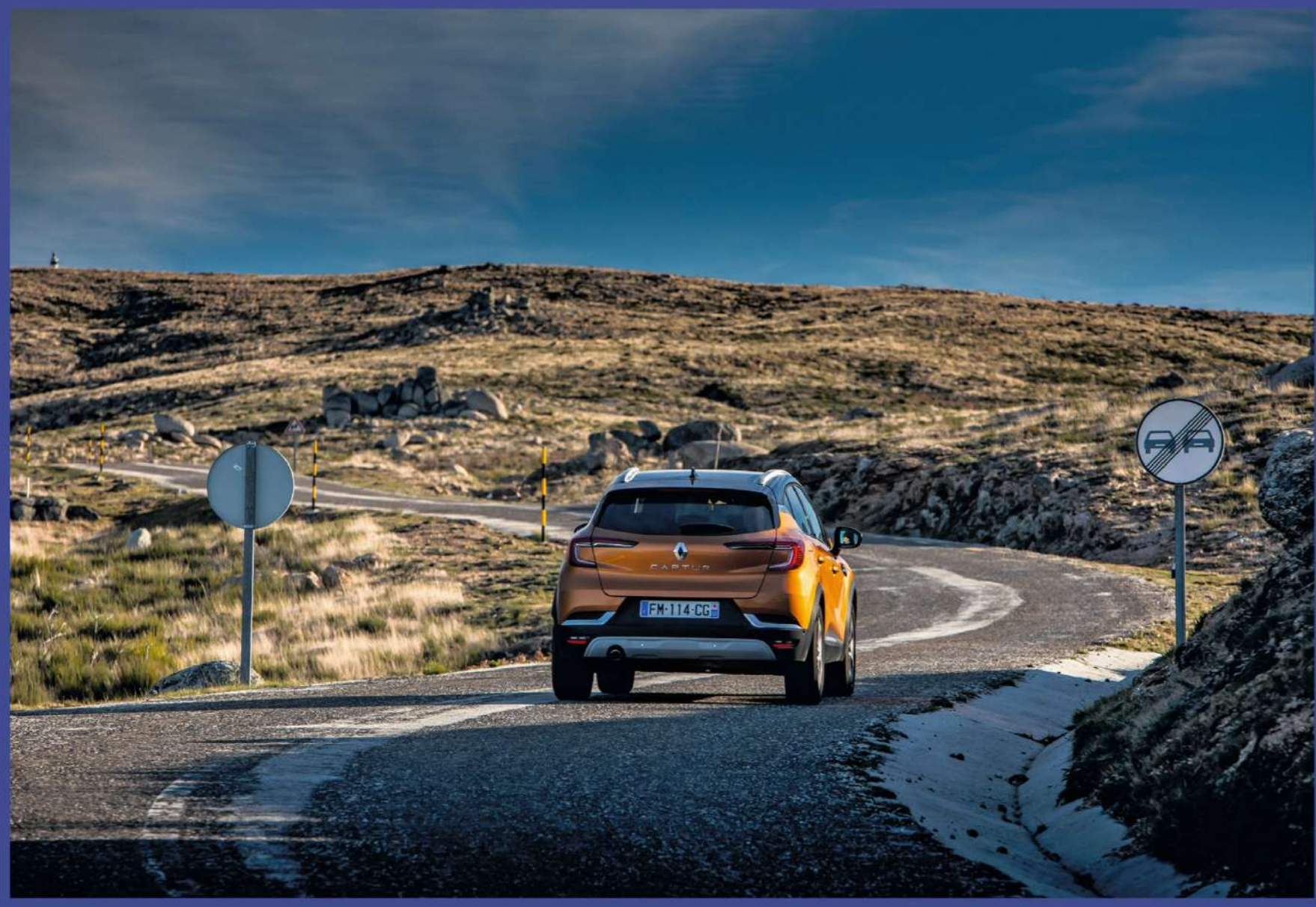
Un design intemporel, une image insolente avec sans conteste le modèle qui a fait sa renommée la 911. Aucun constructeur ne peut se targuer d'une telle réussite en termes de longévité d'un modèle. Sur plus de 200 pages, ce hors-série retrace plus de 50 ans d'histoire de Porsche avec des modèles inoubliables photographiés en studio dans un écrin mettant en valeur leur ligne exceptionnelle.

EN VENTE ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur Pour une info en continu

N° 93 • 3e trimestre 2020 • L'Auto-Journal Évasion & 4x4, le premier magazine des SUV et des loisirs

LIBÉRÉS, DÉLIVRÉS… ROULEZ !



YANN LEFEBVRE

La crise sanitaire a bouleversé nos vies… celle de L'Auto-Journal Evasion & 4x4 également. Peut-être avez-vous eu du mal à trouver le numéro 92 en kiosque. Le confinement et les difficultés de Presstalis ont eu un impact considérable sur les magazines. Vous l'imaginez, le numéro 93 que vous tenez entre les mains a été réalisé dans des conditions inédites. Malgré cela, nous avons tenu à ce qu'il soit le plus "normal" possible, à l'image de la vie qui reprend progressivement son cours. Nous avons aussi voulu, peut-être plus que d'habitude, qu'il vous donne envie de rouler. Car dans L'Auto-Journal Evasion & 4x4, il y a évasion. Or cette notion de liberté est toujours étroitement liée à l'automobile.

Deux mois de confinement, ce sont aussi deux mois sans rouler. Ça nous a manqué, et à vous aussi certainement. Il est étonnant de remarquer à quel point la première phase de déconfinement, qui autorisait des déplacements à moins de 100 km, n'a pas eu la portée d'une véritable libération. A pied ou à vélo, 100 km ça suffit mais en voiture, ça n'est que le début du voyage.

Une voiture qui va retrouver, dans notre vie, la place à part qu'elle y tenait, peut-être même un peu plus encore. Car à une période où la distanciation sociale prime, elle constitue un cocon rassurant pour se déplacer en toute sécurité. De même, compte tenu de la complexité des déplacements en avion, elle représente plus que jamais le meilleur mode de transport pour partir en vacances.

Ce retour de la liberté de voyager peut aussi être l'occasion d'un nouveau départ. Jamais il n'aura été aussi facile d'acheter une voiture. D'abord parce que les constructeurs ont mis en place un ensemble de moyens digitaux pour accéder à l'information, configurer, commander voire se faire livrer son véhicule sans avoir à sortir de chez soi! Ensuite, parce que les stocks de modèles invendus sont synonymes de remises. Enfin parce que le gouvernement a renforcé la prime à la conversion et le bonus qui boostent le pouvoir d'achat de l'automobiliste. En un mot comme en cent : c'est le moment de changer - ou de passer - au SUV et de retrouver tout simplement le plaisir de rouler.

La rédaction

SOMMAIRE

PORSCHE

Le prochain numéro sera en kiosque le 17 septembre 2020

en couverture

Les futus SUV savent tout faire

6 Renault Kadjar II / Nissan Qashai III
8 Audi Q5 Sportback / VW Nivus
10 Peugeot 1008 / Dacia Spring
12 BMW iX5 / Mercedes EQA

nouveautés

14 Toyota Yaris Cross
18 Toyota Highlander
20 Tesla Model Y
22 Volkswagen ID.4
24 Renault Captur E-Tech
26 Range Rover Evoque P300e
27 Hyundai Santa Fe
29 Jeep Compass

actualités

30 C'est le moment d'acheter

essais

32 DS 3 Crossback E-Tense 136 ch
38 BMW X5 45 e 394 ch
56 Ford Puma Ecoboost 125 ch
74 Porsche Macan GTS 380 ch
80 Skoda Kamiq TSI 116 ch
98 Volkswagen T-Roc R 300 ch

super essai

86 Mercedes GLB 220D 190 ch

face-à-face

44 Peugeot 2008 Puretech 130 ch / Renault Captur TCe 130 ch

dossier essais

Les SUV compacts plug-in

64 Peugeot 3008 Hybrid4 300 ch
66 DS 7 Crossback E-Tense 300 ch
68 Ford Kuga PHEV 225 ch
70 Opel Grandland X Hybrid4 300 ch
72 Volvo XC40 Recharge T5 262 ch

évasion

104 Balade gourmande au Connemara

tourisme

112 Le Cantal, plaisirs affinés

guide d'achat

122 Fiche occasion Peugeot 2008 I
124 Le guide d'achat
157 Les petites annonces classées

En page 62
choisissez votre abonnement

Les familiaux

BONS PARTOUT !

Quel est le point commun entre la Peugeot 207 SW, la Renault Modus ou la Citroën C3 Picasso ? Toutes ont été remplacées par des SUV. Et la liste est encore longue car les constructeurs ont peu à peu arrêté les carrosseries en déclin (breaks, monospaces), pour lancer des SUV. Lesquels doivent donc répondre à de nombreux et divers besoins suivant la catégorie dans laquelle ils s'inscrivent. Or, une de leurs principales forces est de savoir jouer sur tous les tableaux sans perdre leur pouvoir de séduction. Familiaux, sportifs, urbains et même écolos, les SUV endossent tous les rôles avec la même réussite. Et ça n'est pas prêt de s'arrêter comme le prouvent les futurs modèles dévoilés dans les pages de ce dossier.

Dossier réalisé par Michel Courtois et Pierre Richet

LES FAMILIAUX

P. 6 RENAULT KADJAR II
P. 7 NISSAN QASHQAI III

LES DYNAMIQUES

P. 8 AUDI Q5 SPORTBACK
P. 9 VW NIVUS

LES URBAINS

P. 10 PEUGEOT 1008
P. 11 DACIA SPRING

LES ÉCOLOS

P. 12 BMW IX5
P. 12 MERCEDES EQA

Renault Kadjar II VENGEANCE

ÉCLIPSÉ PAR LE CAPTUR, LE KADJAR N'A PAS RÉUSSI À PRENDRE SA PLACE EN FACE DU PEUGEOT 3008. LA PROCHAINE GÉNÉRATION RÉCLAME RÉPARATION.

Que le Captur, véritable star de la marque au Losange, soit plus gâté que lui au chapitre du style, passe encore. Mais que son grand frère, le Koleos, pas vraiment ce que l'on peut appeler une valeur sûre de la famille SUV, soit plus expressif, là c'en est trop. La seconde génération de Kadjar, attendue pour l'année prochaine, va rectifier le tir et se doter, enfin, d'une vraie personnalité. L'enjeu est capital pour Renault. D'un côté, il faut tenter de grignoter des parts de marché à la superstar 3008, de l'autre, il faut envisager que le SUV comble l'arrêt des Scénic et Espace que le constructeur étudie. Esthétiquement, le nouveau venu devrait s'inspirer du Captur, qui plaît, ce qui permettrait de créer une identité commune. Cela étant, la révélation du concept Morphoz en ce début d'année annonce aussi des velléités de changement de style de la marque. On devrait ainsi retrouver quelques détails de ce concept. On peut surtout s'attendre à des progrès notables en matière de présentation intérieure. Comme il l'a démontré sur la nouvelle génération de Captur (cf. p. 44), Renault a désormais la volonté de proposer des intérieurs valorisants dans le choix des matériaux et pensés de façon à dégager de l'espace et à simplifier la vie à bord. Cela passe par l'ergonomie intuitive ou la modularité, avec l'arrivée espérée de la banquette coulissante du Captur.

En matière de motorisation, le Kadjar ne devrait pas se décliner en 100 % électrique. Ce rôle est réservé à un modèle spécifique, alter ego du concept Nissan Ariya présenté l'année dernière. Il recevra en revanche la technologie E-Tech qui va bientôt faire son entrée sur le Captur (cf. p. 24). Ce système hybride rechargeable fait appel à deux moteurs électriques dont un actionne une boîte de vitesses à crabots. Annoncée à la fois moins chère et plus efficiente, cette chaîne de traction développe 160 ch et autorise des évolutions électriques sur environ 50 km. Une version promise à un beau succès.

COMMERCIALISATION : 2021

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 27 000 €

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Nissan Qashqai III
DYNASTIE

COMMERCIALISATION : FIN 2020

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 25 000 €

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Le problème avec les dynasties c'est qu'arrive toujours un descendant bien décidé à ne pas faire comme ses aïeux. Un problème qui n'en est pas un quand changement rime avec améliorations. C'est le parti pris du futur Qashqai qui commencera par s'affirmer à travers un style plus engagé. Il partagera sa plateforme CMF/C avec le Juke et en profitera pour gagner quelques centimètres et se rapprocher du 3008 (4,45 m contre 4,39 m pour le Japonais). Ce châssis lui donnera la possibilité de proposer non pas un mais deux systèmes d'hybridation. Le premier, e-Power, est d'origine maison. Un moteur thermique (qui tourne à régime constant et optimal) fait office de générateur pour recharger la batterie, le moteur électrique entraînant seul les roues. Le second sera un hybride rechargeable plus classique hérité de la future génération du Mitsubishi Outlander PHEV.

Les dynamiques

Audi Q5 Sportback
SUITE LOGIQUE

DANS LA FOULÉE DU Q3 SPORTBACK, AUDI PRÉPARE ACTIVEMENT UN Q5 SPORTBACK, CE EN PARALLÈLE DU RESTYLAGE DE CELUI DONT IL DÉRIVE.

C'est désormais officiel, même si la surprise n'en est pas vraiment une. Audi a ainsi confirmé que le Q5 serait, au début de l'année prochaine, décliné en une version coupé baptisée Sportback. Une nouveauté qui n'arrivera pas seule puisque ce véhicule inédit accompagnera le restylage du SUV familial d'Audi. Lancée en 2017, l'actuelle génération atteint non seulement la mi-carrière mais elle a parallèlement pris un "coup de vieux" avec l'arrivée des nouveaux Q8 et Q3. Le Q5 classique aura

COMMERCIALISATION : MI-2021

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 27 000 €

donc droit à une nouvelle face avant plus dessinée que l'actuelle de manière à marquer sa différence par rapport aux berlines. La version Sportback adoptera une ligne de toit plongeante et si Audi parvient au même tour de force que sur le Q3 éponyme, alors ce coupé ne perdra pas grand-chose en termes d'habitabilité arrière comme de coffre. L'aménagement de la planche de bord devrait se calquer sur celui de la berline A4, restylée l'année dernière. L'évolution la plus sensible concernera l'écran tactile, toujours implanté comme s'il avait été rapporté à la planche de bord, qui gagnera en dimensions. En résultera la disparition du pavé tactile devant le levier de vitesses qui existe sur la version actuelle.

Sous le capot, le Sportback aura une préférence pour les moteurs les plus puissants du Q5. Sans oublier d'électrifier ses mécaniques pour économiser quelques grammes de CO_2. Les 4 cylindres essence (245 ch) comme diesel (190 ch) seront équipés de la micro-hybridation 12 V alors que les V6 (essence de 231 et 286 ch) auront droit à la même technologie en 48 V. Parallèlement à cette offre classique, on retrouvera les déclinaisons hybrides rechargeables (50 et 55 TSIe de 299 et 367 ch) déjà au catalogue. Le sport se conjuguera au diesel avec le SQ5 TDI de 347 ch en espérant qu'Audi lui offre, comme au Q3, une version RS. Par exemple avec le V6 450 ch de la RS5…

Volkswagen Nivus
COUPÉ LONG

COMMERCIALISATION : MI-2021

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 26 900 €

PHOTO : VW AG

Une fois n'est pas coutume, c'est du côté de l'Amérique du Sud qu'il faut aller voir pour découvrir la future version coupé du T-Cross. Baptisé Nivus de l'autre côté de l'Atlantique, elle devrait arriver chez nous sous le nom de T-Sport. Dérivé du SUV urbain de la gamme VW, ce coupé est paradoxalement nettement plus long avec 4,27 m contre 4,11 m pour le T-Cross. Un gabarit qui le met au coude-à-coude avec le… T-Roc ! Sachant que l'empattement ne change pas, c'est le coffre qui sort gagnant avec un volume qui passe de 385 à 415 dm^3 ! La planche de bord sera identique à celle que nous connaissons sur le T-Cross à l'exception de l'écran multimédia qui pourra monter jusqu'à 10'' dans les versions haut de gamme, contre 8'' chez celui dont il dérive. Même gémellité du côté des motorisations avec les TSI 115 ch (BVM ou DSG 7) et TDI 95 ch DSG 7 avec peut-être une version plus sportive équipée du TSI 150 ch du grand frère le T-Roc.

ILLUSTRATION : BERNHARD REICHEL

Les urbains

Peugeot 1008 SUCCÈS, ASSURÉ

ALORS QUE LA NOUVELLE GÉNÉRATION DE 2008 A BIEN GRANDI, LE 1008 S'ANNONCE POUR COMBLER LE TROU LAISSÉ PAR SON GRAND FRÈRE.

Lorsque le Peugeot 2008 et le Renault Captur sont apparus, ils se sont positionnés comme SUV urbains. Sept ans plus tard, non seulement cette catégorie s'est largement enrichie mais elle s'est également divisée en deux. On peut ainsi distinguer les petits urbains et les urbains polyvalents. Une scission que la gamme de VW incarne avec d'un côté le T-Cross (4,11 m) et de l'autre le T-Roc (4,24 m). Peugeot, pour sa part, n'avait jusqu'alors que le 2008 pour rivaliser avec ces deux concurrents. Voilà pourquoi la marque a pris la décision de le faire gagner en longueur à l'occasion de sa dernière génération (+ 14 cm à 4,30 m) laissant une place pour un petit frère. L'arrivée du 1008 signerait la disparition de la petite 108, allongeant la liste des carrosseries classiques remplacées par des SUV. Peugeot aurait d'ailleurs tort de se priver de l'opportunité d'exploiter encore le succès du 3008, en le déclinant à une échelle inférieure à celle du 2008, autour de 4,10 m. D'autant que la plateforme est désormais disponible puisqu'il s'agit de la CMP. Laquelle autorise le 1008 à se doter d'une motorisation 100 % électrique comme c'est le cas chez son grand-frère. Une proposition parfaitement cohérente avec l'utilisation envisagée de ce roi des villes mais qui pose aussi le problème du prix. Il est nettement plus compliqué de faire passer le surcoût de la technologie sur un petit modèle généraliste que sur un SUV routier premium. Cela étant, la politique volontariste de l'Etat en matière de soutien à l'électrique pourrait annuler cet argument… à condition que les aides soient toujours aussi généreuses l'année prochaine. Rien n'est moins sûr. Le futur 1008 sera aussi l'occasion pour Peugeot de décliner une nouvelle version de son i-Cockpit 3D mais la vraie nouveauté se trouvera du côté du multimédia. Un système inédit, qui fera son apparition sur la prochaine 308, devrait permettre à Peugeot de rattraper son retard en la matière.

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

COMMERCIALISATION : 2021

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 17 000 €

Dacia Spring
ÉMANCIPATION

COMMERCIALISATION : 2021

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 18 000 €

PHOTO : RENAULT

Voilà une petite… qui voit grand. Car sous un style séduisant, la Dacia Spring sera non seulement la première citadine de la marque mais également la première électrique low-cost ! Ce sympathique SUV de poche 0 émissions pourrait ainsi être commercialisé autour de 18 000 €… avant bonus. Dérivé des Renault Kwid (thermique, commercialisé en Inde) et Renault City K-ZE (électrique, commercialisé en Chine), ses prestations seraient certes limitées avec un rayon d'action d'environ 200 km, mais suffisantes pour une pure citadine. La Spring pourrait reprendre le pack de batteries de la Twingo électrique développant 22 kW. La puissance, elle, devrait se situer aux alentours de 50 kW (68 ch). 5 portes, 4 places et un gabarit de 3,75 m complètent la carte d'identité de ce nouveau venu qui sera le premier SUV à rendre cette technologie réellement accessible au plus grand nombre.

Les écolos

BMW IX5 VISIONNAIRE

BMW A BIEN SÛR PRÉVU D'ÉLECTRIFIER SA GAMME CLASSIQUE, DONT LE X3. MAIS SON PORTE-DRAPEAU ZÉRO ÉMISSIONS PRENDRA LA FORME DU IX5.

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Mercedes EQA IMMINENT

COMMERCIALISATION : 2021

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 60 000 €

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

L'EQA, dérivé 100 % électrique du GLA, devrait déjà être officiel. Sa révélation était en effet prévue à Genève. Cela étant, il ne réserve plus beaucoup de mystère comme le montre notre illustration. Le second membre de la famille EQ, après l'EQC, se distingue principalement par sa calandre spécifique. En revanche, il reprend le même gabarit que celui dont il dérive (4,41 m), ce qui n'était pas le cas de l'EQC avec le GLC. La puissance développée est attendue à environ 150 kW (204 ch) sachant qu'une version 4 roues motrices, dotée de deux moteurs, pourrait faire monter cette valeur à 220 kW (300 ch). La batterie devrait, elle, proposer une capacité d'environ 60 kWh, portant à plus de 400 km l'autonomie. La recharge pourra se faire en 110 kW maxi. A l'intérieur, il faut s'attendre à retrouver exactement le même aménagement que dans le GLA classique, ce qui est en l'occurrence une bonne nouvelle.

En matière d'électrique, les stratégies des constructeurs diffèrent. Là où certains dérivent et intègrent leurs modèles électriques à la gamme traditionnelle, d'autres en font une espèce à part. C'est le cas de BMW avec la famille i. Seulement représentée par la citadine i3 et la sportive i8, qui ne sont plus toutes jeunes, elle va bientôt gagner deux nouveaux membres : une berline et un SUV. Mais sachant que le X3 sera également proposé en 0 émissions, il faut que ce nouveau venu en propose nettement plus pour justifier son positionnement à part. Ce sera déjà le cas en termes de technologie. Basé sur une nouvelle plateforme et doté d'une batterie de 80 kWh, il devrait revendiquer plus de 500 ch et une autonomie de 600 km quelles que soient les conditions de température, ce qu'aucun de ses concurrents actuels n'est capable d'atteindre. Un exploit qui serait rendu possible par un innovant système de maintien des batteries à une température optimale. On sait même déjà, de source interne, que ce futur SUV sera capable d'un 0 à 100 km/h sous les 4 secondes. Côté charge, il sera bien sûr possible de se brancher sur des bornes 150 kW offrant un plein de 20 à 80 % en environ 30 minutes.

Mais le iX5 ne réservera pas ses innovations à la technologie électrique. Si BMW a développé une gamme à part, c'est aussi pour tester une nouvelle interface entre le conducteur et la voiture. Ce futur modèle sera ainsi capable d'une conduite autonome de niveau 3 (non autorisée pour le moment en France) qui permet au conducteur de déléguer totalement la conduite dans certaines situations. La marque en a profité pour revoir l'organisation de la planche de bord en remplaçant les compteurs digitaux connus aujourd'hui par un large écran incurvé devant le conducteur. Une question reste en suspens : le style. Le concept iNext censé l'annoncer n'avait pas fait l'unanimité avec son double haricot géant. La version de série ne devrait pas s'assagir...

CONCLUSION

La faculté qu'ont les SUV à endosser n'importe quel rôle, tout en conservant intact leur pouvoir de séduction, est immanquablement leur plus grande force. C'est aussi une menace pour les autres catégories qui ont de plus en plus de mal à subsister. Un mouvement qui ne devrait pas s'inverser à l'avenir sachant que les SUV, conscients de leur tendance à consommer davantage, prennent le virage des nouvelles technologies… plus rapidement que les autres. Ce qui ajoute encore à leur charme !

NOUVEAUTÉS

COMMERCIALISATION : MI-2021

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 28 000 €

Toyota Yaris Cross

CROSS FIT

EN DEVENANT CROSS, LA YARIS SE FAIT PLUS MUSCLÉE, PREND DE LA HAUTEUR MAIS SURVEILLE TOUJOURS SON APPÉTIT GRÂCE À SON HYBRIDATION. UNE PROPOSITION SÉDUISANTE MAIS QUI IMPOSE UNE PATIENCE DE BÉNÉDICTIN.

Par Patrice Chéreau Photos Toyota

Le Yaris Cross débarquera dans le cœur du marché français face aux Renault Captur et Peugeot 2008.

Premier constructeur mondial, marque généraliste, spécialiste historique des 4x4 comme des SUV, Toyota n'avait jusqu'à il y a peu qu'un seul véritable représentant dans les SUV : le RAV4. Heureusement, le C-HR est venu lui prêter main-forte en 2016 avec une belle réussite d'ailleurs. Deux SUV, c'est mieux qu'un seul mais cela reste léger si l'on compare aux autres généralistes qui en comptent, au moins, deux fois plus. Outre la quantité, entre également en jeu les segments occupés. Et ne pas proposer de modèle urbain sur le marché européen frôle l'erreur stratégique. Erreur bientôt réparée puisque Toyota a dévoilé le Yaris Cross, voué à donner la réplique aux Peugeot 2008 et Renault Captur… mais pas avant 1 an. Si Toyota n'a pas donné plus rapidement de petit frère au C-HR, ça n'est pas par mauvaise volonté mais tout simplement parce qu'il n'avait pas de plateforme pour ce véhicule. Le développement de cette dernière a été pensé pour servir les modèles urbains de la marque. La première à en bénéficier a été la citadine Yaris suivie aujourd'hui par sa version Cross. Mais ça n'est pas à cause de cette proximité technologique que Toyota a choisi le patronyme de son nouveau modèle. Ajouter simplement "Cross" à une

La partie arrière s'inspire de celle du RAV4. Le montant 3/4 fortement incliné et le toit de couleur contrasté dynamisent la ligne.

appellation existante présente de nombreux avantages. A commencer par celui d'économiser le temps et l'investissement nécessaires à la recherche d'un nom disponible. Cela permet ensuite de positionner immédiatement le véhicule dans la gamme. Pratique lorsqu'il s'agit d'un tout nouveau modèle. Enfin, dans le cas précis, cela a également l'atout non négligeable d'évoquer immédiatement la technologie hybride et le made in France, deux caractéristiques de la Yaris que partage le Cross.

Le petit SUV ne sera ainsi pas disponible en moteur thermique. Un choix pertinent compte tenu de l'utilisation prévue de ce type de véhicule et des performances obtenues par l'hybride classique en matière de consommations urbaines. Le système est le même que dans la Yaris. On retrouve ainsi un inédit 3 cylindres 1.5 atmosphérique (91 ch et 120 Nm) qui fonctionne selon le cycle Atkinson. Un parti pris technique coûteux mais qui offre un meilleur rendement et donc des économies de carburant. Un moteur électrique de 59 kW (80 ch) - alimenté par une batterie lithium-ion - vient lui prêter main-forte ce qui lui permet d'afficher 116 ch, comme sur la Yaris. Le surpoids par rapport à cette dernière

Le Cross partage sa planche de bord avec la Yaris. Aménagement sérieux et équipement complet, à l'image de l'airbag central avant.

Long de 4,18 m, ce SUV sera à l'aise en ville. Ailleurs aussi grâce à la possibilité de le doter de 4 roues motrices.

DOTÉ D'UNE MOTORISATION HYBRIDE, FABRIQUÉ EN FRANCE, LE CROSS REPREND LA RECETTE GAGNANTE DE LA YARIS ET LA DÉCLINE À LA SAUCE SUV.

n'étant pas encore connu, difficile de jauger du niveau de performances auquel il peut prétendre. Plus que devant le chrono, c'est devant le débitmètre et le capteur de CO_2 que le nouveau venu compte briller avec des émissions débutant à 120 g/km. Autre atout inédit du Yaris Cross, sa possibilité d'être choisi en version intégrale grâce à la greffe d'un moteur électrique sur le train arrière qui passe, pour l'occasion, par une double triangulation (bras tirés sur la version 2 roues motrices). La puissance ne bouge pas, les émissions augmentent (135 g/km).

Si, esthétiquement, le Yaris Cross semble résulter d'un savant mélange entre l'avant d'une Yaris et l'arrière d'un RAV4, c'est bien l'intérieur de la citadine qui a été retenu. Moins avant-gardiste que celle d'un 2008, moins techno que celle d'un Captur, la planche de bord organisée sur deux étages est dessinée avec une sobriété rassurante. La finition promet également d'être soignée comme cela a été constaté sur la Yaris. Les compteurs sont en revanche différents puisque les informations s'affichent sur un écran numérique. Celui du multimédia se trouve idéalement positionné à portée de la main mais ne peut avancer que 8'' maximum. Doté du même empattement que la citadine (2,56 m), le Cross est un peu moins bien doté que ses concurrents français mais il est aussi plus court (4,18 m), ce qui est un atout. S'il pourra avancer un hayon électrique mains libres, il ne disposera en revanche pas de banquette coulissante. L'équipement de sécurité comprendra le freinage automatique d'urgence et l'aide au maintien dans la voie, dès l'entrée de gamme. Un innovant airbag avant central, évitant au conducteur et à son passager de se percuter en cas de choc latéral, sera également disponible.

Arrivant bien après la bataille sur le segment des SUV citadins, le Yaris Cross compte sur des arguments inédits pour convaincre. En tête de ceux-ci, on peut citer une motorisation hybride, la possibilité d'opter pour 4 roues motrices et l'assemblage en France, dans l'usine de Valenciennes. Pour le reste, il faudra qu'il affûte ses armes d'ici mi-2021 car ses meilleurs ennemis auront eu tout le loisir de s'installer.

Toyota Highlander DE BAS EN HAUT

PARALLÈLEMENT À LA RÉVÉLATION DU YARIS CROSS, EN ENTRÉE DE GAMME, TOYOTA VIENT DE CONFIRMER L'ARRIVÉE DU HIGHLANDER HYBRID EN HAUT DE LA FAMILLE SUV. TOUT EN HAUT MÊME AVEC SES 4,95 M ET SES 7 PLACES.

Par Patrice Chéreau Photos Toyota

Il serait injuste d'affirmer que Toyota n'a pas de grand 4x4 à son catalogue. Ce serait oublier le Land Cruiser qui, du haut de ses… 69 ans d'existence, regarde avec une certaine nostalgie l'avènement des SUV et la disparition de ses congénères. S'il est toujours commercialisé et qu'il conserve pour lui une polyvalence d'utilisation assez exceptionnelle, il ne peut pas séduire l'acheteur à la recherche d'un modèle familial pour remplacer son monospace 7 places. C'est là qu'intervient le Highlander.

Bien qu'il soit inconnu chez nous, ce grand SUV parcourt les routes japonaises ou américaines depuis 20 ans et il aura fallu attendre sa quatrième génération pour qu'il pose ses roues en Europe. L'intérêt pour Toyota est d'occuper un segment à moindre coût, les investissements liés à une adaptation aux normes d'un continent étant dérisoires par rapport à ceux nécessaires au développement d'un tout nouveau véhicule. Autre intérêt, celui d'augmenter les volumes de production d'un modèle déjà existant, synonyme d'économie d'échelle. Mais la limite de cet exercice réside dans la capacité du véhicule en question à répondre

Bien qu'il fasse ses débuts chez nous, le Highlander en est à sa 4e génération.

Avec 4,95 m, le Highlander promet une belle habitabilité. Sa chaîne hybride développe 244 ch.

COMMERCIALISATION : DÉBUT 2021

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 48 000 €

aux attentes d'une clientèle… dont il n'a pas tenu compte jusque-là ! Dans le cas du Highlander, cela ne se voit pas trop en termes de style, hormis à l'arrière avec une poupe qui fait plus Lexus que Toyota. En revanche, cela se voit en termes de gabarit. Avec 4,95 m, il fait partie des SUV les plus imposants de notre marché. Un Peugeot 5008, qui propose aussi 7 places (moins accueillantes), affiche 30 cm de moins. Le Toyota est à rapprocher des Audi Q7, BMW X5 et Mercedes GLE.

Compte tenu de son origine avant tout américaine, le Highlander ne sera pas proposé en diesel mais en une unique motorisation hybride. Celle-là même qui équipe son petit frère le RAV4, avec qui il partage aussi son châssis. On retrouve donc le 4 cylindres 2.5 à cycle Atkinson, couplé à deux moteurs électriques placés sur chaque essieu (transmission AWD-i). Le Highlander a ainsi 244 ch à sa disposition et limite consommation et émissions à respectivement 6,6 l/100 km et 146 g/km.

Tout en conservant un classicisme cher à la marque, ce nouveau venu arbore une planche de bord plus originale que celle du RAV4 par le jeu de l'intégration de l'écran multimédia (12,3'') dans l'insert décoratif. Les équipements de confort et de sécurité seront conformes aux attentes de notre marché (rétro central digital, aide active au maintien dans la voie, assistant d'évitement…), espérons qu'il en soit de même pour la finition. Lorsqu'ils ne sont pas utilisés, les sièges du 3e rang se rabattent dans le plancher alors que la banquette coulisse sur 18 mm. Le coffre n'a pas de mal à ménager un volume de 658 dm³ en 5 places.

Le Highlander s'inscrit dans la stratégie mondiale de Toyota. Il lui permet d'occuper un segment jusqu'ici ignoré, en limitant les investissements. Reste à savoir quel accueil lui réservera le public car les précédents en la matière n'ont pas tous été des franches réussites.

Tesla Model Y AVANCE, AU DÉCOLLAGE

TESLA AIME SURPRENDRE SON MONDE. SOUVENT EN RETARD PAR RAPPORT À SES PROMESSES DE COMMERCIALISATION, IL SAIT AUSSI DONNER TORT AUX CASSANDRE. LA PREUVE AVEC SON MODEL Y ARRIVÉ PLUS TÔT QUE PRÉVU… AUX ETATS-UNIS.

Par Benoît Lande Photos Tesla

La crise sanitaire a ralenti Tesla mais ne l'a pas arrêté. Au contraire, le constructeur californien a même pris de l'avance sur son propre calendrier en livrant les premiers exemplaires du Model Y avec 6 mois d'avance aux Etats-Unis. En France, les clients devront encore faire preuve de patience puisque le nouveau SUV n'est pas espéré avant début 2021. En attendant, il sera toujours possible de configurer et de passer commande sur le site. Une démarche qui nous apprend que le Model Y sera commercialisé en Dual Motor à partir de 63 000 € pour le modèle Grande autonomie et 70 000 € pour la version Performance. Une déclinaison avec un seul moteur arrivera ultérieurement pour faire baisser le ticket d'entrée à environ 55 000 €. Mais intéressons-nous déjà à celui qui ouvrira les hostilités.

Dans la gamme Tesla, le Model Y constitue le second SUV, sous le Model X, et son gabarit de 4,75 m (1,92 m de large et 1,62 m de haut) en fait un concurrent tout désigné pour le premium allemand représenté par les Audi Q5, BMW X3 et autres Mercedes GLC. Il est très étroitement dérivé de la berline Model 3 puisqu'il en partage la fiche technique. Comme son nom l'indique,

COMMERCIALISATION : DÉBUT 2021

PRIX : À PARTIR DE 63 000 €

Le Model Y a un air de Model 3 surélevée ? Normal, le SUV est étroitement dérivé de la berline.

le Model Y Dual Motor reçoit un moteur (synchrone à aimants permanents) principal sur le train arrière et un moteur (linéaire à induction) secondaire sur le train avant. La puissance cumulée (qui n'est pas le résultat d'une simple addition des deux moteurs) n'a pas été communiquée par Tesla mais on sait que la Model 3 Dual Motor dispose de 203 kW (276 ch) à l'arrière et 121 kW (164 ch) à l'avant et respectivement 219 kW (298 ch) et 159 kW (216 ch) pour la Performance. On sait aussi que les accélérations du SUV sont moins véloces que celles de la berline, ce qui s'explique surtout par un poids supérieur de 156 kg (à 2003 kg). Avec 5,1 secondes sur le 0 à 100 km/h, on peut estimer la puissance cumulée de la version Grande autonomie à environ 380 ch. Le temps explosif de 3,7 s. de la Performance permet, lui, de tabler sur 500 ch.

Le Model Y promet des performances explosives et une autonomie généreuse.

A noter qu'en plus du supplément de puissance, cette dernière reçoit des suspensions sport, des freins majorés et un mode circuit qui ajuste la gestion des moteurs pour la rendre efficace et fun sur piste.

Le même mystère entoure la capacité du pack de batterie mais les éléments connus tendent à penser qu'elle avoisinne 80 kWh. Tesla annonce des valeurs d'autonomie de 505 km et 480 km pour la Performance. Même si elles devraient être moins bonnes dans la réalité, elles resteront excellentes par rapport à ce que propose la concurrence. On notera que le Model Y troque, pour le chauffage, la résistance classique de la Model 3 contre une pompe à chaleur bien plus efficiente en termes de consommation d'énergie. Le SUV américain profitera du réseau de superchargeurs Tesla 120 kW qui permet de recharger la batterie de 10 à 80 % en un peu plus d'une demi-heure. Une wallbox de 11 kW installée à domicile demandera une heure de charge pour récupérer environ 60 km d'autonomie.

L'habitacle fait la part belle à la sobriété. Toutes les fonctions sont regroupées dans l'immense écran tactile de 15'' qui se montre, sur la Model 3, réactif et intuitif malgré quelques fonctionnalités que l'on cherche inutilement. L'espace habitable s'annonce généreux, en particulier à l'arrière grâce à un plancher parfaitement plat et une belle largeur. Le coffre n'est pas en reste puisqu'il accueillera deux (modestes) sièges supplémentaires. A cela s'ajoutent des rangements sous son plancher et l'habituel espace aménagé sous le capot avant.

L'habitacle pousse la sobriété à l'extrême avec un écran central 15'' pour tout contrôler.

Volkswagen ID.4
BONNE IDÉE

ALORS QUE LA COMPACTE ID.3 ENTRE EN COMMERCIALISATION, LE SUV ID.4 SE DÉVOILE PARTIELLEMENT. ON EN SAIT PLUS SUR CE SUV 100 % ÉLECTRIQUE, PIERRE ANGULAIRE DE LA STRATÉGIE ÉLECTRIQUE DU GROUPE VW.

Par Pierre Richet | Photos VW AG

Le dieselgate, cette affaire des moteurs truqués pour passer les normes antipollution, a joué comme un turbo sur la stratégie de VW en matière d'électrification. Le groupe allemand a fait de la commercialisation de véhicules électriques sa priorité. Et à l'échelle de ce mastodonte industriel, les chiffres donnent le tournis. D'ici 2030, ce ne sont pas moins de 22 millions d'unités qui doivent sortir des chaînes. Un objectif ambitieux qui n'est atteignable que par le développement ultrarapide de l'offre à travers toutes les marques du groupe. A commencer par Volkswagen qui a pris le parti d'une gamme "à part" baptisée ID. Alors que le premier modèle ID.3, une compacte de la taille d'une Golf, est en cours de commercialisation, le premier SUV zéro émission se précise malgré un peu de retard pris suite à la crise sanitaire.

Alors que le concept préfigurant le nouveau venu prenait le nom d'ID. Crozz, c'est ID.4 qui a été retenu pour la version de série. VW révèle des visuels qui donnent déjà un aperçu fidèle des lignes malgré les stickers posés sur la carrosserie. On remarque un physique qui souligne l'aspect surélevé du véhicule avec une carrosserie haute, des surfaces vitrées plutôt fines et des phares, avant comme arrière, rehaussés. S'il se plie à la mode du bandeau lumineux à l'arrière, l'ID.4 le reprend également à l'avant, comme un certain Mercedes EQC. Mais la législation européenne interdit qu'il reste allumé en roulant. Basé sur la plateforme dédiée à l'électrique (MEB), il constituera le fer de lance de l'offensive zéro émissions dans la mesure où il sera commercialisé partout, en Europe, aux Etats-Unis et en Chine.

Lors de son lancement, l'ID.4 sera doté d'un seul moteur électrique… placé sur l'essieu arrière, ce qui en fera une authentique propulsion ! Ce moteur, alimenté par des batteries de 77 kWh, développera 204 ch et un couple généreux de 310 Nm. Une version quatre roues motrices sera proposée par la suite. Elle pourrait jouer la carte sportive puisque le cumul des deux moteurs délivrerait 306 ch et 400 Nm de couple. Il se murmure également que cette déclinaison prendrait le nom de GTX, un label commun à toutes les versions sportives et électriques, deux notions qui n'ont rien d'incompatible. En termes d'autonomie, VW table sur 500 km, ce qui est généreux. Sachant que la marque pourra aussi, comme sur l'ID.3, proposer une version dotée d'une batterie de 58 kWh (400 km d'autonomie) afin d'en faire baisser le prix.

Plus encore que la berline ID.3, c'est le SUV ID.4 qui porte les espoirs de VW en matière d'électrique. Si la crise a décalé sa révélation, elle devrait intervenir rapidement sachant que ce modèle doit être commercialisé avant la fin de l'année.

L'inédit SUV électrique de VW est une propulsion de 204 ch… avant l'arrivée d'une version 4 roues motrices.

COMMERCIALISATION : FIN 2020

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 40 000 €

Renault Captur E-Tech

LE GÉNIE DE LA BOÎTE

POUR ÉLECTRIFIER SON CAPTUR, RENAULT A OPTÉ POUR LA TECHNOLOGIE HYBRIDE RECHARGEABLE. MAIS DERRIÈRE CE CHOIX QUI SEMBLE CONSENSUEL SE CACHE UNE TECHNOLOGIE INÉDITE LOGÉE DANS LA BOÎTE DE VITESSES.

Par Pierre Richet Photos Renault

PRIX : À PARTIR DE 33 700 €

BONUS : 2 000 €

La recharge avec le chargeur 3 kW demande environ 2h30. Le volume de coffre recule de 157 dm³.

Tous les constructeurs sont engagés dans la course à la baisse des émissions. Mais aucun n'est aujourd'hui capable de dire quelle sera la technologie qui s'imposera avant un éventuel avènement de l'électrique à plus long terme. Chacun avance donc ses pions et teste différentes solutions au travers de sa gamme. Sur le segment des SUV urbains, cela donne des choix radicalement différents pour les deux stars du marché. D'un côté, Peugeot fait le pari du 100 % électrique pour son 2008. Efficace en termes d'impact environnemental mais risqué sur le plan de la polyvalence d'utilisation et de l'accueil commercial compte tenu du niveau de prix. Son concurrent de chez Renault, le Captur, s'en remet lui à la technologie hybride rechargeable mais avec un mode de fonctionnement résolument innovant.

Le système E-Tech a nécessité 150 brevets pour sa mise au point. Il repose sur un moteur thermique essence 1.6 de 91 ch, choisi pour sa capacité à limiter ses consommations sur une plage de régimes allant de 2000 à 4000 tr/mn. A cette mécanique sont associés deux moteurs électriques. Le premier de 49 kW (66 ch), appelé e-motor, est chargé de démarrer le Captur et d'entraîner directement les roues lors des phases en 100 % électrique, le 1.6 étant alors désaccouplé. Un second moteur électrique de 23 kW (31 ch), s'occupe lui de lancer le moteur essence, fait office d'alternateur pour recharger la batterie pendant les phases de freinage et, ce qui est inédit, actionne la boîte de vitesses. Cette dernière reprend une technologie bien connue en compétition, dite à crabots, dépourvue d'embrayage et de synchro. C'est donc le moteur électrique qui permet le passage des rapports. Une batterie lithium-ion 400 V de 9,8 kWh (7,5 kWh utiles) complète un système qui n'est pas sans conséquence sur le volume du coffre, en retrait de 157 dm³. La banquette coulissante, elle, est en revanche toujours présente.

Grâce à sa boîte innovante, le Captur revendique une meilleure efficience que les systèmes classiques.

Au volant, Renault promet que le conducteur ne verra pas de différence par rapport à une boîte auto, si ce n'est une plus grande réactivité à l'accélération. Le principal intérêt du système E-Tech est qu'il permet une meilleure récupération de l'énergie en freinage et décélération, ce qui entraîne des phases de roulage en 100 % électrique plus fréquentes et plus longues. L'autonomie en tout électrique devrait ainsi atteindre 65 km en utilisation urbaine (50 km en cycle mixte), une belle valeur si elle est confirmée dans la réalité. Il sera possible de forcer le fonctionnement en électrique et de bloquer 40 % de la capacité de la batterie en vue d'un roulage ultérieur en 0 émissions. Les valeurs d'homologation donnent ce Captur à 1,5 l/100 km et 32 g/km de CO_2. Sa gamme, uniquement disponible en Intens et Initiale Paris, débute à 33 700 € ramenés à 31 700 € avec le bonus gouvernemental. C'est encore 3 700 € de plus que le TCe 155 ch EDC qui ne bénéficie, en revanche, ni de la carte grise gratuite, ni de l'exonération de la TVS pour les entreprises.

Range Rover Evoque P300 e
INCONTOURNABLE

Par Pierre Richet Photos Land Rover

LA STAR DE RANGE ROVER, L'EVOQUE, PASSE À L'HYBRIDATION RECHARGEABLE. UNE TECHNOLOGIE QUI VA TOUT SIMPLEMENT LUI SAUVER LA MISE.

Extraordinaire succès dans sa première génération, l'Evoque II a mis toutes les chances de son côté - en termes de design, de technologie ou encore de prestations routières - pour continuer sur cette lancée. Il a pourtant oublié un détail devenu essentiel au fur et à mesure du durcissement des normes antipollution : le poids. Lourd, trop lourd, le nouvel Evoque est gourmand, trop gourmand. Au point de frôler la disqualification. Avec le plus petit diesel (150 ch), en deux roues motrices, transmission manuelle et dénué d'options, il est déjà frappé par un malus de 1 761 € ! Le recours à l'hybride rechargeable n'est donc pas une coquetterie technologique mais un réflexe de survie. Le résultat est spectaculaire : avec une consommation de 1,4 l/100 km, il parvient à réduire ses émissions à 32 g/km (contre 205 g/km pour le P200, l'essence le moins gourmand de la gamme). Baptisée P300 e, cette version hybride rechargeable y va de son originalité puisque c'est un 3 cylindres turbo essence (200 ch), de conception maison, qui prend place sous le capot. Le moteur électrique, lui, est installé sur le train arrière et développe 80 kW (109 ch). Un choix qui permet de se passer de l'arbre de transmission tout en offrant 4 roues motrices… mais jamais en 100 % électrique. A faible charge et sur 66 km annoncés, l'Evoque sera une simple propulsion. Les 309 ch cumulés autorisent des sprints de 0 à 100 km/h en 6,4 s (5,9 s pour un 3008 Hybrid4 de 300 ch). Pour limiter la contrainte de la charge, Range Rover a prévu de pouvoir brancher l'Evoque sur un chargeur rapide 32 kW pour récupérer 80 % de la batterie en 30 minutes (1 h 30 avec un chargeur 7,4 kW). Commercialisé à 52 500 €, il est en revanche trop cher pour déclencher le bonus de 2 000 €.

Grâce à l'hybride rechargeable, l'Evoque échappe enfin à un lourd malus.

Rare sur un plug-in, le système accepte des charges rapides à 32 kW.

PRIX : À PARTIR DE 52 500 €

BONUS/MALUS : NEUTRE

COMMERCIALISATION : ÉTÉ 2020

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 48 000 €

Nouvelle identité, intérieur modernisé et nouveaux moteurs, le Santa Fe ne fait pas les choses à moitié.

Hyundai Santa FE TRANSFIGURÉ

Par Pierre Richet Photos Hyundai

LE GRAND SUV DE HYUNDAI CRÉE LA SURPRISE EN CHANGEANT RADICALEMENT DE STYLE À L'OCCASION D'UN SIMPLE RESTYLAGE. ET CE N'EST PAS TOUT…

L'ACTUEL SANTA FE

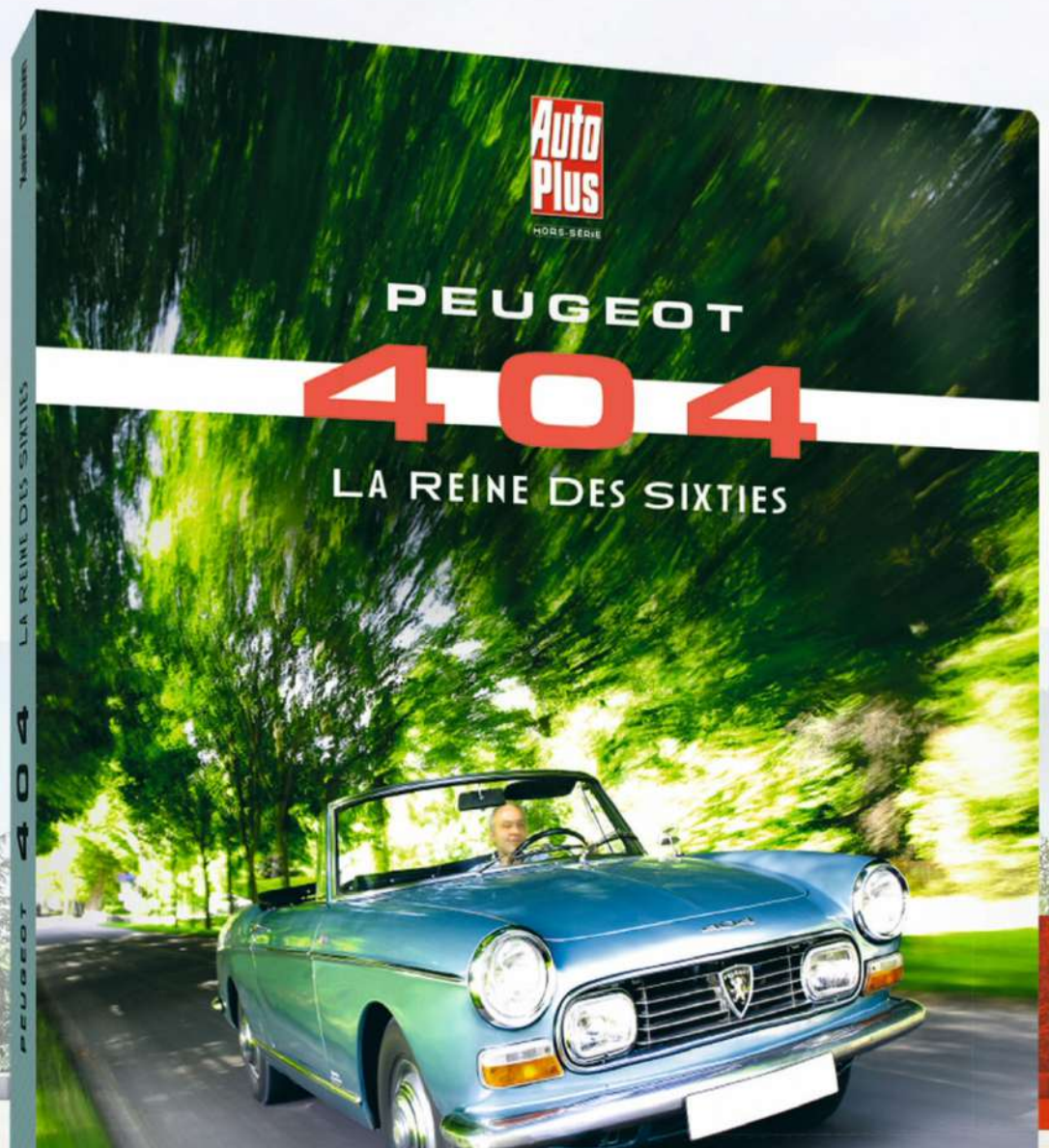
Un nouveau dessin des phares, un bouclier avant retouché et un équipement enrichi constituent habituellement le menu d'un restylage. Mais à toute règle son exception : la preuve avec le dernier Hyundai Santa Fe. Il change à ce point que l'on a du mal à le reconnaître au premier abord. Un examen plus approfondi laisse apparaître des panneaux de carrosserie non retouchés, contrairement à l'élément regroupant la calandre et les phares. Les (bonnes) surprises continuent à l'intérieur. Si on reconnaît le dessin de la partie haute de la planche de bord, la nouvelle console centrale modernise de façon très efficace l'ambiance. La disparition du traditionnel levier de boîte de vitesses au profit de simples boutons y est aussi pour beaucoup. La marque assure que cette hausse de standing se ressent également dans la qualité de finition, les matériaux employés ainsi que les équipements disponibles. A ce chapitre, on retiendra le système de dépassement automatique qui effectue seul le changement de voie après avoir contrôlé le trafic alentour ; ou la clef permettant de faire avancer ou reculer le véhicule, en ligne droite, et ce à une distance de quelques mètres. Pratique dans les places de parking étroites.

Sous le capot, les évolutions sont tout aussi impressionnantes. Deux types d'hybridation sont disponibles : classique et rechargeable. Couplées à un 1.6 4 cylindres de 180 ch dans les deux cas, elles reçoivent un moteur électrique avant de 44 kW (60 ch) et 67 kW (91 ch). Les puissances cumulées atteignent 230 et 265 ch. L'hybride rechargeable, seulement en 4x4, annonce 65 km d'autonomie électrique (NEDC). Le diesel 2.2 CRDi 202 ch sera reconduit mais bonifié (bloc alu, pression injection augmentée) et couplé à une toute nouvelle boîte auto à double embrayage.

Auto Plus
HORS-SÉRIE

SPÉCIAL ANNIVERSAIRE

— 60 ans d'une histoire fantastique —



Mai 1960, la 404 entre en scène. La jolie berline dessinée, par l'Italien Pininfarina, s'impose rapidement parmi les références du moment.

Découvrez l'histoire fantastique de cette franc-comtoise à travers un hors-série d'exception de plus de 190 pages qui rend hommage aux 60 ans de la mythique 404.

EN VENTE ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur Pour une info en continu

Jeep Compass
RAPATRIEMENT

Par Michel Courtois Photos Jeep

Le comportement du Jeep Compass devrait être bonifié. On attend surtout la version plug-in.

LE JEEP COMPASS SE VEUT PLUS EUROPÉEN ET CELA NE PASSE PAS UNIQUEMENT PAR LE RAPATRIEMENT DE SA PRODUCTION EN ITALIE.

Jeep y va un peu fort… En parlant du “tout nouveau Compass”, la marque s’expose même à créer la déception au moment de la découverte de photos qui ne laissent apparaître aucune nouveauté. Il faut dire que le changement de lieu de production n’est pas la première chose qui saute aux yeux de l’observateur, aussi averti soit-il. La principale nouveauté du Compass réside donc dans sa production en Italie, en plus du Mexique. Pour le client, cela se traduit par des délais de livraison plus courts mais aussi par un véhicule plus adapté à ses attentes. En particulier en matière de liaisons au sol, Jeep annonçant avoir revu les réglages de la direction et de l’amortissement de son SUV compact. Paradoxalement, en devenant plus européen, le Compass abandonne (momentanément) le diesel… pourtant spécialité européenne ! La gamme se compose dès lors d’un unique, mais nouveau, moteur essence 1.3 4 cylindres GSE de 130 et 150 ch. Cette dernière version est associée d’office à une boîte automatique à double embrayage 6 rapports. Contrairement à ce que pourraient laisser penser (espérer) son badge et son physique, cette Jeep n’est qu’une deux roues motrices. La version 4x4 arrivera, cet été, avec la vraie nouveauté du Compass : une version hybride rechargeable. Un moteur électrique de 44 kW (60 ch) sera greffé sur le train arrière autorisant des évolutions 4 cylindres coupé, sur une distance qui n’a pas été précisée. En fonction du niveau de puissance du 1.3 GSE, l’ensemble développera 190 ou 240 ch. Le système multimédia gagne pour sa part son lot de services connectés.

COMMERCIALISATION : EFFECTIVE

PRIX : À PARTIR DE 29 500 €

MARCHÉ

C'EST LE MOMENT D'ACHETER

Entre les promotions des constructeurs et les mesures de soutien mises en place par le gouvernement, c'est plus que jamais le moment d'acheter son SUV.

C'est une conséquence - positive - de la crise sanitaire. Pour relancer le marché, constructeurs et gouvernement mettent en place des opérations qui visent à pousser les acheteurs à franchir le pas et acheter une voiture. Résultat, les opportunités de réaliser de bonnes affaires ne manquent pas. Toutes les marques proposent ainsi des offres, en particulier sur les locations (longue durée ou avec option d'achat). Il n'est pas rare de trouver 3 mois de loyers offerts ou une surprime à la reprise de 2000 €. Des promotions alléchantes qui ne doivent pas empêcher de négocier directement avec le vendeur. Car en fonction de ses stocks, il sera prêt à concéder des rabais importants, surtout si vous visez des modèles qui vont ou viennent d'être restylés ou renouvelés. Il ne faudra, en revanche, pas être trop arrêté sur la couleur ou l'équipement puisque les promotions les plus intéressantes concernent des véhicules en stock. Il est aussi possible de profiter des aides gouvernementales. A commencer par la prime à la conversion qui, sous conditions de ressources et de mettre au rebut une vieille voiture, ouvre droit à des primes allant de 2500 à 5000€ pour l'achat d'un modèle récent, quelle que soit son énergie, qu'il s'agisse de neuf ou d'occasion.

Le Kia e-Niro est proposé à partir de 47 €/mois !

KIA

Le bonus, lui, ne concerne que le neuf. 2000 € sont accessibles pour l'acquisition d'un hybride rechargeable (autonomie électrique supérieure à 50 km, prix inférieur à 50000 €) et 7000 € pour un modèle 100 % électrique (moins de 45000 €). Attention toutefois aux achats d'opportunité, le choix d'un modèle électrique entraîne (encore) de réelles contraintes en matière de charge qu'il convient d'avoir à l'esprit avant de s'engager.

TOP 10 DES IMMATRICULATIONS EN 2020

LE CATACLYSME

Ça n'a rien d'un scoop, la crise sanitaire et le confinement ont eu un effet catastrophique sur les ventes. De janvier à mai, le marché accuse un effondrement de 48,5 %. Difficile de tirer dès lors de grandes tendances même si l'on remarque que les nouveautés et le premium ont mieux résisté. Ainsi, le DS 7 Crossback pointe à la 10e place des ventes de SUV. C'est inédit.

	DE JANVIER À MAI		ÉCART 2019/2020
	Volume 2020	Volume 2019	(%)
Peugeot 3008	15 408	33 070	- 53,4
Peugeot 2008	15 206	29 598	- 48,6
Renault Captur	12 948	30 469	- 57,5
Citroën C3 Aircross	10 828	21 911	- 50,6
Citroën C5 Aircross	8 229	13 502	- 39
Peugeot 5008	7 534	11 367	- 33,7
Dacia Duster	7 445	21 854	- 65,9
Renault Kadjar	5 758	11 291	- 49
Toyota C-HR	5 035	8 044	- 37,4
DS 7 Crossback	4 853	6 131	- 20,8

C.TROËN

1 429

C'EST, EN EUROS, LA MARGE QUE RÉALISE PSA SUR LA VENTE DE CHACUNE DE SES VOITURES, SELON LE CABINET C-WAYS. A TITRE DE COMPARAISON, RENAULT NE GAGNE DE SON CÔTÉ QUE 384 € PAR MODÈLE VENDU, CE QUI EXPLIQUE EN PARTIE QUE LE GROUPE DE SOCHAUX SORTE DE LA CRISE EN MEILLEURE POSTURE QUE SON RIVAL.

EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE...

Alpine cherche toujours un moyen de survivre. Le passage par un SUV est incontournable, c'est un fait, et la marque plancherait même sur un modèle 100 % électrique, permettant des synergies avec Renault. Réponse en 2022.

Mercedes développe, parallèlement au EQA (cf. p. 13), une offre électrique sur le SUV familial EQB pour 2021. Il sera 2 ou 4 roues motrices, d'environ 200 et 300 ch, avec toujours la possibilité d'emmener 7 passagers.

Opel lancera son nouveau Mokka en version électrique. Basé sur le châssis de la DS 3 Crossback, il avancera la même puissance (136 ch). Il reprendra ensuite les motorisations classiques. Révélation à la fin de l'année.

SÉCURITÉ

DES CRASH-TESTS PLUS SÉVÈRES

L'institut Euro NCAP, qui attribue à tous les modèles du marché des étoiles jaugeant de leur sécurité en cas d'accident, revoit son protocole pour 2020, comme c'est le cas tous les deux ans. Parmi les changements, on retiendra le choc frontal décalé qui ne sera plus réalisé contre une barrière statique. C'est désormais une barrière déformable et mobile, lancée à 50 km/h, qui entrera en collision avec le véhicule roulant à la même vitesse. Cela permettra de mieux évaluer les dégâts que peut provoquer un (gros) véhicule sur un autre (petit) véhicule, dégâts dépendants de la taille, de la masse et de la rigidité. Un autre critère pris en compte concerne les risques de choc entre les occupants. On voit d'ailleurs apparaître des airbags avant entre le conducteur et le passager, évitant qu'ils ne se percutent en cas de choc latéral. Enfin, les systèmes d'assistance (freinage automatique d'urgence, détection de fatigue…) seront plus finement évalués tout comme les appels d'urgence automatiques, testés pour s'assurer qu'ils envoient une information complète et fiable.

EURO NCAP

INSOLITE

UNE ROLLS-ROYCE MINIATURE… À 25000 € !

Pour ceux, nombreux pour ne pas dire majoritaires, qui n'ont pas les moyens de mettre 344 000 € pour se déplacer en Cullinan mais qui rêvent de posséder une telle auto, Rolls-Royce a une solution. La vénérable maison anglaise propose une réplique au 1:8 de son SUV. Mais on est loin de la Majorette, vous vous en doutez. Plus de 1 000 pièces sont nécessaires à ce modèle réduit plus vrai que nature. Son montage réclame pas moins de 450 heures de travail, soit plus de la moitié de ce que nécessite un Cullinan grandeur nature! Il est bien sûr possible de choisir une peinture sur mesure, appliquée et polie à la main, parmi le nuancier de 40 000 couleurs. L'intérieur est à l'avenant, laissant le choix dans une palette de cuirs pleine fleur à donner le tournis ou d'essences de bois rares à provoquer de l'urticaire à un écolo. Le souci de la perfection a un prix… que Rolls ne communique pas. Logique dans la mesure où la marque s'adresse à des clients qui ne comptent pas. Mais comme nous n'en faisons pas partie, nous tablerons sur un prix d'attaque de… 25 000 €. Finalement, il n'y a que ceux qui ont les moyens d'acheter un vrai Cullinan qui achèteront le modèle réduit…

ROLLS-ROYCE

IL A DIT LORS DE LA PRÉSENTATION DE LA STRATÉGIE DE RELANCE DE L'ALLIANCE RENAULT-NISSAN:

"LE NOUVEAU MODÈLE DE L'ALLIANCE SE CONCENTRE SUR L'EFFICACITÉ ET LA COMPÉTITIVITÉ, PLUTÔT QUE SUR LES VOLUMES."

Jean-Dominique Sénard, président de Renault

INDUSTRIE

DYSON JETTE L'ÉPONGE

Les 600 millions investis par James Dyson dans son projet de SUV électrique n'ont pas suffi. On savait déjà que l'inventeur génial des aspirateurs sans sac et autres sèche-mains avait laissé tomber son projet fin 2019, après 2 ans de développement. Mais le papa de ce qui devait être un concurrent du Tesla Model X est récemment revenu sur les raisons de cet abandon. Et en un mot comme en cent, il s'agit d'un problème… d'argent. Pour espérer être rentable, ce SUV 100 % électrique de 5 m de long aurait dû être vendu la modique somme de 165 000 euros. Sachant qu'en face le Model X - et l'image de marque en béton armé de Tesla - est vendu 89 990 €. Comment expliquer une telle différence ? En partie par le choix de la technologie de rupture des batteries dites "solides". Lesquelles permettaient théoriquement 960 km d'autonomie mais leur industrialisation s'est révélée trop compliquée. Dommage, les performances annoncées étaient, elles aussi, alléchantes avec 543 ch et un 0 à 100 km/h en 4,8 secondes. Ce qui a perdu James Dyson est peut-être le fait d'avoir tenté de réaliser son rêve plutôt que ceux des marchés financiers. Ce que fait parfaitement Elon Musk.

DYSON

EN COULISSE… EN COULISSE… EN COULISSE… EN COULISSE… EN COULISSE… EN COULISSE… EN COULISSE… EN COULISSE…

Renault prépare un SUV familial électrique pour 2022. Il reprendra des gimmicks du concept Morphoz et partagera ses dessous ainsi que sa technologie avec le Nissan Ariya, ce qui renseigne sur son gabarit : environ 4,60 m.

Skoda ne prendra pas de retard sur le lancement de son 1er SUV électrique. L'Enyaq sera commercialisé à la fin de l'année. Long de 4,65 m, il avance 204 ch et 500 km d'autonomie. Son prix est attendu aux alentours de 32 000 €.

Smart prévoit le renouvellement des Fortwo et Forfour d'ici 2021. Mais ce ne sera pas assez pour assurer un avenir à la marque… qui réfléchit à nouveau à un mini-SUV. Destiné à la Chine, il pourrait être 100 % électrique. Verdict en 2022.

COÛT D'ESSAI

LE 3 CROSSBACK SE DÉCLINE EN 100 % ÉLECTRIQUE. LOGIQUE COMPTE TENU DE SA VOCATION URBAINE. MAIS UN MODÈLE FLIRTANT AVEC LES 40 000 € PEUT-IL TIRER UN TRAIT SUR LA POLYVALENCE ?

Par Benoît Lande Photos Arnaud Saunier

DS 3 CROSSBACK
E-TENSE 136 CH GRAND CHIC
PRIX : 44 900 €
PUISSANCE FISCALE : 4 CV
BONUS : 7 000 €

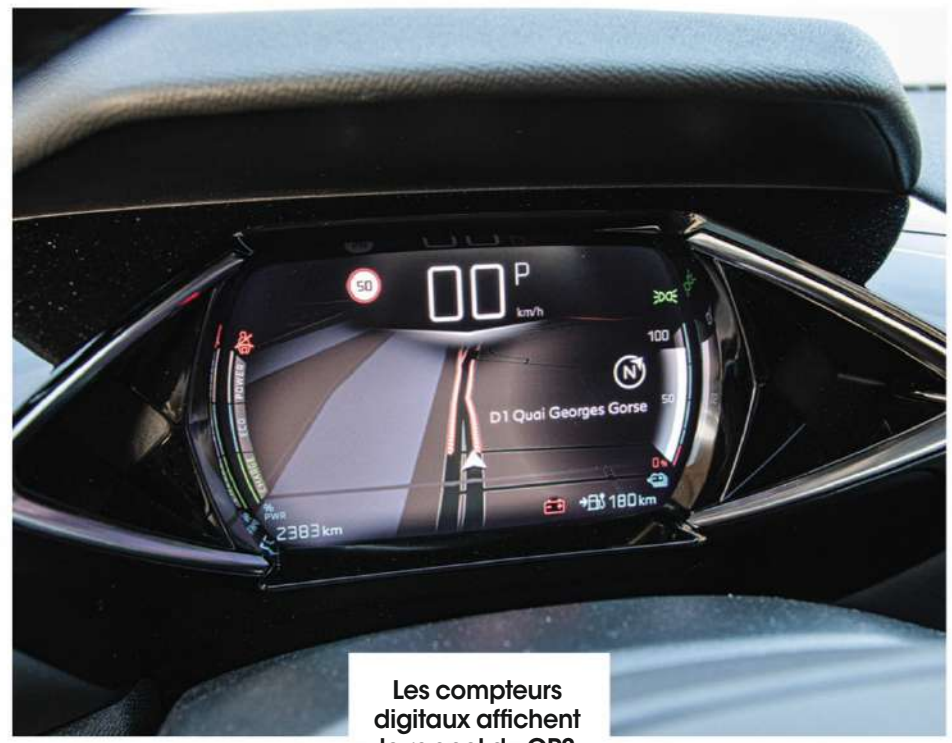
ESSAI DS 3 CROSSBACK

E-TENSE 136 CH GRAND CHIC

Le 3 Crossback arbore un style engagé… qui a des conséquences sur la visibilité.

Il y a, dans l'électrique, un profond paradoxe : d'un côté cette technologie est chère, de l'autre elle prend tout son sens en ville. Or, les citadines sont, par définition, des modèles qui ne peuvent pas se permettre tout et n'importe quoi en termes de prix. A ce dilemme, il existe une solution, ou plutôt deux : le SUV et le premium. L'achat d'un SUV intègre toujours une importante dimension coup de cœur qui rend l'acquéreur moins sensible au prix. Même constatation avec le segment premium qui, fort de son contenu technologique poussé, peut se permettre de gonfler la note. Fort de ces deux constatations, DS fait sa première incursion dans l'électrique avec le 3 Crossback. Lequel coche, sur le papier, tous les critères : urbain, SUV et premium. Reste à savoir si ce coup d'essai est un coup gagnant.

Nous l'avons dit en préambule, l'électrique a un prix tout comme le premium. Sur le 3 Crossback, cela se traduit par un surcoût de 9 000 € par rapport à son homologue Puretech 130 ch ! Eliminatoire ? Quand même pas puisque l'État prend à sa charge 7 000 € ce qui réduit la facture. Elle n'en devient pas accessible pour autant, à l'image de cette version Grand Chic à 37 900 €, bonus déduit. Précisons que notre modèle ajoutait une ambiance intérieure baptisée Inspiration DS Opéra Noir Art Basalte (difficile de faire plus long), à 1 550 €, intégrant la sellerie cuir façon bracelet de montre, le cuir Nappa sur la planche de bord et les contre-portes, ou les surpiqûres point perle. Autant de raffinements bienvenus mais qui ne parviennent pas à dissimuler totalement les quelques matériaux, réservés heureusement aux parties basses du mobilier, qui n'ont rien de premium. Côté équipement, la dotation se montre complète (déverrouillage à l'approche, affichage tête haute sur lamelle transparente, phares Matrix Led, caméra de recul, navigation…) et



Les compteurs digitaux affichent le rappel du GPS et l'ordinateur de bord la conso électrique.

LE DS 3 CROSSBACK E-TENSE BÉNÉFICIE DES NOUVELLES AIDES DU GOUVERNEMENT. DE QUOI FAIRE BAISSER SENSIBLEMENT LE PRIX, SON PRINCIPAL DÉFAUT.

intègre des services dédiés à l'électrique comme l'appli Free2Move compilant un Charging Pass (accès à 85 000 bornes de charge) et un Trip Planner (calcul d'itinéraire prenant en compte l'autonomie et la localisation des bornes, avec possibilité d'exporter vers le système GPS de la voiture). Gratuite pendant 1 an, elle sera ensuite facturée 4,99 €/mois par Free2Move.

Comme beaucoup de constructeurs, DS tente de rassurer le client de l'électrique en simplifiant la prise en mains. La planche de bord n'est donc pas… plus compliquée que celle d'un 3 Crossback normal, avec ses choix étonnants en matière d'ergonomie. Au chapitre de la conduite, trois programmes sont proposés : Eco, Normal et Sport. Des modes qui ont un effet direct sur l'autonomie mais aussi sur les performances. Ainsi, la position Eco bride-t-elle tout simplement la puissance à 60 kW (82 ch) et le couple à 180 Nm ! Sachant que le 3 Crossback pèse 1 580 kg, ce mode quelque peu nonchalant sera réservé aux embouteillages. En Normal, les valeurs de puissance et de couple montent à 80 kW (109 ch) et 220 Nm. Le petit SUV retrouve de la vivacité et, en ville, il peut évoluer avec aisance en particulier grâce à la disponibilité immédiate de l'électrique. C'est le type d'utilisation dans lequel il séduit le plus. Réellement compact, assez nerveux et doté d'une bonne autonomie, il se révèle être un bon compagnon pour les trajets domicile/travail. Reste le mode Sport, qui délivre la totalité des 100 kW (136 ch) et 260 Nm. C'est le plus agréable car il permet de goûter aux performances de l'électrique, surprenantes en accélérations. Même si, dans le 3 Crossback, le poids lisse les sensations.

Malgré sa vocation urbaine, il fait état d'un comportement efficace grâce, en particulier, à des suspensions qui maîtrisent correctement les mouvements de caisse. Contrairement aux versions thermiques, dotées d'une traverse déformable, le E-Tense reçoit une barre Panhard, moins performante mais dont la compacité permet de loger plus facilement les batteries. Au chapitre du comportement, c'est davantage le poids qui se ressent que cette option technique. L'attaque de la pédale de frein, qui manque de franchise, et la variation d'assistance (dues à la récupération d'énergie) perturbent aussi les sensations sur les décélérations appuyées.

Nous attaquions ce papier avec un des paradoxes de l'électrique. En voici un second : contrairement à une voiture thermique, plus une électrique roule plus elle sera rentabilisée tôt, les principales économies étant liées à son usage (énergie et entretien moins chers). Une caractéristique ●●●

Les batteries n'empiètent pas sur le coffre. Le moteur ne développe 136 ch qu'en mode Sport.

Qualités

Confort de suspension et acoustique
+
Présentation intérieure raffinée
+
Performances séduisantes

Défauts

Autonomie limitée et variable
–
Chargeur 22 kW non disponible
–
Sensations au freinage

••• qui ne fait pas du tout les affaires du DS 3 Crossback. Le SUV est en effet du genre gourmand. Et si ce penchant n'est pas (encore) rédhibitoire en termes de budget de recharge, il le devient du côté de l'autonomie. Autant le dire clairement, l'utilisation sur autoroute est à peine envisageable. Dans ces conditions, batterie pleine, il ne sera possible de parcourir que 170 km… Cela correspond à une consommation de 27 kWh/100 km, une valeur équivalente à celle d'un Mercedes EQC de 408 ch ! L'accent mis sur le style a visiblement fait passer au second plan des critères tels que l'aérodynamisme. Dommage, car sur autoroute le soin apporté à l'insonorisation et la filtration efficace des suspensions garantissent un bon niveau de confort. Le bilan est nettement meilleur sur route (247 km) et, comme toujours avec les électriques, en ville (265 km). Malgré cela, le rayon d'action moyen de 227 km est très éloigné de la valeur d'homologation WLTP à 320 km. Pour maximiser la distance entre deux charges, le passage en mode élévé de récupération d'énergie (mode B sélectionnable via la commande de boîte) sera bien utile. Deux remarques à son propos : il ne permet pas, comme sur certains rivaux, de se passer complètement du frein et il entraîne, à faible vitesse, des à-coups.

Côté charge, le DS 3 Crossback peut être branché sur une borne rapide dans la mesure où il accepte des puissances jusqu'à 100 kW. Dans cette configuration, il est possible de recharger (de 20 à 80 %) en un peu plus de 30 minutes. Si cette opération est effectuée sur une borne Ionity, ce plein sera facturé environ 23,70 € et permettra de parcourir en moyenne 140 km. Branché sur une Wallbox (7,4 kW), le DS 3 demandera plus de patience car il faudra compter 7 h 30 pour une charge complète. Pendant cette opération, il est possible de connaître le niveau de charge, le temps restant ou encore d'effectuer différentes programmations via l'appli MyDS. ■

Conclusion

★★★☆☆

Le 3 Crossback E-Tense souffle le chaud et le froid. Agréable à conduire grâce à son confort, performant en mode Sport et bien présenté, il est aussi pénalisé par un tarif salé, surtout lorsqu'il est bien équipé, et une autonomie trop limitée. Il faudra donc le choisir dans le cadre d'une utilisation majoritairement citadine, mais alors il s'expose à d'autres concurrents mieux positionnés.

La présentation ne diffère pas de celle d'une DS classique. Style recherché, matériaux raffinés mais ergonomie parfois pas assez intuitive.

La boîte dispose d'un mode "B" permettant une plus forte récupération d'énergie.

Prix

Modèle hors options : 44 900 €	Modèle à l'essai : 48 400 €
Puissance fiscale : **4 CV**	CO_2 : **0 g/km**
Garantie : **2 ans, kilométrage illimité**	Bonus : **7 000 €**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, alerte franchissement de ligne, alerte pression pneumatiques, appel d'urgence et d'assistance, Bluetooth, caméra de recul, capteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage d'urgence auto (jusqu'à 85 km/h), Isofix (3), pack Sécurité (freinage auto à haute vitesse, aide active au maintien dans voie, surveillance angles morts), radars de stationnement AV/AR, reconnaissance des panneaux, régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : affichage tête haute, chargeur 7,4 kW, climatisation auto, démarrage sans clé, déverrouillage à l'approche, écran tactile 10,3'', hi-fi 8 HP, interface smartphone (Mirror Screen), jantes 18'', navigation, phares Matrix LED, poignées de portes affleurantes, prises USB (2), rétros électriques et rabattables, rétro intérieur photosensible sans cadre.

Options

↳ option modèle essayé

Chargeur 11 kW	**400 €**
Chargeur smartphone par induction	↳ **200 €**
DS Sensorial Drive	↳ **200 €**
Hi-fi Focal Electra	**850 €**
Siège conducteur électrique et massant	**800 €**
Sièges avant chauffants	↳ **200 €**

Packs

↳ pack modèle essayé

DS Drive Assist et Pack Sécurité Etendue	↳ **1 350 €**
Régulateur de vitesse auto avec Stop&Go, aide active au maintien dans voie, surveillance active des angles morts, reconnaissance étendue des panneaux et feux de route automatiques	
Inspiration DS Opéra Noir Art Basalte	↳ **1 550 €**
Sellerie cuir Nappa bracelet, habillages en cuir, surpiqûres point perle	

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**150**
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**10,1 / 32,6**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**8,9**
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	**10 / 32 / 64**
Consommations	
Moyenne (kWh/100 km)	**20,3**
Ville / Route / Autoroute (kWh/100 km)	**17,4 / 18,7 / 27**
Autonomie / Charge	
Moyenne (km)	**227**
Ville / Route / Autoroute (km)	**265 / 247 / 171**
Temps de charge 7,4 kW (h) / 100 kW (mn)	**7 h 30 / 30**

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	**4,12 / 1,79 / 1,53 / 2,55**
Espace aux jambes AR (cm)	**22**
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**142 / 136**
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm^3)	**302**
Seuil de chargement (cm)	**78**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**64 / 102 / 54**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**133 / 111 / 81**

Technique

Moteur	**à aimants permanents**
Puissance maxi (kW/ch)	**100 / 136***
Couple maxi (Nm)	**260***
Batterie	**lithium-ion**
Capacité / capacité utile (kW)	**50 / 46,2**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**11,2**
Suspension avant	**type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Suspension arrière	**barre Panhard, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés / disques**
Transmission	**aux roues avant**
Boîte de vitesses	**réducteur 1 rapport**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**1 580 / impossible**
Pneumatiques	**Michelin Primacy 4**
Dimensions	**215/55 R 18**

* en mode Sport. 80 kW (109 ch) et 220 Nm en mode Normal. 60 kW (82 ch) et 180 Nm en mode Eco.

DES WATTS OUATÉS

LE X5 DERNIÈRE GÉNÉRATION ACCUEILLE UNE VERSION HYBRIDE RECHARGEABLE. ELLE SIGNE LE RETOUR DU SIX CYLINDRES, GAGNE UNE BATTERIE PLUS GROSSE, PROMET PLUS DE PLAISIR ET PLUS D'EFFICIENCE. NOUS L'AURIONS ESSAYÉ POUR MOINS QUE ÇA !

Par Benoît Lande Photos BMW AG

BMW X5
45E 394 CH BVA8
XDRIVE XLINE

PRIX : 89 250 €

PUISSANCE FISCALE : 17 CV

BONUS/MALUS : NEUTRE

ESSAI BMW X5

45E 394 CH BVA8 XDRIVE XLINE

Alors que l'on voit se multiplier les modèles hybrides rechargeables depuis le début de l'année, le X5 apparaît comme un vieux briscard de cette technologie. C'est en 2015 que la précédente génération se dote d'un moteur électrique, en complément d'un 4 cylindres essence de 245 ch. Un couple vertueux dont le cadeau de mariage de l'Etat était, à l'époque, un bonus de 2 000 €. Mais depuis, les temps ont changé. Les normes sont devenues plus sévères, le bonus n'est plus accessible aux hybrides rechargeables au-delà de 50 000 €… qui n'ont dès lors comme seul objectif que d'éviter le malus. C'est précisément ce à quoi s'emploie la dernière génération de BMW X5 - lancée fin 2018 - qui vient d'accueillir dans sa gamme sa nouvelle version hybride rechargeable, caractérisée par une plus grosse batterie et le retour du fameux 6 cylindres en ligne essence. Ça ressemble à deux bonnes nouvelles…

Remplacer un 4 cylindres par un 6, par les temps qui courent, cela pourrait ressembler à un suicide fiscal. Mais grâce à la fée électricité, il n'en est rien. Car parallèlement à ce "upsizing" (probablement la première fois que l'on utilise ce mot depuis de longues années !), c'est la batterie qui progresse et pas qu'un peu puisque sa capacité passe de 9 kWh à 24 kWh. Un supplément de puissance mis au service du rayon d'action car le moteur électrique, lui, affiche toujours la même valeur de 113 ch. Résultat, par rapport à l'ancienne génération, l'autonomie annoncée en tout électrique bondit de 31 km (NEDC) à 80 km (WLTP), une sacrée performance sachant que le mode de calcul est désormais plus sévère. Dans la réalité, il ne sera pas possible d'atteindre cette valeur mais nous avons réussi à réaliser 70 km, ce qui est déjà une excellente performance compte tenu du poids du X5 (2 510 kg). Ce que l'on peut en revanche vraiment

Ce X5 distille un confort de très haut niveau. Le sport ne le tente pas, à l'image de sa direction avare en informations.

La boîte auto 8 est un modèle de douceur. Il est possible de bloquer le X5 en 100 % électrique. Il pourra alors parcourir 70 km.

lui reprocher dans l'optique d'une utilisation principalement en électrique, c'est la faiblesse du chargeur 3,7 kW. Il faudra ainsi tabler sur 7 heures de recharge pour faire le plein de la batterie. Gageons que BMW remplace cet équipement par une version 7,4 kW.

Plusieurs modes de conduite sont proposés (Electric, Hybrid et Sport) et la fonction Eco Pro, qui permet encore de limiter la consommation d'énergie. Au volant, en mode Hybrid le plus polyvalent, tout se passe en toute transparence pour le conducteur. Le 6 cylindres se met en route sans qu'il soit vraiment possible ni de l'entendre ni de le percevoir. Lorsque les deux moteurs fonctionnent ensemble, ils sont capables de délivrer 394 ch et surtout 600 Nm de couple. Malgré cela, les sensations sont plus ouatées que sportives. Ce qui s'accorde parfaitement à la boîte automatique 8 rapports toujours aussi douce et au travail de filtration remarquable réalisé par les suspensions pneumatiques livrées de série. En conduite normale, la consommation reste sous les 8 l/100 km ce qui, pour un SUV de 394 ch équipé d'un 6 cylindres, est assez remarquable. Mais avoir une telle mécanique sous le capot sans en profiter, cela ressemble à du gâchis me direz-vous. Il suffit de basculer sur la position Sport. Le feulement caractéristique du moteur bavarois vient alors caresser les oreilles et l'agrément de conduite monte en flèche. Mais le X5 ne se prêtera pas pour autant à la conduite dynamique. Le poids entraîné par •••

L'ONCTUOSITÉ DU 6 CYLINDRES, MARIÉ À LA DISPONIBILITÉ DE L'ÉLECTRIQUE, DÉCUPLE L'AGRÉMENT.

ESSAI BMW X5

45E 394 CH BVA8 XDRIVE XLINE

L'ACCUEIL EST ROYAL ET NE SE LIMITE PAS À L'HABITACLE : UN SERVICE DE CONCIERGERIE EST INCLUS PENDANT 3 ANS.

l'hybridation, qui s'ajoute à une masse déjà importante, empêche le SUV d'ajouter l'agilité à son vocabulaire. Les mises en appui sont assez pataudes et les transferts de masse ne parviennent pas à dissimuler une certaine inertie. De même, la direction manque de retour d'informations et demande parfois des petites corrections sur l'autoroute… sauf lorsque la conduite semi-autonome est activée. A noter que les roues arrière directrices sont aussi disponibles moyennant 1 300 €.

Peu de détails distinguent le 45 e de ses homologues thermiques. On remarquera la trappe de charge fichée dans l'aile avant gauche, une petite jauge indiquant l'état de la batterie et les sélecteurs de mode de conduite. La différence la plus importante, voire pénalisante, se situe au niveau du coffre. Non pas que celui-ci manque de contenance (en retrait de 150 dm^3, il atteint encore 500 dm^3) mais il ne peut plus recevoir de troisième rangée de sièges pour porter la capacité d'accueil à 7 passagers. Pour le reste, la planche de bord demeure typiquement BMW avec un dessin sobre et une excellente qualité de finition. Nous avons en revanche toujours du mal à trouver la lisibilité des compteurs digitaux convaincante. Les zones mal délimitées du tachymètre et du compte-tours avec le rappel de la carte centrale entraînent une confusion. Les systèmes proposés par ses rivaux de toujours, Audi et Mercedes, se montrent sur ce point plus convaincants.

Puissant, doté du 6 cylindres et bien équipé (suspension pneumatique de série), le X5 45 e n'est logiquement pas donné à 83 450 € en Lounge. Mais grâce à ses émissions contenues (de 27 à 43 g/km selon la version), il évite tout malus, ce qui constitue un exploit pour un SUV essence de près de 400 ch. BMW propose un loyer de 905 €/mois qui pourra séduire les particuliers mais surtout les sociétés, qui seront sensibles à une TVS réduite (20 € pendant 3 ans). A titre de comparaison, un X5 35d (diesel de 286 ch) sera frappé, au minimum, de 2 726 € de malus et d'une TVS de 2 249 €/an ! De là à en conclure que la version 45 e est la plus séduisante de la gamme, il n'y a qu'un pas… que nous franchissons ! ■

Conclusion

★★★★☆

En convertissant son 6 cylindres en ligne à l'hybride rechargeable, BMW fait le pari de l'agrément. Pari totalement réussi tant la conduite de ce X5 est onctueuse, que ce soit pour la partie moteur, boîte ou suspensions. Mais dès lors, il se prête peu à une conduite dynamique. Sa batterie puissante permet de parcourir 70 km en tout électrique mais le chargeur sous-dimensionné (3,4 kWh) impose des charges trop longues. La facture finale reste salée en dépit des avantages fiscaux.

Long de 4,92 m, ce SUV n'a pas de mal à ménager de la place pour tout le monde. Mais il perd sa capacité à emmener 7 passagers.

La preuve en image : la lisibilité des compteurs n'est pas idéale. Le coffre perd 150 dm³ et le réservoir de carburant 11 litres.

Qualités

Autonomie en tout électrique
+
Agrément du 6 cylindres
+
Niveau de confort remarquable

Défauts

Poids sensible sur petites routes
–
Temps de charge trop long
–
Tarif élevé

MESURES ¦ PRIX ¦ ÉQUIPEMENTS ¦ TECHNIQUE ¦ MESURES ¦ PRIX ¦ ÉQUIPEMENTS ¦ TECHNIQUE ¦ MESURES

Prix estimé

Modèle hors options : 89 250 €	Modèle à l'essai : 104 050 €
Émissions CO_2 : **27 g/km**	Puissance fiscale : **17 CV**
Bonus/Malus : **neutre**	Garantie : **2 ans, kilométrage illimité**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, airbag genoux conducteur, alerte vigilance conducteur, appel d'urgence et d'assistance, contrôle pression des pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, Isofix aux places AR, régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : accès et démarrage sans clé, climatisation auto 3 zones, compteurs digitaux 12,3", éclairage d'ambiance, hayon électrique, hot-spot wi-fi, jantes 19", modes de conduite, navigation 3D écran 10,25" avec commandes vocales intelligente et gestuelle, pack Connected Pro 3 ans (accès à distance au véhicule, conciergerie, trafic en temps réel), phares LED, ports USB (4), prises 12 V (3), radars de stationnement AV/AR, recharge smartphone par induction, rétros dégivrants et rabattables, rétros intérieur et extérieur conducteur photosensible, sellerie cuir perforée, services connectés (météo, actus, point d'intérêt, prix carburants…), sièges avant Advanced Confort et chauffants, siège conducteur électrique à mémoire, stationnement 100 % auto, suspensions pneumatiques, volant chauffant et réglable électriquement.

Options

↳ option modèle essayé

Boîte sport avec palettes au volant	↳ **300 €**
Ciel de pavillon anthracite	↳ **450 €**
Climatisation auto 4 zones	↳ **750 €**
Direction active aux 4 roues	**1 300 €**
Feux de route auto	↳ **150 €**
Hi-fi Bowers & Wilkins 20 HP 1 500 W	**5 500 €**
Hi-fi Harman Kardon 16 HP 464 W	↳ **1 000 €**
Jantes 21 pouces	↳ **3 050 €**
Levier de vitesses et commande iDrive en cristal	↳ **800 €**
Peinture métallisée	↳ **1 200 €**
Planche de bord en cuir	↳ **1 000 €**
Toit ouvrant panoramique/Sky Lounge	**1 950 € / 2 800 €**
Vision nocturne	**2 200 €**

Packs

↳ pack modèle essayé

Pack Innovation	↳ **6 100 €**
Affichage tête haute, phares laser, compteurs 100 % digitaux, clé intelligente connectée, commande gestuelle, Drive Assist Pro (surveillance angles morts et trafic arrière, assistant au maintien dans la voie, régulateur de vitesse fonction embouteillages, reconnaissance active des panneaux), Park Assist Plus (modélisation 3D du véhicule, visualisation de l'environnement à distance, marche arrière automatique sur 50 m)	

Performances

Vitesse maxi (km/h)	**235**
Accél. 0 à 100 km/h (s)	**5,6**
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	**2,2**
Réservoir (l)	**69**

Dimensions

Extérieures / Coffre	
L / l / h / empattement (m)	**4,92 / 2,00 / 1,75 / 2,98**
Volume 5 places / 2 places (dm³)	**500 / 1 720**

Technique

Système hybride	
Puissance maxi cumulée (ch à tr/mn)	**394 à 6 000**
Couple maxi cumulé (Nm à tr/mn)	**600 à 1 500**
Moteur thermique	**6 cyl. en ligne, turbo essence**
Cylindrée (cm³)	**2 998**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**286 à 6 000**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**450 à 1 500**
Moteur électrique	**synchrone**
Puissance maxi (kW/ch)	**83 / 113**
Couple maxi (Nm)	**265**
Type batterie / Capacité (kWh)	**lithium-ion / 24**
Autonomie en électrique (km)	**67**
Temps de charge 3,7 kW (h)	**7**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**12,2**
Suspension avant	**type McPherson (triangles), boudins pneumatiques + barre antiroulis**
Suspension arrière	**essieu multibras, boudins pneumatiques + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés**
Transmission	**4x4 permanent**
Boîte de vitesses	**BVA 8**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**2 510 / 1 700**
Pneumatiques	**Pirelli PZero**
Dimensions	**265/50 R 19**

OEIL POUR

PEUGEOT 2008
PURETECH 130 CH GT LINE

PRIX : 27 600 €

BONUS/MALUS : NEUTRE

PUISSANCE FISCALE : 6 CV

C'est entre le Captur et le 2008 que se serait jouée la première place des ventes en France. Avec, tout de même, un avantage au Renault qui, dans la catégorie des urbains, a plus souvent occupé la première place du podium que son rival. Quoi de plus logique, dès lors, pour ces meilleurs ennemis que de se renouveler ensemble ?

OEIL

SI LE 2008 ET LE CAPTUR SE RENOUVELLENT AU MÊME MOMENT, ÇA N'EST PAS UN HASARD. DEPUIS TOUJOURS AU COUDE-À-COUDE, ILS SONT TOUS DEUX LANCÉS DANS UN SPRINT POUR LA TÊTE DE LA CATÉGORIE. UNE CHOSE EST SÛRE, LA PHOTO-FINISH SERA UNE FOIS DE PLUS NÉCESSAIRE.

Texte Michel Chéreau Photos Adrien Cortesi

RENAULT CAPTUR
TCE 130 CH INTENS

PRIX : 25 300 €

MALUS : 240 €

PUISSANCE FISCALE : 7 CV

Dérivé de la Clio, le Captur I a très vite séduit par son style de baroudeur de poche, ses possibilités de personnalisation, son habitacle ingénieux et son positionnement prix intéressant. Son talon d'Achille était à chercher dans sa qualité de présentation, nettement insuffisante. De son côté, le premier 2008 a pris la relève de la 208 SW (break) qui a disparu du catalogue. Son physique était dès lors plus proche d'un "allroad" comme on dirait chez Audi, comprenez un break tendance baroudeur. Il était apprécié pour ses excellentes qualités routières, sa présentation soignée mais manquait d'une pointe d'originalité qui émoussait sa personnalité.

Pour leurs nouvelles générations, ils se sont tous les deux mis d'accord sur un point : il fallait grandir. Beaucoup pour le Peugeot qui gagne 14 cm à 4,30 m, un peu moins pour le Captur qui s'étire de 11 cm à 4,23 m. Au chapitre des motorisations essence, c'est encore plus simple car ils se sont accordés pour proposer les mêmes puissances, à savoir 100 ch, 130 ch et 155 ch. Les versions les plus séduisantes sont celles de 130 ch qui peuvent, de surcroît, être choisies en boîte auto, classique 8 rapports chez Peugeot, robotisée 7 chez Renault. Une différence qui disparaît en boîte manuelle. A force de se côtoyer, ces deux rivaux ont-ils fini par trop se ressembler ?

FACE-À-FACE

PEUGEOT 2008 / RENAULT CAPTUR

Vie à bord

Peugeot 2008 et Renault Captur cultivent des styles bien différents. Mais alors que le second fait évoluer raisonnablement les lignes de celui qu'il remplace, son adversaire de chez Peugeot change tout. A dessein puisque la stratégie est de faire bénéficier le 2008 de l'aura (et donc du succès commercial) de son grand frère. Il arbore ainsi des lignes tendues, des arêtes saillantes, une calandre béante et des jeux de LED de tous les côtés. C'est aguicheur, ça ne fait pas de doute, mais ça donne aussi un certain charme au classicisme du Renault pour celui qui ne cherche pas forcément à se faire remarquer. D'autant que les possibilités de personnalisation, encore très nombreuses, évitent au Captur de tomber dans l'anonymat. Mais le style demeure une affaire de goût et les partitions jouées étant en l'occurrence presque opposées, nous ne prendrons pas le risque de désigner un gagnant… à votre place.

Nous remarquerons en revanche que les deux constructeurs ont fait du bon boulot dans la définition des personnalités respectives de leurs modèles. Inutile, ainsi, de regarder le logo au centre du volant pour savoir dans lequel de nos stars du jour nous sommes montés. Le 2008 reprend la planche de bord de la 208. Elle se caractérise par un dessin quelque peu torturé, une

L'écran fait 10'' mais la carte n'exploite pas toute la largeur et la qualité d'affichage est perfectible. Passer par plusieurs manipulations pour régler la température n'est pas optimal.

LE CAPTUR EST FIDÈLE À LA PHILOSOPHIE DES “VOITURES À VIVRE”

RENAULT CAPTUR

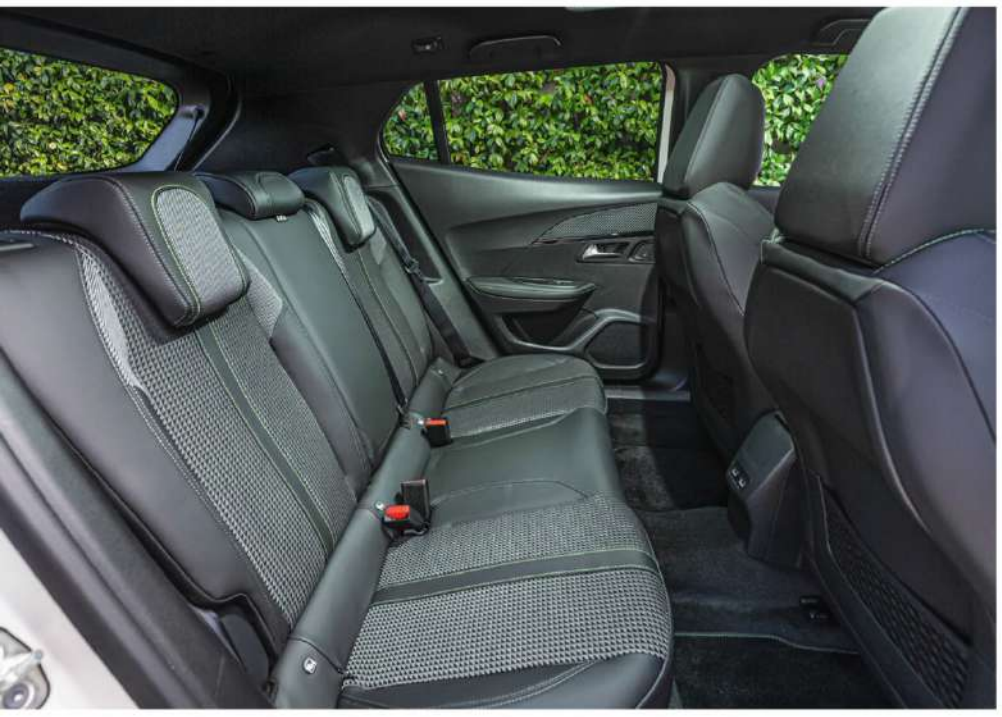
Le multimédia est facile à utiliser grâce à ses pages d’accueil personnalisables. L’écran n’est pas orienté vers le conducteur mais sa disposition verticale est adaptée à l’affichage d’un itinéraire.

ambiance sombre et bien sûr le petit volant à méplats qui permet de lire les compteurs par-dessus la jante. Un parti pris qui ne convient pas à tout le monde, il est donc indispensable d’y prêter attention lors de l’essai du véhicule. Les nouveaux compteurs digitaux 3D, qui organisent les informations sur plusieurs plans en fonction de leur importance, donnent en revanche satisfaction. Tout comme les espaces de rangement bienvenus et malins pour certains, à l’image du couvercle pivotant de console centrale qui fait office de support pour smartphone. L’ergonomie est moins évidente car si les belles touches “piano” proposent des raccourcis utiles, la seconde rangée de commandes située au-dessus n’est pas très pratique. Quant au fait de devoir passer par l’écran et plusieurs manipulations pour régler la température, l’intérêt n’est toujours pas avéré, loin de là.

En face, l’intérieur du Captur paraît bien plus aéré ce qui s’explique par le dessin du mobilier et le choix des couleurs. Des choix plus pragmatiques qui se traduisent par une ergonomie évidente de toutes les fonctionnalités. Les compteurs numériques sont moins agréables que ceux de son rival mais son système multimédia offre une navigation dans les menus plus naturelle et les écrans d’accueil peuvent être personnalisés. La qualité de l’affichage est également supérieure par rapport au système de Peugeot qui sera renouvelé sur la future 308, attendue à la fin de l’année. Côté rangements, le Captur reste fidèle à ses (bonnes) habitudes avec notamment sa boîte à gants tiroir.

PEUGEOT 2008

La position de conduite est excellente mais la sellerie un peu ferme. Le siège conducteur peut être électrique (inclus dans pack Cuir).



Places arrière accueillantes, espace correct, 2 ports USB mais le 2008 pâtit d'une assise de banquette plus courte.

Le 2008 ne met pas à profit sa longueur supérieure en termes de volume de coffre. Sa modularité, elle aussi, est en retrait.

En matière de finition, on ne peut que féliciter nos deux concurrents pour les efforts accomplis. L'un comme l'autre offrent une présentation à la hauteur du standing revendiqué mais comme le Captur a fait plus de progrès par rapport à celui qu'il remplace, c'est aussi lui qui impressionne le plus.

A la lecture des fiches techniques, il serait facile de déduire que le 2008, plus long, est aussi plus habitable. Mais ce serait aussi faux. Mètre en mains, les deux SUV accueillent les passagers arrière avec les mêmes égards au niveau de l'espace aux jambes. Le Captur prend le parti d'une assise plus profonde qui soutient mieux les jambes. Il opte également pour un dossier de banquette plus dessiné. Il sera plus agréable d'y être à deux mais

LE 2008 N'EST PAS RUSTRE AU CHAPITRE DE L'ACCUEIL. IL A SEULEMENT TROUVÉ MEILLEUR QUE LUI.

l'éventuel troisième passager sera moins confortablement installé. Les occupants de ces places apprécieront aussi la présence d'une prise 12 V, de deux ports USB et de bouches de ventilation dans le Captur. Le 2008 ne pense qu'aux ports USB.
Enfin, le Captur marque sa supériorité lorsqu'il s'agit de moduler l'espace. Il conserve ainsi sa banquette coulissante (sur 16 cm) qui permet de gagner de précieux centimètres en volume de chargement lorsque cela est nécessaire. Son coffre varie ainsi de 402 à 522 dm³ quand le 2008 avance un volume fixe de 410 dm³. Chacun de nos deux compères pense à un plancher de coffre ajustable qui permet, lorsque les dossiers sont rabattus, de disposer d'un espace plat.

VERDICT Vie à bord

Peugeot 2008 ★★★☆☆

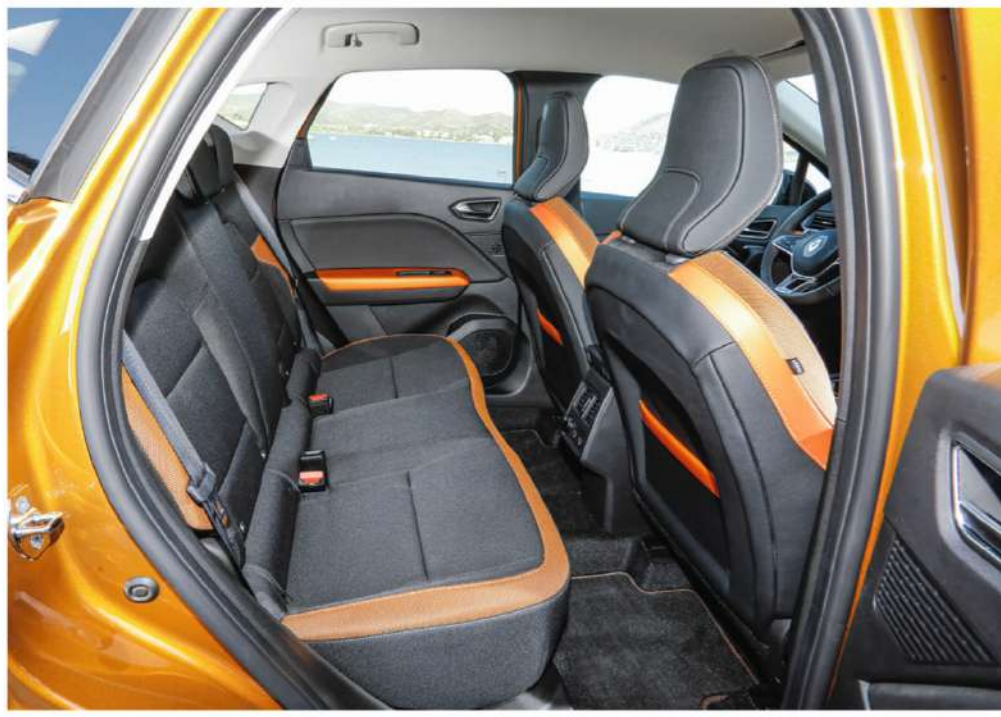
Sa longueur plus généreuse devrait permettre au 2008 de prendre l'ascendant en habitabilité. Ce qu'il ne fait pas. Sa modularité est également inférieure. Il peut en revanche compter sur sa qualité de finition. Mais son ergonomie est moins évidente que celle de son rival de toujours.

Renault Captur ★★★★½

Les progrès réalisés par le Captur sont impressionnants. Tout en conservant ses atouts (banquette coulissante, nombreux rangements, ergonomie…) il corrige ses lacunes notamment en soignant sa mise. Son système multimédia est aussi plus agréable et plus intuitif. Il s'impose logiquement.

Verdict Renault Captur

La position de conduite est plus haute que celle du 2008. Elle donne l'impression de dominer la circulation. La sellerie est plus souple ici.



Banquette bien dessinée, prise 12 V, 2 ports USB et bouches d'aération, le Captur a le sens de l'accueil développé.

En dépit d'un hayon qui dégage un accès plus mesuré, le coffre du Captur est aussi grand et bénéficie de la banquette coulissante.

FACE-À-FACE

PEUGEOT 2008 / RENAULT CAPTUR

Sur la route

Nous l'avons dit en préambule, ces deux ennemis jurés donnent l'impression de s'être mis d'accord sur leur niveau de puissance. Exactement 130 ch dans les deux cas, ça n'est pas ce critère qui va permettre de les départager. Un *gentleman agreement* qui concerne aussi le couple puisqu'il ne diffère que de 10 Nm, à mettre au crédit de la mécanique du Captur, qui les délivre également 150 tr/mn plus tôt. Ces nuances, aussi ténues soient-elles, doivent nous pousser plus loin dans l'exploration de la fiche technique. Une enquête qui ne sera pas veine lorsque l'on découvrira que ces deux concurrents si proches se distinguent par une différence aussi fondamentale que leur architecture moteur ! Le Captur est le plus classique en la matière puisqu'il s'en remet à un 4 cylindres 1.3. Le choix du Peugeot apparaît plus original puisque derrière une cylindrée à peu près équivalente, il dissimule un 3 cylindres.

Ce choix d'architecture n'aura pas d'incidence sur les performances. Devant le chronomètre, le Captur et le 2008 jouent au chat et à la souris. Le premier enlève l'épreuve de 0 à 100 km/h, le 2008 prend sa revanche sur le 1 000 m départ-arrêté. Le SUV au Losange relance mieux de 90 à 100 km/h sur les 4e et 6e rapports ? Qu'à cela ne tienne, le 2008 sera plus véloce sur le 5e ! Et dans tous les cas, les écarts ne sont pas assez significatifs pour désigner un gagnant… ou un perdant. On notera d'ailleurs, pour conclure au chapitre des performances, que Peugeot a fait des efforts pour soigner le poids de son 2008 : bien que plus long que son rival, il est plus léger de 40 kg.

PEUGEOT 2008

Esthétiques, les compteurs 3D du 2008 se lisent par-dessus le volant. La jante de ce dernier peut cacher le bas de l'écran.

Le 2008 opte pour un 3 cylindres. Cela fait une différence en caractère, pas en performance ni en consommation.

LE 2008, QUI S'ATTENDAIT À DOMINER LE CAPTUR SUR LA ROUTE, RISQUE D'ÊTRE SURPRIS.

RENAULT CAPTUR

Affichage 100 % numérique ici aussi. Au centre, un indicateur de distance (en seconde) avec le véhicule qui précède.

Choix plus classique pour le Captur avec un 4 cylindres qui se révèle, en volume sonore, plus discret que son rival.

Si les choix d'architecture moteur ne pèsent pas sur les performances, ils ont une influence sur les caractères des deux SUV. Le plus affirmé sera celui du 2008. Le 3 cylindres se distingue, comme tous les spécimens de son espèce, par une sonorité au timbre sportif qui fait son charme. Il faudra en revanche accepter qu'il soit un peu plus présent, en volume sonore comme en vibrations, que son homologue de chez Renault. Ce dernier, plus discret et moins pétillant, donne aussi moins envie de le solliciter. Ce qui devient paradoxal lorsque l'on aborde des petites routes.

Installé comme dans un SUV, grand volant en mains, le conducteur du Captur ne s'attend pas à ce qu'il se jette à la corde du premier virage venu. C'est pourtant ce qu'il fait ! Là encore, les progrès par rapport à la première génération sont assez étonnants. Bien campé sur ses appuis, il s'inscrit en courbe sans mouvement parasite grâce à des suspensions qui maîtrisent parfaitement les mouvements de caisse. Des qualités qui ne font pas trembler le 2008. Sa position de conduite basse et son petit volant procurent déjà un feeling dynamique qui n'est pas entaché par un châssis très efficace. Les mouvements de caisse sont un peu moins muselés que dans le Captur ce qui grève à peine l'agilité du Peugeot. La vraie surprise vient du fait qu'il parvienne à prendre l'avantage sur son concurrent au chapitre du confort de suspensions. On ne s'attendait pas à ce qu'il soit si prévenant et la façon dont il digère les défauts de la chaussée valide le travail réalisé par les metteurs au point. En face, le Captur est plus raide, ce

qui se traduit par des remontées et des trépidations sur revêtement abîmé. Un constat accentué par la monte pneumatique supérieure de 18 pouces (de série sur Intens), contre 17 pour le Peugeot. Il est plus difficile, en confort sonore, de savoir lequel s'en sort le mieux. Sur route, le 3 cylindres du 2008 est plus bruyant, reste à savoir si c'est une véritable source d'inconfort pour celui qui est sensible à cette sonorité sportive. A haute vitesse, c'est le SUV de Sochaux qui se montre le mieux insonorisé aux bruits aérodynamiques. L'un comme l'autre savent transcender leurs gènes d'urbains pour faire de l'autoroute. Le Captur se montre toutefois légèrement moins convaincant avec une direction qui se cherche un peu autour du point milieu, là où le 2008 semble calé sur des rails. De façon générale, l'assistance de direction offre un ressenti moins franc dans le Captur mais cela ne joue pas sur sa précision heureusement.

VERDICT Sur la route

Peugeot 2008 ★★★★☆

La position de conduite basse et le petit volant mettent dans l'ambiance. Le 2008 est effectivement efficace mais pas plus dynamique que le Captur. Il peut ajouter à son tableau de chasse un excellent confort de suspension. Le bruit de son moteur est plus présent. Performances de bon niveau.

Renault Captur ★★★★☆

Inutile d'essayer de prendre l'avantage sur le 2008 en performances, le Captur fait jeu égal. Il parvient aussi à suivre, voire à dépasser, son rival dans les tracés sinueux grâce à son châssis précis et bien tenu. Il est en revanche moins convaincant en confort de suspensions.

Verdict Egalité

PEUGEOT 2008

Qualités	Défauts
Confort de suspension	Ergonomie manquant de simplicité
+	–
Comportement efficace	Assise de banquette fixe
+	–
Sonorité moteur sympathique	Ambiance intérieure sombre

AU 2008 LE CONFORT, AU CAPTUR L'AGILITÉ, MAIS CES DEUX SUV MAÎTRISENT LEUR SUJET, MÊME HORS DES VILLES.

RENAULT CAPTUR

Qualités	Défauts
Comportement agile	Suspensions fermes
+	–
Habitacle pratique et accueillant	Direction moins franche
+	–
Modularité soignée	Bruits aéro sur autoroute

Tout-terrain

LA PETITE AVENTURE

Contrairement à certains de leurs concurrents, ni le Captur ni le 2008 ne peuvent recevoir les quatre roues motrices. Voilà qui limite sérieusement les velléités de quitter le bitume… ou simplement de monter en station de ski lorsque la route n'est pas déneigée. La nouvelle génération du Captur a de surcroît trouvé inutile de reconduire l'option de motricité renforcée, mariée avec une monte pneumatique mixte M+S, probablement faute de demande. Le voilà donc bien dépourvu pour s'attaquer au moindre chemin de traverse, d'autant que sa garde au sol dépasse à peine 140 mm. Le 2008 a un peu plus d'ambition puisqu'il propose, en option, l'Advanced Grip Control. Ce système adapte la gestion de l'antipatinage selon trois modes (neige, sable, boue). Il se double d'un contrôle de vitesse en descente, utile dans certains cas. Mais ces deux outils ne seront vraiment efficaces qu'avec une monte M+S.

RENAULT	PEUGEOT
GARDE AU SOL 142 mm	GARDE AU SOL 170 mm

VERDICT Tout-terrain

Peugeot 2008 ★☆☆☆☆

Le 2008 n'est pas un as du franchissement mais équipé de son système Advanced Grip Control, il a quelques arguments sur chaussée meuble. Plus, en tout cas, que le Captur.

Renault Captur ★☆☆☆☆

Cette nouvelle génération perd son système d'optimisation de la motricité. Il ne lui reste qu'une garde au sol fort modeste. Autant dire qu'il est cantonné à une utilisation routière.

Verdict Peugeot 2008

Budget

Décidément, les deux stars du marché se tiennent dans un mouchoir de poche. Quand l'un prend l'avantage sur un critère, l'autre lui ravit le suivant. Et le chapitre budget devrait confirmer cette affirmation. En y regardant rapidement, le 2008 semble plus cher que le Captur. Mais ce dernier doit recourir au pack Techno (800 €) pour bénéficier du GPS grand écran (9,3''), du radar de stationnement avant et de la caméra de recul. Des équipements livrés de série sur le Peugeot… chez qui il faudra ajouter l'accès mains libres (350 €) et les jantes 18'' (420 €), encore que cette option ne soit pas indispensable. Reste à imputer au Renault le malus (240 €) dont il est frappé. Beaucoup moins efficient que son concurrent, il rejette 147 g/km contre 129 g/km, le tout pour des performances équivalentes. Au final, on obtient un 2008 à 28 370 € et un Captur à 26 340 €. Ce dernier reste donc sensiblement moins cher.

Chacun y va aussi de sa spécificité dans les équipements que l'autre ne peut pas proposer. Le 2008 se distingue ainsi par le rétroviseur intérieur sans cadre, le pédalier alu ou l'éclairage intérieur paramétrable. En option, il donne accès au régulateur de vitesse adaptatif (non disponible sur le Captur boîte manuelle) et le système d'optimisation de la motricité. Le Renault a aussi ses exclusivités comme la banquette coulissante ou la caméra 360°, utile sur un SUV urbain et absente du 2008. S'il fallait résumer, on dirait que le Peugeot privilégie le premium, le Renault le pratique.

Le malus qui frappe le Captur, synonyme d'une consommation plus importante lors de l'homologation, ne se retrouve pas en usage réel. Il est quasiment aussi sobre que le 2008 avec 6,8 l/100 km contre 6,7 l/100 km. Dans les deux cas, ce sont d'excellentes valeurs. ■

VERDICT Budget

Peugeot 2008 ★★★½☆

Le Peugeot 2008 est légèrement plus cher que son concurrent. Or son équipement ne lui permet pas de justifier ce surcoût d'autant qu'il lui manque, par exemple, une caméra 360°. Quant à sa consommation moyenne, elle est certes inférieure mais de si peu…

Renault Captur ★★★★☆

Malgré son malus plus important, le Captur ne se révèle pas gourmand en utilisation réelle. Son rapport prix/équipement est plus intéressant et ses choix (banquette coulissante, caméra 360°, aérateurs aux places arrière) plus adaptés à l'utilisation d'un SUV urbain.

Verdict Renault Captur

Prix

	PEUGEOT	RENAULT
Modèle hors options	**27 600 €**	**25 300 €**
Modèle à l'essai	**31 410 €**	**28 250 €**
Émissions CO_2	**129 g/km**	**147 g/km**
Malus	**neutre**	**240 €**
Puissance fiscale	**6 CV**	**7 CV**

Équipements

Série : 6 airbags, alerte attention conducteur, alerte au franchissement de ligne, appel d'urgence et d'assistance, Bluetooth, climatisation auto, compteurs numériques (3D chez Peugeot), contrôle de pression des pneus, démarrage mains libres, ESP, détecteurs de pluie et de luminosité, feux de route auto, freinage d'urgence auto, frein de stationnement électrique, hi-fi, interfaces Apple et Android, Isofix (3), modes de conduite, navigation connectée écran 10" chez Peugeot et 7" chez Renault, peinture bi-ton, phares full LED, ports USB (4), radar de recul, reconnaissance des panneaux, régulateur/limiteur de vitesse, rétros extérieurs dégivrants et rabattables, rétro intérieur photosensible, vitres arrière surteintées, volant cuir.

Options

↳ option modèle essayé

	PEUGEOT	RENAULT
Accès sans clé	↳ **350**	**série**
Aérateurs aux places arrière	_	**série**
Banquette coulissante	_	**série**
Barres de toit	**série (noir)**	**150 € (alu)**
Caméra de recul	**série**	**pack Techno**
Eclairage intérieur paramétrable	**série**	_
Hi-fi Focal 10 HP	↳ **850**	_
Hi-fi Bose	_	**pack Techno Bose**
Jantes 17"	**série**	_
Jantes 18"	**420**	**série**
Motricité optimisée	**200**	_
Nav. connectée (écran 10" chez Peugeot 9,3" chez Renault)	**série**	**pack Techno**
Pack personnalisation orange	_	↳ **250**
Pédalier alu	**série**	_
Peinture métallisée	↳ **750**	↳ **550**
Radar stationnement avant	**série**	**pack Techno**
Recharge smartphone par induction	↳ **100**	↳ **250**
Régulateur vitesse adaptatif	↳ **400**	_
Stationnement semi-auto	↳ **360**	**pack Techno Bose**
Surveillance des angles morts	**200**	↳ **300**
Toit ouvrant électrique	↳ **1 000**	**900**

Packs

↳ pack modèle essayé

	PEUGEOT	RENAULT
Pack Cuir	**1 600 €**	**1 250 €**
Sellerie cuir, siège conducteur électrique avec soutien lombaire (massant chez Peugeot), sièges avant chauffants		
Pack Techno	_	**800 €**
Navigation connectée écran 9,3", radars de stationnement avant et arrière, caméra de recul		
Pack Techno Bose	_	↳ **1 600 €**
Navigation connectée écran 9,3", hi-fi Bose, radars de station. AV/AR, caméra 360°, stationnement semi-auto		

Performances

mesurées par l'AJ4x4

	PEUGEOT	RENAULT
Vitesse maxi (km/h)	**198**	**195**
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**10,4 / 31,9**	**10,3 / 32,2**
Reprises 90 - 130 km/h en 4e, 5e, 6e (s)	**9,4 / 12,1 / 16,9**	**9,2 / 12,8 / 16,2**
Freinages		
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	**10 / 31 / 62**	**10 / 33 / 65**
Consommations		
Moyenne (l/100 km)	**6,7**	**6,8**
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	**6,3 / 6,8 / 6,9**	**7 / 6,6 / 6,7**
Réservoir (l) / Autonomie (km)	**44 / 656**	**48 / 705**

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

	PEUGEOT	RENAULT
Extérieures / Intérieures		
L / l / h / empattement (m)	**4,30 / 1,77 / 1,53 / 2,61**	**4,23 / 1,80 / 1,58 / 2,64**
Espace aux jambes AR (cm)	**26**	**11 - 26***
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**140 / 138**	**140 / 139**
Coffre		
Volume 5 places / 2 places (dm^3)	**410 / 1 496**	**402 - 522* / 1 275**
Seuil de chargement (cm)	**73**	**79**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**79 / 100 / 53**	**75 - 90* / 95 / 59**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**153 / 122 / 78**	**90 / 118 / 82**

* banquette coulissante

Technique

données constructeur

	PEUGEOT	RENAULT
Moteur	**3 cyl. en ligne, turbo essence, injection directe**	**4 cyl. en ligne, turbo essence, injection directe**
Cylindrée (cm^3)	**1 199**	**1 333**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**130 à 5 500**	**130 à 5 000**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**230 à 1 750**	**240 à 1 600**
Châssis	**caisse autoporteuse**	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**10,4**	**11**
Suspensions avant	**type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**	**type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Suspensions arrière	**essieu souple (bras tirés), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**	**essieu souple (bras tirés), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés / disques**	**disques ventilés / tambours**
Transmission	**traction**	**traction**
Boîte de vitesses	**BVM 6**	**BVM 6**
Poids		
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**1 275 / 1 200**	**1 313 / 1 200**
Pneumatiques	**Michelin Primacy**	**Goodyear Efficient Grip**
Dimensions	**215/60 R 17**	**215/55 R 18**

Conclusion

Peugeot et Renault ont fait de l'excellent travail et il n'est pas facile de départager leurs deux SUV stars. Quand ils ne sont pas à égalité (performance, consommation), chacun rend la pareille à l'autre. Au Captur l'agilité et un sens pratique développé. Au 2008 le confort et des équipements qui font plus premium, à l'exception de son système multimédia. Mais le Renault parvient à être moins cher et ses points forts (sens de l'accueil) sont plus adaptés à un SUV urbain.

Le gagnant Renault Captur

K PU 1024

BONNE COMPAGNIE

UN PUMA N'A, A PRIORI, RIEN DE L'ANIMAL DE COMPAGNIE IDÉAL. MAIS TRANSPOSÉ AU MONDE AUTOMOBILE, LE FÉLIN DEVIENT UN SUV PRATIQUE, DYNAMIQUE ET LUDIQUE, BREF, SANS "HIC"!

Par Michel Courtois Photos Arnaud Saunier

FORD PUMA
1.0 ECOBOOST 125 CH MHEV TITANIUM

PRIX : 22 900 €

PUISSANCE FISCALE : 7 CV

BONUS/MALUS : NEUTRE

ESSAI FORD PUMA

1.0 ECOBOOST 125 CH MHEV TITANIUM

Connaissez-vous l'EcoSport ? Non ? Vous n'êtes pas les seuls ! Le SUV urbain de Ford poursuit sa carrière comme il l'a débutée : en toute discrétion. Ce qui est, pour un modèle positionné dans le segment le plus dynamique du marché, un sacré handicap. A sa décharge, ce rival des Captur et 2008 est pour ainsi dire mal né. Pressé de faire acte de présence sur le segment, Ford l'a importé tel quel en Europe en 2014, lui qui était d'abord destiné aux pays émergents. Résultat, en dépit d'un style sympathique, il souffrait de prestations éloignées de nos attentes (comme une roue de secours sur la porte de coffre), d'un prix pas spécialement compétitif et de délais de livraison longs liés à sa production en Inde. Mais Ford, comme tout le monde, apprend de ses erreurs. Son nouveau SUV urbain s'appelle Puma et s'attelle à éviter tout faux pas.

Pour commencer, le nouveau venu part sur de bonnes bases. Excellentes même puisqu'il reprend le châssis de la Fiesta. Cela conditionne une longueur plutôt contenue (4,19 m), ce qui est un avantage pour un véhicule destiné à évoluer principalement en ville. Rappelons que ses deux rivaux directs, Captur et 2008, ont grandi lors de leur récent changement de génération (à 4,23 m et 4,30 m).

Moins de longueur à l'extérieur, c'est aussi moins d'espace à l'intérieur, me direz-vous. Ça n'est pas faux sauf que dans le cas qui nous intéresse, le rapport encombrement/habitabilité demeure excellent. Les passagers arrière ne souffriront pas d'un manque de place aux jambes, mais plutôt en largeur. Dommage, également, que les adultes doivent tant baisser la tête pour prendre place et qu'une fois les portes fermées, les petites surfaces vitrées donnent une certaine sensation de... confinement. Le toit ouvrant panoramique peut y remédier mais c'est alors la garde au toit qui risque d'être insuffisante pour les plus grands. Le coffre fait également bonne figure avec une contenance de 401 dm^3 et une astuce qui se cache sous le plancher. Il s'agit d'un compartiment de rangement (80 dm^3, inclus dans le volume global), baptisé Mégabox, qui présente l'avantage d'être à l'abri des regards indiscrets, entièrement en plastique et facilement lavable à grande eau grâce à sa bonde d'évacuation. On apprécie aussi la plage arrière solidaire du hayon qui dégage l'accès une fois que celui-ci est ouvert.

Les passagers avant prennent place devant une planche de bord qui rappellera celle de la Fiesta à ceux qui connaissent la citadine. Normal, c'est la même. Les autres découvriront un dessin agréable même si l'absence d'éléments colorés contraste avec une ligne extérieure plutôt enjouée. Ford a visiblement fait un effort sur le choix des matériaux qui se révèlent, pour la plupart, de bonne facture. Les ajustements, eux, font preuve d'un peu moins de soin. Le Puma se rachète avec des compteurs numériques (12,3''), dont la couleur varie selon le mode de conduite, et un écran multimédia capacitif de 8'' avec GPS Europe, ce dernier étant de série sur cette finition d'entrée de gamme Titanium.

Qualités

Rapport encombrement/habitabilité
+
Equipement de série riche
+
Comportement plaisant

Défauts

Quelques détails d'ajustement
–
Consommation quelconque
–
Sensation de confinement à l'arrière

La compacité du Puma est un atout en ville. Le fonctionnement transparent de son système stop&start contribue aussi à l'agrément.

L'écran 8" capacitif et la navigation Europe sont livrés de série dès l'entrée de gamme. La signature LED renforce le caractère.

LE PUMA FAIT UNE ENTRÉE REMARQUÉE SUR LE MARCHÉ. ET PAS SEULEMENT PARCE QUE SA LIGNE EST RÉUSSIE.

Le système multimédia se montre réactif et l'appairage du smartphone via Apple CarPlay et Android Auto se fait facilement. L'appli FordPass permet de sélectionner des points d'intérêt, de chercher du carburant ou des places de stationnement et de les envoyer dans le système de navigation. En option, il est aussi possible de cocher le FordPass Connect (gratuit pendant 3 mois pour 3 Go de données) qui ajoute l'info trafic, le hot-spot wi-fi ou l'accès à distance au verrouillage/déverrouillage et aux données du véhicule. On notera à ce propos que le Puma ne faiblit pas côté équipement de série, ce qui explique un prix qui peut sembler élevé.

Pour animer le Puma, Ford lui a offert les services d'un petit 3 cylindres essence assisté par un alterno-démarreur 48 V. Sous 2000 tr/mn, il peut apporter jusqu'à 50 Nm de couple supplémentaire. C'est son action sur le stop&start qui se fait sentir en ville, la mécanique se coupant tôt et redémarrant sans à-coups. Le surplus de couple comble le creux à bas régime avant l'entrée en action du turbo. Ce trois pattes se montre dès lors volontaire en bas du

compte-tours, courageux lors de son ascension et pétillant à l'approche de la zone rouge. Certes les performances ne sont pas impressionnantes plutôt suffisantes, mais c'est le caractère de la mécanique séduit. Seules les reprises sur autoroute pâtissent de l'étagement trop long des derniers rapports d'une boîte, au demeurant bien guidée. Le tempérament de la mécanique s'accorde parfaitement à un châssis taillé pour les virages. Non seulement le petit SUV se montre agile mais aussi joueur juste ce qu'il faut, avec un train arrière qui se place à la demande du conducteur. La direction renseigne sur ce qu'il se passe sous les roues et les limites d'adhérence sont faciles à cerner. Les mouvements de caisse restent perceptibles mais pas perturbants grâce à une suspension ferme sans être raide. Il est bon de préciser qu'à partir de la finition ST-Line, la suspension sport est de série. Il nous a été donné de prendre le volant d'un modèle dans cette configuration qui perd plus en confort qu'il ne gagne en comportement. L'idéal serait que Ford propose, à l'avenir, l'omission de cette suspension. Ajoutons que le Puma dispose de cinq modes de conduite dont deux destinés à des conditions de motricité délicates baptisés Faible adhérence et Piste.

ON PEUT PRENDRE DU PLAISIR AU VOLANT D'UN SUV URBAIN DE 125 CH… LE FORD PUMA EN FAIT UNE TRÈS BELLE DÉMONSTRATION.

Léger, doté d'une hybridation 48 V, le Puma ajoute encore un raffinement pour limiter ses consommations. En effet, en cas de faible sollicitation, le deuxième des trois cylindres se désactive ! L'effet sur l'appétit réel n'est malheureusement pas évident comme le montrent nos mesures. Les 7 l/100 km obtenus sont dans la moyenne mais ses rivaux français de 130 ch font mieux. En revanche, le bas niveau d'émissions lors de l'homologation (127 g/km) met le Puma à l'abri de tout malus. ■

La planche de bord, sombre, est reprise de la Fiesta. L'ergonomie n'appelle pas de critique mais la finition est inférieure à celle d'un Captur.

Conclusion

★★★★☆

Le nouveau Puma ne manque pas d'atouts à commencer par un style aguicheur et un gabarit idéal pour la ville. Son comportement dynamique et son moteur pétillant sont également à mettre à son crédit. Dommage que le style pénalise la visibilité et la luminosité aux places arrière. On attendait mieux de la micro-hybridation en termes de consommation.

Les compteurs changent d'affichage selon le mode de conduite. Le coffre cache sous son plancher un profond bac lavable.

Prix

Modèle hors options : 22 900 €	Modèle à l'essai : 29 150 €
Émissions CO_2 : **127 g/km**	Puissance fiscale : **7 CV**
Bonus/Malus : **neutre**	Garantie : **3 ans, kilométrage illimité**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, alerte au franchissement de ligne, appel d'urgence, contrôle de la pression des pneus, détecteur de luminosité, ESP, feux de route auto, freinage d'urgence détection piétons, Isofix, limiteur de vitesse, phares antibrouillard dynamiques, radar de recul, reconnaissance des panneaux.

Agrément : banquette rabattable, climatisation manuelle, hi-fi 7 HP, interfaces smartphone Apple et Android, jantes 17", modes de conduite, multimédia écran tactile 8" commande vocale, navigation Europe, ports USB (2), recharge smartphone par induction, rétroviseurs électriques, dégivrants et rabattables, siège conducteur massant (lombaires).

Options

	↳ option modèle essayé
Accès/démarrage sans clé et hayon mains libres	↳ **800 €**
Peinture métallisée	↳ **750 €**
Toit panoramique ouvrant	↳ **1 000 €**
Vitres arrière surteintées	↳ **250 €**

Packs

	↳ pack modèle essayé
Pack Confort	↳ **500 €**
Climatisation auto, détecteur de pluie	
Pack Nav B&O	↳ **550 €**
Navigation et hi-fi premium B&O 10 HP	
Pack Sécurité Intégrale	↳ **1 000 €**
Stationnement semi-auto, surveillance des angles morts, régulateur de vitesse avec prévention de collision et aide à l'évitement d'urgence, caméra de recul	
Pack Techno	↳ **1 400 €**
Compteurs numériques 12,3" et phares full LED	

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**191**
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**10,3 / 32,2**
Reprises 90 - 130 km/h en 4e, 5e, 6e (s)	**10,6 / 13,2 / 17,6**
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	**10 / 32 / 64**
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	**7**
Ville / route / autoroute (l/100 km)	**6,9 / 6,8 / 7,4**
Réservoir (l) / Autonomie (km)	**42 / 600**

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	**4,19 / 1,81 / 1,55 / 2,59**
Espace aux jambes AR (cm)	**25**
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**138 / 136**
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm^3)	**401 / 1 161**
Seuil de chargement (cm)	**76**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**72 / 100 / 51**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**154 / 126 / 76**

Technique

Moteur thermique	**3 cyl. en ligne turbo essence + alterno-démarreur 48 V**
Cylindrée (cm^3)	**999**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**125 à 6 000**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**210 à 1 750**
Type batterie / Capacité (kWh)	**lithium-ion / 11,5**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**11**
Suspension avant	**type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Suspension arrière	**essieu souple (bras tirés), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés / disques**
Transmission	**aux roues avant**
Boîte de vitesses	**BVM 6**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**1 280 / 1 100**
Pneumatiques	**Goodyear Eagle F1**
Dimensions	**215/55 R 17**

ABONNEZ-VOUS à l'auto-journal évasion & 4x4

LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS

+ La version numérique **OFFERTE !**

Votre magazine vous suit partout

L'OFFRE SANS ENGAGEMENT

L'Auto-Journal évasion & 4x4
4 nos/an

+ la version numérique **offerte !**

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

SANS ENGAGEMENT

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€***~~ (896431) **-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. Créancier : 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 nos) à 22€ au lieu de ~~26,56 €~~* (896449) **-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)

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :

LE : / /

Signature :

**Le prix de référence se compose du prix kiosque et des frais de port. **À remplir obligatoirement. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné au Responsable de traitement : EMAS. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. 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 notamment exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant. Pour en savoir plus, consultez notre Charte des Données Personnelles. Exercez vos droits en écrivant à EMAS - DPD, c/o service juridique, 8 rue François Ory, 92543 Montrouge cedex, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com*

Kiosque Mag

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

Nos conseillers vous répondent par tel : 01 46 48 48 75 – Courrier : Service abonnement de L'Auto-Journal – CS 90125 – 27091 EVREUX cedex 9

Éditions Mondadori Axel Springer (EMAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex

LE PLUG-IN FAIT LE PLEIN

LE SEGMENT DES SUV COMPACTS SE CONVERTIT À L'HYBRIDE RECHARGEABLE. LES PREMIERS ACTEURS FIXENT LES RÈGLES DU JEU D'UNE NOUVELLE CATÉGORIE QUI NE MANQUE PAS D'AVENIR.

Dossier réalisé par Benoît Lande et Patrice Chéreau

Abandonner les moteurs thermiques traditionnels pour passer à des modes de propulsion plus respectueux de l'environnement… Sur le papier, la proposition a de quoi séduire les conducteurs les plus conservateurs. Mais au moment du choix, elle met face à l'épineuse question de savoir lequel ?

Les options, sans tomber dans l'exotisme technologique, ne manquent pas. Parmi ces modes de propulsion alternatifs, on trouve l'hybridation classique. De moins en moins chère à l'achat, elle ne garantit des gains de consommation sensibles qu'en utilisation urbaine. Dans les autres cas de figure, l'appétit n'est pas inférieur à celui d'un diesel récent et le plaisir de conduite (performances et agrément) pas toujours au rendez-vous. A l'autre extrémité, il y a l'électrique, très efficace côté environnement mais nettement moins financièrement, ce en dépit des incitations fiscales… de moins en moins incitatives ! S'ajoutent à cela une autonomie encore limitée et une recharge toujours contraignante.

Entre ces deux "extrêmes", on trouve l'hybride rechargeable (*plug-in* en Anglais ou PHEV). Cette technologie promet le 0 émissions en ville, des gains de consommation au quotidien, une autonomie record et des performances qui peuvent être qualifiées de sportives ! Voilà qui est alléchant. Mais l'hybridation rechargeable reste chère. Elle ouvre cependant droit à un bonus de 2000 € (pour les modèles de moins de 50000 €) et ajoute, pour les entreprises, un certain nombre d'avantages (absence de TVS, carte grise gratuite, plafond d'amortissement supérieur…). On peut également tabler sur la baisse de son coût grâce à l'arrivée de nouveaux acteurs.

C'est la catégorie des compacts qui, en ce début d'année, est en effervescence. Si les Citroën C5 Aircross, Jeep Compass, Toyota RAV4, Range Rover Evoque et autre VW Tiguan ne sont pas encore là, ils sont déjà assez nombreux pour que l'on s'intéresse à ce que proposent ces nouveaux compacts hybrides rechargeables. Car ils ne voient pas tous les choses de la même manière…

PEUGEOT 3008
CARTE MAÎTRESSE

SOLIDE LEADER DU MARCHÉ DES SUV, LE 3008 NE SE REPOSE PAS SUR SES LAURIERS. AINSI, ÇA N'EST PAS UNE MAIS DEUX VERSIONS HYBRIDES QU'IL PROPOSE !

Ce n'est pas parce que l'on est le premier (en France) que l'on peut se reposer sur ses acquis. C'est même le contraire car cette position, la plus convoitée, aiguise les appétits d'une concurrence toujours plus féroce. Le Peugeot 3008 ne manque pas le coche de l'hybride rechargeable. Mieux, il propose deux configurations : une Hybrid4 (4 roues motrices) de 300 ch et une Hybrid (2 roues motrices) de 225 ch. La magie des politiques de groupe fait que ces offres se retrouvent sur le DS 7 Crossback, l'Opel Grandland X et bientôt le C5 Aircross. Intéressons-nous au 3008.

Le SUV que vous avez sous les yeux, bien qu'il se fonde dans la masse des 3008 déjà en circulation, a une singularité qui n'a plus été vue chez Peugeot depuis la 505 : c'est une propulsion ! Pour être tout à fait exact, le SUV n'est mu à l'aide de ses seules roues arrière que lors des démarrages ou en ville quand le besoin de puissance ne se fait pas sentir. Mais tout de même, le fait est là. Sa chaîne cinématique repose sur un moteur thermique et deux unités électriques. Celle de l'arrière, logée dans un train multibras

Le châssis agile s'accorde avec des performances sportives. Belle autonomie électrique en ville.

ADRIEN CORTESI

Qualités

Comportement plaisant
+
Performances sportives
+
Bonne autonomie électrique

Défauts

Quelques remontées de suspension
—
Coffre en retrait de 139 dm³
—
Réservoir de carburant petit

Bien finie mais complexe, la planche de bord n'est pas un modèle d'ergonomie.

Le chargeur de série (3,7 kW) permet une recharge en 2h15. Le chargeur 7,4 kW est à 300 €.

(en lieu et place de l'essieu à traverse déformable des versions classiques) développe 83 kW (113 ch). Elle est complétée par une autre unité de 81 kW (110 ch) placée dans le carter de boîte de vitesses. Ces moteurs, alimentés par une batterie de 13,2 kWh, fonctionnent avec le 1.6 PureTech de 200 ch. Trois moteurs, cela fait beaucoup de puissance lorsqu'ils oeuvrent ensemble : 300 ch et un couple non moins confortable de 520 Nm. Autant dire qu'à la première accélération, le 3008 s'arrache avec une vigueur étonnante. Surtout lorsque l'on sait que cette version accuse 1 911 kg ! Les reprises sont tout aussi foudroyantes et dépasser devient un jeu d'enfant. Des performances d'autant plus réjouissantes qu'elles se marient idéalement avec un comportement qui conserve ses qualités intrinsèques. Malgré son surpoids, qui pénalise un peu l'agilité, le 3008 offre toujours une belle précision, un excellent toucher de route et réussit à limiter les remontées des irrégularités de la chaussée, plus compliquées à filtrer… à cause du poids.

Convaincant sur route, le 3008 se révèle séducteur en ville. Grâce aux différents modes de conduite, il est possible d'évoluer en tout électrique. Un mode idéal en utilisation urbaine mais qui entame sérieusement la batterie, rendant les 50 km d'autonomie annoncés par Peugeot peu réalistes. A noter que Peugeot intègre derrière le rétro central une diode bleue qui permet de voir, depuis l'extérieur, que le véhicule fonctionne en mode 0 émissions. Malin. Autre bonne idée, la possibilité de bloquer une "réserve" d'autonomie électrique de 10, 20 ou la totalité (soit 40 km selon nos mesures) pour être sûr de ne pas se retrouver à court de jus et de pouvoir, par exemple, accéder à une zone "zéro émissions". Au quotidien, le mode Auto, qui pilote le système entre thermique et électrique, est le plus efficient et permettra d'atteindre 4 l/100 km en moyenne. Des économies à l'usage bienvenues sachant que cet Hybrid4 commence à 51 450 € dans la finition, certes bien dotée, GT Line et culmine à 53 850 € en GT.

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**235**
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**6 / 26,6**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**5,2**

Consommations*

mesurées par l'AJ4x4

Moyenne (l/100 km)	**4**
Ville / route / autoroute (l/100 km)	**0** / 3,8 / 8,2**
Réservoir (l) / Autonomie (km)	**43 / 1075**

* batterie pleine ** sur 42 km

Electrique

mesurées par l'AJ4x4

Autonomie moyenne (km)	**40**
Temps charge (prise dom./wallbox 7,4 kW*)	**7 / 1h45**

Dimensions / Poids

mesurées par l'AJ4x4

L / l / h / empattement (m)	**4,45 / 1,85 / 1,63 / 2,68**
Espace aux jambes AR (cm)	**24**
Volume 5 places / 2 places (dm³)	**408 / 1357**
Poids à vide / poids tractable (kg)	**1911 / 1230**

* en option à 300 €

Technique

Puissance maxi cumulée (ch)	**300**
Couple maxi cumulé (Nm)	**520**
Puissance maxi thermique (ch)	**200 à 6000**
Couple maxi thermique (Nm)	**300 à 3000**
Puissance maxi électrique (kW/ch)	**81/110 (AV) + 83/113 (AR)**
Couple maxi électrique (Nm)	**320 (AV) + 166 (AR)**
Boîte de vitesses	**BVA 8**

La principale qualité du DS 7 Crossback reste son confort. L'E-Tense y ajoute la frugalité en ville et sur route.

DS 7 CROSSBACK
E-TENSE 300 CH 4X4 E-EAT8

PRIX (À PARTIR DE) : 55 400 €

BONUS/MALUS (CO_2) : NEUTRE (34 G/KM)

PUISSANCE FISCALE : 11 CV

DS 7 CROSSBACK EN DOUCEUR

DS PROPOSE DE L'HYBRIDE RECHARGEABLE SUR LE 7 CROSSBACK DONT LE PLACEMENT PREMIUM ET LE CONFORT SEMBLENT COHÉRENTS AVEC CETTE TECHNOLOGIE.

Si vous cherchez à rouler dans une DS électrifiée, il faut vous diriger vers le label E-Tense. Jusque-là, rien de bien compliqué. Sauf que cette appellation cache deux technologies bien différentes. Sur le SUV citadin 3 Crossback, il s'agit de 100 % électrique (cf. p. 32), alors que sur le routier 7 Crossback, la solution retenue est l'hybride rechargeable. Un choix qui semble logique, le grand frère étant amené à parcourir de plus grandes distances pour lesquelles l'autonomie est un critère indispensable. Politique de groupe oblige, la chaîne cinématique est la même que celle du 3008. Mais elle apparaît plus cohérente ici dans la mesure où le surcoût de cette technologie passe mieux sur un modèle premium. Le DS débute à 55 400 €, voyons s'il a l'étoffe d'un vrai haut de gamme.

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**235**
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**6,5 / 27,2**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**5,5**

Consommations*

mesurées par l'AJ4x4

Moyenne (l/100 km)	**4,1**
Ville / route / autoroute (l/100 km)	**0** ** **/ 4 / 8,3**
Réservoir (l) / Autonomie (km)	**43 / 1 048**

* batterie pleine ** sur 39 km

Electrique

mesurées par l'AJ4x4

Autonomie moyenne (km)	**38**
Temps charge (prise dom./wallbox 7,4 kW*)	**9 h / 2 h 10**

Dimensions / Poids

mesurées par l'AJ4x4

L / l / h / empattement (m)	**4,57 / 1,90 / 1,62 / 2,74**
Espace aux jambes AR (cm)	**28**
Volume 5 places / 2 places (dm³)	**542 / 1 752**
Poids à vide / poids tractable (kg)	**1968 / 1 200**

* livré de série

Technique

Puissance maxi cumulée (ch)	**300**
Couple maxi cumulé (Nm)	**520**
Puissance maxi thermique (ch)	**200 à 6 000**
Couple maxi thermique (Nm)	**300 à 3 000**
Puissance maxi électrique (kW/ch)	**81 / 110 (AV) + 83 / 113 (AR)**
Couple maxi électrique (Nm)	**320 (AV) + 166 (AR)**
Boîte de vitesses	**BVA 8**

Il en a déjà la puissance. Le 4 cylindres 200 ch reçoit l'appui de deux moteurs électriques, dont un sur les roues arrière, portant la puissance totale à 300 ch mais aussi 520 Nm de couple. Le train arrière étant désormais moteur, le DS ajoute à la liste des arguments de son SUV les 4 roues motrices. Un petit plus qui est loin d'être inutile face aux Allemands. Devant le chronomètre, le 7 Crossback fait bonne impression avec 27,2 secondes pour réaliser le sprint des 1 000 mètres départ-arrêté. Il se montre malgré tout moins véloce que son cousin de chez Peugeot, son léger surpoids (environ 60 kg) jouant probablement en sa défaveur. Ce caractère moins démonstratif se marie bien au haut niveau de confort proposé ici. La suspension pilotée escamote efficacement les défauts de la chaussée (hormis sur les raccords prononcés et les bouches d'égout). L'impression d'évoluer en douceur en ville est renforcée par l'absence de bruit à faible vitesse, les démarrages s'effectuant toujours sur le moteur électrique. Batterie chargée, il sera possible de parcourir 39 km en ville,

YANN LEFEBVRE

Qualités

Confort et insonorisation
+
Performances séduisantes
+
Soin de présentation

Défauts

Consommation sur autoroute
–
Manque d'agilité sur route
–
Prix élevé

Peu de détails distinguent cette version. La présentation est réellement premium mais l'ergonomie perfectible.

L'écran multimédia présente les infos de consommation de carburant et d'électricité. Charge plus longue qu'avec le 3008.

ce qui est largement suffisant au quotidien. Sur la commande de boîte, un B apparaît : il désigne un mode de récupération d'énergie au freinage accrue qui permet ainsi de maximiser l'autonomie en électrique.

Confortable et performant, le 7 Crossback semble taillé pour s'affranchir des zones urbaines. C'est effectivement le cas même si son insonorisation sur autoroute sera plus appréciée qu'un sous-virage un peu précoce et des mouvements de caisse sur petites routes. On note également des variations d'assistance de la pédale de frein. Si on considère désormais la consommation (batterie chargée), c'est sur route que le SUV se montre le plus convaincant. Dans ces conditions, la moyenne reste à 4 l/100 km ; sur autoroute elle grimpe rapidement à 8,3 l/100 km. S'il faudra s'arrêter pour faire le plein (le réservoir passe de 62 à 43 litres), il faudra aussi recharger. DS livre de série un chargeur de 7,4 kW, bravo, mais dans la pratique nous avons constaté des temps de charge plus longs que sur le 3008.

Côté présentation, cet E-Tense reste une DS avec matériaux raffinés, ambiances personnalisables, équipement complet mais également un tarif costaud et une ergonomie parfois alambiquée. Le coffre perd son espace situé sous le plancher mais reste accueillant (542 dm³).

FORD KUGA
NOUVEAU DÉPART

ECLIPSÉ PAR LES TÉNORS DE LA CATÉGORIE, LE KUGA SE RENOUVELLE, BIEN DÉCIDÉ À SE FAIRE REMARQUER, SURTOUT DANS SA VERSION HYBRIDE RECHARGEABLE.

Commençons par le commencement, histoire de ne pas occulter la plus grande nouveauté du Kuga. Avant d'être le premier modèle hybride rechargeable de Ford, le Kuga est la troisième génération d'un SUV compact aux qualités, notamment dynamiques, avérées. Cette nouvelle mouture est entièrement redessinée, elle grandit (de 10 cm à 4,63 m) et reçoit la plateforme de la Focus. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce modèle ultérieurement dans des motorisations cœur de marché. Ce qui nous intéresse aujourd'hui, c'est la déclinaison hybride rechargeable car elle concentre tous les arguments pour braquer les projecteurs sur elle.

Comme tous ses concurrents, en adoptant la technologie hybride rechargeable, le Kuga cherche avant tout à réduire drastiquement sa consommation lorsque sa batterie est chargée. Il opte ainsi pour une batterie de 14,4 kWh mariée à un moteur électrique dont la puissance n'est pas précisée par Ford. Mais à cet objectif, il ajoute celui de limiter aussi l'appétit lorsque la réserve d'électricité est épuisée. Pour cela, il adopte un moteur spécifique (cycle Atkinson) et une boîte à variation continue. Et dans les deux cas de figure, le Kuga vise juste. Batterie chargée et sur notre cycle de mesures de consommation, il ne réveille jamais le moteur thermique ! Résultat, sa

Le Kuga propose une excellente autonomie en électrique et reste frugal batterie vide.

YANN LEFEBVRE

Qualités

Autonomie en électrique
+
Habitabilité/ modularité
+
Rapport prix/ équipement

Défauts

Comportement peu agile
–
Suspensions trépidantes
–
Sensation de patinage de la CVT

L'autonomie électrique se surveille depuis l'ordinateur. Le Kuga ne reçoit qu'un chargeur 3,7 kW.

La planche de bord est identique à celle de la Focus. Le dessin n'est pas très inspiré mais la fabrication de bonne facture et l'ergonomie simple.

consommation est de 0 l/100 km ! Dans les mêmes conditions, un Peugeot 3008 réalise 4 l/100 km. Puissant, le moteur électrique suffit, lorsque l'allure est apaisée, à entraîner le SUV sur route mais aussi autoroute. Et ça ne sera pas l'affaire d'une poignée de kilomètres puisque l'autonomie moyenne en tout électrique atteint 50 km (56 km en ville). Chapeau. Lorsque la batterie est vide, ce Kuga sort son deuxième atout : sur le seul moteur thermique, et malgré le poids à entraîner, il se contente de 6,7 l/100 km. Son rival de chez Peugeot avoue 8 l/100 km. Au moment de la recharge, le SUV Ford impose de la patience puisqu'il ne propose qu'un chargeur 3,7 kW. D'ici la fin de l'année seront disponibles des options à 7,4 kW et 11 kW.

Qu'en est-il de la conduite ? Lorsque la batterie est pleine, le moteur électrique se charge de la majeure partie de l'effort. Tout se passe donc en silence et dans une grande douceur. En cas de besoin de répondant, le 4 cylindres apporte son soutien mais la boîte CVT n'échappe pas à la sensation de patinage inhérente à cette solution. Cela découragera à hausser le rythme, tout comme la direction peu communicative ou l'intervention des garde-fous électroniques rapidement sollicités par le poids de l'engin. Le confort sonore est la plupart du temps excellent et les suspensions font globalement bien leur travail. Seules quelques trépidations sont à déplorer.

Grand pour la catégorie (16 cm de plus qu'un 3008), le Kuga n'a aucun mal à offrir une habitabilité généreuse, une modularité poussée (banquette coulissante sur 15 cm) et un coffre accueillant (500 dm³). La planche de bord, sobre, reprend celle de la Focus et bénéficie d'une construction sérieuse même si quelques matériaux pourraient progresser. Pour finir, notons que cette version n'est pas hors de prix et surtout bien équipée !

FORD KUGA | MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**191**
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**9,4 / 30,2**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**7,4**

Consommations*

mesurées par l'AJ4x4

Moyenne (l/100 km)	**6,7**
Ville / route / autoroute (l/100 km)	**5,9 / 6,8 / 7,4**
Réservoir (l) / autonomie (km)	**43 / 641**

* batterie vide

Electrique

mesurées par l'AJ4x4

Autonomie moyenne (km)	**50**
Temps charge (prise dom./wallbox 3,7 kW*)	**5 h 30 / 3 h 20**

Dimensions / Poids

mesurées par l'AJ4x4

L / l / h / empattement (m)	**4,63 / 2 / 1,67 / 2,71**
Espace aux jambes AR (cm)	**20 - 35****
Volume 5 places / 2 places (dm³)	**500 - 641** / 1 481**
Poids à vide / poids tractable (kg)	**1 857 / 1 200**

* chargeur 7,4 kW non disponible ** banquette coulissante

Technique

Puissance maxi cumulée (ch)	**225**
Couple maxi cumulé (Nm)	**N.C.**
Puissance maxi thermique (ch)	**164**
Couple maxi thermique (Nm)	**200**
Puissance maxi électrique (ch/kW)	**61**
Couple maxi électrique (Nm)	**230**
Boîte de vitesses	**CVT**

OPEL GRANDLAND X
HYBRID4 300 CH BVA8

PRIX (À PARTIR DE) : 49 350 €
BONUS (CO_2) : 2 000 € (30 G/KM)
PUISSANCE FISCALE : 11 CV

Le Grandland X est bien né, mais son positionnement le rend plus pertinent en version Hybrid 225 ch.

OPEL GRANDLAND X INCOGNITO

DÉSORMAIS DANS LE GIRON DE PSA, OPEL DÉCLINE SON HYBRIDE RECHARGEABLE, LE GRANDLAND X. UNE SORTE DE PEUGEOT 3008 SOUS COUVERTURE.

La politique de groupe fonctionne à plein chez PSA. La preuve avec la technologie hybride rechargeable qui se retrouve, presque simultanément, sur les Peugeot 3008, Citroën C5 Aircross, DS 7 Crossback et Opel Grandland X… pour ne parler que des SUV familiaux ! Si tous ces modèles partagent la base technique, chacun fait de son mieux pour se distinguer de ses cousins, d'abord esthétiquement, ensuite en termes de positionnement. Dans cette famille, le Grandland X joue une carte pragmatique doublée d'un placement prix attractif, ce qui ne manque pas de charme.

Sous le capot du Grandland X Hybrid4, pas de surprise à attendre, on retrouve le 1.6 Puretech de 200 ch combiné à deux moteurs électriques pour une puissance maxi de 300 ch. Mais profitons de ne pas approfondir les détails techniques (cf. Peugeot 3008 p. 64-65) pour préciser que tous les SUV cités en introduction de cet article seront aussi disponibles dans une version moins puissante (225 ch), dotée d'un seul moteur électrique (sur l'avant), baptisée Hybrid. Des prestations moins ambitieuses qui auront toutefois l'intérêt non négligeable de faire baisser le prix d'attaque. Sur le Grandland X, qui est le moins cher de la bande, le ticket minium demandé passera de 49 350 € à 41 700 €, ce qui devient plus raisonnable. En attendant, c'est la version Hybrid4 qui nous a été donnée d'essayer.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	**225**
Accél. 0 à 100 km/h	**8,9**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**N.C.**

Consommations

Moyenne (l/100 km)	**1,4**
Ville / route / autoroute (l/100 km)	**N.C.**
Réservoir (l)	**43**

Electrique

Autonomie moyenne (km)	**59**
Temps charge (prise dom./wallbox 7,4 kW*)	**7 h / 1 h 50**

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement (m)	**4,48 / 1,86 / 1,61 / 2,67**
Espace aux jambes AR (cm)	**26**
Volume 5 places / 2 places (dm³)	**390 / 1528**
Poids à vide / poids tractable (kg)	**1885 / 1200**

* en option à 400 €

Technique

Puissance maxi cumulée (ch)	**300**
Couple maxi cumulé (Nm)	**520**
Puissance maxi thermique (ch)	**200 à 6000**
Couple maxi thermique (Nm)	**300 à 3000**
Puissance maxi électrique (kW/ch)	**81/110 (AV) + 83/113 (AR)**
Couple maxi électrique (Nm)	**320 (AV) + 166 (AR)**
Boîte de vitesses	**BVA 8**

Qualités

Rapport confort/ comportement + Performances sportives + Douceur de fonctionnement

Défauts

Ambiance triste et détails de finition

Coffre en retrait

Boîte dépassée à rythme sportif

ARNAUD SAUNIER

L'habitacle est pragmatique mais l'ambiance austère. Compteurs digitaux absents.

Sur route, il est possible de bloquer une réserve électrique pour la ville.

Au volant, on apprécie les mises en action immédiates grâce au couple des deux moteurs électriques disponible instantanément. Les démarrages se font la plupart du temps sur le seul moteur arrière et lorsque le 4 cylindres se met en route, c'est sans à-coups et sans perturber la quiétude sonore. Toutes les transitions électrique/thermique en mode Hybride sont efficacement gérées. Les performances quasi sportives annoncées se retrouvent dans les sensations. Les accélérations sont musclées et les relances vives. Jamais le surpoids (385 kg selon le constructeur) dû aux moteurs et aux batteries ne se fait sentir.

Ça n'est pas le cas en freinage. Le Grandland X ne parvient pas à lisser les transitions entre la récupération d'énergie et le freinage mécanique. En résulte une sensation de variation d'assistance dans la pédale de frein. Laquelle n'est perturbante qu'en conduite soutenue... peu encouragée par une boîte auto qui ne réagit pas comme il faut et une direction peu informative. En ville, il sera possible d'évoluer en mode 100 % électrique. Nous avons relevé une quarantaine de kilomètres d'autonomie lors de notre prise en mains, à vérifier sur notre base de mesures habituelle.

A l'intérieur, le Grandland X prend le contre-pied de ses cousins. L'ambiance est sobre pour les uns, banale pour les autres. Moins inspiré, l'Opel l'est aussi dans son équipement puisqu'il ne reçoit pas de compteurs numériques et que son écran multimédia ne fait pas dans les grandes largeurs. Il y a aussi quelques plastiques de qualité insuffisante dans un modèle qui, rappelons-le, commence à près de 50000 €. Reste à préciser que le coffre est en retrait de 124 dm³, à 390 dm³, puisqu'il perd son espace sous le plancher.

VOLVO XC40

JAMAIS 2 SANS 3

APRÈS LE XC90 ET LE XC60, C'EST AU TOUR DU PETIT XC40 DE RECEVOIR L'ÉLECTRIFICATION. MAIS C'EST AILLEURS QU'IL CACHE SON ORIGINALITÉ.

Recharge. C'est sous ce nouveau label, qui a le mérite d'être clair, que l'on trouvera les déclinaisons électrifiées du XC40 et probablement des autres modèles de la marque. Ce qui l'est moins, clair, c'est que cette appellation intègre aussi bien l'hybride rechargeable que le 100 % électrique, deux technologies qui ont peu en commun et qui, surtout, correspondent à deux types d'utilisation bien distincts. Comment, dès lors, faire la différence entre les deux ? Eh bien il suffit de savoir que T5 correspond à l'hybride rechargeable et P8 au 100 % électrique ! Facile non ? Laissons de côté les pièges sémantiques tendus par Volvo pour nous pencher sur les promesses de ce XC40 Recharge T5.

Si tous les constructeurs s'accordent (à peu de nuances près) sur le caractère incontournable de l'hybridation, chacun y va de sa spécificité. Chez Volvo, l'originalité se trouve dans le choix du moteur thermique. Ça n'est pas un 4 cylindres qui prend place sous le capot mais un 3 cylindres (180 ch et 265 Nm). Le critère du downsizing - et donc de la baisse de la consommation - a joué ici mais on sait également que cette architecture est plus bruyante et vibre plus. Deux caractéristiques qui peuvent nuire à l'agrément. La transmission est confiée à une classique boîte robotisée double embrayage

Le mariage 3 cylindres/ moteur électrique fonctionne bien mais mieux en ville que sur autoroute.

NICOLAS SOLER

Qualités

Habitabilité identique
+
Performances suffisantes
+
Autonomie électrique en ville

Défauts

Comportement peu dynamique
–
Dosage pédale de frein
–
Place centrale arrière inconfortable

à 7 rapports. Plus compacte que la boîte automatique 8 connue chez Volvo, elle permet de dégager de la place pour l'ensemble électrique. Lequel se compose d'un moteur de 82 ch pour 160 Nm et d'une batterie (10,7 kWh). Ce XC40 est donc un simple deux roues - avant - motrices.

Au même titre que le Ford Kuga, le XC40 parvient à réaliser notre cycle de consommation uniquement en mode électrique. Lorsque la batterie est déchargée, il affiche une consommation moyenne de 9 l/100 km ce qui est nettement moins performant que le SUV américain (6,7 l/100 km). Un appétit plus prononcé qui se retrouve dans les chiffres d'homologation et notamment les émissions de CO_2 (47 g/km). Le XC40 n'est pourtant pas particulièrement lourd (pour un hybride rechargeable) avec 1 816 kg. Il paie peut-être son choix d'un 3 cylindres qui manque de carrure pour mouvoir seul le SUV. Les 36 km d'autonomie électrique en ville mettent toutefois à l'abri des dépenses de carburant sur les trajets quotidiens. A condition de penser à laisser branché le XC40 pendant 5 heures sur une prise classique ou 3 heures en 3,7 kW, les deux câbles étant fournis. Le catalogue des options ne propose pas de chargeur 7,4 kW.

La charge se fait via un câble 3,7 kW. Mais c'est l'appétit du 3 cylindres, lorsqu'il fonctionne seul, qui pénalise le XC40.

Présentation élégante et premium. Le power-mètre indique le seuil de mise en route du 3 cylindres.

Déjà axé confort dans ses versions thermiques, le XC40 ne se découvre pas de velléités sportives en version Recharge T5. Il est sain mais victime de son poids dans les enchaînements de virages. Quelques pertes de motricité sont aussi à déplorer et la pédale de frein manque de progressivité. Le confort, lui, se montre d'un bon niveau que ce soit du côté des suspensions, comme de celui du 3 cylindres discret, en bruit comme en vibrations.

On retrouve l'habitacle bien fini, doté des dernières technologies et pas moins accueillant que celui des versions thermiques. Le prix, lui, est sensiblement plus élevé.

VOLVO XC40 | MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**180**
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**7,8 / 29,1**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**6,6**

Consommations*

mesurées par l'AJ4x4

Moyenne (l/100 km)	**9**
Ville / route / autoroute (l/100 km)	**9,4 / 8,8 / 8,7**
Réservoir (l) / autonomie (km)	**49 / 544**

* batterie vide

Electrique

mesurées par l'AJ4x4

Autonomie moyenne (km)	**36**
Temps charge (prise dom./wallbox 3,7 kW)	**5 h / 3 h**

Dimensions / Poids

mesurées par l'AJ4x4

L / l / h / empattement (m)	**4,43 / 1,86 / 1,65 / 2,70**
Espace aux jambes AR (cm)	**30**
Volume 5 places / 2 places (dm^3)	**509 / 1336**
Poids à vide / poids tractable (kg)	**1816 / 1800**

Technique

Puissance maxi cumulée (ch)	**262**
Couple maxi cumulé (Nm)	**N.C.**
Puissance maxi thermique (ch)	**180 à 5800**
Couple maxi thermique (Nm)	**265 à 1500**
Puissance maxi électrique (kW/ch)	**60/82**
Couple maxi électrique (Nm)	**160**
Boîte de vitesses	**à double embrayage 7**

OUTIL DE PRÉCISION

PORSCHE MACAN
GTS 380 CH
PRIX : 79 700 €
PUISSANCE FISCALE : NC
MALUS : 20 000 €

LA VERSION GTS NE SIGNE PAS LE PLUS PERFORMANT DES MACAN MAIS, MIEUX, LE PLUS SPORTIF. AINSI PARÉ, IL APPORTE LA PREUVE QU'UN SUV DE PLUS DE 1 900 KG PEUT TENIR TÊTE À NOMBRE DE SPORTIVES.

Par Pierre Richet Photos Porsche AG

ESSAI PORSCHE MACAN GTS 380 CH

On ne s'oriente pas vers Porsche par hasard. Dans la catégorie, Audi, BMW ou Mercedes, pour ne citer que les plus connus, proposent aussi bien fini, aussi premium ou encore aussi performant dans leur gamme. Mais on va chez Porsche pour le logo - ce qui vaut aussi pour les autres marques - et pour un comportement qui a fait la réputation de la maison. Là encore, il existe du très bon ailleurs, mais le toucher de route Porsche reste caractéristique. Cette affirmation vaut-elle aussi pour les SUV, par définition plus hauts et plus lourds que les sportives bien sûr, mais aussi les berlines ? La réponse concernant le Cayenne, dont la dernière génération a été entièrement repensée, a déjà été donnée dans les pages des précédents numéros de l'Auto-Journal Evasion & 4x4. Pour le Macan, la question reste encore en suspens sachant que les nouveautés apportées fin d'année dernière ne découlent que d'un restylage et non d'une nouvelle génération. Pour pouvoir apporter une réponse nous avons pris - sans trop nous faire prier il est vrai - le volant de la version GTS fraîchement dévoilée.

Pour les lecteurs qui ne seraient pas familiers de l'acronyme, il signifie Gran Turismo Sport. Une promesse ambitieuse sachant qu'un modèle à vocation dynamique doit normalement choisir entre le grand tourisme et le sport. Fidèle à la tradition maison, le Macan choisit le sport car dans la gamme, s'il n'est pas le plus puissant (cette place revient au Turbo), il doit être le plus agile. Pour cela, il adopte des réglages de châssis spécifiques. La suspension pilotée PASM a ainsi été revue dans sa gestion et la garde au sol réduite de 15 mm (de 25 mm en optant pour l'option pneumatique). La rigidité des ressorts a été augmentée de 10 % et les barres antiroulis sont plus raides de 5 % à l'avant et 10 % à l'arrière. Le curseur des performances est fixé moins haut que dans le Turbo, mais il reste tout de même 380 ch et 520 Nm de couple. Par rapport au premier Macan GTS 3.0, ce sont 20 ch et 20 Nm de gagnés. C'est ici le V6 2.9 litres de la version Turbo qui opère, la pression des turbos ayant été ramenée de 2,3 à 2,2 bars. Rappelons que ces derniers sont logés entre les deux rangées de cylindres

OUBLIEZ CE QUE VOUS SAVEZ SUR LE COMPORTEMENT D'UN SUV. LE MACAN GTS EST NÉ POUR PROUVER QUE VOUS AVEZ TORT.

Compte-tours rouge et logos brodés distinguent le GTS. Le V6 2.9 est celui du Macan Turbo, avec une pression de suralimentation revue à la baisse.

Qualités

Comportement sportif
+
Performances de premier ordre
+
Qualité de présentation

Défauts

Liste d'options sans fin
–
Suspensions sèches à basse vitesse
–
Malus rédhibitoire

de façon à gagner en compacité et à réduire le temps de réaction. Une mécanique couplée à la boîte PDK 7 rapports et à la transmission intégrale permanente. En évoluant les premiers mètres en mode Normal, il y a presque de quoi douter que cette version soit si affûtée qu'elle le prétend. Le V6 ronronne en sourdine, la direction est légère et il n'y a que les réactions fermes des suspensions sur les défauts de la chaussée qui mettent la puce à l'oreille. Pour en avoir le cœur net, il suffit de basculer en mode Sport+.

La Macan change de personnalité. Le V6 profite de la ligne d'échappement active pour chanter juste dans les hauts régimes et crépiter au lever de pied. Le couple de 520 Nm disponible dans les tréfonds du compte-tours (1 750 tr/mn) donne l'impression d'assener une bonne claque dans le dos des occupants. Une impression qui n'en est pas une puisque le Macan fusille le 0 à 100 km/h en 4,9 secondes, le même temps qu'un Cayman S de 350 ch ! En cochant le Pack Sport, dont on ne comprend pas qu'il soit encore en option sur une version… sport, le chiffre descend à 4,7 secondes. Les reprises sont tout aussi expéditives grâce à la complémentarité entre la souplesse du V6 et la rapidité de la boîte PDK. On se demande d'ailleurs pourquoi Porsche équipe (de série cette fois) son Macan de palettes au volant. La •••

••• boîte à double embrayage fait ce que l'on attend d'elle sans avoir à le lui demander. Des performances époustouflantes, un moteur expressif et une boîte aux petits oignons, on pourrait se dire que l'on a goûté à la meilleure partie du Macan GTS. Eh bien en fait, c'est presque l'inverse !

Car le véritable atout de ce SUV, celui qui lui permet encore de tenir à une distance raisonnable les meilleurs de ses concurrents, c'est son comportement. Il y a d'abord cette direction, consistante, informative et précise qui autorise des placements du train avant à l'endroit exact où le conducteur pose son regard. Il y a, ensuite, ces suspensions qui maintiennent la caisse et contiennent, en toutes circonstances, les transferts de masse qui pourraient déstabiliser un SUV de 1910 kg sur une bosse abordée trop vite. Il y a, enfin, un châssis d'une rigueur exemplaire, efficace lorsqu'il se cale dans les courbes rapides, réactif lorsqu'il aide à tourner en sollicitant le différentiel arrière actif en option. Spécialité de la maison, le freinage apporte toute satisfaction que ce soit en efficacité, en endurance ou en dosage. On est même étonné d'apprendre qu'il ne s'agit "que" du système de série (360 mm à l'avant, 330 mm à l'arrière). Car la liste des options recèle deux niveaux d'amélioration via des disques recouverts de carbure de tungstène à 3 000 € (améliorant l'endurance et réduisant l'émission de poussières, étriers blancs) et les carbone/céramique à 8 100 € (étriers jaunes) bien connus du monde des sportives. Sauf à habiter l'Alpe-D'Huez et avoir à descendre tous les jours dans la vallée en un temps record, ces deux options ne sont pas indispensables.

D'autant que la facture est déjà salée. Il y a le prix de base 79 000 € et les nombreuses options. Mais l'achat de ce genre de véhicules étant motivé par des raisons… déraisonnables, ça n'est pas encore rédhibitoire. Ce qui l'est, en revanche, c'est d'avoir à faire un chèque à l'Etat de 20 000 € pour régler le malus. ■

Conclusion

★★★★½

Nous n'allons pas, comme les édiles de Bruxelles, juger le Macan GTS sur ses seules émissions et le condamner à cause de ses 20 000 € de malus. Nous allons au contraire lui mettre 4,5 étoiles car ce SUV propose des performances et surtout un agrément de conduite qui ne se retrouve normalement que sur des sportives, et de haut niveau. Cela a un prix, certes, mais aussi bien pour moins cher ça n'existe pas.

LA SEULE PRÉOCCUPATION AU VOLANT DU GTS EST DE SAVOIR QUAND ARRIVE LE PROCHAIN VIRAGE.

La qualité de présentation force le respect mais, au quotidien, c'est la position de conduite parfaite qui s'apprécie.

Le multimédia est complet, de qualité mais certains boutons sont petits. La boîte PDK n'appelle pas de critique, l'ergonomie si...

Prix

Modèle hors options : 79 700 €	Modèle à l'essai : 96 510 €
Puissance fiscale : **NC**	CO_2 : **253 g/km**
Garantie : **2 ans, kilomètrage illimité**	Malus : **20 000 €**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, alerte de changement de voie, contrôle pression pneus, détecteur de pluie, ESP, freinage automatique d'urgence, Isofix (2), régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : climatisation auto tri-zone, jantes 20'', échappement sport, hayon électrique, hi-fi 10 HP 150 W, navigation 3D écran tactile, phares LED dynamiques, prises 12V (2) et ports USB (4), rétroviseurs dégivrants et rabattables, sellerie mixte cuir/Alcantara, sièges avant sport électriques (8 voies), services connectés.

Options

↳ option modèle essayé

Aide active au maintien dans la voie	↳ **590 €**
Caméras 360° avec radars stationnement AV/AR	↳ **2 090 €**
Différentiel arrière piloté (PTV Plus)	↳ **1 500 €**
Hi-fi Bose 14 HP 655 W	↳ **1 190 €**
Interface Apple CarPlay	↳ **300 €**
Peinture spéciale rouge	↳ **2 390 €**
Recharge smartphone par induction	↳ **590 €**
Régulateur intelligent avec fonction embouteillages	↳ **2 570 €**
Sellerie mixte cuir avec surpiqûres et Alcantara	↳ **3 850 €**
Surveillance des angles morts	↳ **590 €**
Suspension pneumatique	**1 490 €**
Toit ouvrant panoramique	**1 620 €**

Packs

↳ pack modèle essayé

Pack Sport Chrono	↳ **1 150 €**
Chronomètre analogique, sélecteur modes de conduite au volant, mode Sport+ (moteur, boîte de vitesses, châssis), bouton Sport Response, Launch Control	

Technique

Performances	
Vitesse maxi (km/h)	**261**
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	**4,9 (4,7)***
Consommations	
Mixte (l/100 km)	**11,2**
Réservoir (l)	**65**
Dimensions / Coffre	
L / l / h / empattement (m)	**4,69 / 1,93 / 1,61 / 2,81**
Volume coffre 5 / 2 places (dm^3)	**488 / 1 503**
Moteur	**V6, biturbo essence**
Cylindrée (cm^3)	**2 894**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**380 à 6 700**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**520 à 1750**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**12**
Suspension avant	**double triangulation, ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barre antiroulis**
Suspension arrière	**essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés / disques**
Transmission	**4x4 permanent**
Boîte de vitesses	**PDK 7 rapports**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**1 910 / 2 400**
Pneumatiques	**Michelin Latitude Sports**
Dimensions (AV/AR)	**265/45 R 20 / 295/40 R 20**

* avec Pack Sport Chrono

ÉLÈVE MODÈLE

EST-IL PRÉFÉRABLE, POUR RÉUSSIR DANS LA VIE, D'ÊTRE EXCELLENT DANS UN DOMAINE OU BON PARTOUT ? LA RÉPONSE QU'APPORTE LE SKODA KAMIQ EST À MI-CHEMIN ENTRE LES DEUX !

Par Michel Courtois Photos Adrien Cortesi

SKODA KAMIQ
1.6 TSI 116 CH STYLE

PRIX : 26 880 €

PUISSANCE FISCALE : 6 CV

BONUS/MALUS : NEUTRE

On reproche souvent aux Skoda de ne pas faire preuve d'une grande originalité esthétique. La marque tchèque avait pourtant à son catalogue un SUV original, le Yeti. Lequel n'a pas démérité mais a aussi quitté la scène sans que personne ne s'en émeuve, preuve s'il en est de sa discrète carrière commerciale. Comment, dès lors, reprocher à Skoda de faire de son remplaçant le sosie - aux phares près - du Karoq, lui-même modèle réduit du Kodiaq ? Il faut croire que les poupées russes existent aussi… en Tchéquie ! Le petit nouveau, c'est le Kamiq qui respecte ainsi l'allitération en K désignant les SUV de la marque. Parmi les bons derniers à arriver sur le marché, il ne pouvait pas se permettre d'être seulement bon partout ni d'être excellent dans un domaine. Il s'est donc fixé l'objectif d'être excellent… partout !
Si le Kamiq porte en lui des gènes (lointains) d'évasion, on pourrait aussi résumer sa carte d'identité par le nom d'une célèbre émission télé qui évoque l'aventure : bienvenue en terrain connu ! Surtout pour ceux qui ont suivi

Les progrès réalisés en finition placent Skoda au niveau de VW. Ergonomie évidente et rangements complètent le tableau.

la récente activité de Skoda dans les berlines. Le Kamiq récupère ainsi les dessous et les mécaniques de la Scala, l'inédite compacte lancée récemment sur le marché des Peugeot 308, Renault Mégane ou une certaine Volkswagen Golf. Mais ça ne nous intéresse pas ici. Ça nous renseigne en revanche sur un point : sa plateforme (MQB-A0) ne peut pas recevoir la transmission intégrale. Il en est donc de même pour le Kamiq.

Mais a-t-il besoin de ça pour convaincre ? Pas vraiment dans cette catégorie urbaine. Son rapport habitabilité/encombrement sera indéniablement un argument plus persuasif. Et en la matière, savoir-faire maison oblige, il n'a de leçon à recevoir de personne. Les adultes amenés à s'installer aux places arrière le constateront : le Kamiq dégage au moins autant de place que les modèles de la catégorie supérieure. On en vient même à se dire que c'est trop, sachant que les occupants de la banquette - à l'assise ferme soit dit en passant - seront principalement des enfants. Autre regret, cet espace généreux ne peut pas être exploité pour augmenter le volume de coffre. Très astucieux par ailleurs (nous y reviendrons), le Kamiq ne propose pas d'assise de banquette coulissante, contrairement à son cousin le T-Cross. Cela aurait permis de gagner quelques décimètres cubes en cas de besoin, étant donné que le coffre ne fait pas dans les grandes largeurs (360 dm^3). Au moins son dessin très géométrique permet-il d'exploiter au mieux l'espace.

A l'avant, le lien de parenté avec la Scala est flagrant puisque l'on retrouve la planche de bord de la berline. Inutile de préciser qu'elle se décline en 50 nuances de noir : chez Skoda on préfère l'ergonomie à la fantaisie. Et au chapitre de l'agencement, il faut reconnaître que le sans-faute n'est pas loin. Le dessin d'ensemble sobre et les technologies, présentes sans être envahissantes, font que l'on trouve immédiatement ce que l'on cherche. Les compteurs digitaux, bien connus dans le groupe VW, sont complétés par le système d'infodivertissement et la navigation 3D sur un écran 9,2'' capacitif. Des équipements de série sur cette finition haut de gamme, au même titre que la connectivité (pendant 1 an) qui donne accès aux données de la voiture à distance (niveau de carburant, état du véhicule, position de stationnement…) ●●●

Le système multimédia est complet et facile d'utilisation. A l'image de ce menu qui donne accès aux aides à la conduite.

ESSAI SKODA KAMIQ

1.6 TSI 116 CH STYLE

Qualités

Moteur agréable et sobre
+
Technologies complètes
+
Compromis comportement/ confort

Défauts

Volume de coffre moyen
–
Options encore nombreuses
–
Modularité perfectible

LE 3 CYLINDRES 999 CM³ PEUT PARAÎTRE FRÊLE. IL S'EN SORT POURTANT TRÈS BIEN. LE COMPORTEMENT ET LE CONFORT SONT DU MÊME ACABIT.

●●● et divers services (point d'intérêt, actus, météo, trafic…). La qualité de finition ne cesse de progresser sur les dernières réalisations de la marque. Le Kamiq le prouve une fois encore et sachant que, parallèlement, celle de VW a tendance à suivre le chemin inverse (en particulier sur le T-Roc), le rapport de force à ce chapitre… s'inverse ! Enfin, nous le disions un peu plus tôt, ce SUV retient les astuces pratiques chères à Skoda comme les baguettes de protection qui viennent recouvrir les arêtes de porte à l'ouverture, le gratte givre dans la trappe à carburant ou encore le parapluie logée dans l'épaisseur de la portière comme chez… Rolls !

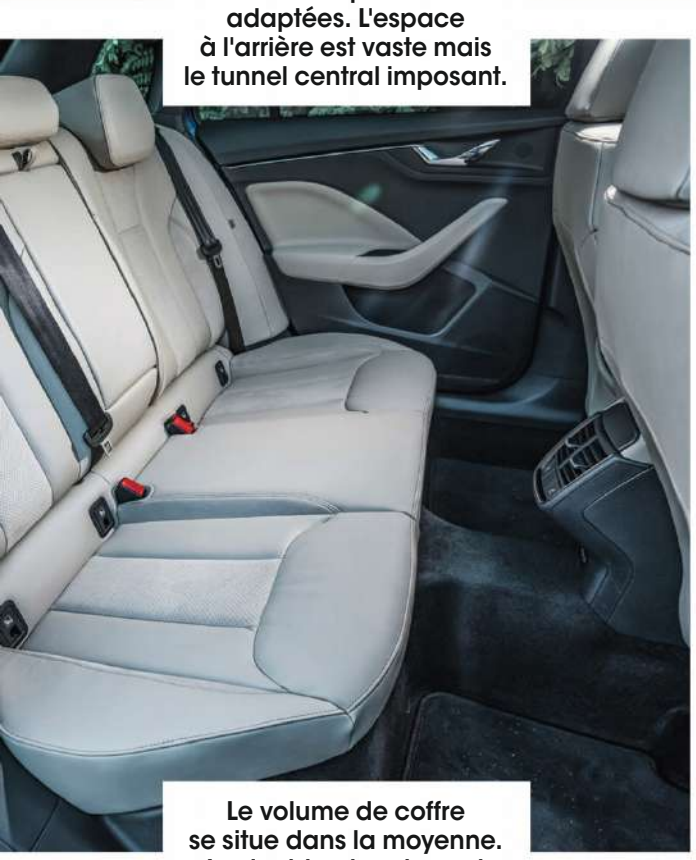
En essence - choix bien adapté à ce gabarit de véhicule - trois niveaux de puissance sont proposés : 95 ch, 116 ch et 150 ch. Sauf à envisager de prendre régulièrement l'autoroute ou de rouler souvent chargé, la version 116 ch suffit largement. Cette puissance est de surcroît délivrée par un petit 3 cylindres qui émet une sonorité appréciée sans toutefois devenir envahissante. Merci à la bonne insonorisation. Son répondant se révèle suffisant dans la plupart des cas et, si augmenter le rythme vous tente, il faudra viser la zone rouge du compte-tours et éviter que l'aiguille ne redescende sous les 2 000 tr/mn. Cette bonne volonté caractérisée est malgré tout mise à mal par un étagement de boîte de vitesses - au demeurant agréable à manier - qui fait la chasse aux grammes de CO_2 plus qu'aux performances. Il serait bon que les édiles de Bruxelles se souviennent que la capacité de dépassement reste un critère de sécurité primordial. Les reprises ne sont pas catastrophiques en l'état mais manquent de conviction. Est-ce que cela a au moins un effet bénéfique sur la consommation ? A regarder le niveau d'émission, ça n'est pas évident puisqu'en fonction de la finition choisie, le Kamiq pourra être malussé à 75 € (de 129 à 139 g/km). Ce que ne confirment pas nos chiffres. Avec une moyenne de 6,6 l/100 km, le 3 cylindres fait preuve d'une belle frugalité. Pour finir sur une note (encore) positive, précisons que le comportement, en plus d'être sain et équilibré, se révèle plutôt agile et bien guidé par une direction consistante. Le compromis offert par les suspensions justifie les mouvements de caisse par une excellente filtration, un choix judicieux sur ce type de véhicule. ■

Conclusion

★★★★☆

En arrivant aussi tard sur le marché des SUV urbains, le Kamiq ne se facilite pas la tâche. Heureusement, il a pour lui des arguments qui pèsent comme une belle habitabilité, une présentation soignée, un équipement riche, un confort serein, un comportement rassurant et une consommation mesurée ! Mais il manque le carton plein au chapitre de la modularité, qui ne permet pas de faire varier le volume de coffre, et de l'étagement de boîte qui pénalise les reprises.

Les jantes de 17", de série, sont parfaitement adaptées. L'espace à l'arrière est vaste mais le tunnel central imposant.



Le volume de coffre se situe dans la moyenne. Le double plancher est en option et la banquette ne coulisse pas.

MESURES ¦ PRIX ¦ ÉQUIPEMENTS ¦ TECHNIQUE ¦ MESURES ¦ PRIX ¦ ÉQUIPEMENTS ¦ TECHNIQUE ¦ MESURES

Prix

Modèle hors options : 26 880 €	Modèle à l'essai : 31 200 €
Puissance fiscale : **6 CV**	CO_2 : **129 g/km**
Garantie : **2 ans, kilomètrage illimité**	Bonus/Malus : **neutre**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, appel d'urgence et d'assistance, aide au démarrage en côte, alerte de changement de voie, Bluetooth, caméra de recul, contrôle de pression des pneumatiques, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage automatique d'urgence, Isofix (3), radars de stationnement avant et arrière, régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : accès et démarrage sans clé, climatisation auto bizone, compteurs 100 % digitaux, hi-fi 8 HP, interfaces smartphone Apple et Android, jantes 17", navigation 3D sur écran tactile 9,2" commandes gestuelles, phares full LED dynamiques, ports USB (2), rétroviseurs dégivrants et rabattables, rétroviseurs intérieur et extérieur conducteur photosensibles, services connectés (1 an), vitres surteintées, volant multifonction.

Options

	↳ option modèle essayé
Accoudoir central arrière	↳ 130 €
Airbag genoux conducteur	230 €
Commande vocale	↳ 50 €
Détecteur de fatigue du conducteur	↳ 50 €
Dossier de siège passager avant rabattable	↳ 100 €
Double plancher de coffre	↳ 170 €
Eclairage d'ambiance LED	↳ 230 €
Feux de route auto	↳ 200 €
Hayon électrique	↳ 380 €
Hi-fi premium 10 HP	460 €
Jantes 18"	350 €
Modes de conduite	↳ 120 €
Peinture métallisée / premium	↳ 600 € / 990 €
Ports USB (2) à l'arrière	↳ 60 €
Recharge smartphone par induction	↳ 300 €
Sièges avant chauffants	240 €
Sièges avant et arrière chauffants	↳ 400 €
Siège conducteur électrique	↳ 420 €
Stationnement semi-auto	↳ 340 €
Toit vitré panoramique	690 €

Packs

	↳ pack modèle essayé
Pack Traveling	↳ 770 €
Régulateur de vitesse adaptatif, surveillance des angles morts et du trafic en marche arrière	

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**185**
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**10,4 / 32,2**
Reprises de 90 à 130 km/h en 4e, 5e, 6e (s)	**10,2 / 12,4 / 17,8**
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	**10 / 32 / 65**
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	**6,6**
Ville / route / autoroute (l/100 km)	**6,8 / 6,5 / 6,5**
Réservoir (l) / Autonomie (km)	**50 / 757**

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	**4,25 / 1,80 / 1,56 / 2,66**
Espace aux jambes AR (cm)	**28**
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**147 / 143**
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm^3)	**360 / 1 395**
Seuil de chargement (cm)	**68**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**73 / 99 / 57**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**155 / 123 / 84**

Technique

Moteur	**3 cyl. en ligne, turbo essence**
Cylindrée (cm^3)	**999**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**116 à 5 500**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**200 à 2 000**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**10,9**
Suspension avant	**type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Suspension arrière	**essieu souple (bras tirés), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés / disques**
Transmission	**aux roues avant**
Boîte de vitesses	**BVM 6**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**1 220 / 1 200**
Pneumatiques	**GoodYear Efficient Grip**
Dimensions	**205/55 R 17**

SUR

LES SUV SONT EN PASSE DE TUER LES MONOSPACES. SÉDUISANT, HABITABLE, PRATIQUE ET AGRÉABLE À MENER, ÇA N'EST PAS LE NOUVEAU MERCEDES GLB QUI VA LEUR LAISSER UN ESPOIR DE SURVIE…

Texte Michel Courtois Photos Benjamin Asket

CLASSEMENT FAMILIAL

MERCEDES GLB
220D 190 CH BVA8 4MATIC AMG LINE

PRIX : 54 450 €

PUISSANCE FISCALE : 10 CV

MALUS (À PARTIR DE) : 210 €

SUPER ESSAI MERCEDES GLB

220D 190 CH BVA8 4MATIC AMG LINE

Sur la route

C'est la fin d'une époque. Renault vient de laisser entendre que ses modèles iconiques que sont le Scénic et l'Espace pourraient ne pas être remplacés. Ces deux modèles ont chacun transfiguré notre façon de voyager en famille. Grâce à leur conception révolutionnaire de l'espace intérieur, ils ont contribué à faciliter les départs en vacances ou en week-end de millions d'automobilistes et grandement amélioré le confort des enfants. Vous vous demandez certainement pourquoi cet article sur un SUV Mercedes commence par une digression sur des monospaces Renault ? Tout simplement parce que le succès de la première espèce est responsable de la disparition de la seconde. Aujourd'hui, tout le monde veut rouler en SUV, non en monospace. Mais les familles plus ou moins nombreuses - et leurs besoins - n'ont pas disparu pour autant. C'est ce qui explique l'apparition de SUV 7 places qui proposent de marier un style séduisant à un habitacle pratique. C'est la promesse du nouveau GLB de Mercedes qui ajoute à ces arguments un positionnement inédit puisque, dans le premium, un seul autre véhicule peut lui tenir tête, le Land Rover Discovery. Une chose est sûre, ça n'est pas le GLB qui nous fera regretter les monospaces !

Capot plat, physique au carré, porte-à-faux réduits, le GLB adopte les codes du 4x4 authentique... et ça lui réussit.

Familial dans l'âme, le Mercedes réserve un large accès à l'arrière, une belle place aux jambes et un plancher plat.

Bien vu

« L'ensemble compteurs/multimédia est très complet mais Mercedes a réussi à le rendre facilement utilisable après un court temps d'apprentissage. »

DU BOUT DES DOIGTS
Les deux petits carrés noirs sur les branches du volant sont des commandes sensitives qu'il suffit d'effleurer. Celui de gauche agit sur les compteurs, celui de droite sur le multimédia. Enfantin.

COMME UN MONOSPACE
Le GLB s'inspire de son meilleur ennemi le monospace. Il en retient la banquette coulissante (sur 15 cm), le dossier de siège passager avant rabattable (200 €, incompatible avec les sièges électriques) et le rangement pour cache-bagages.

Le premier critère d'achat d'un véhicule est encore et toujours son style. La différence entre un monospace et un SUV réside principalement dans la présence d'un capot long et plat, assorti d'un pare-brise plus vertical. Une recette que le GLB applique à la lettre et celui qui ne manque pas de faire penser à un GLK jouit d'un charisme qui ne laisse pas indifférent. La comparaison avec le monospace de la même maison, le Classe B, est cruelle pour ce dernier. Si la logique d'appellation de la marque à l'étoile place le nouveau venu entre le GLA (4,41 m) et le GLC (4,67 m), il est en réalité plus proche de ce dernier avec 4,64 m. Mais cette proximité de gabarit ne doit pas induire en erreur : le GLB reprend la plateforme de son petit frère plutôt que du grand. Un lien de parenté qui saute aux yeux en prenant place à bord.

On a beau être habitué à la grande dalle numérique 16/9 Mercedes, découvrir l'intérieur du GLB est saisissant. Le dessin de la planche de bord a fait l'objet de toutes les attentions et l'ensemble est très réussi. Notamment le soin apporté aux bouches d'aération rondes qui évoquent des réacteurs d'avion. Un fin bandeau de LED a été placé en leur centre de sorte qu'une fois allumé, il teinte les pales, donnant à cet élément une élégance rare. Un raffinement qui a un prix : 400 € pour l'option éclairage d'ambiance. Toutes les parties visibles ou susceptibles d'être touchées affichent une belle qualité. Mais le GLB n'échappe pas à quelques recherches d'économie qui se traduisent par des choix de plastiques moins valorisants, mais dans l'ensemble pas trop visibles.

Un véhicule familial se doit d'être pratique. Mercedes a dès lors aménagé de nombreux rangements dans l'habitacle de son SUV mais leur capacité n'est pas extraordinaire, à l'image de la petite boîte à gants. L'aspect pratique passe aussi par l'ergonomie qui permet d'utiliser les équipements sans avoir à ouvrir le manuel du véhicule. A ce chapitre, le système MBUX (Mercedes-Benz User Experience) apporte toute satisfaction. Son utilisation nécessite un temps d'adaptation qui n'est pas dû à sa complexité mais à la foule de fonctionnalités qu'il propose. Le secret de cette utilisation intuitive réside à la fois dans des menus bien organisés et la multiplication des moyens d'action sur le système. Ainsi, piloter le multimédia se fait depuis l'écran tactile, le pavé de console centrale (également tactile), la commande sensitive carrée située sur la branche droite du volant ou en formulant sa demande à l'assistance vocale intelligente "Hey Mercedes". Avec un peu de pratique, le conducteur et le passager jongleront entre ces différentes interfaces en fonction de la situation. On apprécie également que la climatisation bizone et le volume de la radio soient aussi accessibles via des classiques boutons physiques. Côté connectivité, on notera que le GLB impose le passage par le format micro-USB pour

A revoir

« L'aide active au maintien dans la voie freine inutilement lorsque le véhicule approche de la ligne… et en devient presque dangereux. »

RAIDE COMME LA JUSTICE
Le dossier des sièges avant surprend par sa raideur. Cette sensation ne s'atténue pas lors d'un long trajet et peut même devenir un vrai facteur d'inconfort. Le maintien du buste pourrait, lui, être plus prononcé.

ACCÈS LIMITÉ
L'accès à la dernière rangée se fait en inclinant le dossier et en faisant coulisser l'assise du 2e rang. Mais l'espace dégagé demeure tout petit et nécessite de vraies qualités en termes de souplesse.

OUTRE SES QUALITÉS INTRINSÈQUES, LE GLB PROFITE D'UNE CONCURRENCE ESSEULÉE.

En mode normal, la suspension très souple entraîne un flottement prononcé. Basculer en sport règle le problème.

VERDICT Sur la route

Ville ★★★★☆

Le GLB est long sans que cela devienne rédhibitoire en ville, d'autant que sa direction est légère et son rayon de braquage court. Le système de caméras facilite le stationnement mais les radars sont ultrasensibles au même titre que les garde-fous électroniques.

Route ★★★½☆

Sur route, il faut choisir entre confort et comportement via l'amortissement piloté. Le GLB ne sera jamais agile mais il se montre équilibré. En mode normal, les jantes de 19" ont tendance à percuter. La direction offre une bonne consistance mais remonte peu d'informations.

Autoroute ★★★★☆

Très sobre, bien insonorisé (hormis quelques bruits de roulement), doté d'une belle allonge et de systèmes d'aide à la conduite efficaces, le GLB brille sur autoroute. Dommage que les garde-fous électroniques surprennent trop souvent par leur intervention abusive.

ses ports répartis dans tout l'habitacle, y compris à la dernière rangée de sièges. L'assistant vocal fonctionne très bien pour le réglage de la température, le changement d'une station de radio ou la programmation d'une destination GPS. Il faudra en revanche bannir de ses conversations le mot "Mercedes" qui déclenche systématiquement le système.

Avec 2,83 m, le GLB propose le même empattement qu'un Peugeot 5008. Comme lui, il peut donc organiser trois rangées de sièges et porter à 7 la capacité d'accueil de série, ce SUV ne pouvant pas être commandé en 5 places (sauf dans sa version Launch Edition… allez comprendre). Pour moduler l'espace en fonction des besoins, le GLB retient les solutions des monospaces : la banquette du milieu coulisse sur 15 cm et les sièges de coffre se replient dans le plancher. Lorsque 5 personnes sont à bord, les passagers du second rang disposent d'une place royale pour leurs jambes. La large porte arrière dégage de surcroît un vaste accès et la sellerie est moins raide qu'à l'avant. Même la place centrale est utilisable dans un confort satisfaisant. A noter que l'assise est positionnée plus haut que celle des sièges avant, ce qui permet de dégager la vue.

Mercedes précise que les places de coffre ne sont accessibles qu'aux personnes mesurant moins de 1,68 m. Il aurait pu ajouter qu'elles doivent également être assez souples pour y accéder. L'ouverture laissée par la banquette après avoir incliné le dossier et fait coulisser l'assise est très étroite. Certains monospaces avaient développé des cinématiques plus malignes… Une fois installés, les grands enfants ou petits

Vie à bord

adultes ne seront pas si mal en dépit d'une garde au toit comptée et de genoux trop hauts. La possibilité d'avancer la banquette du second rang (sans trop pénaliser l'espace) et de glisser les pieds sous l'assise facilite les choses.

La mise en place et le rangement de ces sièges de coffre s'effectuent manuellement mais sans effort. Une fois repliés, l'espace offert par le coffre varie de 429 à 555 dm³ en fonction de la position de la banquette. Le GLB a également pensé à ménager un rangement sous le plancher pour y loger le cache-bagages.

Installé derrière le volant, le conducteur constatera une position assez assise, en accord avec le style baroudeur de l'extérieur. Il sera probablement, comme cela a été le cas pour nous, surpris par la raideur du bas du dossier. On a coutume de dire que ce parti pris trouve sa justification sur les longs trajets. En dépit des centaines de kilomètres parcourus à son volant, l'intérêt ne nous est jamais clairement apparu. On peut aussi souligner un maintien latéral du buste moyen alors que les cuisses trouveront appui sur une assise réglable en longueur. Inutile de parcourir de longues distances pour se rendre compte du parti pris de suspension (pilotée) adopté par le GLB. C'est souple, très souple à tel point que des mouvements de caisse apparaissent même… en ville. Une tendance à flotter qui n'est pas sans rappeler certaines Citroën. Serait-ce pour être sûr de garantir un haut niveau de confort que Mercedes a choisi cette option ? C'est ce que l'on se dit lorsque les jantes de 19" font remonter des percussions en passant sur une saignée ou un raccord. Pour hausser le rythme sur route sinueuse, ou simplement éviter à tout l'équipage d'avoir le mal de mer, il faut basculer en mode Sport. Les suspensions se verrouillent et les mouvements de caisse ne sont plus qu'un lointain souvenir. Mais parallèlement, la boîte se découvre des velléités de super-sportive. Elle maintient les rapports jusqu'en haut du compte-tours et rétrograde dès qu'elle le peut. Une gestion parfaite… sur le GLB 35 AMG ! Mais avec un diesel, ça n'a pas d'autre effet que de faire inutilement monter le niveau sonore. Qu'à cela ne tienne, il suffit de passer par le mode Individual pour

LE GLB REÇOIT SES PASSAGERS AVEC TOUS LES ÉGARDS. ON EST LOIN DE L'AMBIANCE D'UN MONOSPACE !

Le coffre (429 à 555 dm³) est assez vaste pour accueillir une 3e rangée. A sept, il reste 163 dm³ avec possibilité de ranger le cache-bagages sous le plancher.

Qualités

Habitabilité et modularité

\+

Aménagement planche de bord

\+

Belle sobriété

Défauts

Suspensions souples en mode normal

–

Garde-fous trop intrusifs

–

Accès aux places de coffre

La présentation de la planche de bord ancre ce SUV dans le premium. Les rangements sont nombreux mais souvent de petite contenance.

Les places de coffre sont difficilement accessibles… mais pas inutilisables pour des passagers jusqu'à 1,70 m. A condition d'avancer la banquette.

SUPER ESSAI MERCEDES GLB

220D 190 CH BVA8 4MATIC AMG LINE

Commande vocale, écran et pavé tactiles, l'interface homme/machine est particulièrement soignée.

sélectionner les suspensions sport et la boîte normale. Se pose ensuite la question de la direction : sport ou pas sport ? A dire vrai, la différence entre les deux est assez ténue. En mode normal, elle se révèle légère à basse vitesse et consistante à haute vitesse, avec des transitions entre les deux qui peuvent perturber en conduite soutenue. Mieux vaudra, dès lors, choisir le mode Sport même si ce dernier n'a pas d'influence sur la précision de la direction, seulement son assistance. Ainsi configuré, le GLB ne devient pas un as des courbes mais il est efficace et rassurant, c'est tout ce qu'on attend d'un SUV familial.

La gamme de motorisations au lancement est assez succincte puisque, version AMG mise à part, Mercedes propose deux essence (200 de 163 ch et 250 4Matic de 224 ch) et deux diesels (200d de 150 ch et 220d 4Matic de 190 ch). Ce dernier est sans hésitation la meilleure option. Sauf qu'il n'est disponible qu'en 4 roues motrices et en finition haute, s'affichant 8 200 € de plus que le 200d d'entrée de gamme. Fort de 190 ch et d'un couple de 400 Nm, le 4 cylindres ne peine jamais sous le capot du GLB. C'est rassurant sachant qu'il peut être amené à déplacer 7 passagers. Mais plus que par ses performances, c'est par sa sobriété que ce bloc étonne. Pas d'hybridation ni de coupure de cylindres, ce diesel "classique" parvient à limiter son appétit moyen à 6,7 l/100 km ! Rapporté aux performances, au poids de l'engin et à son aérodynamisme de boîte à chaussures, c'est un véritable tour de force.

CERTAINES AIDES ÉLECTRONIQUES EMPIÈTENT TROP SUR LA LIBERTÉ DU CONDUCTEUR.

VERDICT Vie à bord

Habitabilité ★★★★½

Dans 4,63 m, le GLB parvient à aménager 3 rangées de sièges. Cinq passagers seront parfaitement installés et disposeront d'un vaste coffre. A sept, il faudra faire des concessions. La modularité est poussée avec une banquette coulissante et un siège avant passager qui se rabat.

Présentation ★★★★½

La présentation de la planche de bord est une indéniable réussite. Si quelques plastiques moins visibles sont aussi moins valorisants, tout ce qui tombe directement sous les yeux ou la main est soigné. Les rangements sont souvent petits mais nombreux.

Technologie ★★★★☆

Côté multimédia, rien à redire. Le système MBUX est à la fois complet et facile à utiliser grâce à la palette de commandes proposée (au volant, à l'écran, sur le pavé tactile, à la voix). On regrette le paramétrage des systèmes de sécurité qui pousse… à les désactiver!

Pour affronter les longs trajets, le GLB tient à la disposition du conducteur une armada d'aides électroniques. A l'usage, il y a du bon et du moins bon. Le bon réside dans le régulateur de vitesse intelligent, dont la gestion convainc, y compris l'impressionnante fonction de changement de file automatique. Il suffit d'enclencher le clignotant à impulsion pour que le système déboîte automatiquement, après avoir vérifié le trafic alentour. Même processus pour se rabattre. Les systèmes de sécurité, eux, sont nettement moins convaincants. L'ingénieur qui les a paramétrés devait être foncièrement pessimiste : les ceintures se tendent en prévision d'un accident sur un simple dépassement, le système d'aide active au maintien dans la voie freine brusquement lorsque le véhicule mord une ligne continue, le freinage automatique se déclenche de manière intempestive ou bloque quelques secondes le GLB lors de la sortie d'un portique de lavage… Il est bien sûr possible de déconnecter ces garde-fous mais quel est l'intérêt de les proposer s'ils ne sont pas utilisables ?

Comme nous l'avons vu précédemment, le GLB 220d n'est disponible qu'en finition haut de gamme. Son prix est donc costaud mais celui qui consentira l'investissement n'aura pas l'impression d'avoir été volé. C'est bien là le principal. ■

Le 220d va comme un gant au GLB. En plus de ses belles dispositions en performances, il étonne par sa frugalité.

Tout-terrain

OBJECTIF MOTRICITÉ

Avec son physique géométrique, le GLB s'inspire directement d'un 4x4 traditionnel. Ce qui ne lui en donne pas les capacités d'évasion pour autant. Les principaux atouts du Mercedes résident dans sa transmission 4Matic et son pack Offroad Pro sans supplément sur cette version 220d AMG Line. La transmission intégrale, par embrayage multidisque, gère la répartition du couple en fonction de la situation. Dans la plupart des cas, 80 % du couple est envoyé à l'avant. Une proportion qui passe à 70 % lorsque le mode sport est activé. En évolution tout-terrain, mode offroad enclenché, le schéma adopté est de 50/50 ce qui permet d'optimiser la motricité. La réponse du moteur ainsi que la gestion de l'ABS sont également adaptées à un terrain meuble, terre ou neige. Le pack Offroad Pro comprend aussi un efficace système de contrôle de vitesse en descente permettant de maîtriser l'allure sur une plage allant de 18 à 2 km/h. Enfin, l'écran multimédia gagne une animation tout-terrain qui affiche des informations comme l'angle de dévers ou l'angle de braquage des roues. Pas très utile mais assurément ludique ! Attention malgré tout à la garde au sol limitée (135 mm) et au spoiler avant AMG qui appréciera peu les cassures de pente.

CAPACITÉ TOUT-TERRAIN

GARDE AU SOL 135 mm

VERDICT Tout-terrain

★★☆☆☆

Grâce à son pack Offroad Pro de série, le GLB est capable d'optimiser efficacement sa motricité, même sur revêtement à faible adhérence. Combiné au système de contrôle de vitesse en descente, cela offre des moyens de se sortir d'un mauvais pas. On en vient à regretter une garde au sol trop modeste.

LE 220D IMPOSE LE 4MATIC ET LA FINITION AMG.

Budget

Prix

Modèle hors options : 54 450 €	Modèle à l'essai : 66 150 €
Puissance fiscale : **10 CV**	CO_2 (à partir de) : **147 g/km**
Garantie : **2 ans, kilométrage illimité**	Malus (à partir de) : **210 €**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags + airbag genoux conducteur, aide active au maintien dans la voie, appel d'urgence et d'assistance, Bluetooth, caméra de recul, capot actif en cas de choc piéton, contrôle pression pneus, détecteurs pluie et luminosité, ESP, freinage d'urgence auto, Isofix (4), radar de recul, reconnaissance des panneaux avec limitation auto de la vitesse, régulateur/limiteur de vitesse, surveillance attention conducteur.

Agrément : clim. auto bizone, commande vocale intelligente, démarrage sans clé, écran 16/9 avec compteurs 7" et multimédia 10,25", hayon électrique, jantes 19", kit carrosserie AMG, modes de conduite, navigation 3D, pack Offroad (mode de conduite offroad, contrôle vitesse en descente), pavé tactile, phares LED, ports mini-USB (6) et prises 12V (2), rétros extérieurs rabattables, rétros intérieur et extérieur conducteur photosensibles, sellerie similicuir/microfibre, services connectés Mercedes Me (gratuits pendant 3 ans), sièges AV sport, stationnement semi-auto, volant sport en cuir.

Options

	↳ option modèle essayé
Affichage tête haute	↳ 1 200 €
Amortissement adaptatif	↳ 1 200 €
Caméras 360°	↳ 550 €
Hi-fi Burmester	500 €
Interface Apple CarPlay et Android Auto	↳ 400 €
Jantes 20"	1 150 €
Peinture métallisée	↳ 950 €
Réalité augmentée pour la navigation	↳ 300 €
Recharge smartphone par induction	250 €
Sellerie cuir	↳ 1 200 €
Sièges avant chauffants et climatisés	750 €
Surveillance des angles morts	550 €

Packs

	↳ pack modèle essayé
Pack d'Assistance à la Conduite	↳ 2 200 €
Régulateur de vitesse intelligent, système pre-safe d'anticipation d'accident	
Pack Premium Plus	↳ 3 700 €
Accès sans clé, compteurs digitaux 10,25", éclairage d'ambiance paramétrable, hi-fi Advanced, ouverture mains libres du hayon, phares Multibeam LED, sièges avant électriques et chauffants, toit ouvrant panoramique	

VERDICT Budget

★★★☆☆

Mercedes a choisi de ne proposer qu'une finition pour le GLB. Ça a le mérite de la simplicité mais ça enlève un peu de liberté de choix (on aimerait pouvoir se passer des jantes 19") et ça fait grimper le prix d'attaque à 54 450 €. A ce tarif, la dotation est heureusement complète. Mais l'atout du GLB c'est surtout son petit appétit (6,7 l/100 km) qui se traduit par un malus maîtrisé (à partir de 210 €). Bravo!

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**210**
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**8,1 / 29,6**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**7,4**
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	**10 / 32 / 65**
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	**6,7**
Ville / route / autoroute (l/100 km)	**7,5 / 6,4 / 6,2**
Réservoir (l) / Autonomie (km)	**60 / 895**

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	**4,64 / 1,83 / 1,66 / 2,83**
Espace aux jambes AR (cm)	**19 - 33***
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**146 / 145**
Coffre	
Volume 7 places / 5 places / 2 places (dm^3)	**163 / 429 - 555* / 1 680**
Seuil de chargement (cm)	**72**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**75 - 90* / 105 / 41**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**104 / 109 / 75**

* banquette coulissante sur 15 cm

Technique

Moteur	**4 cyl. en ligne, turbo diesel**
Cylindrée (cm^3)	**1 950**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**190 à 3 800**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**400 à 1 600**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**11,7**
Suspension avant	**type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barre antiroulis**
Suspension arrière	**essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés / disques**
Transmission	**4x4 permanent**
Boîte de vitesses	**BVA 8**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**1 873 / 2 000**
Pneumatiques	**Pirelli P Zero**
Dimensions	**235/50 R 19**

Conclusion

★★★★☆

Après le Land Rover Discovery, le GLB est le second SUV compact premium 7 places. La proposition ne manque pas d'attrait avec un style séduisant, une habitabilité généreuse, une modularité poussée et une ambiance intérieure raffinée. Le comportement se montre sain, pas agile, mais le principal grief tient dans la tendance du SUV à flotter en mode normal. Le GLB ne fait pas cadeau de ses qualités mais adoucit la note avec une consommation mesurée. Le monospace est mort, vive le SUV!

NRV*

* Énervé

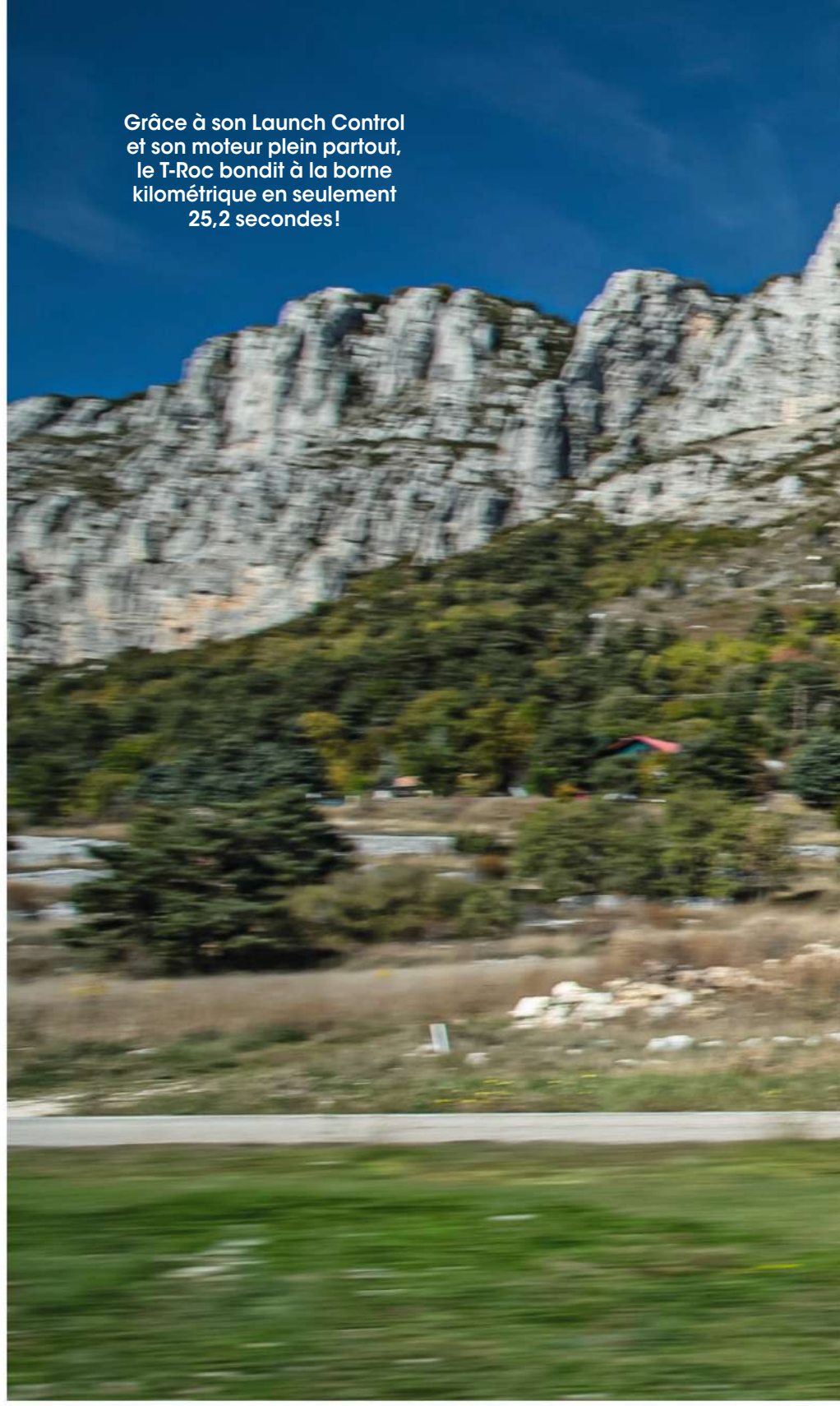
ALORS QUE SON GRAND FRÈRE, LE TIGUAN, S'EST VU ASSIGNER LE RÔLE DE BON PÈRE DE FAMILLE, LE T-ROC JOUE LES ADOS EN PLEINE CRISE D'AFFIRMATION. AVANT LE CABRIOLET, VOICI LA VERSION R... PRÊTE À EN DÉCOUDRE.

Par Michel Courtois Photos Florian Grout

VOLKSWAGEN T-ROC
R 300 CH DSG7 4MOTION
PRIX : 45 500 €
PUISSANCE FISCALE : 19 CV
MALUS : 8 254 €

ESSAI VW T-ROC

R 300 CH DSG7 4MOTION



Grâce à son Launch Control et son moteur plein partout, le T-Roc bondit à la borne kilométrique en seulement 25,2 secondes!

Trois lettres suffiraient aux moins de 18 ans pour résumer ce T-Roc R : "NRV". Un acronyme qui lui va comme un gant à ceci près que ce gros jouet n'est pas destiné aux ados mais réservé aux adultes. Et le SUV compact ne fait pas les choses à moitié puisqu'à l'heure où la Golf GTi est en plein renouvellement, c'est lui qui endosse le rôle de porte-drapeau sportif de la marque !

Revenons-y d'ailleurs, à la Golf, car le SUV emprunte le châssis, le moteur et la boîte de la version R. On retrouve, dans l'ordre d'apparition, la plateforme MQB, le 4 cylindres 2.0 litres et la boîte DSG 7. Mais Volkswagen ne s'est pas contenté de faire du copié/collé, il s'est penché sur les réglages des trains roulants pour les adapter au gabarit et à l'altitude du T-Roc. Laquelle a d'ailleurs été réduite de 20 mm par l'adoption du châssis sport de série, pouvant être complété de la suspension pilotée. La direction adopte une démultiplication plus directe et le train avant a troqué son berceau en acier contre de l'aluminium, plus rigide et plus léger. Les modifications touchent également le système 4Motion. Le différentiel Haldex a été reparamétré pour envoyer plus de couple sur l'essieu arrière et gommer la tendance naturelle au sous-virage des 4 roues motrices en réaccélération à la sortie d'une courbe.

Le 4 cylindres, pour sa part, est repris tel quel avec ses 300 ch et 400 Nm de couple mais VW lui offre les services d'une ligne d'échappement qui fait office de porte-voix à cette mécanique tendance aphone. C'est le spécialiste Akrapovic qui signe cet élément en titane et, croyez-nous, l'investissement demandé (4 050 €) sera rentabilisé à la première accélération. Mode Race enclenché, les 4 sorties d'échappement grondent comme dans une spéciale de rallye. Pour s'assurer des départs canons, le T-Roc se paie le luxe de proposer un mode Launch Control. Ce système permet d'optimiser les départ-arrêté, ce qu'il fait efficacement si l'on considère le 0 à 100 km/h parcouru en 5,2 secondes. Malgré ce temps flatteur, le 2.0 litres s'apprécie plus pour son élasticité que son explosivité mais son caractère, plein de 2 000 à 5 500 tr/mn, convient bien à un SUV et au mariage avec la DSG 7. Reparamétrée également pour l'occasion, elle suit la cadence même en conduite dynamique. En cas de besoin, il sera toujours possible d'utiliser les palettes au volant même si la liberté laissée au conducteur reste limitée.

Les modifications apportées aux liaisons au sol portent également leurs fruits. Grâce à une direction plus incisive, il est possible d'inscrire précisément le train avant au point de corde. Et réaccélérer en milieu de virage ne se traduira pas par un sous-virage prononcé. Très efficace, le T-Roc n'est en revanche pas particulièrement drôle à conduire avec un train arrière très sage. Il faudra, pour le dévergonder, compter sur la pluie ou, mieux, la neige. Alors que l'ensemble des éléments repris

LE T-ROC R N'A PAS QUE DE LA GUEULE… SUR LES ROUTES DE MONTAGNE, IL SE RÉGALE DES VIRAGES.

Qualités

Performances séduisantes
+
Comportement efficace et plaisant
+
Sonorité avec l'échappement spécifique

Défauts

Certains plastiques indignes du prix
–
Consommation en conduite sportive
–
Malus déplacé

L'ordinateur de bord peut afficher les données du moteur. Le pot Akrapovic, à 4050 €, vaut l'investissement.

de la Golf ont été adaptés au physique du T-Roc, les freins sont étonnamment moins bien refroidis. Ils sont ventilés à l'avant et pleins à l'arrière alors que sur la berline, ils sont respectivement perforés et ventilés. Mais hormis en usage très intensif, cela n'a pas de conséquence sur l'efficacité ni l'endurance.

Alors que VW joue le plus souvent la sobriété avec ses versions sportives - la Golf GTi en est le meilleur exemple - le T-Roc R affirme haut et fort ses aspirations. Il revêt pour cela un survêtement de circonstance avec des bas de caisse spécifiques, des jantes 19 pouces (18 pouces de série) et la quadruple sortie d'échappement. Ajoutons également que le bleu de notre modèle d'essai est une couleur qui lui est réservée. A l'intérieur, l'esprit sportif est plus ténu puisque seuls les sièges sport et le volant à méplat distinguent cette version.

En mettant un pied dans le monde des sportifs, le T-Roc R aurait très bien pu manquer sa cible. Ça n'est pas le cas et si l'essai s'arrêtait là, on pourrait conclure que ce SUV a tout pour plaire. Mais vous l'aurez compris, l'essai ne s'arrête pas là. Il continue par l'examen du catalogue du modèle. On y apprend ainsi que ce R débute à 45 500 € et qu'il serait dommage de se passer de la peinture métallisée/toit noir (1 240 €), de l'amortissement

SPORTIF ACCOMPLI, LE T-ROC R RESTE PRATIQUE, CONFORTABLE ET ACCUEILLANT. MAIS SA FINITION N'EST PAS EN RAPPORT AVEC LE TARIF DEMANDÉ.

piloté DCC (980 €) ou encore de la ligne d'échappement Akrapovic si expressive (4 100 €). Des gourmandises qui font monter le prix à 51 835 €. Relativisons en précisant que l'équipement de série est malgré tout fourni avec les compteurs digitaux 10,25 pouces, la navigation, les services connectés, le régulateur de vitesse intelligent avec fonction embouteillages, l'aide active au maintien dans la voie, l'accès/démarrage sans clé ou encore la caméra de recul, livrés sans supplément. Seul manque à l'appel le système de stationnement semi-automatique, proposé en option sur les autres versions, et ici tout simplement indisponible.

Mais là où le T-Roc ne tient pas ses engagements liés à son niveau de prix, c'est au chapitre des plastiques utilisés sur la planche de bord. Rigides et peu valorisants, ils font déjà grincer des dents sur les versions d'entrée de gamme alors sur le R… Les inserts bleus permettent de cacher un peu la misère mais ils ne sont pas donnés puisqu'ils demandent une rallonge de 130 €. Pour conclure au chapitre budget, et cette fois on ne peut pas vraiment dire que le T-Roc soit le seul responsable, ses émissions le pénalisent d'un malus de 8 254 €. Quand donc le législateur arrêtera-t-il de juger la qualité d'une voiture sur ses seules émissions de CO_2 ? ■

Conclusion

★★★★☆

La mue du T-Roc en version sportive n'était pas gagnée d'avance. Mais le SUV a fait les choses bien avec un moteur musclé, un comportement affûté et une sonorité enthousiasmante, à condition d'avoir opté pour la ligne d'échappement optionnelle. Des qualités dont le VW ne fait pas cadeau d'autant qu'il ne daigne même pas soigner la qualité de ses plastiques.

Malgré ses jantes de 19" et son comportement rigoureux, le T-Roc n'est pas une punition en matière de confort.

Les inserts bleus égaient l'ambiance mais les plastiques rigides sont indignes du standing. Ergonomie impeccable.

La boîte DSG 7 fait bien son travail et il est possible de recourir aux palettes. Les sièges avant sport offrent maintien et confort.

Prix

Modèle hors options : 45 500 €	Modèle à l'essai : 55 330 €
Puissance fiscale : **19 CV**	CO_2 : **192 g/km**
Garantie : **2 ans, kilomètrage illimité**	Malus : **8 254 €**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, aide active au maintien dans la voie, appel d'urgence et d'assistance, caméra de recul, détecteurs de pluie et de luminosité, détection de fatigue du conducteur, ESP, freinage auto d'urgence, radars de stationnement AV/AR, reconnaissance des panneaux, régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages, surveillance des angles morts.

Agrément : accès et démarrage sans clé, climatisation auto bizone, compteurs 100 % digitaux 10,25'', jantes 18'', hayon électrique, hi-fi 6 HP 4x20 W, feux de route auto, interfaces Apple Carplay/Android Auto, modes de conduite, navigation 2,5D, phares LED, rétros électriques, dégivrants et rabattables, rétro intérieur photosensible, services connectés (points d'intérêt, météo, actus), sièges avant sport, suspensions sport.

Options

	↳ option modèle essayé
Amortissement piloté (DCC)	↳ **980 €**
Commande vocale	↳ **245 €**
Echappement en titane Akrapovic	↳ **4 050 €**
Hi-fi Beats Audio 6 HP 300 W	↳ **610 €**
Inserts décoratifs intérieurs bleu	↳ **130 €**
Jantes alliage 19''	↳ **740 €**
Peinture métallisée toit noir	↳ **1 240 €**
Recharge smartphone par induction	↳ **460 €**
Sellerie cuir Nappa et sièges avant chauffants	**2 470 €**
Toit ouvrant panoramique	↳ **1 375 €**

Packs

	↳ pack modèle essayé
Pack Hiver	**520 €**
Sièges avant et buses de lave-glace chauffants	

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**250**
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**5,2 / 25,2**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**5**
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	**10 / 30 / 64**
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	**10**
Ville / route / autoroute (l/100 km)	**10,6 / 9,5 / 9,8**
Réservoir (l) / Autonomie (km)	**55 / 550**

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	**4,24 / 1,82 / 1,56 / 2,60**
Espace aux jambes AR (cm)	**25**
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**150 / 148**
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm^3)	**441 / 1 237**
Seuil de chargement (cm)	**75**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**76 / 101 / 42**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**154 / 126 / 67**

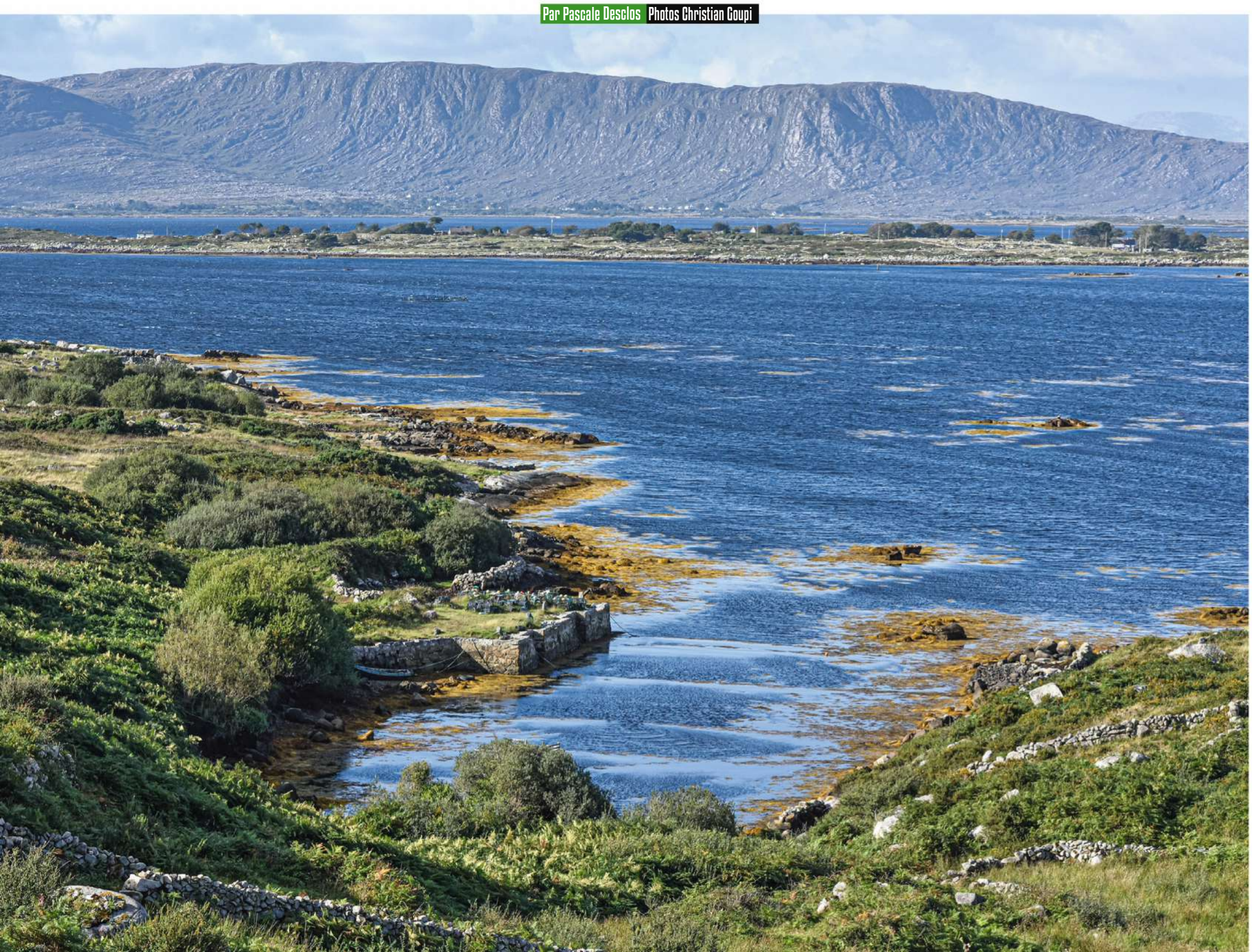
Technique

Moteur	**4 cylindres en ligne, turbo essence**
Cylindrée (cm^3)	**1 984**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**300 à 5 300**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**400 à 2 000**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**10,3**
Suspension avant	**type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Suspension arrière	**essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés/ disques**
Transmission	**intégrale permanente**
Boîte de vitesses	**robotisée double embrayage à 7 rapports**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**1 557 / 1 700**
Pneumatiques	**ContiSportContact 5**
Dimensions	**235/40 R 19**

Avec ses côtes ciselées et ses landes sauvages, le Connemara offre les plus beaux paysages d'Irlande et de nombreuses escales pour apprécier parfums d'iode et saveurs tourbées. C'est parti pour une balade gourmande de Galway, capitale européenne de la culture 2020, à Clifden en passant par les îles d'Aran.

Balade gourmande au Connemara

Par Pascale Desclos Photos Christian Goupi

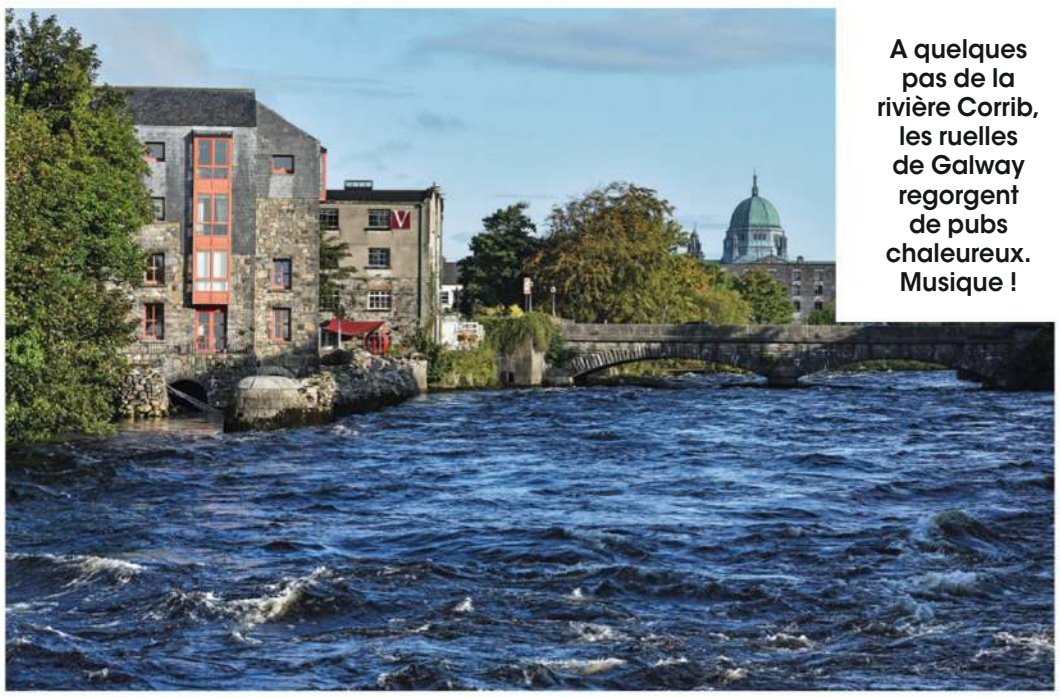


Filets de pêche, voiliers et B&B… Le port de Clifden est le QG idéal pour explorer le parc national du Connemara.

A l'ouest de la baie de Galway, l'archipel de Lettermore parsemé de criques et de cottages face aux monts Twelve Bens.

Il est à peine 17 heures, mais déjà, des airs de violon s'échappent par les portes entrouvertes des pubs de High Street, la rue pavée qui mène aux quais de Galway. Au comptoir du Taffe's, fondé il y a 150 ans, s'entrechoquent les pintes de Galway Hooker, la bière blonde locale, à l'effigie des bateaux traditionnels aux voiles brunes ou rouges de la région. Dans le coin à l'entrée, un groupe de musiciens joue une gigue endiablée. Pas une table de libre dans la salle aux murs de pierre, décorée de bannières et de photos de l'équipe locale de football gaélique. Les derniers arrivés écoutent debout, en battant la mesure du pied… Fondé au XII^e siècle à l'embouchure de la rivière Corrib, le petit port de la côte ouest irlandaise a longtemps prospéré grâce à la pêche et au commerce maritime. Désormais plébiscitée par les touristes, la ville a bien grandi, mais elle est restée très attachée à ses traditions. Ici, on parle aussi bien gaélique qu'anglais. La musique traditionnelle est partout. Les boutiques regorgent de pulls irlandais tricotés. Le Galway City Museum, sur les quais, est un trésor pour les amateurs d'histoire. Et qui ne connaît la Claddagh Ring, avec son cœur couronné entre deux mains ? Le cœur symbolise l'amour, les mains l'amitié et la couronne la loyauté… Si le programme de Galway 2020, capitale européenne de la culture, risque •••

FONDÉ AU XII^E SIÈCLE À L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE CORRIB, LE PORT DE PÊCHE DE GALWAY SAIT ACCUEILLIR LES VOYAGEURS.



A quelques pas de la rivière Corrib, les ruelles de Galway regorgent de pubs chaleureux. Musique !

Une pinte de Galway Hooker au McSwiggans ou un tricot pure laine au Galway Woolen Market ?

Panier pique-nique à la ferme d'algues de Lettermulan ou moules grillées au pub O'Dowd's de Roundstone ?

VOTRE VOYAGE

Y ALLER : *Galway est accessible en voiture depuis Dublin (215 km via la M6) ou Cork (220 km via la M18). Vol A/R vers Dublin au départ de Paris CDG, Lyon, Bordeaux, Toulouse, Marseille, Nantes, Nice, Perpignan à partir de 80 € A/R (aerlingus.com). Traversée en ferry Roscoff-Cork à partir de 78 € A/R piéton ; transport voiture, cabine et repas en option (brittany-ferries.fr). Location de voiture à partir de 110 € la semaine (avis.com).*
On peut rejoindre Inishmore, la plus grande des îles d'Aran en bateau depuis Rossaveal pour 25 € A/R (aranislandferries.com) ou en avion depuis Inverin pour 45 € A/R (aerarannislands.ie)
FORMALITÉS : *carte d'identité ou passeport en cours de validité.*
RENSEIGNEMENTS : *office du tourisme irlandais sur ireland.com/fr-fr/*
MONNAIE : *l'euro.*

OÙ DORMIR ?
A Galway : *The Stop B&B. A deux pas du vieux Galway, une escale à l'esprit sixties et arty imaginée par Russel et Hart, un couple de collectionneurs. 11 chambres et suites à partir de 90 € la double en B&B. 36 Father Griffin Road à Galway. (thestopbandb.com)*
A Clifden : *The Quay House Hotel. Une maison d'hôtes au charme XIX^e^ siècle, aménagée dans l'ancienne capitainerie du port de Clifden. 14 chambres partir de 140 € la double en B&B. (thequayhouse.com)*
A Inishmore : *Aran Island Hotel. Si l'hôtel n'est pas bien beau de l'extérieur, les chambres sont spacieuses, confortables et font face à la mer. A partir de 120 € la double en B&B. (aranislandshotel.com)*
CLIMAT : *océanique, avec des températures de 15 à 20° de mai à septembre.*
DÉCALAGE HORAIRE : *- 1 heure en Irlande.*

SUR LA ROUTE CÔTIÈRE DE GALWAY À CLIFDEN, S'ÉGRAINENT PETITS PORTS DE PÊCHE, CRIQUES CISELÉES ET LANDES RÂPÉES.

Halte incontournable à la ferme ostréicole DK Oyster Farm, sur Ballinakill Bay à Letterfrack, pour une dégustation d'huîtres.

●●● fort d'être bousculé par l'épidémie de Covid-19 qui sévit actuellement en Europe, on espère encore participer aux festivités cet été. Au menu, un festival des arts, dans les rues de la vieille ville et le projet Baa Baa, à la gloire des moutons irlandais (marché à la laine, expo sur l'histoire des textiles, démonstrations de tonte, cours de tricot…). Et pour goûter au meilleur de la cuisine irlandaise, cap sur le pub John Keoghe's, plusieurs fois primé, où on savoure des recettes comme le Cleggan Crab Cake ou le porc au cidre dans un décor chaleureux en bois.

Sur la route côtière de 130 km qui file de Galway vers Clifden, le paysage n'est que sable, roches, varech, fjords, tantôt recouverts, tantôt découverts par la marée. Reliés au continent par une route étroite entrecoupée de ponts de pierre, les îlots de l'archipel de Ceantar na nOilean, à l'extrême ouest de la baie de Galway, sont le terrain de jeu de la Connemara Organic Seaweed Company. Sa spécialité : la récolte, le séchage et la transformation des algues en condiments et produits de beauté bio. Cette entreprise familiale propose une exposition sur les variétés utilisées (laitue de mer, dulse, nori, kombu royal, spaghetti de mer, wakamé) au petit musée-boutique de Lettermullen, au bout de l'archipel. Avis aux baigneurs, le coin regorge aussi d'adorables criques sauvages. Plus loin, au détour de la R341, apparaît le port de Roundstone. Des maisons blanches coiffées d'ardoises, une solide jetée de pierre, quelques bateaux amarrés et la silhouette chauve des monts Twelve Bens au loin, le tableau est à croquer. L'escale s'impose au pub O'Dowd's, tenu par la famille Griffin depuis 1896, pour goûter poissons et fruits de mer tout frais pêchés. A l'arrivée à Clifden, on pose ses bagages au Quay House, l'ancienne capitainerie du port, transformée par Paddy et Julia Foyle en B&B de charme. C'est le QG idéal pour explorer le parc national du Connemara ! L'iconique N59 permet d'en faire le tour en voiture en une journée. Après une visite-dégustation à la ferme ostréicole DK Oyster Farm, sur Ballinakill Bay à Letterfrack, on découvre les beaux jardins victoriens de l'abbaye-château de Kylemore, encore occupée par une communauté de bénédictines. Puis la route file entre les collines, découvrant des landes râpées par le vent, des *loughs* (estuaire étroit) aux reflets métalliques, des tourbières où broutent des moutons *black face*, des tapis de roches, de fougères, de bruyère. C'est sur ces terres infertiles que des milliers d'Irlandais affrontèrent la Grande Famine, de 1842 à 1847. Les plus chanceux partirent vers l'Amérique. Sous le ciel balayé de nuages, la magie des paysages du Connemara opère…

8 minutes montre en main ! C'est la durée du vol entre l'aéroport d'Inverin (à 30 km de Galway) et Inishmore à bord du coucou de la compagnie Aer Arann. La plus grande des îles d'Aran, 14 km par 4, compte encore 850 habitants à l'année. A l'atterrissage, le "taxi" de Fionne nous attend : avec sa jument pommelée Minnie, ce solide gaillard de 18 ans propose des balades guidées en carriole à cheval. Car ici, pas de voiture. Il faut marcher, pédaler ou partir au petit trot pour rejoindre Dun Aengus, l'un des 12 *ringforts* de ●●●

Sur le chemin du *ringfort* de Dun Aengus, on randonne entre murets de pierres, cottages blancs et fuchsias sauvages.

A UN SAUT DE PUCE DE LA BAIE DE GALWAY, INISHMORE EST LA PLUS GRANDE DES ÎLES D'ARAN. UN PARADIS VERT DE 14 KM PAR 4.

●●● l'âge de bronze de l'île. Perché sur une falaise à 100 mètres au-dessus de la mer, il est le mieux conservé d'Europe. De là-haut, vue vertigineuse sur les flots battus par le vent et la lande quadrillée de murets. Mis bout à bout, tous ces murets mesureraient 15 km ! On pousse la balade jusqu'aux ruines du monastère médiéval de Na seacht d'Teampailli, entouré de tombes moussues aux croix celtiques. Ici et là, le jaune éclatant des ajoncs, les clochettes des fuchsias sauvages rompent l'austérité des terres râpées, sans arbres ni tourbe, où le seul compost disponible pour les cultures sont les algues rapportées du rivage. Partout, s'égrainent plages sauvages et cottages blancs à toits de chaume, décorés de la croix de Brigid, la déesse celte de la fertilité. *"Notre île reste très attachée aux traditions, mais on ne vit pas coupés du monde ! Ici, on a une école, des commerces, des loueurs de vélos, des B&B pour accueillir nos visiteurs"*, explique Fionne, qui apprend aujourd'hui l'ébénisterie à Galway. Pour lui, pas d'hésitation : il fera sa vie à Inishmore. Le meilleur moyen de fraterniser avec la population locale, c'est de rejoindre le pub Joe Watty's, tenu par Joe et Grace depuis plus dix ans. Derrière sa façade blanche coiffée d'ardoises, c'est fish and chips et musique live tous les soirs en saison. Toute la chaleur de l'Irlande ! ■

Plaisirs affinés

Le Cantal est un fromage réputé pour ses saveurs raffinées, son caractère puissant et son authenticité. Des valeurs partagées par le département qui lui a donné son nom. Venez, en notre compagnie, déguster une tranche de Cantal !

Texte et photos Thomas Riaud

Salers est, à juste titre, classé parmi les plus beaux villages de France. Mais son riche patrimoine est aussi gastronomique !

Marcoles est un bourg fortifié au charme intact, qui abrite 650 âmes… mais accueille plus de 20000 touristes à l'année, signe de sa popularité!

PIERRE SOISSONS

DANIEL GIL

Même l'autoroute, d'habitude si monotone, peine à masquer au voyageur pressé l'étendue des beautés du Cantal que l'on devine, furtivement, entre deux trouées dans les conifères. Soudain, au détour d'une courbe, surgit Saint-Flour dans toute sa beauté ! Ignorer cette sortie, véritable porte d'entrée dans le Cantal, serait dommage, car cette antique cité épiscopale mérite assurément le détour. Mieux, une halte, tant cette ville, édifiée au XIe siècle, recèle son lot de trésors.

Dès la ville basse, écrasée par la silhouette massive et étouffante de la ville haute, dressée fièrement sur son piton rocheux, on est saisi par la singularité des lieux. L'étrange Pont Vieux, qui enjambe la rivière l'Ander, possède en son centre un minuscule réduit de quelques mètres carrés, dans lequel était enfermée une personne volontaire, appelée la "recluse", chargée de prier pour la ville. Elle vivait là, jusqu'à sa mort, uniquement nourrie de quelques oboles. Cette sinistre tradition permettait, paraît-il, d'éloigner les épidémies et attaques de brigands… On respire à nouveau en prenant de la hauteur et en pénétrant la ville haute où se trouve, à l'abri des remparts, la "maison" de Dieu ! Et quelle maison ! Au centre de la place d'Armes •••

THOMAS RIAUD

La voiture de la balade

AUDI Q2 À PARTIR DE : 26 640 €

Lancé en août 2016, le Q2 marque l'incursion d'Audi sur le segment très convoité des SUV urbains. Bonne idée, car en premium, l'offre est aujourd'hui encore limitée au Mini Countryman, rejoint depuis peu par le DS 3 Crossback. Le Q2 surprend par son design, plus proche d'une Volkswagen Polo que d'une Audi, notamment à l'arrière, avec ses feux carrés. En revanche, l'intérieur calqué sur l'A3, est bien digne d'une Audi, avec une finition soignée, un équipement high-tech (dont des compteurs digitaux à affichage variable) et une ergonomie bien pensée. Seuls griefs : les places arrière sont un peu justes et la banquette est fixe. Là où le Q2 donne pleinement satisfaction, c'est sur la route, son comportement étant irréprochable, sans forcément recourir à la transmission intégrale quattro, disponible uniquement avec les plus gros moteurs. Pas vraiment donné, le Q2 s'affiche de 26 640 € (30 TFSI 116 ch) à 51 900 € en version sportive SQ2 de 300 ch. Un vrai SUV compact premium !

LE CANTAL, DANS L'ALIGNEMENT DE LA CHAÎNE DES PUYS, EST À LUI SEUL UN IMMENSE VOLCAN S'ÉTENDANT SUR PLUS DE 70 KM DE DIAMÈTRE !

HERVÉ VIDAL

GILLES CHABRIER

Portraits

VALERY BESSE ■ ANTIQUAIRE-COUTELIER

Fine lame

On peut dire que Valery Besse est un enfant du pays, puisqu'il tient la boutique ouverte par… son arrière-grand-père en 1880, dans le village de charme de Murat. Si Valery est connu dans la région en tant qu'antiquaire, spécialisé dans les anciens comptoirs en zinc, il est aussi réputé comme coutelier.

"Il y a une vraie tradition du couteau dans la région, de Thiers à Laguiole, et ma mère en a toujours vendu à la boutique. Mais je rêvais de vendre mon propre couteau. J'en ai dessiné un et Robert Beillonnet, par deux fois meilleur ouvrier de France en coutellerie, a fait le prototype. C'est ainsi qu'est né, en 2014, le Murat ! A l'instar des couteaux du XVIII^e siècle, il est droit et élégant. Outre le fait qu'il soit fabriqué à la main de façon artisanale, sa particularité réside dans l'implantation de la mitre (partie métallique du manche) vers l'arrière, ce qui lui donne son équilibre". Après le couteau de poche, Valery a décliné une collection complète pour la table. *"Ma satisfaction est de la voir chez de grands restaurateurs, jusqu'à Paris !"* Pour s'offrir un Murat (de 89 à 150 € selon le modèle) vous pouvez commander en ligne ou, mieux, passer à la boutique !

Infos www.coutelerielemurat.com ou au 06 72 88 37 28

PIERRE SOISSONS

Le vieux quartier des tanneurs, à Aurillac, est pittoresque… Dans la montagne, nombreuses sont les fermes où l'on affine le Cantal, un fromage de caractère !

THOMAS RIAUD

●●● s'élève depuis le XVe la cathédrale Saint-Pierre, un chef-d'œuvre d'art gothique qui abrite un rare Christ noir. Pas question d'en broyer pour autant, même si cette teinte est ici, plus qu'ailleurs, déclinée à l'infini à travers un subtil nuancier dont seule la nature semble avoir le secret. Logique dans la mesure où le Cantal, situé dans le prolongement de la chaîne des Puys, est à lui seul un immense volcan s'étendant sur plus de 70 km de diamètre, un record en Europe ! On prend la mesure de cette singularité géologique en observant plus attentivement le paysage alentour. Aussi inquiétant que grandiose, le décor alterne de vastes étendues sauvages à perte de vue - les fameuses "planèzes" - et des vallées glaciaires et autres gorges encaissées d'où émergent, parfois, d'impressionnants orgues basaltiques.

Et s'il vous prenait l'envie de vous connecter avec les éléments, descendez jusqu'à la station thermale de Chaudes-Aigues, où l'eau jaillit des profondeurs à près de 80° ! De l'eau, de la terre, du feu, ces éléments essentiels à une vie bouillonnante sont omniprésents, en particulier en abordant les méandres de la Truyère, en sortant du village pittoresque d'Alleuze. Après avoir contourné les ruines d'un château médiéval, la rivière desserre son étreinte pour plonger dans le bleu profond des lacs artificiels de Grandval et de Lanau, qui font le bonheur des épicuriens. C'est en voyant ce genre d'ouvrage que l'on mesure l'ingéniosité et la pugnacité que l'Homme a pu mettre pour domestiquer cette nature sauvage. Et plus encore lorsque, au bout du lac, on découvre le majestueux viaduc de Garabit, incroyable manifeste du génie de Gustave Eiffel, toujours debout depuis 1884 ! Mais la nature sait aussi se faire douce et paisible, et c'est l'impression que l'on a en parcourant la verdoyante vallée de Brezons, ●●●

ICI, LA NATURE SAIT SE FAIRE DOUCE ET PAISIBLE. LA VERDOYANTE VALLÉE DE BREZONS EN EST LA MEILLEURE ILLUSTRATION.

A Chaudes-Aigues, l'eau jaillit à près de 80 degrés !

HERVÉ VIDAL

La vallée de Brezons décline ses camaïeux de vert presque à l'infini. Une véritable immersion dans une nature préservée.

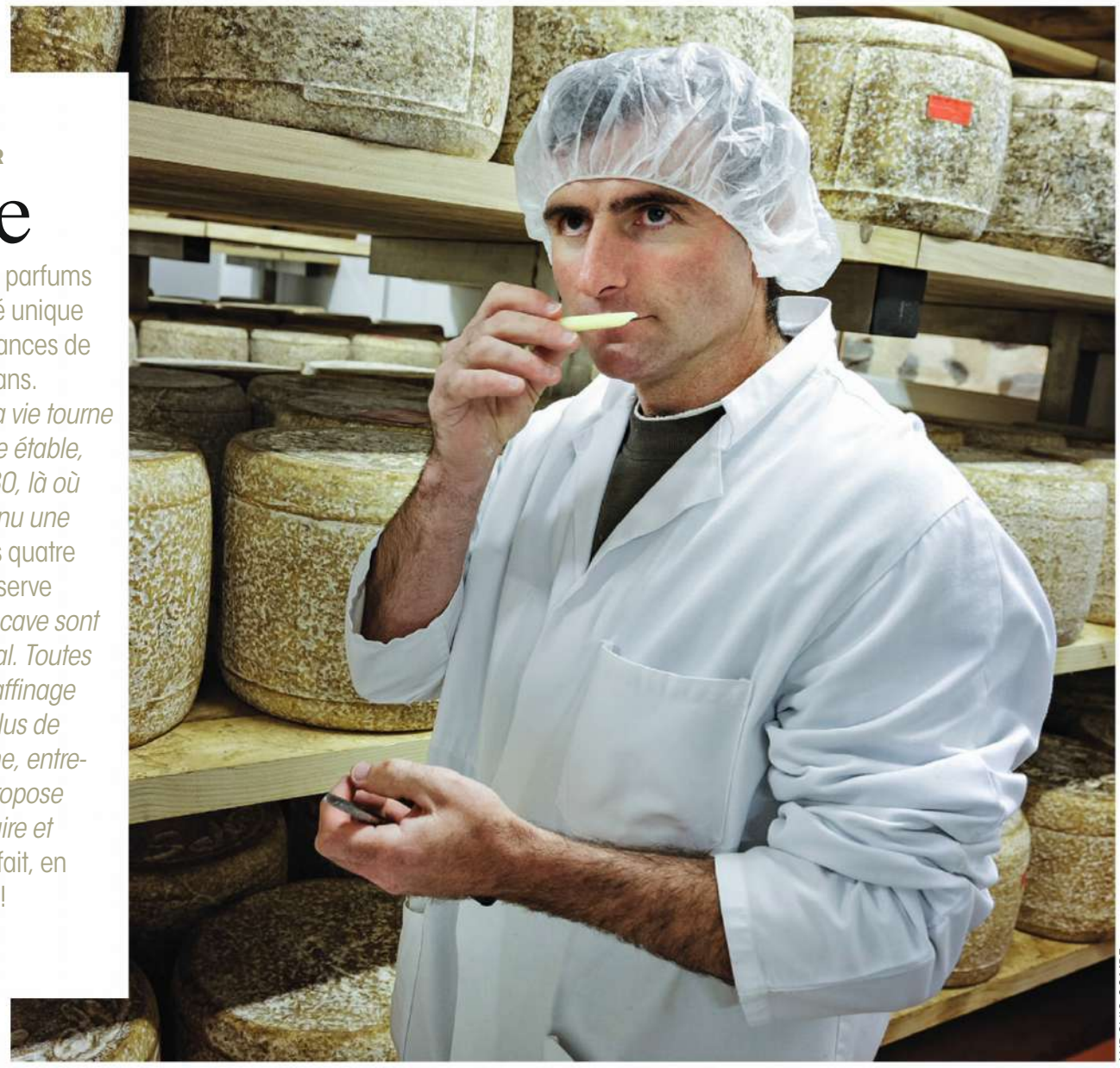
Portraits

DOMINIQUE VARLET ■ MAÎTRE AFFINEUR

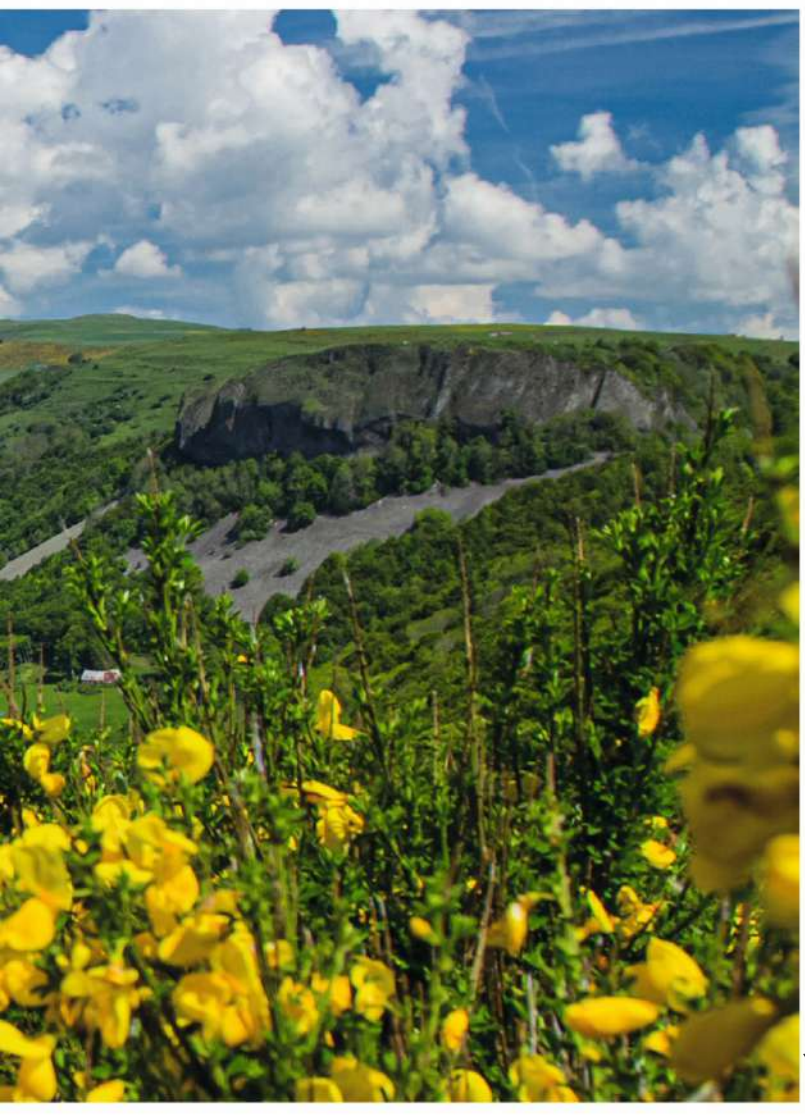
Tout un fromage

Veilles pierres apparentes, toit de lauzes et multiples parfums de fromage donnent à la Cave de Salers une identité unique et authentique. En y entrant, vous avez toutes les chances de croiser Dominique Varlet, maître affineur depuis 29 ans. *"Je suis né dans le village voisin, et une partie de ma vie tourne autour de cette cave. Dans les années 70, c'était une étable, qui est devenue une boîte de nuit dans les années 80, là où j'ai rencontré ma femme ! Et depuis 2010, c'est devenu une cave d'affinage !"* Enfin pas la totalité du lieu, car des quatre salariés qui exploitent le site, Dominique Varlet se réserve principalement le sous-sol. *"Sur les 120 m² de cette cave sont stockées près de 1 000 pièces, du Salers et du Cantal. Toutes les semaines, je retourne et brosse ces fromages. L'affinage dure 6 mois en moyenne pour le Salers et de 30 à plus de 240 jours pour le Cantal selon sa classification (jeune, entre-deux et vieux). En plus de ces fromages cultes, on propose à la boutique de la Fourme d'Ambert, du Saint-Nectaire et du Bleu d'Auvergne, soit les 5 AOP d'Auvergnee."* En fait, en allant à la Cave de Salers, le plus dur sera de choisir !

Infos http://cavedesalers.com ou au 04 71 69 10 48



LUDOVIC COMBE



HERVÉ VIDAL

Depuis 1884, le viaduc de Garabit jette avec grâce son arche au-dessus de la Truyère. Une prouesse architecturale signée Gustave Eiffel.

HERVÉ VIDAL

Le Cantal n'est pas constitué de "montagnes à vaches". Sur le Puy Mary, la météo peut brusquement virer du grand beau à la tempête!

••• baignée par d'innombrables rivières et cascades. La majorité dévale les contreforts du col de Prat-de-Bouc voisin, un géant de 1 396 m, signe que ce coin d'Auvergne est aussi une région montagneuse. Ici on peut, en quelques instants, passer d'un soleil réconfortant à un brouillard inquiétant, fouetté par un vent glacial. Il est temps de se réfugier dans un buron, ces maisonnées de pierres traditionnelles bâties par les éleveurs et dans lesquelles on peut déguster, au coin du feu, la potée auvergnate, les rouelles de tripoux, l'aligot ou le pounti !

Descendez digérer en flânant dans les ruelles de la cité médiévale de Murat, remarquable avec sa belle unité architecturale du XVII^{e} siècle, à moins que vous ne préfériez vous lancer dans l'ascension du Puy Mary, le plus haut sommet du Cantal (1 783 m) ! Par beau temps, la vue porte loin, et on aperçoit Aurillac et le bourg fortifié de Marcolès, typique de la région avec ses maisons de granit. Mais les joyaux en la matière demeurent les villages classés de Tournemire, toujours dominé par son château du XV^{e} siècle, et de Salers. Les gastronomes, amateurs de viande et de fromage, savent qu'il s'agit également d'une étape de choix. Mais les amoureux d'architecture et d'histoire seront aussi comblés. Car cet ensemble unique du XVI^{e} siècle, charmant avec ses antiques maisons à meneaux coiffées de lauzes, bénéficie d'une réputation qui porte loin. Ce n'est pas par hasard que Salers est l'une des entrées du parc naturel régional des volcans d'Auvergne. La promesse d'un autre voyage, mais au centre de la terre… ■

Merci à Sylvie Favat, du CDT du Cantal, pour son aide à la réalisation de ce reportage. Organisez votre séjour en vous connectant au www.cantal-destination.com

Murat est une cité médiévale du XVII^{e} siècle où le charme opère.

CEDRIC DAVA

Portraits

JEAN-JACQUES VERMERSCH ■ ARTISAN LIQUORISTE

Eaux de vie

La distillerie Couderc, basée à Aurillac depuis 1908, est une institution qui rayonne bien au-delà des frontières du département. Depuis plus de 16 ans, la destinée de cet établissement plus que centenaire est entre les mains de Jean-Jacques Vermersch. *"Je dirige cette entreprise de 7 salariés, mais je suis d'abord artisan liquoriste indépendant, un des derniers d'Auvergne. Avec mon Land Rover, je pars dans les estives "faire mes courses", pour ramasser des baies, des feuilles aromatiques et essentiellement des racines de gentiane. C'est l'ingrédient phare qui est à la base de la réputation de la maison Couderc, qui rayonne jusqu'à Paris, grâce aux nombreux Auvergnats qui ont ouvert un café ! Après une macération qui peut durer 9 mois, on ajoute du sucre et des zests pour préparer ces apéritifs de gentiane qui représentent un tiers de nos ventes (comptez 17 €/le litre). On produit également un tiers de liqueurs de fruits (15 à 20 €/50 cl) et un tiers de digestifs (40 €/50 cl). D'une manière générale, on essaye toujours de privilégier la douceur à la puissance. Finalement, notre métier est de donner un peu de bonheur aux gens."* Un bonheur à déguster à la boutique Louis Couderc, dans le quartier piétonnier d'Aurillac ou chez soi, en commandant en ligne.

Infos info@distillerie-courderc.com et au 04 71 63 67 91

Saint-Flour

Perchée sur son éperon rocheux depuis le XIe siècle, cette cité épiscopale bien singulière, avec ses deux niveaux distincts, est aussi la sous-préfecture du département. La partie haute, la plus riche en patrimoine, est à voir absolument, ne serait-ce que pour sa cathédrale Saint-Pierre du XVe siècle. Pour faire étape, descendez à la chambre d'hôtes de charme la Maison d'Adélaïde (04 71 73 96 50), située au cœur de la vieille ville. Comptez de 87 à 135 € selon la chambre et la saison. Pour vous restaurer, allez à proximité à la Folie des Sens (04 71 60 42 21) qui sert une cuisine nouvelle de qualité, à des prix bien étudiés (plats de 13 à 36 €).
Depuis Saint-Flour, n'hésitez pas à rayonner dans les proches environs, riches en sites et patrimoine. Entre les gorges de la Truyère, Alleuze ou Garabit, il y a de quoi faire. Amateurs de château médiéval, allez voir à 10 km de St-Flour celui du Sailhant (XIIIe siècle), remarquable !

Chaudes-Aigues

Réputée depuis l'antiquité (vers 450 !) pour ses eaux chaudes, Chaudes-Aigues est restée une station thermale appréciée des curistes. Clairement, la meilleure adresse sur place est Sodade (04 71 60 10 23), une table bistronomique tenue par Serge Viera (menus de 23 à 39 €), qui propose aussi des chambres haut de gamme (de 170 à 210 €/nuit).

Lavigerie

Située au pied du Puy Mary (1 783 m), l'Auberge d'Aijean (04 71 20 83 43), une ancienne ferme qui fait hôtel-restaurant, propose une étape dans un cadre authentique à 1 200 m d'altitude. Pour respirer le grand air, comptez de 65 à 125 € selon la capacité des chambres, et 138 € pour une soirée étape pour 2 personnes.

Aurillac

La préfecture du Cantal, qui est aussi la capitale de la Haute-Auvergne (et du parapluie), abrite un joli centre-ville et quelques musées à voir (art et archéologie, musée des volcans…). Pour manger un morceau, allez dans le centre historique à L'Arsène sur Cour (01 71 48 48 97), un restaurant cosy où l'on choisit ses plats du jour sur l'ardoise (de 13 à 28 €). Autre bonne adresse, le Café de ma mère (04 71 48 18 20), où on se sent comme à la maison, pour déguster des tapas et un verre à l'ombre de la terrasse.

Marcolès

Ce bourg médiéval a conservé son charme et sa topographie originelle, avec ses antiques maisons de granit, couvertes de tuiles canal, bâties en rangs serrés, le long de ruelles étroites. Avec 650 habitants l'hiver, et plus de 20 000 l'été, il a un certain succès ! Pour vivre une étape haut de gamme, l'Auberge de la Tour est tout indiquée, avec une table gastronomique auréolée d'une étoile au Michelin. Autre adresse située à proximité très valable, les Maisons de Concasty.

Folie des sens
SYLVIE FAVAT

Maisons de Concasty
PIERRE SOISSONS

Auberge Aijean
PIERRE SOISSONS

Hôtel Saluces
DANIEL GIL

Le Café de ma mère
PIERRE SOISSONS

Salers

Attention : coup de cœur assuré dans ce village classé à juste titre parmi les plus beaux de France ! Salers renferme à l'abri de ses remparts un ensemble architectural remarquable du XVIe siècle. Mais ses fleurons sont aussi gastronomiques, avec des viandes et fromages de caractère. Pour y séjourner, poussez la porte de l'hôtel Saluces (04 71 40 40 82). Cette ancienne maison du gouverneur, abrite un hôtel chic et rustique avec de très belles chambres (de 82 à 106 € pour 2 personnes, petit-déjeuner à 13 €). Pour vous restaurer, L'Evasion (04 71 40 74 56) est l'adresse du coin à ne pas louper (de 34 à 55 €).

Et aussi…

A proximité, les centres d'intérêt ne manquent pas, avec le village classé de Tournemire, remarquable, mais aussi le château de la Trémolière (XVe siècle), qui abrite une collection unique de 10 tapisseries d'Aubusson. A noter que, de juillet à septembre, un artiste de renom vient exposer ses œuvres. Enfin, pour voir du pays au sens propre, allez à 45 minutes de voiture de Salers à 1 300 m d'altitude dans un authentique buron, celui de Chaussedier (04 71 69 53 05), qui sert d'excellents produits du terroir à des prix serrés (menus de 19,50 à 36 €, réservation obligatoire).

© DAVID FROBERT
THOMAS RIAUD

SCIENCE & VIE

GUERRES & Histoire

HORS-SÉRIE N°9 JUILLET 2020

HORS-SÉRIE

REWORLD MEDIA
LEADING MEDIA GROUP

LA GUERRE AU MOYEN ÂGE

GUERRIERS, ARMES ET BATAILLES

Actuellement en vente
en ligne ou chez votre marchand de journaux

Kiosque Mag | Disponible sur kiosquemag.com

Guide d'achat

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.

35 PAGES POUR MIEUX ACHETER VOTRE 4x4

PRATIQUE FICHE OCCASION

PEUGEOT 2008 I

BIEN QUE MOINS DIFFUSÉ QUE SON RIVAL DE TOUJOURS, LE RENAULT CAPTUR, LE PEUGEOT 2008 1re GÉNÉRATION A RENCONTRÉ UN BEAU SUCCÈS COMMERCIAL. L'ARRIVÉE RÉCENTE DE LA SECONDE GÉNÉRATION LUI DONNE UN COUP DE VIEUX... CE QUI SE RESSENT SUR LES PRIX EN OCCASION ! UNE BONNE RAISON DE SE PENCHER SUR CE SUV ENCORE SÉDUISANT.

Mécanique

Équipement

Habitacle

Extérieur

BILAN ENTRETIEN/FIABILITÉ DU PEUGEOT 2008 I

COÛT DE L'ENTRETIEN

BILAN FIABILITÉ

NOTRE CHOIX

PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH 110 CH EAT6 GT LINE

Qualités

Défauts

Conclusion

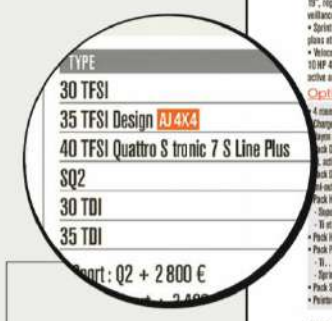
Pratique Fiche occasion p.122

Les pictos pour mieux choisir :

Principales qualités

Principaux défauts

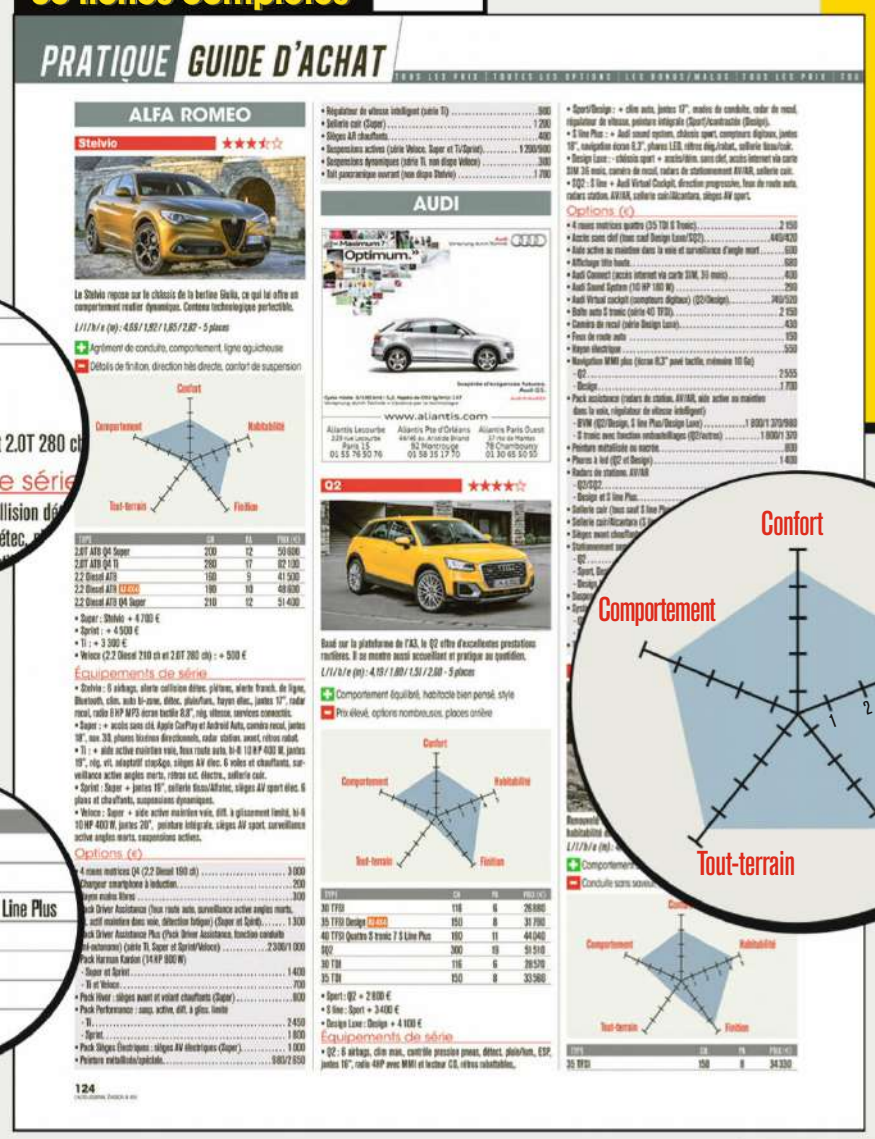
Les caractéristiques (indiquées en rouge pour la nouvelle motorisation).



AJ 4X4

Indique le modèle (moteur, finition, carrosserie) le plus intéressant de la gamme.

Guide d'achat 80 fiches complètes p.124


PRATIQUE GUIDE D'ACHAT

ALFA ROMEO

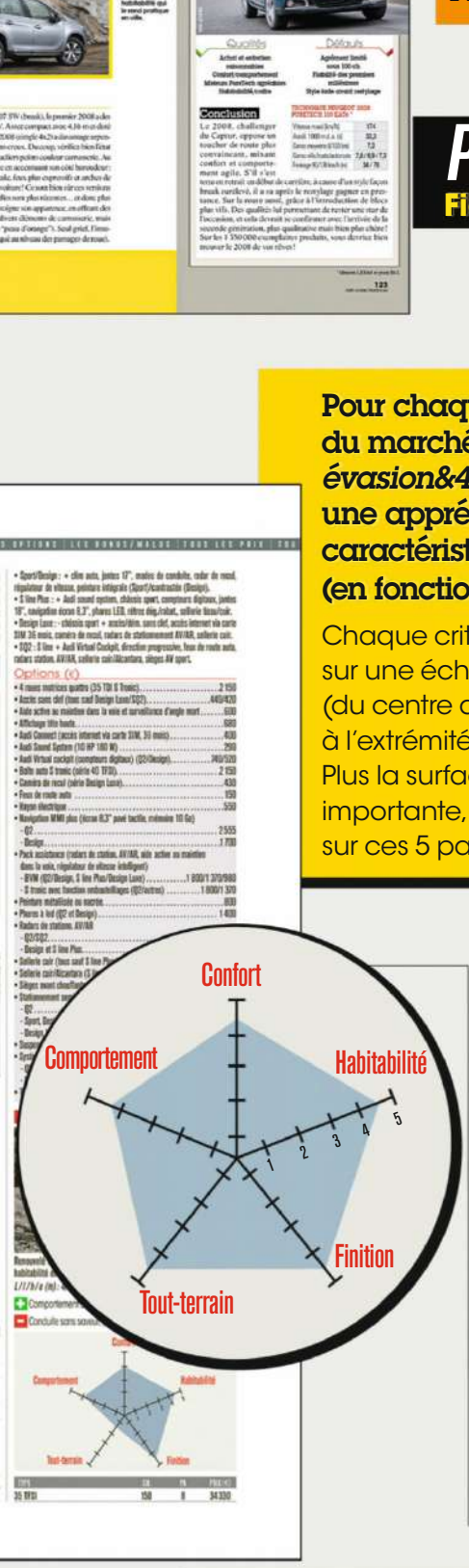
Stelvio

AUDI

Q2

Pour chaque modèle du marché, *l'Auto-Journal évasion&4x4* présente une appréciation de ses caractéristiques principales (en fonction de sa catégorie).

Chaque critère est noté sur une échelle allant de 0 à 5 (du centre de la toile d'araignée à l'extrémité des branches). Plus la surface de la toile est importante, meilleur est le 4x4, sur ces 5 paramètres.



Confort
Il s'agit du confort de roulement (suspension), mais également sonore.

Habitabilité
Tient compte de l'espace habitable, mais aussi du nombre de places.

Finition
Finesse des assemblages et qualité des matériaux sont jugées dans ce critère.

Comportement
Capacité du modèle à procurer un agrément de conduite à la hauteur.

Tout-terrain
Prestations du 4x4 lorsqu'il quitte le bitume pour se livrer à du franchissement.

Annonces classées Les petites annonces p.157

VOTRE PROCHAIN NUMÉRO SERA EN KIOSQUE LE **17 SEPTEMBRE 2020**

l'auto-journal évasion & 4x4

REWORLD MEDIA LEADING MEDIA GROUP

Président : Reworld Media

axel springer

Président Axel Springer France : Maximilian Freiheer Von Richthofen

RÉDACTION
ADRESSE : 8, rue François-Ory 92543 Montrouge Cedex
Tél. : 0141335000. Fax : 0141335704.
Rédacteur en chef : Olivier Bernis assisté de Karine Roumestand
Maquette : Studio Pykha
Secrétariat de rédaction : Auto-Focus
Technique : Sylvain Cambier, Vincent Coppin, Frédéric Haas
Ont collaboré à ce numéro : Auto-Focus, Benjamin Asket, Patrice Chéreau, Adrien Cortesi, Michel Courtois, Pascale Desclos, Florian Grout, Jean-François Hubert, Christian Goupi, Benoît Lande, Yann Lefebvre, Alexandre Nicolas, Bernhard Reichel, Thomas Riaud, Pierre Richet, Arnaud Saunier, Nicolas Soler.

DIRECTION – ÉDITION
Co-directeur de la publication : Gautier Normand
Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Éditeur : Tommaso Albinati

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

ABONNEMENTS ET DIFFUSION
Directeur marketing clients/diffusion : Germain Perinet
Abonnements
Directrice marketing direct : Catherine Grimaud
Chef de produit : Agnès Tran
Ventes au numéro
Directeur des ventes : Christophe Chantrel
Responsable marché : Philippe Merrien

PUBLICITÉ
Tél. : 0141335352 - Fax : 0141335703
Directrice exécutive : Elodie Bretaudeau-Fonteilles
Directrice du pôle automobile : Caroline Soret (53 44)
Contact publicité : Christian Touzay (52 21)
Planning : Angélique Consoli (53 52), Stéphanie Guillard (53 50)
Trafic : Véronique Alex (53 12)
Service OPS : 01 46 48 19 23

MARCHÉS DIRECTS
Tél. : 0141335545 - Fax : 0141335761
Directeur de publicité : Marc Queillé (0141335572)
Directrice de clientèle : Julie Aldabo (0141335545)
Maquettistes : Sylviane Ragusa, Alexandre Guillard

FABRICATION
Chefs de fabrication : Christophe Mestdach, Alexandra Millet

FINANCE
Finance manager : Renaud Terrade

ÉDITIONS : MONDADORI AXEL SPRINGER SNC EMAS
Siège social : 8, rue François-Ory, 92543 Montrouge Cedex
Cogérants : Gautier Normand et Maximilian Freiher Von Richthofen
Associés principaux : REWORLD MEDIA et AXEL SPRINGER FRANCE SAS

IMPRIMEUR : Quad/Graphics Europe
PHOTOGRAVURE : Key Graphic, 4, allée Verte, 75011 Paris
N° ISSN : 2106-9964
NUMÉRO DE COMMISSION PARITAIRE : 0722 K 81821
Dépôt légal : juin 2020
COPYRIGHT 2003 / L'AUTO-JOURNAL 4X4
Abonnement France : 23,80 € pour 4 numéros

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

ACPM OJD DIFFUSION

ABONNEMENTS

POUR TOUTE QUESTION SUR VOTRE ABONNEMENT, TÉLÉPHONEZ AU

01 46 48 48 75

(DU LUNDI AU SAMEDI DE 8H À 20H)

PEUGEOT 2008 I

BIEN QUE MOINS DIFFUSÉ QUE SON RIVAL DE TOUJOURS, LE RENAULT CAPTUR, LE PEUGEOT 2008 1RE GÉNÉRATION A RENCONTRÉ UN BEAU SUCCÈS COMMERCIAL. L'ARRIVÉE RÉCENTE DE LA SECONDE GÉNÉRATION LUI DONNE UN COUP DE VIEUX… CE QUI SE RESSENT SUR LES PRIX EN OCCASION ! UNE BONNE RAISON DE SE PENCHER SUR CE SUV ENCORE SÉDUISANT.

texte Thomas Riaud photos Tibo

Mécanique

Le 2008 entame sa carrière en proposant pas moins de 5 moteurs, dont 2 essence et 3 diesels. Evitez les blocs inférieurs à 90 ch (VTI 82 ch et HDi 68 ch), pas assez vifs sur route. Attention aussi au 1.6 VTI qui souffre d'un défaut chronique de culasse, entraînant une surconsommation d'huile. En février 2015, Peugeot introduit le 3 cylindres 1.2 PureTech de 110 ch et le 1.6 BlueHDi de 120 ch, ce dernier remplaçant le e-HDI de 115 ch du lancement. En mai 2015, l'offre s'étoffe encore avec l'arrivée des plus récents 1.2 PureTech de 130 ch, de loin le moteur le plus performant et agréable dans ce SUV, tandis que le 1.6 BlueHDi de 75 et 100 ch, remplace les derniers blocs présents depuis le lancement. A noter que le PureTech de 110 ch, vraiment séduisant à l'usage, s'est vite imposé comme la version la plus diffusée. Un moteur qui peut être couplé, en option, à la boîte automatique EAT6, plus douce que réactive, mais largement plus agréable que l'antédiluvienne boîte robotisée à 5 rapports (et simple embrayage) proposée auparavant. A partir de mai 2016, l'EAT6 est d'ailleurs imposée avec le PureTech 110, tandis que le système de motricité renforcée Grip Control est généralisé sur l'ensemble de la gamme.

Les essence Puretech sont à la fois fiables et plaisants.

Équipement

Oubliez l'entrée de gamme Access, à la dotation trop pingre. Le niveau supérieur Active est envisageable, puisqu'il gagne la climatisation manuelle, l'écran tactile de 7", le Bluetooth et les antibrouillards. Le meilleur compromis reste la finition supérieure Allure, à la finition très actuelle, qui est logiquement la plus diffusée. Elle gagne ainsi une climatisation automatique, des capteurs de pluie et de lumière, un radar de recul, des rétros extérieurs rabattables électriquement, et elle soigne son look avec sabots protecteurs, jantes alliage et sièges avant sport en simili-cuir et tissu. Le haut de gamme Féline ajoute une sellerie cuir, des sièges avant chauffants, un toit vitré et de belles jantes spécifiques de 17". Lors du restylage de février 2016, chaque finition a été enrichie et de nouveaux équipements sont apparus (freinage d'urgence auto en ville, Mirror Screen permettant de dupliquer l'écran du smartphone, feux arrière à LED…), et la finition GT Line, aussi chic que dynamique, est venue enrichir l'offre et chapeauter la gamme.

Longueur / largeur / hauteur / empattement (m) : 4,16 / 1,74 / 1,56 / 2,54

LA GAMME	Essence			Diesel				
Moteurs	1.6 VTI 120	1.2 PureTech 110	1.2 PureTech 130	1.6 eHDi 92	1.6 eHDi 115	1.6 BlueHDi 120	1.6 BlueHDi 75	1.6 BlueHDi 100
Dates de vente	04/2013 - 05/2015	05/2015 - 12/2019	05/2015 - 12/2019	04/2013 - 05/2015	04/2013 - 05/2015	02/2015 - 12/2019	05/2015 - 12/2019	05/2015 - 12/2019
Type	3 cylindres	3 cylindres turbo	3 cylindres turbo	4 cylindres turbo	4 cylindres turbo	4 cylindres turbo	4 cylindres turbo	4 cylindres turbo
Puissance (ch à tr/mn)	120 à 6 000	110 à 5 500	130 à 5 000	92 à 4 000	115 à 3 600	120 à 3 500	75 à 3 500	100 à 3 500
Couple (Nm à tr/mn)	160 à 4 250	205 à 1 750	230 à 1 750	230 à 1 750	270 à 1 750	300 à 1 750	230 à 1 750	254 à 1 750
Type de boîte	BVM 5	BVM 5 / EAT 6	BVA 6	BVM 5 / BMP 6	BVM 6	BVM 6 / EAT 6	BVM 5	BVM 5
0 à 100 km/h (s)	11*	11* / 11,4*	9,6*	12,8* / 14,4*	10,6*	10,5* / 10,8*	13,3	11,8*
Conso moy. (l/100 km)	7,2*	7* / 7,3*	6,4*	5,4* / 5,4*	5,7*	5,3* / 5,9*	3,5	5,3*

* Mesures AJE&4x4. Les 1.2 VTI 82 ch et 1.4 HDI 68 ch ne figurent pas dans le tableau.

Commercialisation : **avril 2013 à décembre 2019**
Restylage : **février 2016** Production : **lancement**
2e génération depuis janvier 2020

Habitacle

Moins typé “voiture à vivre” qu’un Captur, le 2008 se contente d’une modularité basique, proche d’un break traditionnel. Cela étant, outre une finition valorisante, sa banquette est très pratique, en s’escamotant dans le plancher d’un seul mouvement, pour former un plancher plat. Banquette en place, le coffre dispose de 424 dm³ de capacité sous la tablette. Quant à l’habitabilité, elle est très correcte rapportée au faible encombrement mais l’accès aux places arrière reste malaisé. Au restylage, le gabarit du 2008 reste identique, mais l’habitacle se fait plus convivial, en gagnant notamment des habillages plus soignés. Quant au fameux i-Cockpit, inauguré sur la première 208, caractérisé par un petit volant et une instrumentation à aiguilles déportée en hauteur, il est ici du voyage. Enfin, sachez que le 2008 s’est décliné à travers quelques séries spéciales souvent suréquipées (Urban Cross, Red Urban Cross, Crossway, Style, Crossway II…).

Le 2008 propose un rapport encombrement/habitabilité qui le rend pratique en ville.

Extérieur

Né à l’origine pour remplacer la 207 SW (break), le premier 2008 a des airs de crossover plus que de SUV. Assez compact avec 4,16 m et doté d’une garde au sol raisonnable, le 2008 (simple 4x2) a davantage arpenté les rues des villes que les chemins creux. Du coup, vérifiez bien l’état de la carrosserie mais aussi les boucliers peints couleur carrosserie. Au restylage, le 2008 gagne en stature en accentuant son côté baroudeur : calandre plus imposante et verticale, feux plus expressifs et arches de roue en plastique transfigurent la voiture ! Ce sont bien sûr ces versions qui sont les plus désirables, mais elles sont plus récentes… et donc plus chères. Sinon, d’origine, le 2008 soigne son apparence, en offrant des ajustements rigoureux entre les divers éléments de carrosserie, mais aussi de belles peintures (pas de “peau d’orange”). Seul grief, l’insonorisation perfectible (bruit marqué au niveau des passages de roue).

BILAN ENTRETIEN/FIABILITÉ DU PEUGEOT 2008 I

COÛT DE L’ENTRETIEN (1.2 PURETECH 110 CH)

Embrayage	350 €
Courroie de distribution (et pompe à eau)	800 €
Disques AV	190 €
Plaquettes AV	90 €
Pneumatiques (la paire avec la pose)	350 €
Amortisseurs AV (la paire)	230 €
Amortisseurs AR (la paire)	190 €
Révision (12 mois avec vidange et filtres)	350 €

Techniquement, le 2008 est étroitement dérivé de la citadine 208, elle-même largement diffusée. Cela est bénéfique au niveau des coûts d’entretien, plutôt dans la fourchette basse…

BILAN FIABILITÉ

- ↳ Encrassement de la vanne EGR : tous diesels évoluant en ville.
- ↳ Vis de poulie défectueuse (courroie bruyante) : tous 1.2 VTI.
- ↳ Surconsommation d’huile (défaut de culasse) : 1.6 VTI de mai 2013.
- ↳ Durite de retour de carburant défectueuse (odeurs dans l’habitacle) : sur le 1.4 HDI jusqu’en janvier 2014.
- ↳ Calculateur défaillant : pièce à changer sur le 1.6 HDI 92 ch.
- ↳ A-coups à l’accélération (injecteurs défectueux) : sur 1.6 HDI 115 ch.
- ↳ Embrayage qui patine de manière précoce : sur 1.4 et 1.6 HDI jusqu’à la fin 2014.
- ↳ Roulement de pivot et amortisseurs avant défectueux : toutes versions jusqu’à fin 2014.

NOTRE CHOIX

PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH 110 CH EAT6 GT LINE

mars 2019, 26 100 km
Prix prospecté **16 700 €**

YANN LEFEBVRE

Qualités	Défauts
Achat et entretien raisonnables	Agrément limité sous 100 ch
Confort/comportement	Fiabilité des premiers millésimes
Moteurs PureTech agréables	Style fade avant restylage
Habitabilité/coffre	

Conclusion

Le 2008, challenger du Captur, oppose un toucher de route plus convaincant, mixant confort et comportement agile. S’il s’est tenu en retrait en début de carrière, à cause d’un style façon break surélevé, il a su après le restylage gagner en prestance. Sur la route aussi, grâce à l’introduction de blocs plus vifs. Des qualités lui permettant de rester une star de l’occasion, et cela devrait se confirmer avec l’arrivée de la seconde génération, plus qualitative mais bien plus chère ! Sur les 1 350 000 exemplaires produits, vous devriez bien trouver le 2008 de vos rêves !

TECHNIQUE PEUGEOT 2008 PURETECH 110 EAT6 *

Vitesse maxi (km/h)	174
Accél. 1 000 m d. a. (s)	33,3
Conso moyenne (l/100 km)	7,3
Conso ville/route/autoroute	7,6 / 6,9 / 7,3
Freinage 90/130 km/h (m)	34 / 70

* Mesures AJE&4x4 en pneus M+S

ALFA ROMEO

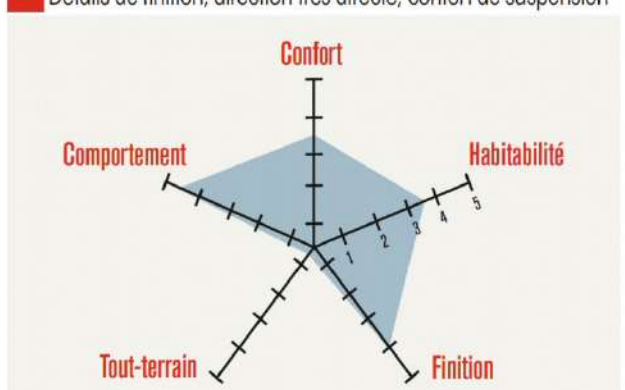
Stelvio ★★★½☆

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

L / l / h / e (m) : 4,69 / 1,92 / 1,65 / 2,82 - 5 places

✚ Agrément de conduite, comportement, ligne aguicheuse

▬ Détails de finition, direction très directe, confort de suspension



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0T AT8 Q4 Super	200	12	50 600
2.0T AT8 Q4 Ti	280	17	62 100
Quadrifoglio 2.9 V6	510	41	98 000
2.2 Diesel AT8	160	9	41 500
2.2 Diesel AT8 AJ 4X4	190	10	48 600
2.2 Diesel AT8 Q4 Ti	210	12	60 400

- Super : Stelvio + 4 700 €
- Sprint : + 4 500 €
- Ti : + 3 300 €
- Veloce (2.2 Diesel 210 ch et 2.0T 280 ch) : + 500 €

Équipements de série

- Stelvio : 6 airbags, alerte collision détec. piétons, alerte franch. de ligne, Bluetooth, clim. auto bi-zone, détec. pluie/lum., hayon élec., jantes 17", radar recul, radio 8 HP MP3 écran tactile 8,8", rég. vitesse, services connectés.
- Super : + accès sans clé, Apple CarPlay et Android Auto, caméra recul, jantes 18", nav. 3D, phares bixénon directionnels, radar station. avant, rétros rabat.
- Ti : + aide active maintien voie, feux route auto, hi-fi 10 HP 400 W, jantes 19", rég. vit. adaptatif stop&go, sièges AV élec. 6 voies et chauffants, surveillance active angles morts, rétros ext. électro., sellerie cuir.
- Sprint : Super + jantes 19", sellerie tissu/Alfatec, sièges AV sport élec. 6 plans et chauffants, suspensions dynamiques.
- Veloce : Super + aide active maintien voie, diff. à glissement limité, hi-fi 10 HP 400 W, jantes 20", peinture intégrale, sièges AV sport, surveillance active angles morts, suspensions actives.
- QV : + hi-fi 10 HP, sièges AV élec./chauf.

Options (€)

- 4 roues motrices Q4 (2.2 Diesel 190 ch) 3 000
- Chargeur smartphone à induction..... 200
- Hayon mains libres 300
- Pack Driver Assistance (feux route auto, surveillance active angles morts, syst. actif maintien dans voie, détection fatigue) (Super et Spint)..... 1 300
- Pack Driver Assistance Plus (Pack Driver Assistance, fonction conduite semi-autonome) (série Ti, Super et Sprint/Veloce)..... 2 300/1 000
- Pack Harman Kardon (14 HP 900 W)
  - Super et Sprint..... 1 400
  - Ti et Veloce..... 700
- Pack Hiver : sièges avant et volant chauffants (Super) 800
- Pack Performance : susp. active, diff. à gliss. limité
  - Ti..... 2 450
  - Sprint..... 1 800
- Pack Sièges Électriques : sièges AV électriques (Super)..... 1 000
- Peinture métallisée/spéciale..... 980/2 650
- Régulateur de vitesse intelligent (série Ti) 900
- Sellerie cuir (Super)..... 1 200
- Sièges AR chauffants (non dispo Stelvio)..... 400
- Suspensions actives (série Veloce, Super et Ti/Sprint)..... 1 200/900
- Suspensions dynamiques (série Ti, non dispo Veloce) 300
- Toit panoramique ouvrant (non dispo Stelvio) 1 700

AUDI

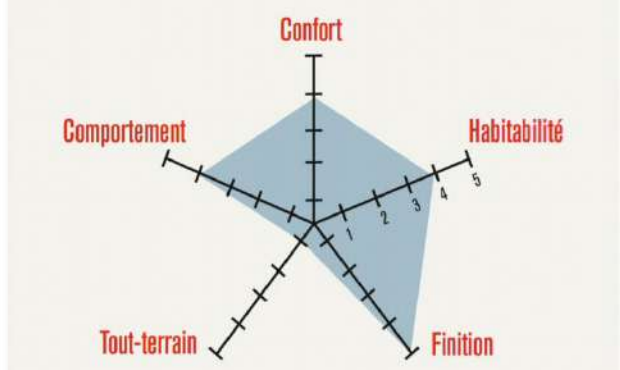
Q2 ★★★★☆

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

L / l / h / e (m) : 4,19 / 1,80 / 1,51 / 2,60 - 5 places

✚ Comportement équilibré, habitacle bien pensé, style

▬ Prix élevé, options nombreuses, places arrière



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
30 TFSI	116	6	26 880
35 TFSI Design AJ 4X4	150	8	31 790
40 TFSI Quattro S tronic 7 S Line Plus	190	11	44 040
SQ2	300	19	51 510
30 TDI	116	6	28 570
35 TDI	150	8	33 560

- Design : Q2 + 2 800 €
- Design Luxe : Design + 4 100 €
- S line Plus : Q2 + 8 400 €

Équipements de série

- Q2 : 6 airbags, clim man., contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, jantes 16", radio 4HP avec MMI et lecteur CD, rétros rabattables,.
- Design : + clim auto, interfaces smartphone, jantes 17", modes de conduite, radar de recul, régulateur de vitesse, peinture contrastée.
- S line Plus : + Audi sound system, châssis sport, compteurs digitaux, jantes 18", navigation écran 8,3", phares LED, rétros dég./rabat., sellerie tissu/cuir.
- Design Luxe : - châssis sport + accès/dém. sans clef, accès internet via carte SIM 36 mois, caméra de recul, radars de stationnement AV/AR, sellerie cuir.
- SQ2 : S line + Audi Virtual Cockpit, direction progressive, feux de route auto, radars station. AV/AR, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV sport.

Options (€)

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

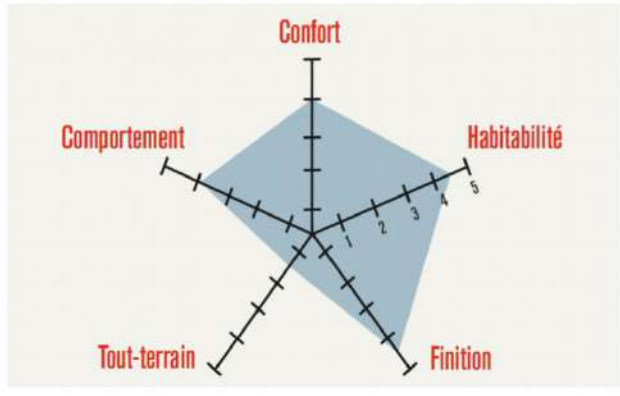
Q3 ★★★★☆

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

L / l / h / e (m) : 4,49 / 1,86 / 1,62 / 2,68 - 5 places

✚ Comportement serein, finition soignée, technologies

▬ Conduite sans saveur, politique d'options, bruit diesel



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
35 TFSI	150	8	34 330
40 TFSI quattro S tronic 7 Design	190	11	44 660
45 TFSI quattro S tronic 7 Design	230	14	47 360
RS Q3 quattro S tronic	400	29	69 100
35 TDI S tronic 7 AJ 4X4	150	8	39 260
35 TDI quattro	150	8	39 360
40 TDI quattro S tronic 7 Design	190	10	46 860

- 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, détec. 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 élec./dégiv.
- Design : + clim. auto bizone, hayon élec., interfaces smartphone, radars station. AV/AR, rétros rabat.
- Design Luxe : + accès/dém. sans clé, hi-fi 10 HP 180 W, jantes 18", nav. 3D écran tactile 10,1" com. vocale, sellerie Alcantara/simili-cuir, services connectés.
- S line : base + clim. auto bizone, jantes 18", modes conduite, nav. 3D écran tactile 10,1" et com. vocale, packs S line, radars station. AV/AR, rétros rabat.
- RS : + accès/dém. sans clé, caméra recul, châssis sport, hayon mains libres, hi-fi 10 HP, jantes 20", modes conduite, sellerie cuir/Alcantara, services connectés, station. semi-auto, Virtual Cockpit 12,3".

Options (€)

- Accès et démarrage sans clé (toutes finition) 460
- Amortissement piloté
  - base, Design/RS 1 320/1 200
  - 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 et RS) 250
- Boîte auto S tronic 7 (35 TFSI) 2 100
- Caméra de recul (base et Design) 460
- Caméras 360° (Design, S line/RS/Design Luxe) 890/460/430
- Compteurs digitaux 12,3" Virtual Cockpit Plus (non dispo base) 270
- Feux de route auto 150
- Hayon électrique (série Design, Design Luxe et RS) 550
- Hi-fi Audi 10 HP 180 W (série Design Luxe et RS) 600
- Hi-fi B&O 16 HP 680 W (toutes finitions/Design Luxe) 930/600
- Interface smartphone (interface musique, navigation via Apple Carplay ou Android Auto) (série sur Design et RS) 600
- Pack d'Assistance (lecture panneaux, feux route auto, radars station. AV/AR, rég. vitesse intelligent, aide maintien dans voie, assistant freinage urgence) (sur S tronic 7, non dispo base) (toutes finitons/RS) 840/1 400
- Navigation MMI touch (écran 10,1", affichage 3D, commande vocale, champ de saisie tactile, services connectés 2 ans, infos trafic) (base/Design) 1 900/1 500
- Peinture métallisée ..... de 450 à 900
- Phares Matrix led (base, Design/autres finitions) 1 800/800
- Régulateur vitesse adaptatif (fonction embouteillages sur S tronic) 440
- Sellerie cuir (base, Design/RS) 1 050/1 800
- Sièges AV électriques/chauffants 780/380
- Stationnement semi-auto (base/toutes finitions, non dispo RS) 450/110
- Toit ouvrant panoramique (toutes finitions/RS) 1 550/1 500

Q3 Sportback ★★★★☆

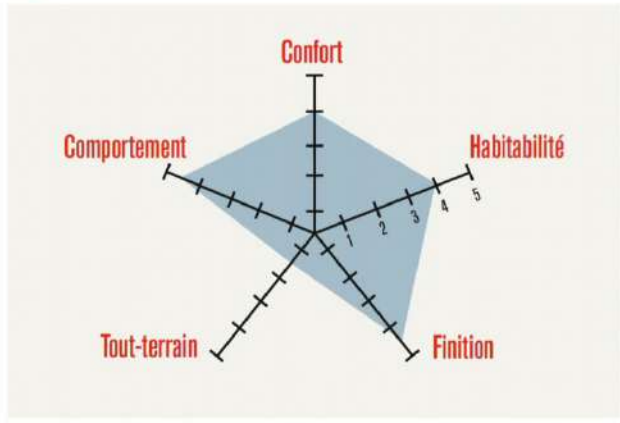
Nouveau modèle

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

L / l / 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
40 TFSI quattro S tronic 7 Design	190	10	47 060
45 TFSI quattro S tronic 7 Design	230	13	49 760
RS Q3 quattro S tronic	400	29	79 900
35 TDI S tronic 7 AJ 4X4	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 : base + 6 100 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags, alerte franch. ligne, appel urgence, ESP, clim. manu., compteurs digitaux 10,25", contrôle press. pneus, détec. 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 élec./dégiv.
- Design : + clim. auto bizone, interfaces smartphone, radars station. AV, rétros rabat., Virtual Cockpit 10,25".
- S line : base + clim. auto bizone, jantes 18", nav. 3D écran tactile 10,1" et com. vocale, radars station. AV, rétros rabat., susp. sport, Virtual Cockpit 10,25".
- RS : + accès/dém. sans clé, caméra recul, châssis sport, hayon mains libres, hi-fi 10 HP, jantes 20", modes conduite, sellerie cuir/Alcantara, services connectés, station. semi-auto, Virtual Cockpit 12,3".

Options (€)

- Accès et démarrage sans clé, hayon mains libres 460
- Amortissement piloté
  - base et Design 1 320
  - S line/RS 850/1 200
- Audi connect (Google Earth, sms, e-mail, villes en 3D) 250
- Caméras 360° (non dispo base, toutes finitions/RS) 430/460
- 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, rég. vitesse adaptatif avec stop&go, lecture panneaux) (non dispo base, toutes finition/RS) 840/1 400
- Peinture métalisée ..... 450 à 900
- Phares Matrix LED (base et Design/S line et RS) 1 800/800
- Sièges AV électriques /chauffants 780/380
- Toit ouvrant panoramique (toutes fintions/RS) 1 450/1 500
- Virtual Cockpit Plus (compteurs digitaux 12,3") (sauf base) 270

Q5 ★★★★☆

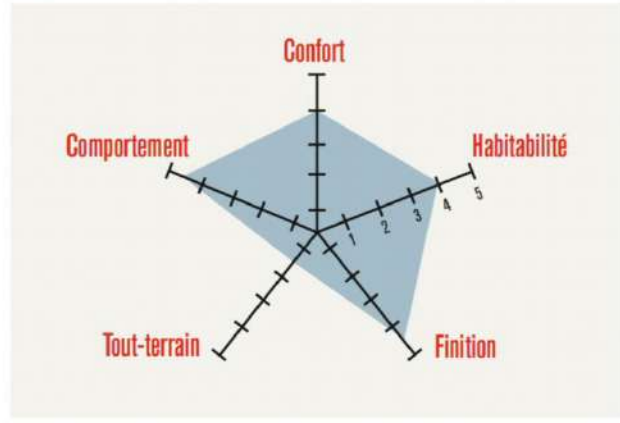
Bientôt restylé

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

L / l / 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
50 TFSi e quattro S tronic 7	299	13	55 800
55 TFSi e quattro S tronic 7 S line	367	13	67 080
35 TDI S tronic 7 AJ 4X4	163	9	46 020
40 TDI BVM 6 quattro	190	11	47 780
45 TDI Titptronic 8 quattro	231	14	54 130
50 TDI V6 Titptronic 8 quattro	286	18	58 910
SQ5 TDI Titptronic 8 quattro	347	23	76 980

- Design : Q5 + 4 150 €
- Design Luxe : Design + 6 700 €
- S line : Q5 + 9 350 €
- Avus : S line + 4 260 €

Équipements de série

- Q5 : 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, pre-sense city, radars recul, radio-CD 8 HP, rég/lim. vitesse, rétros ext. élec./dég., volant multifonction cuir.
- Design : + clim. 3 zones, navigation, radars station. AV/AR, rétros rabattables.
- S line : + Audi Connect, Audi sound system 10 HP, interface smartphone, nav. Plus pavé tactile, phares led, Virtual Cockpit.
- Design Luxe : Design + caméra de recul, sellerie cuir, sièges AV électriques.
- Avus : S Line + rétros ext. électro., sièges AV élec. chauffants à mémoires.
- S Q5 : Avus + clim. 3 zones, jantes 20", pack Assistance City, phares LED, sellerie cuir/Alcantara, sièges sport.

Options (€)

- Affichage tête haute 1 190
- Banquette arrière coulissante 420
- Boîte auto S tronic 7 (40 TDI 190 ch) 2 380
- Caméra de recul 550
- Châssis sport (série du 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, Avus 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
  - Q5/Design 3 400/1 600
- Pack assistance city : avertisseur sortie de véhicule + caméra recul + détect. circulation AR + radars station. AV/AR+ surveillance angles morts
  - Q5 ..... 1 800
  - Design, S line 1 570
  - Design Luxe, Avus 1 350
- Pack assistance route : assistants de maintien dans la voie, d'évitement de collision et de changement de direction + lecture des panneaux + régulateur adaptatif (non dispo Q5) 1 800
- Pack assistance au stationnement : caméra 360° + stationnement semi-automatique (non dispo Q5)
  - Design, S line 1 890
  - Design Luxe, Avus 1 670
- Park assist : stationnement semi-automatique
  - Q5 730
  - autres finitions 330
- Phares à led (Q5, Design) 1 440
- Phares Matrix led

- Q5, Design. 1 440
- S line, Design Luxe, Avus 860
- Phone box : recharge par induction, commande vocale (série Design Luxe, Avus) 430
- Rétros ext électriques, dégivrants et rabattables
  - Q5 420
  - autres finitions 145
- Roue de secours galette 220
- Sellerie cuir (série Design Luxe et Avus, non dispo S line) 2 180
- Sellerie cuir/Alcantara avec sièges AV sport (Q5 et Design) 1 970
- Sellerie cuir/simili cuir (Q5 et Design) 1 150
- Services Audi connect pendant 5 ans (Q5 et Design) 425
- Side assist : surveillance d'angles morts 980
- Sièges avant chauffants (série 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 électrochromatique (série sur Avus)
  - Q5 ..... 1 910
  - autres finitions 1 315
- Suspensions pilotées (uniquement sur quattro)
  - S line 770
  - autres finitions 1 190
- Suspensions pneumatiques
  - S line/SQ5 ..... 1 950/1 170
  - autres finitions 2 350
- Toit ouvrant panoramique 1 800
- Virtual cockpit (compteurs 100 % digitaux) (série S line, Design Luxe, Avus)
  - Q5 610
  - Design 300
- Volant 3 branches multifonction (série Design Luxe et Avus) 185
- Volant réglable électriquement 490

Q7 ★★★★☆

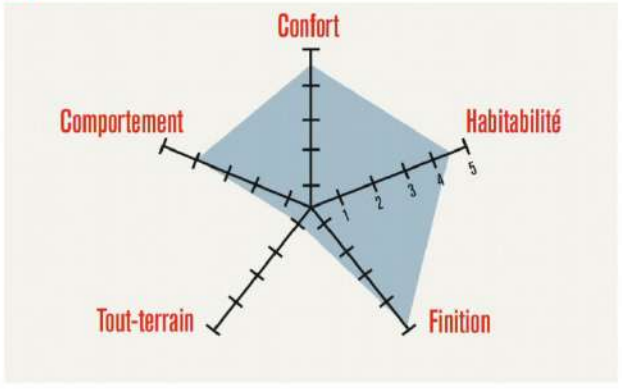
Modèle restylé

Le Q7 marie confort, équipement riche et finition 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

✚ Qualité de finition, habitacle pratique, comportement

▬ Rapport encombrement/habitabilité, politique tarifaire



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
45 TDI V6 BVA 8 quattro Advanced AJ 4X4	231	14	70 350
50 TDI V6 BVA 8 quattro Advanced	286	18	73 380
SQ7 TDI V8 BVA 8 quattro	435	32	109 960
55 TFSI V6 BVA 8 quattro Advanced	340	23	76 080
60 TFSI e BVA 8 quattro Competition	456	31	94 400

- S line : Advanced + 7 550 €
- Avus : Advanced + 9 150 €
- Avus Extended : Avus + 13 350 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags, ESP, dém. sans clef, alerte franchis. ligne, appel d'urgence, contrôle pression pneus, clim. auto bizone, compteurs digitaux (12,3"), détect. pluie/lum., hayon élec., hi-fi 10 HP 180 W, jantes 18", nav. 3D connectée écran 10,1", phares full LED, radar stat. AV/AR, rég. vitesse, rétros élec./dégiv./rabat., sellerie cuir/simili, sièges AV élec. et chauf.
- S line : + caméra 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 Ville, 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/ventilés, sièges AV/AR chauf., susp. pneu., toit pano.
- Compétition : base + accès sans clé, caméra recul, clim. 3 zones, feux de route auto, phares Matrix LED, sellerie cuir/Alcantara, station. semi-auto.

Options (€)

- 7 places (non dispo 60 TFSI e) 1 325
- Accès sans clé, hayon mains libres 1 225
- Affichage tête haute. 1 750
- Caméra 360° 3D (non dispo 60 TFSI e, Advanced/autres) 1 450/850
- Clim. auto quatre zones (non dispo 60 TFSI e) 1 000
- Essieu arrière directionnel /+ système antiroulis (non dispo 60 TFSI e). 1 450/5 450
- Phares Laser (Advanced/autres). 3 000/1 300
- Pack Assistance Ville (assistants croisement, changement voie, alerte trafic en marche AR, avertisseur de sortie (Advanced et S line) 1 500
- Pack Assistance Route (assistants franchiss. ligne, changement direction, régulateur adaptatif fonction embouteillages, feux route auto)
  - S line/Avus, Avus Extended, 60 TFSI e 2 300/2 100
- Peinture métallisée ou nacrée. 1 250
- Sièges AV ventilés (série Avus) 1 375
- Sièges AV ventilés/massants (S line, Avus, 60 TFSI e / Avus Ext.) . 1 700/325
- Sièges AV et arrière chauffants. 475
- Sound System Bose (19 HP, 558 watts) (série Avus Ext.). 1 450
- Sound System Bang & Olufsen (23 HP, 1 920 watts) (sauf Advanced) S line, Avus, 60 TFSI e/Avus Extended. 7 700/6 250
- Stationnement semi-automatique 500
- Suspension pneumatique (série Avus Ext.). 2 550
- Suspension pneumatique Sport (série S line et 60 TFSI e, Advanced et Avus/ Avus Ext.) 2 850/300
- Toit ouvrant panoramique (série Avus Ext.) 2 200
- Vision nocturne (sauf Advanced) 2 700

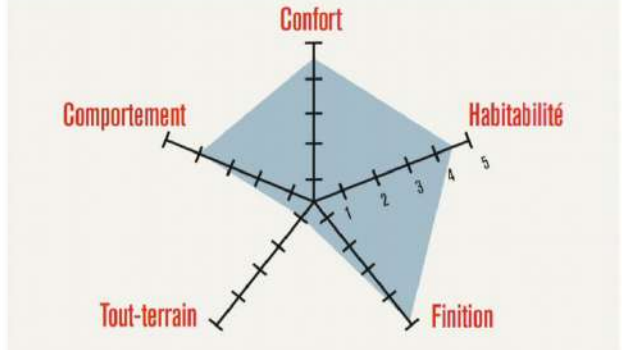
Q8 ★★★★½

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

L / l / h / e (m) : 4,99 / 2 / 1,71 / 3 - 5 places

✚ Qualité de finition, technologie embarquée, confort

▬ Prix élitiste, poids sensible, boîte un peu lente



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
45 TDI Tiptronic 8 quattro	231	14	76 400
50 TDI Tiptronic 8 quattro AJ 4X4	286	18	79 710
55 TFSI Tiptronic 8 quattro	340	23	81 230
SQ8 TDI Tiptronic 8 quattro	345	32	115 100
RS Q8 Tiptronic 8 quattro	600	53	154 900

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

Équipements de série

- Base : 6 airbags, aide maintien dans voie, appel urgence, clim. auto bizone, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, démar. sans clé, 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 élec./dégiv./rabat., 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.
- Avus : base + accès sans clé, affichage tête haute, caméra recul, clim. auto 4 zones, feux route auto, hayon mains libres, interfaces smartphone, jantes 20", Pack assistance ville, sellerie cuir, sièges AV chauffants.
- Avus Extended : Avus + clim. auto 4 zones, jantes 21", hi-fi Bang & Olufsen, Pack assistance route, phares HD Matrix LED, sellerie cuir supérieur, sièges AV massants et ventilés à contours individuels, susp. pneu.
- S Q8 : Avus + clim. 4 zones, console centrale tactile, hi-fi B&O 17 HP, jantes 21", phares HD Matrix LED, sellerie cuir/Alcantara, susp. pneu. sport.
- RS Q8 : S Q8 + barres antiroulis actives, clé connectée, différentiel quattro sport, essieu AR directionnel, jantes 22", sièges AV ventilés, station. semi-auto, susp. pneu. sport RS, toit pano.

Options (€)

- Accès sans clé (base, S line) 840
- Affichage tête haute (toutes finitions) 1 650
- Banquette coulissante (toutes finitions) 260
- Climatisations auto 4 zones (base, S line). 950
- Console de climatisation en verre (série S line, Avus Ext.) 350
- Hi-fi Bang & Olufsen
  - Premium 17 HP 730 W (série Avus Ext.) 1 360
  - Advanced 23 HP 1 920 W (Avus Ext./autres). 6 350/7 710
- Pack assistance route (régulateur de vitesse adaptatif fonction embouteillages, aide active au maintien dans la voie, assistants au changement de direction et à l'évitement d'urgence, feux de route auto) (série sur Avus Extended). 2 270
- 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 intégral (non dispo base)
  - S line. 3 910
  - Avus. 3 030
  - Avus Extended. 1 310
- Peinture métallisée/intégrale 1 240/650
- Phares HD Matrix led. 2 000
- Roues arrière directrices. 1 360
- Sellerie cuir supérieur (non dispo S line). 1 600
- Sièges avant chauffants/ventilés 480/1 300
- Sièges avant et arrière chauffants
  - base, S line 940
  - Avus, Avus Extended 470
- Sièges avant à contours individuels (non dispo S line) 1 290
- Sièges avant électriques à mémoires. 720
- Suspension pneumatique
  - Sport (série S line). 1 480
  - classique (série Avus Extended, gratuit sur S line). 1 130
- Toit panoramique 1 830
- Vision nocturne 2 480

e-tron/Sportback ★★★★☆

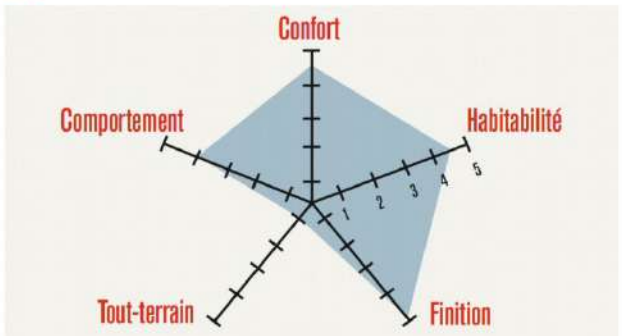
Nouveau modèle

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

L / l / h / e (m) : 4,90 / 1,93 / 1,63 / 2,93 - 5 places

➕ Présentation soignée, dynamisme, innovation

➖ Poids sensible, autonomie décevante, prix



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
50 e-quattro	313	9	72 300
55 e-quattro AJ 4X4	408	9	83 880

- Avus : base + 14 300 €
- Avus Extended : Avus + 9 500 €
- Sportback : e-tron + 2 600 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags, aide maintien dans voie, appel urgence, clim. auto bizone, 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 élec./dégiv., services connectés 3 ans, susp. pneu.
- Avus : base + accès sans clé, hayon mains libres, interfaces smartphone, jantes 20", pack assistance ville (assistants croisements/changements voie, avertisseur de sortie, alerte trafic AR), pack assistance route (rég. adaptatif embouteillages, aide active maintien dans voie, assistants changement direction et évitement, feux de route auto), pack assistance stationnement (stat. semi-auto, caméras 360°), sellerie cuir, sièges AV élec./chauffants à mémoires.
- Avus Extended : Avus + affichage tête haute, clim. auto 4 zones, hi-fi Bang & Olufsen, phares Matrix led, sièges AV à contours individuels, sièges AV/AR chauffants, toit panoramique.

Options (€)

- Affichage tête haute (base et 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
- Rétros par caméras (non dispo base) 1 850
- Sellerie cuir/supérieur (base) 1 275/2 350
- Sièges avant chauffants (base)/ventilés (non dispo base) 450/975
- Sièges avant et arrière chauffants
  - base 900
  - Avus 450
- Sièges avant à contours individuels (non dispo base) 750
- Sièges avant électriques à mémoires (base) 1 500
- Toit panoramique 1 800
- Vision nocturne (non dispo base) 2 600

BENTLEY

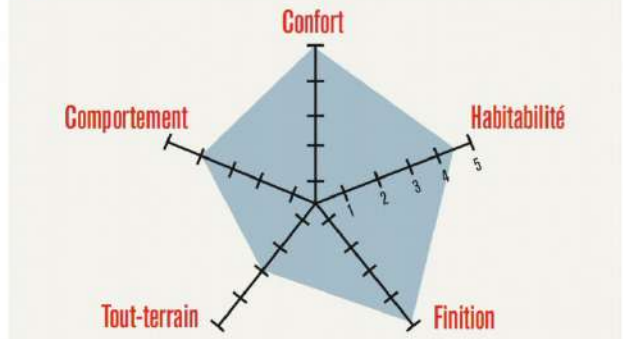
Bentayga ★★★★½

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

➕ Finition à la main, performances exceptionnelles, confort

➖ Prix astronomique, freinage peu endurant, encombrement



TYPE	CH	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 clef, banquette chauffante, caméra recul, clim. auto quatre zones, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, feux route auto, hayon électrique, hi-fi 10 HP, interfaces smartphone, jantes 20", nav. 3D avec écran 8", phares led adaptatifs, rétros élec./dégiv./rabat., radars station. AV/AR, sellerie cuir, sièges AV élec./chauffants, susp. pneu., toit pano.
- 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", sièges AR élec. 18 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
- Montre Breitling 3 594
- Peinture métallisée 5 400
- Sièges avant confort (sièges électriques, chauffants, ventilés 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 fonction 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 1 820

BMW

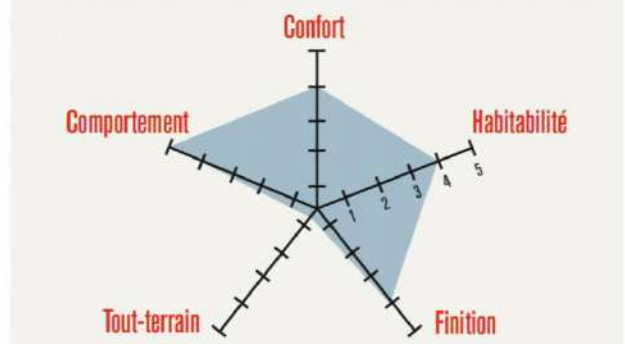
X1 ★★★★☆

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

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

➕ Comportement agile, consommation, habitabilité

➖ Prix, options nombreuses et coûteuses, sonorité diesel



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
16d sDrive Lounge	116	6	34 500
18d sDrive Lounge AJ 4X4	150	8	37 100
20d sDrive BVA8 Lounge	190	10	44 500
18i sDrive Lounge	140	7	32 950
20i sDrive BVA8 Lounge	192	11	40 550
25e PHEV xDrive BVA6 Lounge	220	7	46 650

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

Équipements de série

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

Options (€)

- 4 roues motrices xDrive (18d /20d et 20i) 2 050/2 000
- Accès sans clef 430
- Banquette arrière coulissante sur 130 mm 360
- Boîte auto (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 clef, sièges AV électriques et chauffants) ... 1 350
- Pack Évasion (banquette coulissante, toit ouvrant pano.) 1 850

- Pack Innovation (alarme, rétro int. électrochromatique, régulateur de vitesse, Pack Safety, navigation Professional, affichage tête haute)
  - Lounge. 3 400
  - xLine et M Sport 2 150
- Pack Safety (avertisseur franchissement de ligne, freinage auto avec détection des piétons, feux de route anti-éblouissement). 860
- Pack Advanced Safety (Pack Safety, régulateur de vitesse intelligent, pilote auto dans les embouteillages) (sauf sDrive 16d) 1 250
- Pack Simplicity (radars de stationnement AV/AR, système de manœuvres auto, caméra de recul, rétros ext. rabattables électriquement) 850
- Peinture métallisée 890
- Phares full LED
  - Lounge. 1 410
  - xLine et M Sport 510
- Sellerie cuir Dakota 1 750
- Services ConnectedDrive 3 ans (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 SelectDrive (amortis. adaptatif) (M Sport/autres) 200/550
- Système de stationnement automatique (Lounge) 430
- Système Hi-Fi 7 HP 205 W 310
- Système Hi-Fi Harman Kardon 12 HP 360 W 810
- Toit ouvrant panoramique 1 450

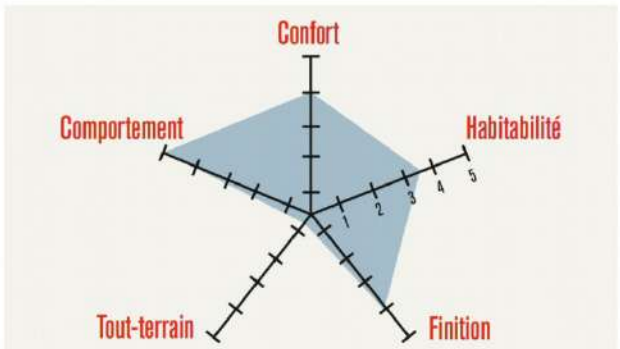
X2 ★★★★☆

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

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

✚ Comportement, consommation, finition, style

▬ Prix, intérieur de X1, banquette arrière pour deux



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
16d sDrive Première	116	6	35 150
18d sDrive Première AJ 4X4	150	8	37 900
20d BVA8 sDrive Première	190	10	45 250
18i sDrive Première	140	7	33 750
20i sDrive DKG7 Première	192	10	41 350
M35i M Performance	306	19	58 900

- Lounge : Première + 5 050 €
- M Sport/ M Sport X : + 2 750 €

Équipements de série

- Première : 6 airbags, alerte collision, appel d'urgence, audio 6 HP écran 6,5", clim., contrôle pression pneus, dém. sans clé, détec. pluie/lum., ESP, jantes 17", phares LED, rétros élec./dégiv., services connectés.
- Lounge : + caméra recul, clim. auto bizone, hayon élec., jantes 18", nav. Business, radars station. AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros rabat., sièges AV Advanced, stat. semi-auto.
- M Sport/M Sport X : + accès sans clé, jantes 19", sellerie simili-cuir, sièges AV élec./chauf., suspension sport.
- M Performance : + freins et échappement M Performance.

Options (€)

- 4 roues motrices xDrive (18d/20d) 2 200/2 000
- Accès sans clé 430
- Boîte auto (16d, 18d, 18i et 20i xDrive) 2 200
- Caméra de recul 410
- Navigation Business (nav. Europe 2,5D, écran 6,5", info trafic, commande vocale) (Première et Lounge) 1 300
- Navigation Professional (nav. Europe 2,5D, écran tactile 8,8", info trafic, commande vocale, affichage tête haute)
  - Première et Lounge. 2 950
  - M Sport et M Sport X 1 800
- Pack audio (Hi-Fi Harman Kardon, Apple CarPlay) 990
- Pack BMW Connected Drive (alarme, affichage tête haute, conciergerie, nav. Professional, hot-spot Wi-Fi)
  - Première et Lounge. 2 850
  - M Sport et M Sport X 2 100
- Pack Confort (accès sans clé, sièges AV élec. et chauffants). 1 350
- Pack Innovation (rég. vitesse, Pack Safety, affichage tête haute, rétro. int. photosensible, nav. Professional)
  - Première/Lounge 3 350/3 100
  - M Sport et M Sport X 2 250
- Pack Safety Advanced (alerte franchissement ligne, freinage d'urgence auto avec détection piétons, feux de route auto, compteurs digitaux, rég. vitesse adaptatif avec fonction embouteillage)
  - Première 1 550
  - Lounge, M Sport et M Sport X 1 250
- Pack SimpliCity (caméra recul, rétros ext. rabattables, radars station. AV/AR, stationnement semi-automatique)
  - Première/Lounge 1250/900
  - M Sport et M Sport X 410
- Peinture métallisée 840
- Phares led (Première et Lounge) 1 000
- Sellerie 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 pilotée SelectDrive
  - Première et Lounge. 550
  - M Sport et M Sport X 200
- Toit ouvrant panoramique 1 450

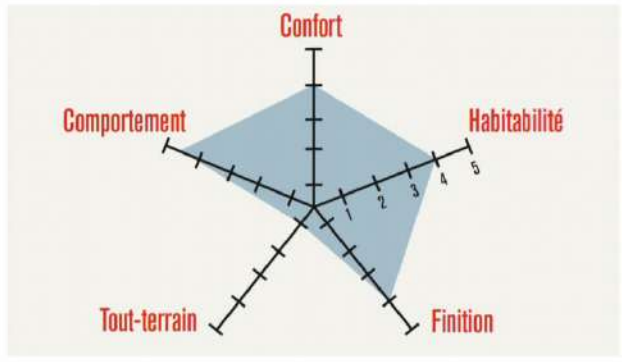
X3 ★★★★☆

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

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

✚ Agrément routier, rapport conso/performance des diesels

▬ Tarifs, options trop nombreuses, direction peu informative



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
20i BVA8 xDrive Lounge	184	10	48 400
30e PHEV BVA8 xDrive Lounge	292	10	59 600
M40i BVA8 M Performance	360	25	76 300
M	480	37	99 950
M Compétition	510	41	108 500
18d BVA8 sDrive Première	150	8	44 900
20d BVA8 xDrive Lounge AJ 4X4	190	10	53 000
30d BVA8 xDrive Lounge	265	16	59 100
M40d BVA8 M Performance	326	21	75 300

- Lounge : Première + 2 750 €
- xLine : Lounge + 8 400 €
- Luxury : Lounge + 11 900 €
- M Sport : Lounge + 10 600 €

Équipements de série

- Première : 6 airbags, clim. auto, contrôle pression pneus, dém. sans clef, détec. pluie/lum., ESP, hayon élec., jantes 18", modes de conduite, radars stat. AV/AR, radio CD/MP3, rég./lim. vitesse, rétros dégiv., services connectés.
- Lounge : + clim. auto 3 zones, nav. Business écran 6,5", rétros rabat./photos.
- xLine : + jantes 19", pack ConnectedDrive, phares LED, sièges AV Advanced, station. 100% auto.
- M Sport : Lounge + jantes 19", nav. Professional, pack ConnectedDrive, suspension/freins sport, sellerie cuir/tissu, station. 100% auto.
- M Performance : feux route auto, jantes 20", phares full LED, sièges AV élec.
- Luxury : xLine + pack confort, phares LED, sellerie cuir.

Options (€)

- Accès confort (accès sans clef, hayon mains libres). 600
- Clé intelligente avec écran 300
- Pack Advanced Full Led (phares led directionnels, feux de route auto)
  - Lounge. 1 500
  - xLine, Luxury. 350
- Pack Audio (syst. Harmann 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 trafic, conciergerie, recharge par induction, hotspot wi-fi, contrôle gestuel) (Première, Lounge). 2 250
- Pack Innovation (phares full led, feux de route auto, rétros ext. electro., pack Safety, affichage tête haute)
  - Lounge/ xLine, Luxury. 2 950/1 800
  - M Sport, M Performance 1 550
- Pack Safety (surveillance angles morts et trafic AR, alerte active franchissement de ligne, freinage auto en ville) 900
- Pack Advanced Safety (pilote 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
  - autres finitions 450
- Sièges avant électriques (série Luxury) 1 150
- Toit ouvrant panoramique 1 600

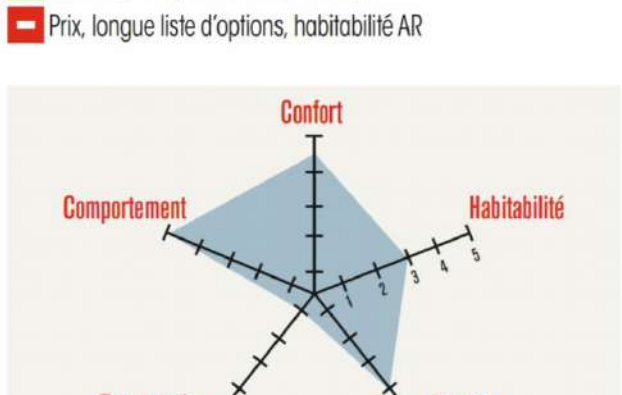
X4 ★★★★☆

Lgré 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 / l / 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 AJ 4X4	190	10	56 850
30d BVA8 xDrive Lounge	265	16	62 950
M40d BVA8	326	21	78 100

30i BVA8 xDrive Lounge	252	15	57 950
M40i BVA8	354	24	79 100
M	480	37	102 450
M Compétition	510	41	111 000

- xLine : Lounge + 5 850 €
- M Sport/M Sport X : xLine + 2 250 €

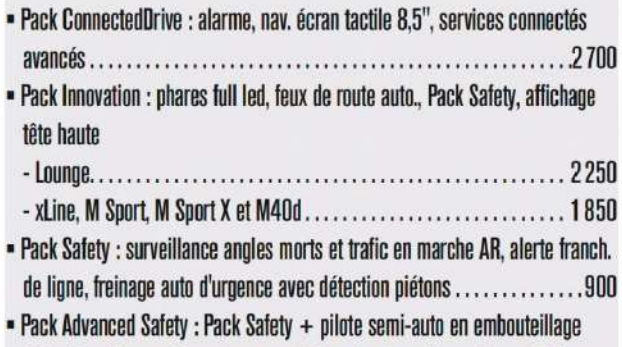
Équipements de série

- 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, rétros ext. élect. et dégivrants, radio-CD 8 HP, rég./lim. vitesse, services connectés.
- M40d : 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
- Clé 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
  - M40d 1 000
- Pack ConnectedDrive : alarme, nav. écran tactile 8,5", services connectés avancés 2 700
- Pack Innovation : phares full led, feux de route auto., Pack Safety, affichage tête haute
  - Lounge 2 250
  - xLine, M Sport, M Sport X et M40d 1 850
- Pack Safety : surveillance angles morts et trafic en marche AR, alerte franch. de ligne, freinage auto d'urgence avec détection piétons 900
- Pack Advanced Safety : Pack Safety + pilote semi-auto en embouteillage (régul. 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 M40d 1 400
- Sièges AV électriques à mémoires conducteur 1 150
- Sièges AV chauffants 400
- Sièges AV ventilés
  - Lounge 2 000
  - xLine, M Sport, M Sport X et M40d 1 450
- Stationnement automatique avec vision 3D
  - Lounge 1 150
  - xLine, M Sport, M Sport X et M40d 450
- Suspension SelectDrive (amortissement piloté) 650
- Toit panoramique ouvrant 1 850

X5 ★★★★½

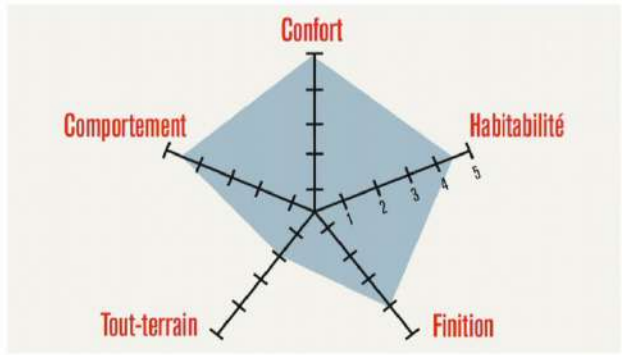


Le X5 4e du nom fait son entrée fin 2018. Basé sur le châssis de la Série 7, il en reprend les technologies de pointe et soigne son dynamisme.

L / 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 (€)
25d xDrive Lounge	231	13	66 050
30d xDrive Lounge AJ 4X4	265	16	72 550
M50d M Performance	400	28	100 500
40i xDrive Lounge	340	22	74 450
45e xDrive Lounge	394	17	83 450
M50i M Performance	530	44	98 550
M Competition	625	57	145 400

- xLine : Lounge + 6 400 €
- M Sport : Lounge +7 450 €

Équipements de série

- Lounge : 6 airbags, airbag genoux conducteur, appel urgence, clim. auto 3 zones, compteurs digitaux, jantes 18", nav. 3D écran 12,3" recon. vocale, phares led, radars station. AV/AR, rétros rabat., sellerie simili-cuir, services connectés, sièges AV Advanced, siège cond. élec., station. 100% auto.
- xLine : Lounge + connectivité avancée, hotspot wi-fi, jantes 19", Pack Confort (accès/démarrage sans clé, sièges Advanced Confort), sellerie cuir supérieur.
- M Sport : Lounge + connectivité avancée, hotspot wi-fi, jantes 20", Pack aéro M, sellerie cuir supérieur, sièges AV Advanced, suspension/freins M Sport.
- M Performance : Lounge + diff. AR autobloquant, jantes 21", Pack aéro M, sellerie cuir supérieur, suspension/freins M Sport.

Options (€)

- 4 roues directrices (direction Active Drive) 1 300
- 7 places (3e rangée de sièges, dossiers 2e rangée électriques 2 450
- Applications en verre (levier vitesses, iDrive) 700
- Conduite semi-autonome Drive Assist Pro 3 050
- Hi-fi Bowers & Wilkins 20 HP 1 508 W
  - 30d et 40i 5 550
  - M50d et Pack Première Classe 5 050
- Pack Confort (accès sans clé, sièges Advanced Confort, pack chauffage intégrale avant) (série xLine) 3 050
- Pack Innovation (clé intelligente, modélisation 3D, commandes gestuelles, affichage tête haute, phares full LED, conduite semi-autonome) 5 850
- Pack Première Classe (toit ouvrant pano. étoilée, sièges AV ventilés et massants, clim. 4 zones, hi-fi Harman Kardon 16 HP 600 W, sellerie tout cuir, applications en verre, fermeture assistée des portes)
  - 30d et 40d 10 000
  - xLine, MSport et M50d 8 300
- Park Assist Plus (modélisation 3D véhicule) 650
- Phares laser (non dispo 30d)
  - 40d et M50d 2 050
  - Pack Innovation 1 350
- Sellerie tout cuir
  - 30d et 40d 2 950
  - xLine, MSport et M50d 1 300
- Suspensions pneumatiques
  - 30d et 40d 2 150
  - MSport et M50d 1 300
- Toit ouvrant panoramique/étoilé 1 950/2 800
- Vision nocturne 2 150

X6 ★★★★½

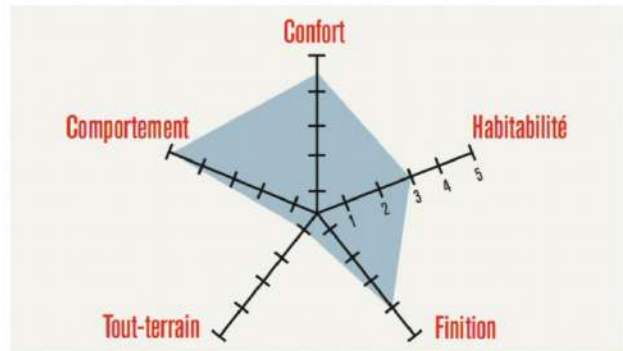
Nouvelle génération

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

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

✚ Performances, contenu technologique, habitabilité correcte

− Prix, poids sensible, encombrement, visibilité 3/4 arrière



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
30d xDrive Lounge BVA8 AJ 4X4	265	16	79 250
M50d M Performance	400	28	103 750
40i xDrive Lounge BVA8	340	23	81 150
M50i M Perfromance	530	44	101 800
M Competition	625	57	148 200

- xLine : Lounge + 5 200 €
- M Sport : Lounge + 6 050 €

Équipements de série

- Lounge : 6 airbags + genoux conducteur, appel et freinage urgence auto, caméra recul, clim. trizone, dém. sans clé, hayon élec., détec. pluie/lum., hi-fi 6 HP 100 W, jantes 19", nav. connectée, phares full LED, radars station. AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv./rabat., sellerie cuir, siège conduct. élec. à mém., station. 100 % auto.
- M Performance : + jantes 21", châssis M Sport.
- xLine : Lounge + accès sans clé, jantes 20", sièges AV Confort/chauffants.
- M Sport : Lounge + jantes 20", freins/susp. M Sport, kit aéro M.

Options (€)

- Hi-fi Harman Kardon 16 HP 600 W (M Performance/autres) 550/1 050
- Hi-fi Bowers & Wilkins 20 HP 1 508 W (M Perf./autres) 5 050/5 550
- Pack Confort (accès sans clé, sièges AV Confort/chauf.) (M Sport) ... 2 550
- Pack Drive Assist Pro (conduite semi-autonome, assistants évitement, intersection et double sens) 3 050
- Pack Evasion (toit ouvrant pano, prises USB) 2 150
- Pack Innovation (clé intelligente, station. 100 % auto, modélisation 3D, commandes gestuelles, affichage tête haute, phares laser, conduite semi-autonome) (M Sport/xLine) 6 100/5 700
- Pack Première Classe (fermeture assistée portes, toit 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)
  - M Sport / M Performance 4 650/3 650
  - autres 5 500
- Toit ouvrant pano/Sky Lounge 1 950/2 850
- Vision nocturne 2 150

X7 ★★★★☆

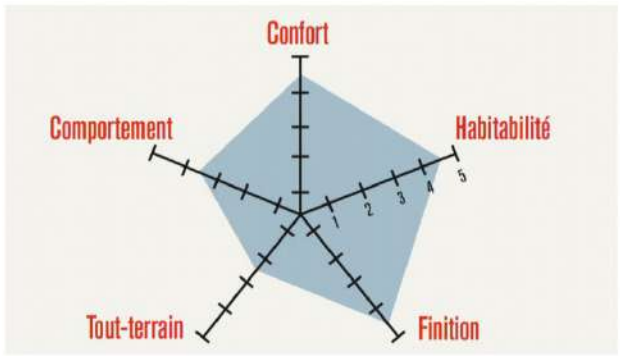
Nouveau modèle

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

L / l / h / e (m) : 5,15 / 2 / 1,81 / 3,11 - 7 places

✚ Habitabilité, confort royal, qualité de finition

− Rapport prix/équipement, comportement pataud, gabarit



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
30d xDrive AJ 4X4	265	16	95 500
M50d M Performance	400	28	121 550
40i xDrive	340	23	97 400
M50i M Performance	530	44	121 550

- Exclusive : base + 4 450 €
- M Sport : Exclusive + 1 300 €

Équipements de série

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

Options (€)

- 4 roues directrices (direction Active Drive) 1 300
- Climatisation auto 5 zones 1 000
- Conduite semi-autonome Drive Assist Pro 2 200
- Hi-fi Bowers & Wilkins 20 HP 1 508 W
  - tous moteurs 5 050
  - Pack Première Classe 4 600
- Pack Innovation (conduite semi-auto Drive Assist Pro, phares laser, modélisation 3D Park Assist Plus) 3 050
- Pack Première Classe (fermeture assistée portes, toit ouvrant pano. étoilé, applications en verre, chauffage aux., sièges AV massants, hi-fi Harman Kardon 16 HP 600 W, sellerie tout cuir)
  - tous moteurs 6 500
  - Exclusive 5 600
- Park Assist Plus (modélisation 3D véhicule) 650
- Phares laser 1 600
- Suspension prédictive Executive Drive Pro
  - 30d et 40i 3 900
  - M50d 2 660
- Toit ouvrant panoramique étoilé 900
- Vision nocturne 2 160

CITROËN

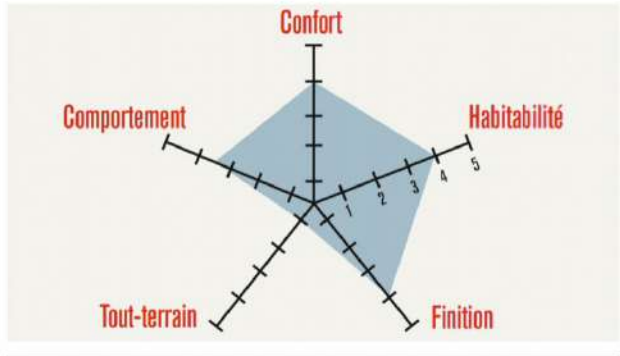
C3 Aircross ★★★★☆

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

L / l / h / e (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	18 200
PureTech Shine AJ 4X4	130	7	24 800
BlueHDi Live	100	5	19 650
BlueHDi EAT6 Feel	120	6	23 950

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

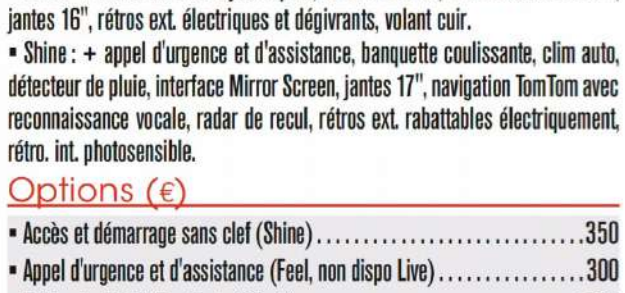
Équipements de série

- Live : 6 airbags, aide démarrage en côte, alerte au franchissement de ligne, Bluetooth, contrôle pression des pneus, détecteur de luminosité, radio MP3 6 HP, reconnaissance des panneaux, régulateur/limiteur de vitesse.
- Feel : + antibrouillards dynamiques, clim manuelle, écran multimédia 7", jantes 16", rétros ext. électriques et dégivrants, volant cuir.
- Shine : + appel 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) 1 500
- Jantes 16" (Feel) 300
- Navigation TomTom (Feel, non dispo Live) 700
- Pack Auto (clim auto, détecteur de pluie, rétro int photosensible) (Feel) 350
- Pack City Camera (Pack City, caméra de recul) (Feel) 650
- Pack City Camera Plus (aide stationnement AV, caméra de recul)(Shine) 390
- Pack City (radar de recul, rétros ext rabattables) (Feel) 450
- Pack City + toit ouvrant panoramique (Feel) 1 200
- Pack Connectivité (Mirror Screen, recharge par induction)(Feel) 250
- Pack Family + Pack Safety (freinage d'urgence auto en ville, alerte attention conducteur, banquette coulissante, gestion auto des feux de route)
  - Feel 490
  - Shine 390
- Pack Park Assist (Pack City Camera, système stationnement semi-auto, surveillance des angles morts)(Shine) 750
- Pack Techno (affichage tête haute, hi-fi, recharge par induction)(Shine) 650
- Toit ouvrant panoramique (Shine) 850

C5 Aircross ★★★★☆

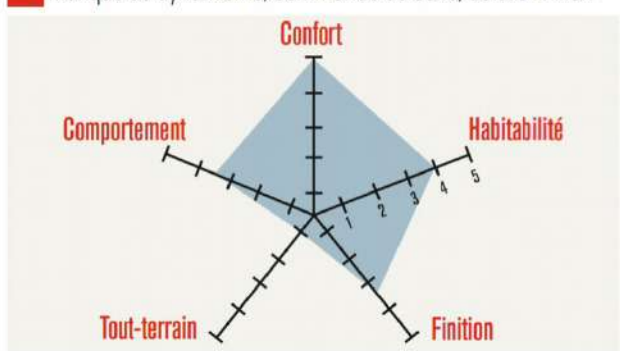


Dérivé du 3008, le C5 Aircross est arrivé fin 2018. Il se distingue par son excellent confort mais manque un peu de dynamisme.

L / l / h / e (m) : 4,50 / 1,97 / 1,66 / 2,73 - 5 places

✚ Habitabilité, confort de suspension, personnalisation, prix

▬ Manque de dynamisme, commande de boîte, détails finition



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PureTech Start AJ 4X4	130	7	24 700
PureTech EAT8 Shine	180	10	36 900
Hybrid e-EAT8 Feel	225	10	39 950
Hybrid e-EAT8 Shine Pack	225	10	44 600
BlueHDi Live	130	6	29 150
BlueHDi EAT8 Feel	180	9	36 200

- Live : Start + 2 050 €
- Feel : Live + 2 650 €
- Shine : Feel + 3 100 €

Équipements de série

- Start : 6 airbags, alerte au franchissement de ligne, Bluetooth, clim. manu., contrôle pression des pneus, détecteur de luminosité, éclairage statique d'intersection, ESP, freinage d'urgence en ville, jantes acier 17", radio écran tactile 8", recon. panneaux, rég./lim. vitesse, rétros ext. élec./dégiv., sièges AR coulissants.
- Live : + clim. auto bizone, jantes alliage 17", radar recul, volant cuir.
- Feel : + accès/dém. sans clé, appel d'urgence et d'assistance, caméra recul, compteurs digitaux 12,3", interfaces Apple Carplay et Android Auto, jantes 18", navigation, radar station. AV, rétros rabattables élec., surveillance angles morts.
- Hybrid Feel : Feel + Pack Safety+, radio numérique, rétro int. photosensible.
- Shine : Feel + hayon mains libres, Pack Drive Assist, phares full led, sellerie cuir/tissu, sièges AV chauffants, siège conducteur élec. 8 voies.
- Hybrid Shine Pack : Shine + jantes 19", chargeur par induction, toit bi-ton.

Options (€)

- Boîte auto EAT8 (BlueHDi 130 ch) 1 900
- Caméra connectée (non dispo Start et Live) 270
- Grip Control (sauf Start et tous les Hybrid) 250
- Hayon mains libres (Feel) 450
- Navigation avec Mirror Screen, appel d'urgence (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)
  - + régulateur de vitesse adaptatif (BVM6, Feel) 400
  - + rég. vitesse adaptatif fonction embouteillages (EAT8, Feel) 600
- Pack Park Assist (station. semi-auto, caméras 360°) (Shine et Pack) 400
- Pack Park Assist et phares full led (Feel) 1 400
- Pack Safety + (freinage auto d'urgence, radar de recul, rétros rabattables, surveillance active d'angle mort) (Start/Live/Feel) 1000/500/150
- Phares full led (Feel) 1 200
- Recharge smartphone par induction (Feel et Shine) 150
- Toit bi-ton (Feel, Shine) 350
- Toit ouvrant panoramique (Feel/Shine et Shine Pack) 1 400/1 250

DACIA

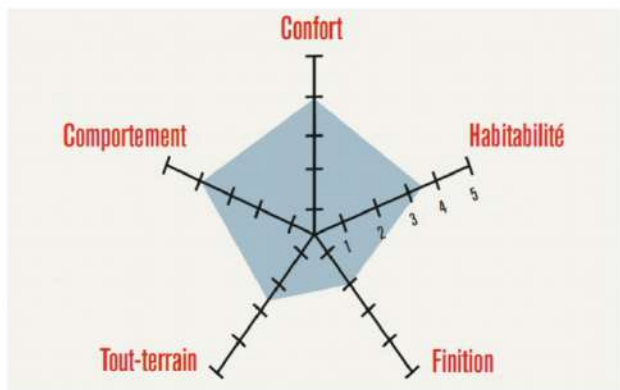
Duster ★★★☆☆

Le Duster II est commercialisé fin 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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
TCe 100/ECO-G 100 Access	100	5	12 490
TCe 130 Essentiel AJ 4X4	130	7	16 550
TCe 150 Confort	150	8	18 150
Blue dCi 95 BVM6 Access	95	5	14 900
Blue dCi 115 BVM6 Essentiel	115	6	17 400

- Essentiel : Access +2 060 € (TCe) et 1 900 € (Blue dCi)
- Confort : Essentiel + 1 100 € (non dispo Blue dCi 95)
- Prestige : Confort + 1 100 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags, ESP, détect. de luminosité, lim. vitesse, feux diurnes led, ordinateur de bord, vitres AV électriques.
- Essentiel : + Bluetooth, banquette 1/3-2/3, clim. man., radio MP3.
- Confort : + jantes 16", radar recul, rég. vitesse, rétros élec./dégiv.
- 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
- Alerte d'angles morts (Confort et Prestige) 200
- Boîte auto EDC (Blue dCi 115 Confort et Prestige) 1 300
- Cartographie Europe de l'Ouest (non dispo Access) 100
- GPL (SCe 115) 800
- Navigation (Confort) 300
- Pack City Plus (navigation, caméras station., alerte angles morts)
  - Confort 900
  - Prestige 400
- Pack Navigation (nav, rég./lim. vitesse) (Essentiel) 550
- Peinture métallisée (non dispo Access) 500
- Sellerie cuir (Confort et Prestige) 600
- Sièges avant chauffants (Confort et Prestige) 200

DS

3 Crossback ★★★½☆

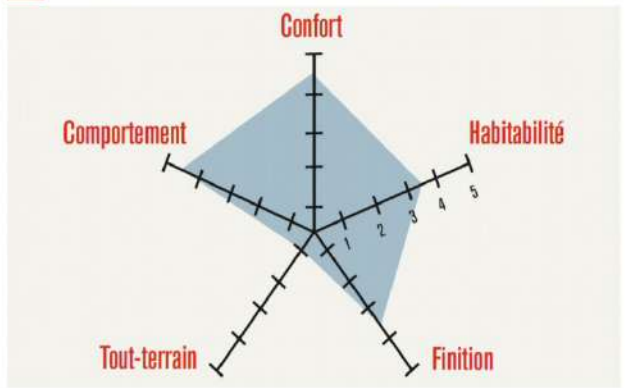
Nouveau modèle

Le DS 3 Crossback prend la relève de la citadine DS3. Compact, il repose sur un nouveau châssis capable d'accueillir de l'électrique.

L / l / h / 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 AJ 4X4	130	6	26 900
PureTech 155 So Perf Line+ EAT8	155	8	35 300
E-Tense So Chic	136	5	39 200

- So Chic : Chic + 3 300 €
- Grand Chic : So Chic + 5 700 €
- Performance Line : Chic + 3 500 €
- Performance Line+ : Performance Line + 3 400 €

Équipements de série

- Chic : 6 airbags, alerte franchiss. voie, alerte pression pneus, Bluetooth, clim. manu., démarrage sans clé, détect. lum., compteurs digitaux, écran tactile 5", freinage d'urgence auto en ville, hi-fi 4 HP, jantes tôle 16", rég./lim. vitesse, rétros élec.
- So Chic : + clim. auto, détec. 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, détec. 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 dispo Chic) 400
- Ecran 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 (régulateur adaptatif avec fonction embouteillages, sur BVA)
  - Chic 2 900
  - So Chic, Perf Line 2 250
  - Perf Line + ... 1 900
  - Grand Chic 950
- Hi-fi Focal Electra (non dispo Chic) 850
- Motricité renforcée 500
- Navigation avec Mirror Screen
  - Chic 1 500
  - So Chic, Perf Line 1 050
- Peinture métallisée ..... de 400 à 1 200
- Phares matrix led 1 000
- Radars de stationnement avant et arrière
  - Chic 750
  - So Chic, Perf Line 350
- Radars de stationnement avant et arrière avec caméra de recul
  - So Chic, Perf Line 700
  - Perf Line + ... 350
- Sièges avant chauffants (Chic/autres finitions) 800/350
- Siège conducteur électrique et massant (So Chic, Grand Chic) 800
- Sortie auto des poignées affleurantes à l'approche (Chic, So Chic, Perf Line) 350
- Stationnement semi-auto (BVM)
  - So Chic, Perf Line 950
  - Perf Line + ... 600
  - Grand Chic 250

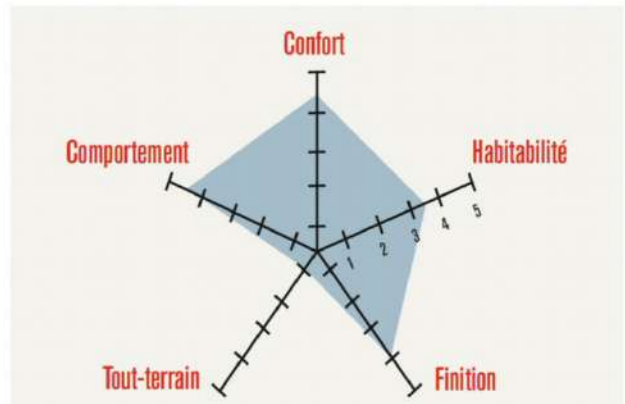
7 Crossback ★★★★☆

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

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

✚ Excellent confort, ambiance intérieure, comportement serein

▬ Détails de finition, ergonomie perfectible, performances



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PureTech 130 Chic	130	7	35 000
PureTech 180 EAT8 So Chic	180	9	41 500
PureTech 225 EAT8 Perf. Line +	225	12	48 400
BlueHDi 130 Chic*	130	6	36 000
BlueHDi 180 EAT8 So Chic	180	10	44 100
E-tense 4x4 So Chic	200	11	55 150

** versions Drive Efficiency + 800 €*

- So Chic : Chic + 4 000 €
- Grand Chic : So Chic + 5 900 € (non dispo BlueHDi 130/PureTech 130)
- Performance Line : Chic + 4 500 €
- Performance Line+ : Performance Line + 3 800 €

Équipements de série

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

Options (€)

- Accès sans clef (Chic, So Chic, Performance Line) 420
- Boîte auto (PureTech 130 et BlueHDi 130) 2 000
- Inspiration DS Rivoli (sellerie cuir, montre B.R.M., airbags latéraux AR, sièges AV élec., rétros ext. rabattables) (So Chic) 3 550
- Inspiration DS Opéra (sellerie cuir bracelet, montre B.R.M., airbags latéraux AR, sièges AV élec. chauffants, ventilés et massants, nav. connectée) (So Chic/Grand Chic) 6 250/2 700
- Pack DS Night Vision (sauf Chic)
  - So Chic, Performance Line 1 640
  - Performance Line+, Grand Chic 1 250
- Pack Easy Access (accès et démarrage sans clef, hayon mains libres) (So Chic, Performance Line) 920
- Pack sécurité étendue (freinage d'urgence auto, aide active au maintien dans la voie, surveillance active angles morts)
  - Chic 2 790
  - So Chic, Performance Line 1 600
  - Performance Line+ 1 250
- Peinture métallisée/nacrée ..... 790 / 1 000
- Phares led adaptatifs (So Chic, Perf. Line) 1 200
- Radars de parking AV et AR (Chic/So Chic et Perf. Line) ..... 1 090 / 350
- Radars de parking AV et AR + caméra de recul (So Chic et Perf. Line) ... 740
- Régulateur de vitesse adaptatif 600
- Sièges AV chauffants .....
- Suspensions prédictives (So Chic, Perf. Line et Perf. Line+) 1 100
- Système HiFi Focal (non dispo Chic) 1 000
- Toit ouvrant panoramique (non dispo Chic)
  - So Chic, Performance Line 1 750
  - Performance Line+, Grand Chic 1 450

FIAT

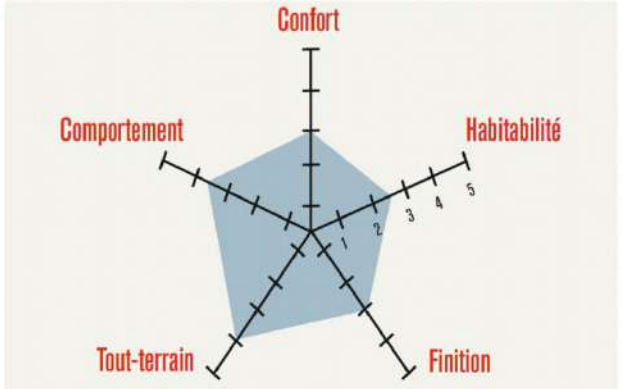
Panda ★★★☆☆

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

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

✚ Comportement routier et hors bitume, maniabilité en ville

▬ Prix, consommation, habitabilité



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
City Cross 1.0 Mild Hybrid 4x2	70	4	14 490
City Cross 0.9 TwinAir 4x2	85	4	14 990
4x4 0.9 TwinAir Wild AJ 4X4	85	5	16 290

- 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, jantes acier 15", rétros ext. électriques et dégivrants, radio Uconnect.
- City Cross Plus : + jantes alliage 15", radar de recul.
- Wild : 4 airbags, aide au démarrage en côte, ESP, Bluetooth, clim. manuelle, radio Uconnect, transmission intégrale.
- 4x4 : + rétros ext. électriques et dégivrants, radar de recul.
- 4x4 Cross : airbags latéraux avant, clim. auto.

Options (€)

- Airbags latéraux 250
- Climatisation automatique (Wild, 4x4) 400
- Freinage d'urgence en ville 250
- Pack City (rétros élec., caméra de recul) (Wild) 300
- Pack Safety (rétros élec., radar recul, freinage urgence) (Wild) ... 450
- Pack Winter (sièges AV chauffants, pare-brise dégivrant) 350
- Radar de recul (City, Wild) 200

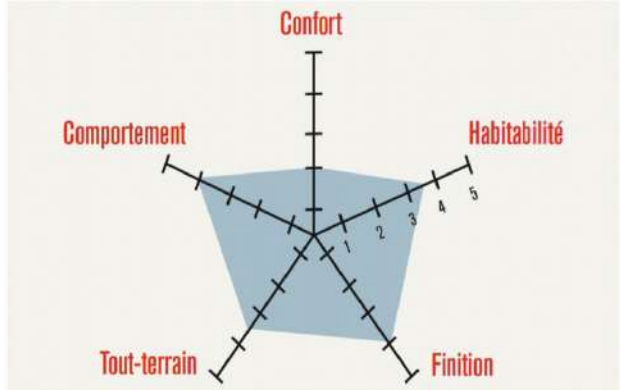
500X ★★★½☆

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

L / l / 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 City Cross	120	6	21 690
1.3 FireFly T4 DCT City Cross	150	8	24 690
1.3 Multijet Urban	95	5	21 690
1.6 Multijet Urban AJ 4X4	120	6	23 190

- Cross : City Cross + 1 800 €
- Lounge : Cross + 800 €
- Sport : Lounge + 1 700 €
- Club : Sport + 2 000 €

Équipements de série

- City Cross : 6 airbags, aide active maintien voie, Bluetooth, capteurs pression pneus, clim. manuelle, ESP, jantes acier 16", radio Uconnect, rég./lim. vitesse, rétros ext. élec./dégiv.
- Cross : + caméra recul, clim. auto bi-zone, Apple CarPlay/Android Auto, détect. pluie/lum., jantes 17", nav. écran 7", radar recul.
- Lounge : - caméra recul, nav. écran 7", + radar station. AV
- Sport : - radar station. AV + accès/dém. sans clé, feux route auto, nav. écran 7", phares LED, rétros ext. rabattables, rétro int. photo.
- Club : + caméra recul, freinage auto d'urgence, Pack Cuir, radar station. AV, régulateur vitesse adaptatif, surveil. angles morts, toit ouvrant pano.

Options (€)

- Boîte auto DCT (1.6 Multijet 120) 1 500
- Caméra de recul (série Cross et Club) 300
- Freinage d'urgence auto (série sur Club) 300
- Hi-Fi Beats 9 HP 506 W 650
- Navigation Uconnect écran 7" (City Cross et Lounge) 500
- Pack Cuir (sellerie cuir, 3e appuie-tête) 1 500
- Pack Full Lights (phares LED) (City, City Cross/Lounge) 850/750
- Pack Hiver (sièges AV et essuie-glacs chauffants) 500
- Pack Magic Eye et Sécurité Plus (caméra recul, radar station. AV, feux route auto, freinage d'urgence, surveil. angles morts)
  - City Cross, Sport 1 100
  - Cross (- caméra de recul) 1 000
- Pack X-Tech (accès/dém. sans clé, rétros rabattables, rétro. int. photo.)
  - City Cross (+ clim. auto) 800
  - Cross 400
- Peinture métallisée/tri-couche 700/1 000
- Sellerie cuir 1 500
- Sièges AV électriques (non dispo City Cross et Lounge) 800
- Surveillance des angles morts (série sur Club) 400
- Radar de stationnement AR (City Cross) 260
- Radar de stationnement AV (City Cross, Cross et Sport) 300
- Régulateur de vitesse adaptatif (série sur Club) 200
- Services connectés 500
- Toit ouvrant panoramique (série Club) 1 100

FORD

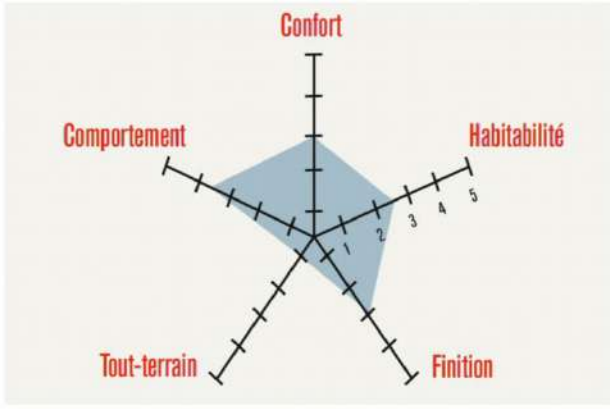
Ecosport ★★★☆☆

L'EcoSport s'offre un second restylage fin 2017. Il profite aussi d'une remise à jour de ses équipements et d'une ergonomie simplifiée.

L / l / h / e (m) : 4,24 / 1,76 / 1,65 / 2,52 - 5 places

✚ Comportement routier, équipements, gabarit urbain

▬ Consommation, prix assez élevés, porte de coffre



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 Ecoboost Trend	100	5	20 200
1.0 Ecoboost BVA 6 Titanium AJ 4X4	125	6	24 700
1.5 EcoBlue Trend	95	5	20 990
1.5 EcoBlue Titanium	125	6	23 700

- Titanium : Trend + 2 500 € (Ecoboost 100 ch), 1 710 € (EcoBlue 95 ch)
- ST-Line : Titanium + 1 000 €

Équipements de série

- Trend : 6 airbags et genoux conducteur, alerte pression pneus, audio 6 HP avec écran tactile 8", clim. manu., ESP, freinage auto urgence, jantes 16", rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv.
- Titanium : + clim. auto., détec. pluie/lum., jantes 17", radar recul.
- ST-Line : + suspension sport.

Options (€)

- Pack Assistance (aide au station., surveillance angles morts, caméra recul alerte vigilance conducteur) (non dispo Trend) 750
- Pack Confort Nav (navi. Europe, hi-fi B&O 10HP, accès/démarrage sans clé) (non dispo Trend) 800
- Pack Hiver (volant, sièges avant, essuie-glaces chauffants) 450
- Peinture métallisée 500
- Peinture Premium 750
- Phares xénon (sauf Trend) 800

Puma ★★★★☆

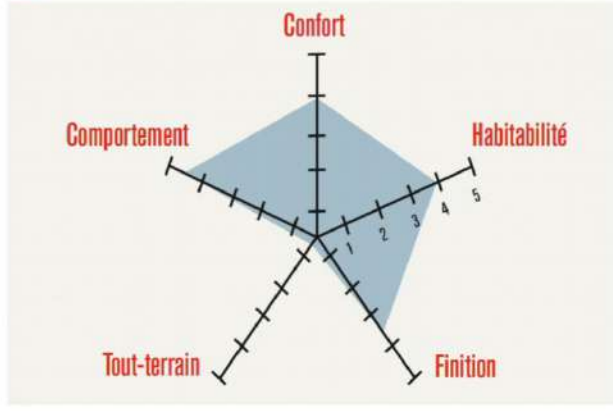
Nouveau modèle

Le Puma fait son entrée début 2020 pour concurrencer Captur/2008. Il peut compter sur son style et son positionnement prix/équipement.

L / l / h / e (m) : 4,19 / 1,80 / 1,54 / 2,59 m - 5 places

✚ Comportement agile, grand coffre, consommation maîtrisée

▬ Détails de finition, espace à l'arrière, suspensions sport fermes



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 Ecoboost mHEV Titanium	125	7	22 900
1.0 Ecoboost DCT7 Titanium	125	7	24 900
1.0 Ecoboost mHEV Titanium	155	7	23 900
1.5 EcoBlue Titanium	120	6	24 500

- ST-Line : Titanium + 2 000 €
- ST-Line X : ST-Line + 2 000 €
- ST-Line V : ST-Line X + 2 000 €

Équipements de série

- Trend : 6 airbags, appel urgence, alerte franchis. voie, clim. man., contrôle pression pneus, détec. lum., feux route auto, ESP, freinage urgence, hi-fi 7 HP, interfaces smartphone, jantes 17", nav. écran tactile 8" commande vocale, radar recul, recharge smartphone induction, lim. vitesse, rétros dégiv./rabat., services connectés, siège cond. massant.
- ST-Line : + dém. sans clé, compteurs digitaux 12,3", susp. sport.
- ST-Line X : + clim. auto, détec. pluie, hi-fi B&O 10 HP, jantes 18", sellerie mixte.
- ST-Line V : + accès sans clé, phares full LED, radars station. AV/AR

Options (€)

- Accès sans clé, hayon mains libres (Titanium/ST-Line, ST-Line X) . .800/600
- Pack Confort (clim. auto, détecteur pluie) (Titanium et ST-Line) 500
- Pack Hiver (sièges AV et volant chauffants) (tous/ST-Line V) 450/300
- Pack Navigation B&O (nav. écran tactile 8", hi-fi B&O 10 HP) (Titanium et ST-Line) 550
- Pack Sécurité Intégrale (station. semi-auto, alerte angles morts, caméra de recul, régulateur de vitesse adaptatif) 1 000
- Pack Techno (compteurs digitaux, phares full LED) (Titanium) 1 400
- Phares full LED (ST-Line, ST-Line X) 925
- Peinture métallisée/premium 500/750
- Toit panoramique 1 000

Kuga ★★★★☆

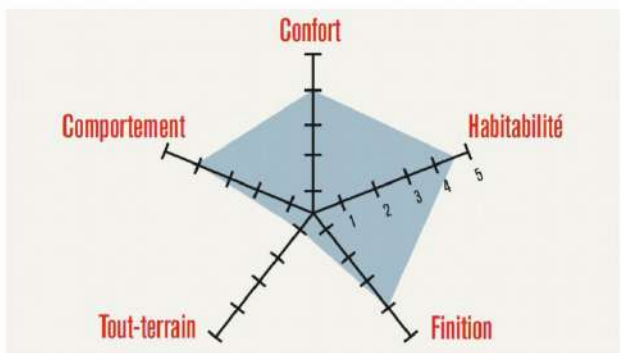
Nouvelle génération

Lancé début 2020, le Kuga 3 propose des moteurs pour tous les goûts ! Son rapport prix/équipement est de surcroît séduisant, comme son style.

L / l / h / e (m) : 4,63 / 2,00 / 1,68 / 2,71 - 5 places

✚ Habitabilité généreuse, comportement, choix moteur

− Présentation sans charme, gabarit, suspensions tépidantes



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 EcoBoost Trend	120	6	26 600
1.5 EcoBoost Titanium	150	8	30 500
2.5 Duratec PHEV eCVT	225	10	38 600
1.5 EcoBlue Trend	120	6	28 100
2.0 EcoBlue mHEV Titanium	150	8	32 400
2.0 EcoBlue BVA 8 4x4	190	10	37 600

- Titanium : Trend + 2 700 €
- ST-Line : Titanium + 2 200 € (non dispo EcoBoost 120 ch)
- ST-Line X : ST-Line + 2 500 €, 2 000 € (EcoBlue 120 ch BVA 8)
- Vignale : ST-Line X + 2 700 €

Équipements de série

- Trend : 6 airbags, alerte franchis. voie, appel urgence, Apple CarPlay/Android Auto, clim. man., contrôle pression pneus, dém. sans clé, détec. lum., ESP, freinage urgence auto, hi-fi 6 HP, jantes acier 17", modes conduite, nav. écran tactile 8", radars station. AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros dégiv./rabat.
- Titanium : + accès sans clé, clim. auto, détec. pluie, jantes 17" (18" sur PHEV).
- ST-Line : + compteurs digitaux 12,3", jantes 18", suspensions sport.
- ST-Line X : + commande vocale, feux route auto, hi-fi B&O 10 HP, phares LED.
- Vignale : + affichage tête haute, hayon mains-libres, peinture métallisée, phares full LED, sièges AV chauf., siège cond. élec., station. semi-auto (sur BVA).

Options (€)

- BVA 8 (EcoBlue 120 ch) 2 000
- Hayon mains-libres (non dispo Trend) 450
- Pack Assistance (station. semi-auto, surveillance angles morts, alerte vigilance conducteur, caméras AV et 360°, rég. vitesse adaptatif, prévention collision niv. 2) (non dispo Trend) 1 300
- Pack Hiver (sièges AV/AR, pare-brise et volant chauffants) 700
- Pack Techno (aff. tête haute, phares full LED) (non dispo Trend) 1 650
- Peinture métallisée/Premium 650/950
- Toit panoramique
  - Titanium et Vignale..... 1 500
  - ST-Line et ST-Line X..... 1 300

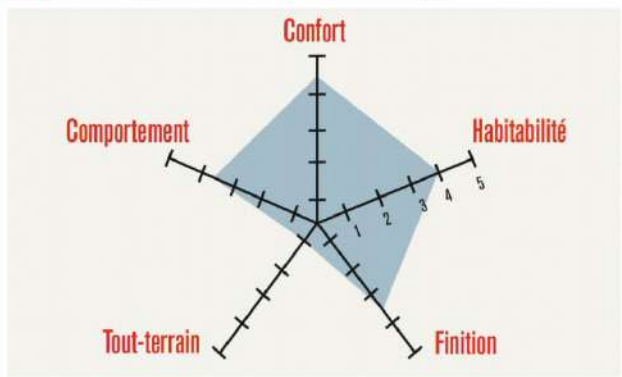
Edge ★★★½☆

Directement décliné d'un modèle américain, le Edge reçoit deux gros diesels pour le Vieux Continent. Un SUV pour qui veut rouler original.

L / l / 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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 EcoBlue ST-Line BVA8 4x4 AJ 4X4	238	15	53 500
2.0 EcoBlue Vignale BVA8 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 bizone, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, feux route auto, freinage d'urgence, hayon mains libres, hi-fi B&O 12 HP 1 000 W, jantes 21", nav. écran 8", phares full led, radars station. AV/AR, rég. vitesse intelligent, rétros élec./dégiv./rabat., sellerie cuir/suédine, services connectés (Hotspot 3 mois ou 3 Go, info trafic), sièges AV/AR chauffants, sièges AV sport élec. (10 voies).
- Vignale : + jantes 20", peinture métalisée, phares bi-led, sellerie cuir, 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

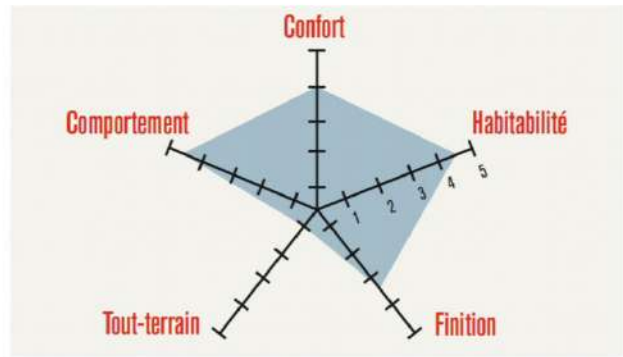
HR-V ★★★½☆

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

L / l / 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 i-VTEC Elegance	130	7	24 490
1.5 i-VTEC Executive AJ 4X4	130	7	27 160
1.5 i-VTEC Exclusive	130	7	28 860

Équipements de série

- Élégance : 6 airbags, Bluetooth, contrôle pression pneus, freinage auto en ville, clim auto, détect. luminosité, jantes 16", radio CD 4 HP, rég./lim. vitesse, rétros ext. élect., sièges AV chauffants.
- Executive : + aide station., alerte franchissement ligne, caméra recul, détect. pluie, feux de route actifs, Honda connect, nav., assistances conducteur, radio 6 HP.
- Exclusive : + accès/démarrage sans clé, phares led, sellerie cuir/tissu, toit ouvrant.

Options (€)

- CVT (non dispo Élégance)..... 1 300
- Pack Aero..... 1 820
- Peinture métallisée 550

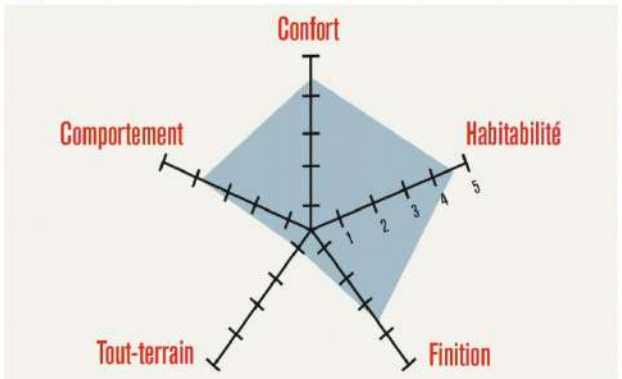
CR-V ★★★★☆

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

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

✚ Habitabilité, confort de roulement, ergonomie

▬ 3e rangée étriquée, pas de diesel, dynamisme absent



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 i-MMD Hybride Comfort	184	7	34 900
2.0 i-MMD Hybride Elegance AJ 4X4	184	7	38 650
2.0 i-MMD Hybride Executive	184	7	41 770
2.0 i-MMD Hybride Executive toit pano	184	7	43 070
2.0 i-MMD Hybride Exclusive 4x4	184	7	47 270

Équipements de série

▪ Comfort : 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-fi 8 HP, jantes 17", rétros élec., sièges AV chauff., régul. adaptatif.

▪ Élégance : + caméra recul, clim. auto bizone, détect. pluie, jantes 18", nav. écran tactile 7", radars station. AV/AR

▪ Executive : + alerte angles morts/trafic marche AR, dém. sans clé, sellerie cuir.

▪ Exclusive : + hayon mains libres, jantes 19", sièges AR chauf., siège cond. élec., toit ouvrant pano.

Options (€)

▪ 4x4 (Elégance et Executive) 2 000
▪ Peinture métallisée 610
▪ Sellerie cuir 1 770

HYUNDAI

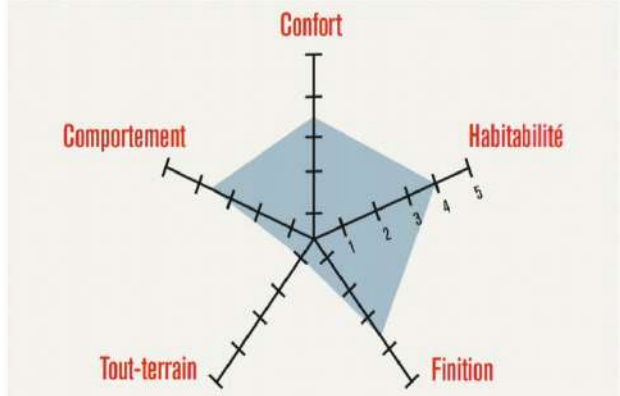
Kona ★★★½☆

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

L / l / 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 Initia AJ 4X4	120	6	20 250
1.6 GDi Hybrid DCT-6 Intuitive	141	5	27 150
1.6 CRDi Intuitive	115	6	24 050
1.6 CRDi Creative DCT-7	136	7	27 650
1.6 CRDi Executive DCT-7 AWD	136	7	31 750
Electric 39 kWh Intuitive	136	1	34 900
Electric 64 kWh Intuitive	204	1	39 700

▪ Intuitive : Initia + 1 900 €
▪ Creative : Intuitive + 2 100 € (4 200 € sur Electric)
▪ Executive : Creative + 2 500 € (non dispo CRDi 115 et Electric 39 kWh), Intuitive + 5 400 € (Hybrid)

Équipements de série

▪ Initia : 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, détec. pluie, interfaces smartphone, jantes alliage 17", multimédia écran tactile 7", radio 4 HP.
▪ Creative : + accès/démarrage sans clé, audio 5 HP, affichage tête haute, alerte de trafic AR, nav. Europe écran tactile 8", rétros élec. rabattables, surveillance angles morts (Electric : - aide active maintien dans la voie + audio Krell 5HP, freinage d'urgence en ville, peinture métallisée, rég. vitesse intelligent, sièges AV chauffant).
▪ 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 550
▪ Sellerie cuir/tissu (Creative, série sur Electric). 450
▪ Toit ouvrant électrique (Executive) 500

Tucson ★★★½☆

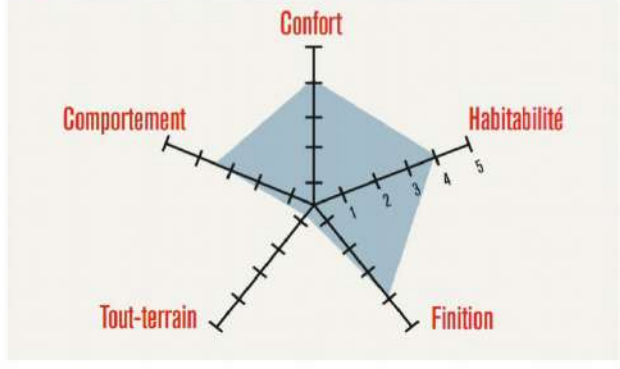
Modèle restylé

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

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

✚ Belle habitabilité, confort, rapport prix/équipement

▬ Moteurs sans âme, étagement boîte, manque de dynamisme



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 CRDi mHEV 48V Creative	115	6	29 850
1.6 CRDi DCT-7 mHEV 48V Creative AJ 4X4	136	7	34 600
1.6 CRDi DCT-7 mHEV 48V AWD N Line Ex.	136	7	42 200

▪ Creative : Intuitive + 1 950 €
▪ N Line Edition : Creative + 1 600 €
▪ N Line Executive : N Line Edition + 4 000 €
▪ Executive : Creative + 5 600 €

Équipements de série

▪ Intuitive : 6 airbags, caméra recul, clim. auto bizone, détect. pluie/lum., ESP, hi-fi 4 HP, interfaces smartphone, jantes 17", multimédia écran tactile 7", radar recul, rég./lim. vitesse, rétros rabat.
▪ Creative : + accès/dém. sans clé, aide active maintien dans voie, feux route auto, freinage d'urgence auto, nav. écran tactile 8", radar station. AV, sièges AV chauf.
▪ N Line Edition : + jantes 19", kit carrosserie.
▪ N Line Executive : + alerte trafic AR, caméras 360°, hayon mains libres, hi-fi Krell, phares bi-LED, rég. vitesse adaptatif stop&go, sièges AR chauf., sièges AV élec., surv. angles morts, toit pano.
▪ Executive : Creative + alerte trafic AR, caméras 360°, hayon mains libres, hi-fi Krell, jantes 19", phares bi-LED, rég. vitesse adaptatif stop&go, sellerie cuir, sièges AR chauf., sièges AV élec./ventilés, surv. angles morts, toit pano.

Options (€)

▪ Peinture métallisée 630
▪ Toit ouvrant panoramique (non dispo Intuitive) 990

Santa Fe modèle non essayé

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

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

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 CRDi BVA 8 4x4 Executive AJ 4X4	185	11	51 900

Équipements de série

▪ Executive : 6 airbags, accès/dém. sans clef, affichage tête-haute, aide active maintien voie, alerte attention conducteur, alerte trafic AR, caméras 360°, chargeur induction, clim. auto bizone, compteurs digitaux 7", détec. 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 sur écran tactile 8" avec services TomTom Live, phares bi-led direct., radars station. AV/AR, recon. panneaux circul., rétros élec./dégiv./rabat., rétro. int. photo., rég. vitesse intel., sellerie cuir, sièges AV élec./chauf./ ventil., sièges AR chauf., surveil. active angles morts et ouverture de portes, toit ouvrant pano., volant chauffant.

Options (€)

▪ Peinture métallisée 630

JAGUAR

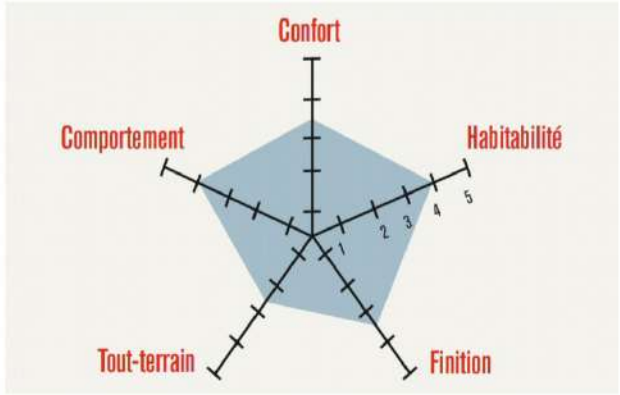
E-Pace ★★★½☆

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

L / 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 AJ4X4	150	9	37 100
D180 AWD	180	11	41 750
D240 AWD BVA 9	240	15	52 100
P200 AWD BVA9	200	13	41 750
P250 AWD BVA 9	250	13	44 550
P300 S AWD BVA 9	300	20	54 700

- S : Base + 4 900 €
- SE : S + 3 600 €
- HSE : SE + 4 600 € (non dispo D150 BVM)

Équipements de série

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

Options (€)

- 4 roues motrices (D150) 2 500
- Accès sans clef (série HSE) 683
- Affichage tête haute 1 155
- Boîte auto 9 (D150 AWD, D180 AWD) 2 450
- Caméra 360° 372
- Compteurs digitaux sur écran 12,3" (série HSE) 736
- Drive Pack (surveillance active des angles morts, régulateur intelligent, freinage d'urgence haute vitesse) (E-Pace et S) 978
- Feux de route automatiques (E-Pace, S) 159
- Hayon électrique mains libres (E-Pace et S/SE) 657/132
- Pack Aide au stationnement (radars 360°, stationnement semi-auto, détection trafic en marche AR) (E-Pace) 690
- Peintures métallisées/premium 893/1 784
- Phares Matrix led adaptatifs
  - E-Pace/S 1 525/1 262
  - SE et HSE 1 104
- R-Dynamic (kit carrosserie, sièges avant sport) 2 500
- Sellerie cuir perforée
  - E-Pace/S 5 919/ 3 527
  - SE 2 414
- Sièges AV chauffants et électriques 14 directions à mémoires (E-Pace et S/SE) 1 512/400
- Système audio Meridian Surround 15 HP 825 W
  - E-Pace et S 2 518
  - SE et HSE 1 469
- Toit panoramique 1 260

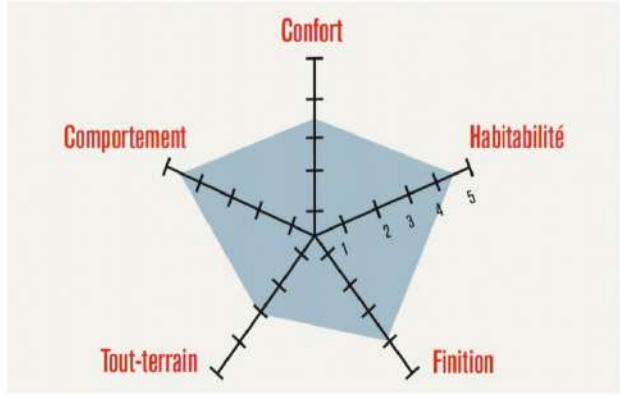
F-Pace ★★★★☆

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

✚ Style réussi, belle habitabilité, comportement précis

▬ Confort ferme, détails de finition, prix, performances moyennes



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
25t 4WD BVA8 Pure	250	16	55 950
35t 4WD BVA8 Pure	300	20	59 550
SVR	550	47	104 750
20d 2WD Pure	163	10	47 700
20d 2WD BVA8 Pure	180	11	50 800
20d 4WD BVA8 Pure	180	11	53 450
25d 4WD BVA8 Pure AJ4X4	240	15	57 700
30d 4WD BVA8 Pure	300	19	63 700
30d 4WD BVA8 S	300	19	82 400

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

Équipements de série

- Pure : 6 airbags, alerte franchis. ligne, caméra recul, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, dém. sans clef, détec. lum., ESP, freinage d'urgence auto, hi-fi 6 HP 180 W (Méridian 380 W sur V6), jantes 18", modes de conduite, multimédia écran tactile 10", radar station. AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv.
- Prestige : + nav. Pro écran tactile 10", régul. adaptatif, rétros rabat., sellerie cuir, services connectés.
- R-Sport : Pure + nav. Pro écran tactile 10", jantes 19", phares xénon, régul. adaptatif, rétros rabat., sièges sport cuir.
- Portfolio : Prestige + accès sans clé, compteurs digitaux, hayon élec., hi-fi Méridian 11 HP 380 W, sellerie cuir supérieur, sièges AV élec. 10 voies.
- S : R-Sport + accès sans clé, hayon électrique, hi-fi Méridian 11 HP 380 W jantes 20", phares led adaptatifs, sièges AV élec. 10 voies, suspension adaptative.
- SVR : S + différentiel piloté, jantes 21", radars station. 360°, sièges AV sport chauf./vent., sièges AR chauf., sièges élec. 14 voies.

Options (€)

- Accès sans clef (Pure, Prestige, R-Sport) 1 052
- Caméras panoramiques avec vue d'intersection 857
- Climatisation auto 4 zones (sauf Pure) 1 629
- Compteurs digitaux (Pure, Prestige, R-Sport) 706
- Drive Assist Pack (surveillance active des angles morts, régulateur adaptatif, station. semi-auto, radars 360°, alerte trafic en marche arrière) 3 298
- Hayon électrique avec fonction mains libres
  - Pure, Prestige, R-Sport 656
  - Portfolio, S 131
- Pack adaptive dynamics (suspensions pilotées) (sauf S et SVR) 1 530
- Pack affichage tête haute 1 608
- Pack aide au stationnement (radars de stationnement 360°, détection trafic en marche AR, stationnement semi-automatique) 575
- Pack confort (hayon électrique mains libres, accès sans clef)
  - Pure/ Prestige, R-Sport 1 753/1 619
  - Portfolio, S/SVR 728/169
- Pack Touch Pro (compteurs digitaux)
  - + hi-fi Méridian 380 W, nav. Pro écran 10", régulateur adaptatif (Pure sauf V6 300 ch/Pure avec V6 300 ch) 2 120/1 560
  - + hi-fi Méridian 380 W (hors V6 300 ch/sur V6 300 ch) 1 240/807
- Pack mémorisation 1 (volant et sièges électriques 10 voies)
  - Pure 1 759
  - Prestige, R-Sport 1 354
  - Portfolio, S 699
- Pack sièges arrière (dossiers réglable électriquement, sièges avant et arrière chauffants, clim. auto 4 zones) (non dispo Pure et SVR) 2 321
- Peinture métallisée/premium 948/1 889
- Phares LED adaptatifs
  - Pure 1 412
  - Prestige, R-Sport, Portfolio 655
- Sièges AV chauffants et ventilés, AR chauffants (sauf Pure) 1 156
- Sièges électriques 10 voies à mémoires
  - Pure, R-Sport, Prestige 887
- Portfolio, S 403
- Système audio Méridian 17 HP 825 W
  - Pure, Prestige, R-Sport 2 017
  - Portfolio, S, SVR 1 366
- Toit panoramique (fixe/ouvrant) 1 260/1 577

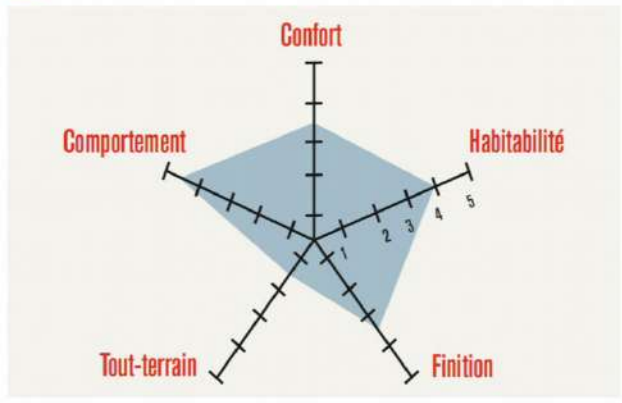
I-Pace ★★★★☆

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

L / 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	88 000
HSE	90 (400)	4	94 040

Équipements de série

- S : 6 airbags, accès/démarrage sans clé, aide active maintien dans la voie, audio Meridian, caméra recul, clim. auto bizone, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, détec. pluie/luminosité, ESP, freinage d'urgence, jantes 18", nav. Pro, phares led, préchauffage stat., radars de stat. 360°, rég./lim. vitesse, rétros ext. chauff., sièges AV élec. (8 directions), stat. semi-auto, surveillance trafic en marche AR.
- SE : + hayon élec., jantes 20", rég. vitesse adaptatif, rétros ext. rabattables, sellerie cuir, sièges AV élec. (10 directions), surveillance active angles morts.
- HSE : + audio Meridian Surround, caméras pano., hayon mains libres, phares Matrix led, sièges AV chauff./ventilés, sièges AR chauff.

Options (€)

- Affichage tête haute 605
- Audio Meridian Surround (S et SE) 1 008
- Caméras panoramiques 404
- Climatisation 4 zones 908
- Drive Pack (rég. vitesse adaptatif, freinage d'urgence haut vitesse, surveillance active angles morts) (S) 1 510
- Drive Assist Pack (rég. vitesse adaptatif actif, freinage urgence haute vitesse, surveillance active angles morts, caméras 360°) (S/SE) 2 320/810
- Hayon électrique mains libres (S/SE) 630/126
- Modes de conduite (Adaptive Dynamics) 1 109
- Peinture métallisée 998
- Phares Matrix led (S/SE) 1 866/908
- Sellerie cuir (S/SE) 3 566/1 503
- Sièges AV élec. (14 directions), chauff., ventilés et sièges AR chauff.
  - S/SE 4 068/3 002
  - HSE 788
- Suspension pneumatique 1 593
- Toit panoramique 1 291

JEEP

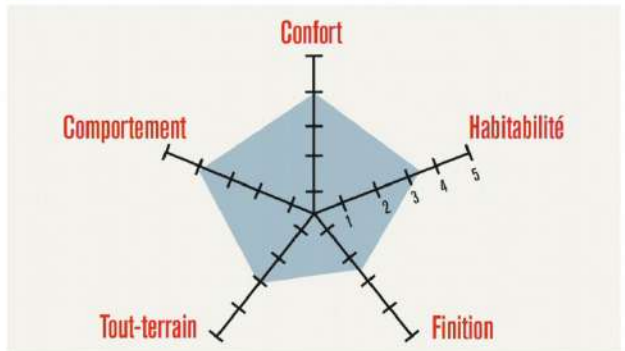
Renegade ★★★½☆

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

✚ Polyvalence d'usage, style sympa, confort de suspension

▬ Consommation, finition, poids, sonorité des diesels



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 GSE T3 Longitude	120	6	23 800
1.3 GSE T4 Longitude BVR 6	150	8	26 450
1.3 GSE T4 Limited BVA9 4x4	180	10	34 400
1.6 MultiJet Longitude	120	6	25 800
2.0 MultiJet Longitude 4x4 AJ 4X4	140	8	28 700
2.0 MultiJet Trailhawk BVA 4x4	170	10	36 050

- Limited : Longitude + 4 400 €
- S : Limited + 1 000 €

Équipements de série

- Longitude : 6 airbags, aide active maintien voie, Apple CarPlay/Android Auto, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, ESP, jantes 16", radar de recul, rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv., services connectés, Uconnect écran tactile 7".
- Limited : + accès/dém. sans clé, caméra recul, détec. pluie/lum., feux route auto, freinage d'urgence auto, jantes 17", nav. écran 8,4", phares full LED, radar station. AV, rétros rabat., surv. angles morts/trafic en marche AR.
- S : + jantes 19"

Options (€)

- Boîte vitesses robotisée 6 rapports (1.6 MultiJet 120) 1 650
- Boîte vitesses auto 9 rapports (2.0 Multijet 140 Limited) 2 350
- Détecteurs de pluie et de luminosité (Longitude) 250
- Hi-fi premium 9 HP 506 W (Limited, S et Trailhawk) 400
- Nav. Uconnect écran 8,4", Apple CarPlay/Android Auto (Longitude) 1 000
- Pack Fonctionnalité (accès/dém. sans clé, plancher de coffre modulable, rétros rabat.) (Longitude) 800
- Pack Hiver (sièges AV, volant et essuie-glaces chauf.) (Limited et S) 700
- Park Assist (station. semi-auto) (Limited, S et Trailhawk) 750
- Peinture métallisée ..... 630 à 1 150
- Régulateur de vitesse adaptatif (Limited et S) 400
- Sièges AV élec. 8 directions (Limited, S et Trailhawk) 600
- Sièges en cuir (Limited, S et Trailhawk) 1 300
- Toit ouvrant panoramique 1 300
- Volant et sièges avant chauffants 550

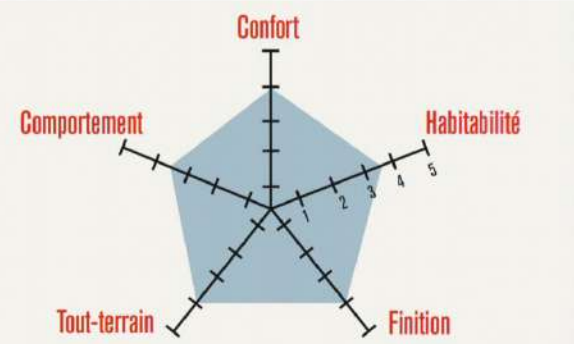
Compass ★★★☆☆

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

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

✚ Confort de suspension, prix/équipements, capacité d'évasion

▬ Présentation sans charme, coffre modeste, prise de roulis



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.3 GSE T4 Longitude 4x2	130	NC	29 500
1.3 GSE T4 Longitude BVA 4x2 AJ 4X4	150	NC	32 500

- Limited : Longitude + 4 500 €
- S : Limited + 3 000 € (non dispo 130 ch)

Équipements de série

- Longitude : 6 airbags, accès/dém. sans clef, aide active maintien voie, Apple CarPlay/Android Auto, clim. auto bizone, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, freinage urgence auto, jantes 16", mutlimédia écran tactile 7", radar recul, radio 6 HP, rég./lim., rétros rabat./dégiv., services connectés.
- Limited : + feux route auto, jantes 17", phares bixénon, radar station. AV, station. semi-auto, surv. angles morts/trafic marche AR.
- S : + hayon élec., hi-fi premium 9 HP, jantes 19", rég. adaptatif stop&go, sellerie cuir, sièges AV élec. 8 voies et chauffants, toit ouvrant pano.

Options (€)

- Hayon électrique (Limited) 600
- Hi-fi premium (Limited) 400
- Pack cuir (sellerie cuir, sièges AV élec. 8 voies) (Limited) 1 500
- Pack Hiver (sièges AV, volant et essuie-glaces chauf.) (Limited) 700
- Peinture métallisée/toit contrasté 750/1 300
- Régulateur vitesse adaptatif (Limited) 400
- Sièges AV ventilés en cuir (S) 1 000
- Toit ouvrant panoramique (Limited) 1 400

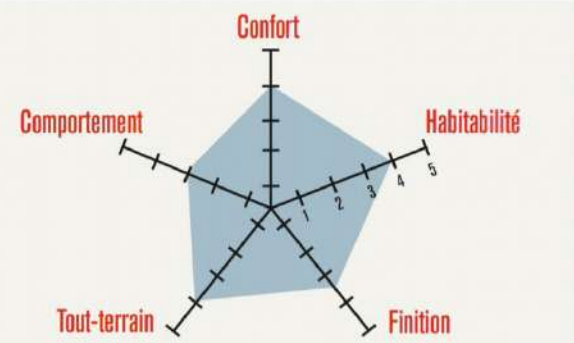
Cherokee ★★★☆☆

Le Cherokee fait preuve d'une belle polyvalence d'utilisation mais son poids joue sur les performances. Niveau d'équipement impressionnant.

L / l / h / e (m) : 4,62 / 1,86 / 1,67 / 2,70 - 5 places

✚ Prix/équipement, capacités de franchissement, confort

▬ Véhicule lourd, coffre petit, détails de finition



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.2 Mjt Limited BVA9 AJ 4X4	195	11	45 500
2.2 Mjt Limited BVA9 4x4	195	11	48 000
2.2 Mjt Overland BVA9 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., ESP, hayon mains libres, hi-fi 9 HP, interfaces Apple CarPlay/Android Auto, jantes 18", nav. écran tactile 8,4", radars station. AV/AR, rég. adaptatif fonction embouteillages, rétros élec./dégiv./ rabat., sellerie cuir, sièges AV élec. 8 voies et chauffants, station. semi-auto, surveillance angles morts.
- Overland : + cuir étendu, feux route auto, jantes 19", sellerie cuir premium, sièges AR chauffants, sièges AV ventilés, toit ouvrant panoramique, volant chauffant.

Options (€)

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

Wrangler ★★☆☆☆

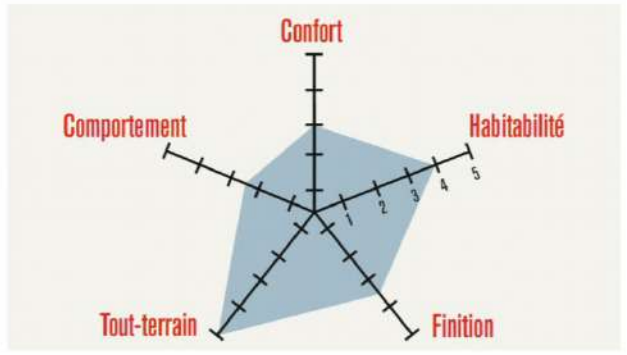
Véritable légende vivante, le dernier Wrangler (JL) soigne ses prestations routières et ses équipements mais reste avant tout taillé pour l'évasion.

L / l / 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 BVA8 4x4 5 portes	272	18	49 800
2.2 Mjt Sport BVA8 4x4 5 portes AJ 4X4	200	12	49 550

- 3 portes : 5 portes (Unlimited) - 2 500 €
- Sahara : Sport + 6 600 €
- Overland : Sahara + 3 950 €
- Rubicon : Sport + 7 100 €

Équipements de série

- Sport : 4 airbags, ESP, clim. auto bizone, contrôle pression pneus, dém. sans clé, détect. lum., hi-fi 8 HP, interfaces smartphones, jantes 17", multimédia écran tactile 7", radars/caméra recul, rég./lim. vitesse, rétros élec./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/volant chauffants.
- Rubicon : Sport + blocage dif. 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 (détec. 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
- Toit panoramique (Unlimited, sauf Sport) 3 000

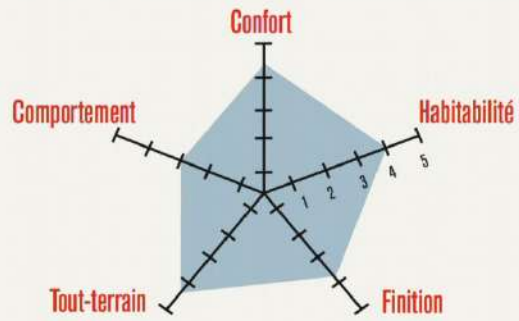
Grand Cherokee ★★★½☆

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

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

✚ Équipement, confort, aptitudes en tout-terrain

▬ Consommation, boîte lente, sensibilité au roulis



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
3.0 CRD V6 Limited AJ 4X4	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 bizone, accès/dém. sans clé, détec. pluie/lum., hayon élec., hi-fi 9 HP 506 W, jantes 18 ", nav. écran tactile 8,4", phares bixénon, radars station. AV/AR avec caméra de recul, rég. vitesse, rétros dég./rabat./électrochromatiques, sellerie cuir partielle, sièges AV élec. et chauffants, volant électrique, volant et sièges AV et AR chauffants.
- Trailhawk : + boîte courte, diff. AR à glissement limité, suspension pneumatique.
- Overland : + aide active au maintien dans voie, feux de route auto., freinage auto en ville, jantes 20", rég. vitesse adaptatif fonction embouteillage, sellerie cuir, sièges AV ventilés, toit 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 adaptative Bilstein, sellerie cuir sport.

Options (€)

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

KIA

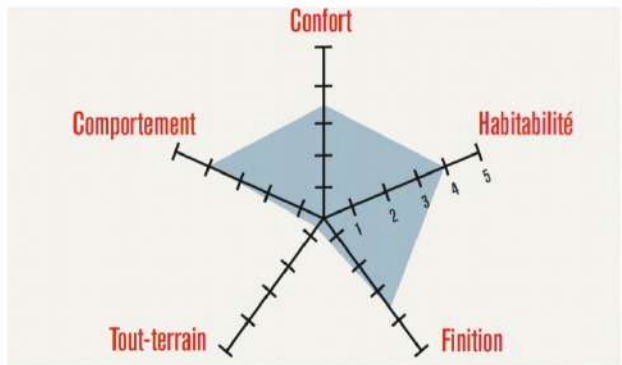
Stonic ★★★½☆

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

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

✚ Equipement complet, comportement dynamique, ergonomie

▬ Prix pas donnés, suspensions sèches, coffre décevant



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 T-GDI BVM5 Motion	100	5	17 990
1.0 T-GDI Active AJ 4X4	120	6	20 490
1.6 CRDi Active	115	6	22 690

- Active : Motion + 2 000 €
- Design : Active + 1 500 €
- Premium : Design +1 000 €

Équipements de série

- Motion : 6 airbags, détec. lum., écran multimédia 7", ESP, interfaces smartphone, jantes acier 15", radio/MP3 6 HP, rétros ext. élec. et dégivrants.
- Active : + caméra de recul, clim. manu., jantes 17", régulateur/limiteur.
- Design : + clim. auto, détect. pluie, nav. TomTom Live, rétros rabat.
- Premium : + accès/dém. sans clef, alerte franch. ligne, alerte angles morts et trafic AR, freinage d'urgence auto, feux route auto, 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 (Design/Premium) ..... 550 / 950
- 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
- Toit ouvrant (Premium uniquement) 500

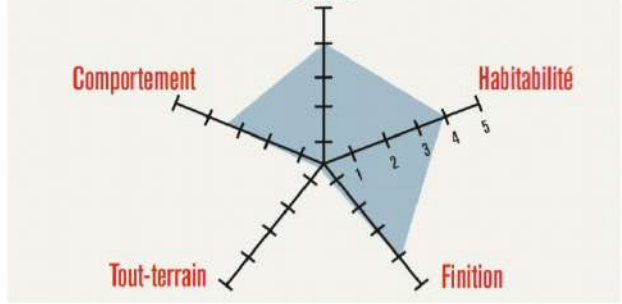
Niro ★★★☆☆

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 / l / h / e (m) : 4,35 / 1,80 / 1,54 / 2,70 - 5 places

✚ Habitacle accueillant, équipement, hybride et électrique

▬ Manque d'agrément, direction inconsistante



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 GDi hybride Motion AJ 4X4	141	5	28 990
1.6 GDi hybride rechargeable Motion	141	5	35 990
e-Niro 100 kW e-Active	136	1	37 000
e-Niro 150 kW e-Active	204	1	41 000

- Active : Motion + 2 000 €
- Design/e-Design : Active/e-Active + 2 000 €
- Premium/e-Premium : Design/e-Desin + 2 000 € (sauf e-Niro 100 kW)

Équipements de série

- Motion : 7 airbags, aide active maintien dans voie, clim. auto. bizone, détec. lum., hi-fi 6 HP écran tactile 5", jantes 16", rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv.
- Active hybride : + caméra recul, détec. pluie, interfaces Apple/Android, nav. écran 7" services connectés TomTom, radar recul, rétros rabat., sellerie cuir/tissu.
- Active hybride rech. : Active hybride + freinage auto en ville, rég. adaptatif.
- e-Active : Active hybride rech. + accés/dém. sans clé, chargeur smartphone par induction, jantes 17", rég. adaptatif fonction embouteillages.
- Design hybride et rechargeable : Active + accès/dém. sans clé, chargeur smartphone induction, jantes 18", phares full LED, siège cond. élec., radar station. AV.
- e-Design : e-Active + phares full LED, radars station. AV, sellerie cuir.
- Premium hybride et rechargeable : Design hybride et rechargeable + alerte angles morts et trafic AR, freinage auto. en ville, hi-fi JBL 8 HP 320 W, nav. écran tacile 8", régulateur adaptatif, sellerie cuir, sièges AV chauffants.
- e-Premium : e-Design + hi-fi JBL 8 HP 320 W, nav. écran tacile 8", siège cond. élec., sièges AV chauffants, toit ouvrant.

Options (€)

- Pack Confort : accès et démarrage sans clef, siège conducteur électrique, recharge téléphone par induction (Active) 1 000
- Pack Cool : toit ouvrant et sièges AV ventilés (Premium) 800
- Pack Sécurité Avancée: freinage d'urgence autonome, régulateur de vitesse adaptatif (série sur Premium et hybride rechargeable) 500
- Peinture métallisée/nacrée 650/750
- Toit ouvrant (Active, Design, e-Design, non dispo e-Active) 500

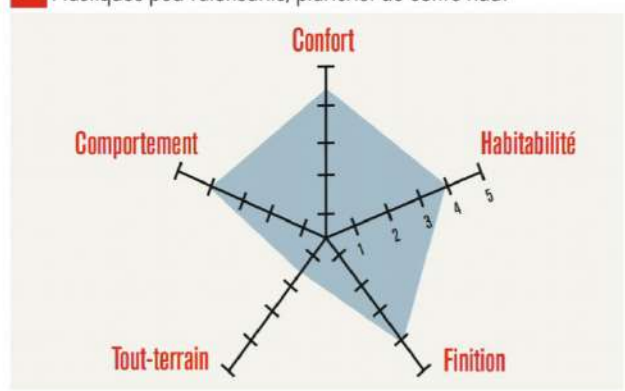
Sportage ★★★★☆

Le Sportage seconde génération progresse sur tous les plans. Agréable à conduire et confortable, il offre une belle habitabilité.

L / l / h / e (m) : 4,48 / 1,86 / 1,65 / 2,67 - 5 places

✚ Habitabilité généreuse, équipement de série, insonorisation

▬ Plastiques peu valorisants, plancher de coffre haut



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 CRDi MHEV Motion 4x2	115	6	26 990
1.6 CRDi MHEV Active 4x2 AJ 4X4	136	7	31 490

- Active : Motion + 3 500 €
- Design : Active + 1 000 €
- GT Line : Design + 1 100 €
- GT Line Premium : GT Line + 3 500 €

Équipements de série

- Motion : 6 airbags, caméra recul, clim. manu., détect. lum., écran tactile 7", ESP, interfaces smartphone, jantes 16", hi-fi 6 HP, rég./lim. vitesse, rétros élec.
- Active : + alerte franchis. ligne, détect. pluie, clim. auto bizone, feux route auto, jantes 17", nav. Europe TomTom Live (7 ans), radar recul, rétros ext. rabat./dégiv.
- Design : + chargeur induction (BVA), sellerie cuir/tissu, radars station. AV/AR.
- GT Line : + accès/dém. sans clé, jantes 19", sellerie cuir.
- GT Line Premium : + écran tactile 8", hayon mains libres, hi-fi JBL 8 HP, phares full led, sièges AV/AR chauffants, sièges AV élec., surveillance trafic AR/angles morts, toit ouvrant pano, vision 360°.

Options (€)

- 4 roues motrices (sur 1.6 CRDi 136 ch) 1 800
- Boîte de vitesses auto DCT7 (sur 1.6 CRDi 136 ch) 1 500
- Peinture métallisée/nacrée 650/750
- Pack Sécurité Avancée (BVM) : surveillance d'angle mort, alerte de trafic AR, freinage d'urgence en ville détection piétons (sauf Motion) 1 000
- Pack Sécurité Avancée (BVA) : surveillance d'angle mort, alerte de trafic

AR, freinage d'urgence détection piétons, régulateur vitesse fonction embouteillages (sauf Motion) 1 200
- Toit ouvrant panoramique (sauf 1.6 GDi et Motion) 900

Sorento ★★★☆☆

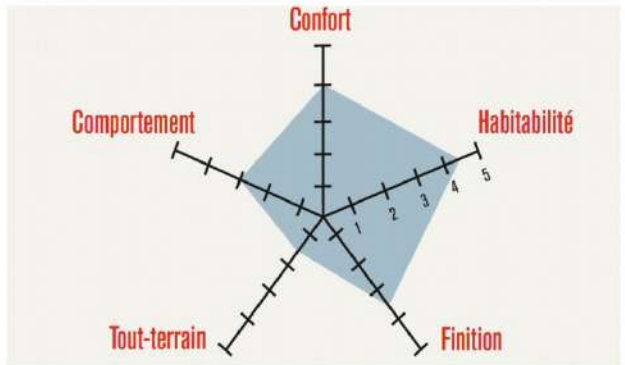
Bientôt remplacé

Le Sorento conserve ses sept places, son confort et son habitabilité. Dommage que sa conduite soit toujours dénuée de saveur.

L / l / h / e (m) : 4,68 / 1,88 / 1,75 / 2,78 - 7 places

+ Habitabilité généreuse, excellent confort, garantie rassurante

− Moteur sans caractère, boîte auto paresseuse, consommations



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.2 CRDi GT Line 7 places BVA8 AJ 4X4	200	11	48 300
2.2 CRDi GT Line 7 places BVA8 4x4	200	12	50 300
2.2 CRDi GT Line Ultimate 7 pl. BVA8 4x4	200	12	54 450

Équipements de série

- GT Line : 6 airbags, accès/dém. sans clé, aide active maintien dans voie, caméra recul, clim. auto bizone, détect. pluie, ESP, interfaces smartphone, jantes 19", nav. Europe écran 8", radars station. AV/AR, siège AV élec. 8 directions, sièges AV/AR chauffants, rég./lim. vitesse, sellerie cuir, hayon mains libres, toit ouvrant pano.
- GT Line Ultimate : + affichage tête haute, alerte angles morts, audio Harman/Kardon 10 HP, caméras 360°, feux route auto, freinage d'urgence auto, phares full led adaptatifs, rég. adaptatif, sièges AV ventilés, siège cond. élec. 10 directions, station. semi-auto.

Options (€)

- Peinture métallisée/blanc nacré 650/750

LAMBORGHINI

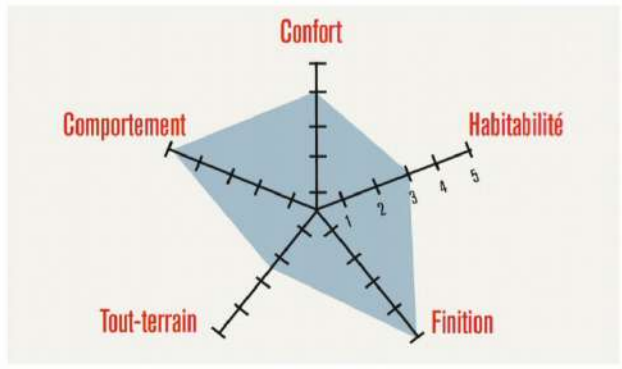
Urus ★★★★★

Mi-2018, Lamborghini lance son premier SUV. Ultra-sportif, il inaugure aussi les moteurs V8 et turbo chez la marque italienne. Impressionnant.

L / l / h / e (m) : 5,11 / 2,02 / 1,64 / 3,00 - 5 places

+ Performances hors-norme, sonorité, comportement

− Prix, freinage en usage intensif, gabarit pénalisant



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
V8 AJ 4X4	650	59	212 416

Équipements de série

- 6 airbags, accès/démar. sans clé, alarme, aide active maintien voie, appel urgence/assistance, audio 8HP, barre antiroulis actives, clim. 4 zones, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, diff. AR avec contrôle vectoriel du couple, disques frein carbone-céramique, écrans multimédia (10,1"/8,6"), ESP, feux de route auto, frein. auto détection piéton, hayon élec., interfaces smartphone, jantes 21", lecteur DVD, nav. 3D commande vocale, phares full led adaptatifs, radars de stat. AV/AR, recharge smartphone induction, rég. vitesse, rétros ext. élec., dégivrants et rabattables, rétros int./ext. photosensibles, sellerie cuir, services connectés, sièges AV élec. (12 directions) et chauff., susp. pneumatique.

Options (€)

- Affichage tête haute 1 800
- Caméra 360° 1 800
- Configuration 4 places 6 600
- Hayon mains libres 786
- Intérieur carbone 5 040
- Lecteurs DVD aux places AR 4 980
- Modes d'évolution tout-terrain 605
- Pack assistance autoroute 2 640
- Pack assistance ville 1 765
- Sellerie cuir bicolore/sellerie Alcantara bicolore 2 400/3 000
- Sièges AV entièrement électriques, massants et ventilés 3 000
- Système audio Bang&Olufsen 6 000
- Toit ouvrant panoramique 2 640
- Vision nocturne 2 520

LAND ROVER

Discovery Sport ★★★★☆

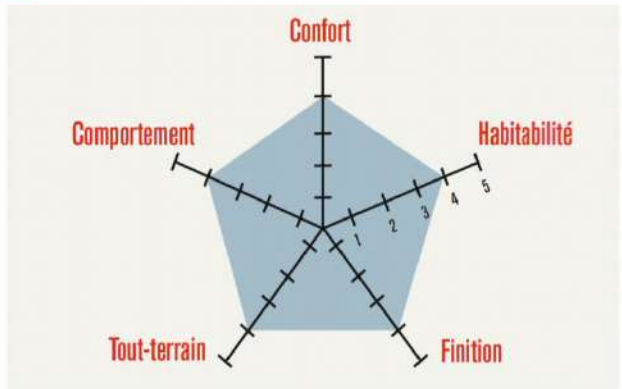
Modèle restylé

Le Discovery Sport offre habitabilité, confort, agrément de conduite et d'excellentes prestations en tout-terrain… au prix fort.

L / l / h / e (m) : 4,60 / 1,90 / 1,72 / 2,74 - 5 ou 7 places

+ Style plaisant, habitabilité, dotation généreuse, 7 places

− Tarif élevé, masse importante, pas de coffre en 7 places



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
D150 4x2	150	9	38 100
D150 BVA 9 4x4	150	9	43 250
D180 BVA 9 4x4 AJ 4X4	180	11	45 400
D240 BVA 9 4x4	240	16	49 100
P200 BVA 9 4x4	200	12	44 450
P250 BVA 9 4x4	250	16	48 650
P300e Plug-in BVA9 4x4	309	9	50 450

Sur toutes finitions, R-Dynamic : standard + 2 350 €
- S : Sport + 5 700 € (D150, D180), 5 600 € (P200), 5 000 € (D240, P250)
- SE : S + 3 850 € (D150, P200, P250), 3 800 € (D240), 3 750 € (D180)
- HSE : SE + 5 300 € (sauf P250 à + 5 250 €)

Équipements de série

- Base : 6 airbags + genoux conducteur et piéton, alerte franchissement de ligne, audio 80 W 6 HP, ESP, caméra de recul, clim. auto bizone, contrôle pression pneus, dém. sans clé, détect. pluie/lum., freinage d'urgence auto., jantes 17", écran tactile 10", phares LED, radars station. AV/AR, rég. vitesse, rétros élec./dégivrants.
- S : + interfaces smartphone, jantes 18", nav. services connectés, sellerie cuir, sièges élect. (10 voies).
- SE : S + compteurs numériques, détect. angles morts, feux de route auto, hayon élect., jantes 19", sièges élect. à mémoire.
- HSE : SE + accès sans clé, audio Meridian 380 W 11 HP, détect. actif angles morts, jantes 20", régul. vit. intelligent fonction embouteillages, rétros rabattables, rétro. int. digital, sellerie cuir premium, sièges élec. 14 voies.

Options (€)

- 7 places 1 311
- Accès sans clé (base, S, SE) 505
- Affichage tête haute 606
- Caméras panoramiques 464
- Compteurs digitaux 12,3" (base, S) 706
- Feux de route automatiques (base, S) 152
- Hayon électrique (base, S) 526
- Hi-fi Meridian/Surround (base, S, SE) 807/1 816
- Hi-fi Surround (HSE) 1 009
- Navigation connectée (base) 757
- Pack Confort (hayon élect. mains libres, clé loisirs) (base, S) 1 241
- Pack Drive (surveillance active angles morts, régulateur intelligent en embouteillages, freinage auto à haute vitesse) (non dispo base)
  - S/SE 1 311/807
- Pack Dynamique (susp. pilotée, modes conduite) (non dispo base) 1 695
- Pack Hiver (pare-brise/volant chauffants, phares LED premium) 606
- Pack Park (alerte de sortie places AR, radars 360°, détection trafic en marche AR, station semi-auto) 676
- Pack Smartphone (Apple CarPlay, Android Auto) (base) 303
- Pack Technologie (rétro. int. digital, chargeur induction, affichage tête haute, compteurs digitaux 12,3")
  - base, S 1 715
  - SE/HSE 1 558/600
- Peinture métallisée/premium (base, S, SE) 935/1 362
- Phares LED premium/adaptatifs (base, S) 1 110/2 017
- Phares Matrix LED (SE, HSE) 908
- Régulateur de vitesse intelligent (base, S) 303
- Rétro. intérieur digital
  - base, S 606
  - SE 424
- Sellerie
  - cuir/premium (base, S) 3 283/6 445
  - premium (SE) 2 401
- Sièges AV élec. 12 voies à mémoires
  - base, S 1 175
  - SE 414
- Système de contrôle actif des angles morts (base, S) 505
- Toit contrasté noir/panoramique fixe (base, S, SE) 631/1 483

Discovery V ★★★½☆

Le Discovery V est un des SUV les plus polyvalents du marché. Il sait tout faire, peut accueillir 7 personnes mais il est cher et encombrant.

L / l / h / e (m) : 4,97 / 2,00 / 1,85 / 2,92 - 5 ou 7 places

Range Rover Evoque II ★★★★☆

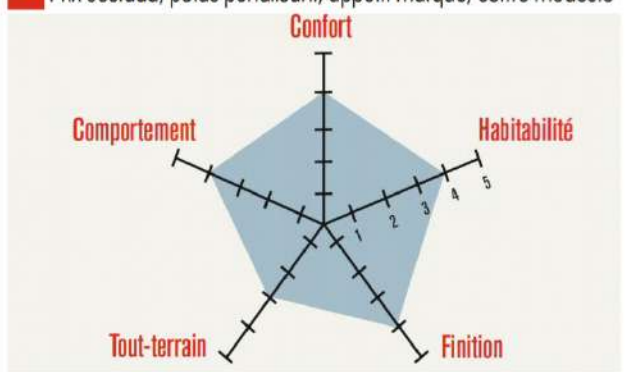
Nouvelle génération

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 / l / h / e (m) : 4,37 / 2,00 / 1,65 / 2,68 - 5 places

✚ Style inimitable, interface tactile, matériaux, comportement

▬ Prix costaud, poids pénalisant, appétit marqué, coffre modeste



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
D150 S BVM 4x2	150	9	39 750
D150 MHEV S BVA9 4x4	150	9	44 950
D180 MHEV S BVA9 4x4 AJ 4X4	190	11	47 100
D240 MHEV S BVA9 4x4	240	15	50 900
P200 MHEV S BVA9 4x4	200	12	46 050
P250 MHEV S BVA9 4x4	249	16	50 300
P300 MHEV S BVA9 4x4	300	20	54 950
P300e Plug-in BVA9 4x4	309	9	52 550

Sur toutes finitions, R-Dynamic : standard + 2 500 €

- S : base + 5 150 € (D150, D180), 4 450 € (D240, P250), 5 100 € (P200), 4 400 € (P300)
- SE : S + 5 300 € (autres moteurs), 5 350 € (D240) (non dispo D150 4x2)
- HSE : SE + 5 100 € (D150, D180, P200), 5 050 € (D240, P250, P300)

Équipements de série

- R-Dynamic (sur toutes finitions) : + jantes spécifiques, kit carrosserie
- Base : 6 airbags, airbags piéton, aide maintien dans voie, caméra recul, clim. auto bizone, 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, radars station. AV/AR, rétros dégiv., rég./lim. vitesse.
- S : + interfaces smartphone, jantes 18", nav., recon. panneaux, rétros rabat./photos., sellerie cuir, sièges élec. (10 voies), services connectés.
- SE : + compt. digitaux, console centrale tactile, feux route auto, hayon élec., jantes 20", Pack Park, phares full led, sièges élec. à mém. (14 voies).
- HSE : + accès sans clé, hayon mains libres, hi-fi Meridian, Pack Drive, rétro. int. via caméra, sellerie cuir matelassé, sièges élec. à mém. (16 voies).

Options (€)

- Accès sans clé (série HSE)/clé loisirs 504/421
- Adaptive Dynamics/Dynamics Configurable 1 155/525
- Affichage tête haute 908
- Caméras panoramiques fonction capot transparent 464
- Console centrale tactile (Touch Pro Duo) (base, S) 403
- 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/premium 935/1 432
- Rétroviseur intérieur via caméra (base/S, SE) 605/415
- Sellerie cuir matelassé (base/S, SE) 5 062/2 582
- Sièges AV électriques 16 voies à mémoires et chauffants
  - base/S/SE et HSE 1 175/761/413
- Toit panoramique fixe/ouvrant 1 482/1 997

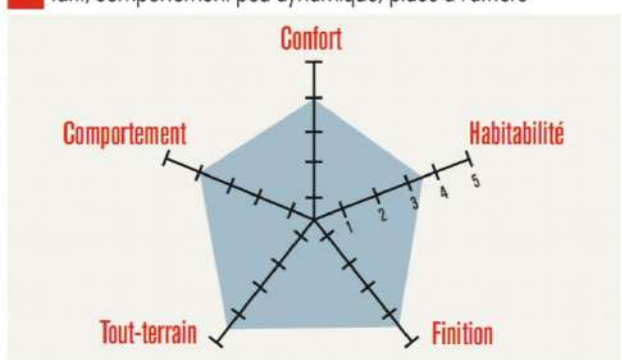
Range Rover Velar ★★★★☆

Le Velar se positionne en parallèle du Sport en s'inspirant du style de l'Evoque. Prestations routières et équipement technologique au top.

L / l / h / e (m) : 4,81 / 1,93 / 1,67 / 2,87 - 5 places

✚ Style, présentation habitacle, équipements, capacités 4x4

▬ Tarif, comportement peu dynamique, place à l'arrière



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
P250 BVA9 4X4	250	16	58 700
P300 BVA9 4X4	300	20	62 200
P550 V8 BVA9 4X4	550	47	112 440
D180 BVA9 4X4	180	10	58 700
D240 BVA9 4X4 AJ 4X4	240	15	62 900
D275 BVA9 4X4	275	18	65 430
D300 BVA9 4X4	300	20	67 200

Sur toutes les finitions, R-Dynamic : Standard + 3 400 € (3 500 € sur P300)

- S : base + 6 600 €
- SE : S + 3 900 €
- HSE : SE + 8 000 € (D180, P250, P300), 8 100 € (D240), 8 790 € (D275, D300)

Équipements de série

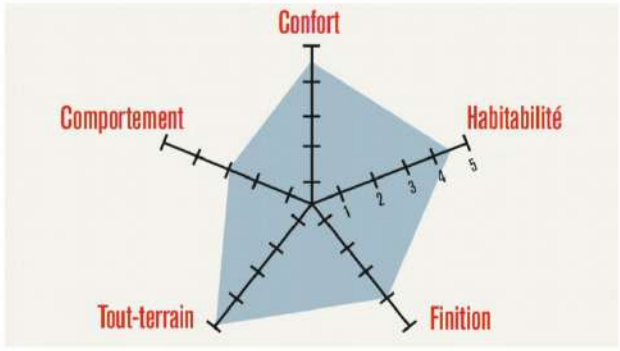
- Base : 6 airbags, accès sans clé, alerte franchis. ligne, audio 8 HP 250 W, caméra recul, clim. auto bizone, détect. pluie/lum., freinage urgence auto, jantes 18", multimédia 2 écrans tactiles 10", phares led, radar station. AV/AR, régul./lim. vitesse, rétros élec./dégiv., Torque Vectoring.
- R-Dynamic : + 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 élec. (10 directions), wi-fi.
- R-Dynamic S : + pack Design ext. R-Dynamic, sellerie cuir/Suédine.
- SE : S + alerte trafic marche AR, audio Meridian 17 HP 825 W, compteurs digitaux, jantes 20", phares Matrix led, radars station. 360°, station. semi-auto.
- R-Dynamic S : + pack Design ext. R-Dynamic, sellerie cuir/Suédine.
- HSE : + aide active maintien dans voie, jantes 21", régul. vitesse intelligent fonction embouteillages, sièges AV chauffants, ventilés et massants, sièges AV élec. (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)

✚ Confort, habitacle pratique, équipement de pointe, 7 places

▬ Comportement, consommation urbaine, encombrement, prix



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Sd4 S BVA8 AJ 4X4	240	16	60 200
Sd6 SE BVA8	306	21	69 700
Si4 S BVA8	300	21	59 000

- SE : S + 4 100 € (+ 4 000 € sur SD6)
- HSE : SE + 9 400 €
- HSE Luxury : HSE + 7 900 €

Équipements de série

- S : 6 airbags (8 en 7 places), appel d'urgence auto., alerte active franchis. ligne, audio 125 W, caméra recul, clim. man. bizone, contrôle pression pneus, freinage d'urgence auto, jantes 19", multimédia écran 10", radars station. AV/AR, régul. vitesse, rétros élec./dégiv, susp. pneumatique (Sd6).
- SE : + audio 250 W, clim. auto bizone, détect. pluie/lum., feux route auto, navigation, phares led, radar station. 360°, rétros rabat., stationnement semi-auto.
- HSE : + accès/dém. sans clef, 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 élec. (12 directions).
- HSE Luxury : + audio Meridian 825 W, clim. auto 3 zones, jantes 20", sellerie cuir, sièges AV élec. (16 directions), toit ouvrant panoramique.

Options (€)

- 7 places 1 663
- Accès et démarrage sans clef (SE, non dispo S) 898
- Affichage tête haute (non dispo S) 1 367
- Caméra 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 2e rangée chauffants et ventilés + sièges AV élec. 16 directions + pare-brise et volant chauffants
  - HSE SD4 ..... 5 712
  - HSE autres moteurs 3 428
  - HSE Luxury (+ sièges AV massants, clim 4 zones) 3 428
- Pack Driver Assist : régulateur adaptatif avec fonction embouteillage + aide active au maintien dans la voie + station. semi-auto + surveillance actives 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/premium 1 051/2 102
- Phares led adaptatifs (sauf 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 (Si4 et Sd4 S) 1 653
- Système audio
  - Land Rover 250 W (S) 521
  - Meridian 380 W (S/SE) 1 255/735
  - Meridian 825 W (HSE) 1 469
- Toit panoramique fixe/ouvrant 1 571/2 000

- Base, S 2995
- SE 2319
- HSE 807
- Pack Park (station. semi-auto, radars sation. 360°, alerte trafic marche arrière) (base, S) 676
- Pack Route/Tout-terrain : modes de conduite, Terrain Response 2, contrôle de progression de tout-terrain 867
- Peinture métallisée/premium 936/1 883
- Phares Matrix led (base/S) ..... 2 143 / 1 248
- Phares Matrix - laser led
  - base 4 234
  - S 3 339
  - SE, HSE 2 091
- Sellerie cuir Windsor (série HSE)
  - base 2 507
  - S, SE 1 571
- Sièges AV électriques (10 directions) à mémoires et chauffants
  - base 1 670
  - S, SE 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 D180 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 1 415/1 779

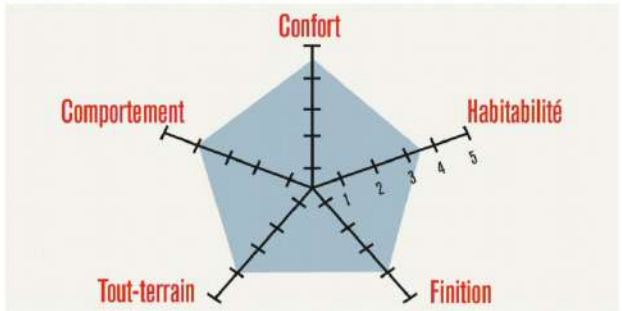
Range Rover Sport ★★★★☆

Le Range Sport mélange luxe et volupté mécanique. Il se montre efficace sur route comme en tout-terrain. Léger restylage fin 2017.

L / l / h / e (m) : 4,85 / 1,98 / 1,78 / 2,92 - 5 ou 7 places

✚ Ligne réussie, finition, aptitudes en tout-terrain, technologies

▬ Confort ferme, options nombreuses, comportement pataud



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
SDV6 S AJ 4X4	249	16	72 900
SDV6 SE	306	21	82 200
SDV8 HSE Dynamic	339	25	98 600
P400e SE	404	18	91 700
Si4 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 € (Si4)
- HSE : SE + 6 000 € (SDV6 249), 5 800 € (SDV6 306), 4 900 € (P400e), 5 900 € (Si4)
- HSE Dynamic : HSE + 2 600 € (SDV6 249 et 306), 2 900 € (P400e), non dispo Si4
- Autobiography Dynamic : HSE Dynamic + 13 100 € (SDV8), 13 200 € (SDV6 306,P400e), 12 900 € (V8 525), non dispo SDV6 249 et Si4

Équipements de série

- S : 6 airbags, alerte franchis. ligne, audio 8 HP 250 W, clim. auto. bizone, détect. pluie/lum., compteurs digitaux, contrôle pression pneus, freinage urgence auto., rétros élec./dégiv., phares led, nav. Pro/multimédia sur 2 écrans 10", radars parking AV/AR, régul. vitesse, sellerie cuir, sièges élec. 8 directions, suspension pneu, wi-fi, jantes 19".
- SE : + caméra de recul, jantes 20", sièges AV élec. 14 directions.
- HSE : + hayon électrique, phares Matrix-led, rétros rabat., sièges AV élec. 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 élec. 22 directions, sièges AV/AR chauffants, sièges AV ventilés.
- SVR : + accès sans clef, clim. 3 zones, hayon mains libres, phares Pixel-led, sièges AV élec. 16 directions.

Options (€)

- 7 places avec 3e rangée électrique (non dispo S et SVR) 1 784
- Accès sans clé 1 155
- Affichage tête haute 1 364
- Caméras panoramiques (S/autres) 1 281/840
- Climatisation trizone/quadrizone 683/1 364
- Hayon électrique mains libres
  - E, SE 788
  - HSE, HSE Dynamic, AB Dynamic 158
- Pack Climat (toit ouvrant pano, clima auto 4 zones)
  - P400e (SE/autres finitions) 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. photo, fermeture assistée portières)
  - P400e (SE/HSE et HSE Dynamic) 1 900/867
  - S/SE (+ volant électrique) 2 675/ 2 890
  - HSE, HSE Dynamic (+ volant électrique) 1 984
- Pack Drive (régul. intelligent, alerte angles morts) 484
- Pack Drive Pro (régul. intelligent embouteillages, 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°, régul. intelligent embouteillages, 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 élec. 22 directions, cuir étendu)
  - HSE 5 544
  - HSE Dynamic 4 290
- Pack Park Pro (station. semi-auto, détec. trafic en marche AR, caméra 360°)
  - S, SE, HSE, HSE Dynamic 1 594
  - AB Dynamic, SVR 977
- Pack Visbilité 1 (feux de route auto, affichage tête haute) (S/SE) ..... 1 911 / 1 598
- Pack Visbilité 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 embouteillages 2 098
- Sièges en cuir élec. 16 directions (SE) 3 693
- Sièges en cuir semi-aniline 22 directions (HSE, HSE Dyn.) 2 284
- Sièges AV et AR chauffants (non dispo AB Dynamic)
  - S, SE 840
  - HSE, HSE Dynamic 421
- Système audio Meridian 18 HP 825 W 1 469
- Toit panoramique fixe/ouvrant 2 057/2 373

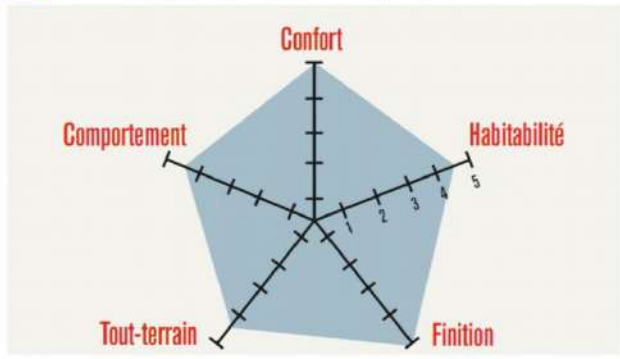
Range Rover ★★★★½

Cette génération a perdu du poids et gagné en comportement. Ses prestations sont à la hauteur de sa réputation. Léger restylage fin 2017.

L / l / h / e (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

▬ Tarif exclusif, gabarit, comportement pataud



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
SDV6 HSE AJ 4X4	275	18	107 600
SDV8 Vogue	339	25	124 100
I6 MHEV HSE	400	NC	115 500
P400e Vogue	404	17	125 700
V8 S/C Vogue	525	45	130 200
V8 S/C SVAutobio. Dynamic	565	50	181 600

- Vogue : HSE + 8 600 € (SDV6, I6)
- Autobiography : Vogue + 18 800 € (P400e, SDV8), 18 700 € (V8 525), 18 900 € (SDV6, I6)

Équipements de série

- HSE : 6 airbags, accès sans clé, alerte franchis. ligne, audio Meridian 12 HP 380 W, caméra de recul, clim. auto 3 zones, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., freinage d'urgence auto, hayon mains libres, jantes 19", multimédia avec 2 écrans 10", phares led, radars station. AV/AR, régul. vitesse, susp. pneumatique, sellerie cuir, services connectés, sièges AV élec. 16 directions/chauffants, rétros dégiv./rabat.
- Vogue : + fermeture assistée des portières, jantes 20", phares Matrix-led, sièges AV élec. 20 directions, sièges AV/AR chauffants, tv numérique.
- Autobiography : + audio Meridian 18 HP 825 W, clim. auto 4 zones, jantes 21", phares Pixel-led, sellerie semi-aniline, sièges élec. 24 directions, sièges AV/AR chauffants/ventilés, sièges AV massants, toit pano. ouvrant.
- Autobiography Dynamic : + aide active au maintien dans la voie, audio Meridian 28 HP 1 700 W, contrôle actif des angles morts et du trafic en marche AR, phares Pixel-laser, radars sation. 360°, régul. vitesse intelligent, sièges AR massants, sièges élec. 24 directions, station. semi-auto.

Options (€)

- Affichage tête haute 1 364
- Climatisation 4 zones 1 364
- Pack Drive Pro (contrôle actif angles morts/trafic en marche AR, régul. intelligent embouteillages, aide active au maintien dans la voie) 2 541
- Pack Driver Assist (contrôle actif angles morts/trafic en marche AR, caméras 360°, régul. intelligent embouteillages, freinage urgence haute vitesse, aide active au maintien dans la voie, station. semi-auto)
  - HSE 6 038
  - Vogue, AB 4 758
  - SV AB Dynamic 262
- Pack Parck 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) 926
- Phares Pixel-laser (Vogue/Autobiography) ..... 2 160 / 1 234
- Peinture métallisée/premium 1 155/2 308
- Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillage et freinage d'urgence automatique 2 098
- Sièges AV et AR chauffants et ventilés, élec. 22 directions et massants à l'avant (Vogue) 2 911
- Sièges AV et AR chauffants, ventilés et massants, élec. 24 directions (Autobiography) 2 037
- Système audio Meridian 18 HP 825 W (HSE, Vogue) 1 469
- Système audio Meridian 28 HP 1 700 W (Autobiography) 5 036
- Toit ouvrant panoramique fixe/ouvrant (HSE, Vogue) 2 055/2 371

Defender modèle non essayé

Le mythique 4x4 de franchissement revient en 2019. Toujours décliné en court et long, il reçoit toutes les technologies des ses frères.

L/l/h/e (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 AJ 4X4	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 (court) : 110 (long) - 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. prof. gué, ESP, freinage d'urgence, hi-fi 6 HP 180 W, jantes 18", nav. connectée écran 10", phares LED, rég./lim. vitesse, sièges AV élec. 8 voies (+ susp. pneu. sur 110).
- S : + compteurs digitaux 12,3", feux de route auto, jantes 19", sellerie cuir, sièges élec. 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 élec. 14 voies, sièges AV élec./chauf. (+ toit ouvrant pano. sur 110).
- X : + affichage tête haute, hi-fi Meridian 700 W, jantes 20", toit ouvrant pano.,

Options (€)

- 7 places (non dispo X) 1 310
- Accès sans clé (base et S) 860
- Affichage tête haute (HSE) 910
- Clé loisirs 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) 1 970/1 370
- Pack intérieur premium (sièges AV chauf./vent., sièges élec. 14 voies, cuir étendu) (base/S/SE) 3 960/3 440/2 190
- Peinture métallisée 1 010
- Rétro. intérieur digital (base et S) 660
- Sellerie cuir (base/S et SE) 3 630/1 510

LEXUS

UX

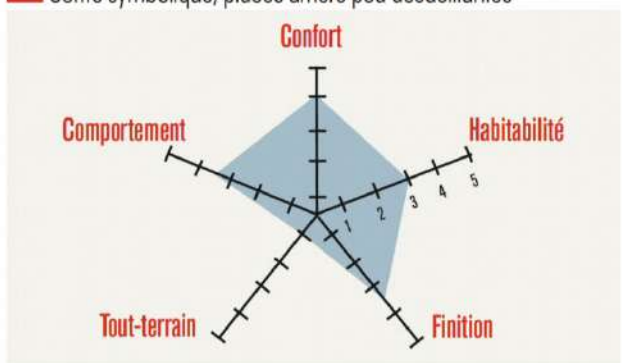
★★★½☆

Arrivé fin 2018, le UX séduit par son style acéré et sa motorisation hybride performante. Mais son sens de l'accueil n'est pas développé.

L/l/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 AJ 4X4	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, appel d'urgence, Bluetooth, clim. auto bi-zone, détec. lum., freinage d'urgence auto, hi-fi 6 HP, jantes 17", écran multimédia 7", phares bi-led adaptatifs, rég. intelligent, rétros rabat./dégiv.
- Pack : + caméra de recul, détec. pluie, rétro. int. photosensible.
- Luxe : + accès sans clé, chargeur induction, éclairage d'intersection, jantes 17", navigation, radars station. AV/AR, sièges AV chauffants, sellerie cuir.
- F Sport : Pack + accès sans clé, chargeur induction, éclairage d'intersection, hayon élec., jantes 18", navigation, phares led adaptatifs, radars station. AV/AR, sellerie cuir/tissu, sièges sport élec., toit ouvrant.
- 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 station. 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 élec., hi-fi Mark Levinson 13 HP, jantes 18", phares led adaptatifs, radars station. AV/AR, peinture métallisée, sièges AV élec. et ventilés, toit ouvrant, vision 360°.

Options (€)

- 4x4 (deux moteurs électriques) 1 500
- Hayon mains libres (F Sport Executive, Executive) 300
- Navigation (Pack, non dispo 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) 1 500
- Toit ouvrant (Luxe) 1 000

NX

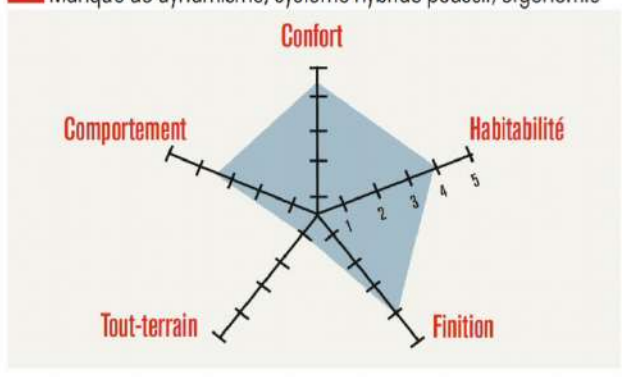
★★★½☆

Léger restylage fin 2017 et équipement de sécurité enrichi pour le SUV familial Lexus. Le moteur essence disparaît du catalogue.

L/l/h/e (m) : 4,63 / 1,84 / 1,64 / 2,66 - 5 places

✚ Confort, agrément en ville, habitabilité correcte

▬ Manque de dynamisme, système hybride poussif, ergonomie



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
300h 4x2	197	8	43 290
300h Pack 4x2	197	8	45 990
300h Luxe 4x2	197	8	50 990
300h F Sport 4x2	197	8	57 190
300h Executive 4x2 AJ 4X4	197	8	62 790
300h F Sport Executive 4x2	197	8	65 290

Équipements de série

- Base : 6 airbags, alerte pression pneus, clim. auto bi-zone, dém. sans clef, détec. pluie/lum., freinage d'urgence auto, jantes 17", maintien dans la voie, écran multimédia 8", phares led adaptatifs, régulateur intelligent, radio 8 HP
- Pack : + alarme, caméra de recul, jantes 18".
- Luxe : + sièges AV élec. et chauffants, accès sans clé, sellerie cuir, radars de 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 (€)

- 4x4 (non dispo base) 1 500
- Hayon mains libres (non dispo NX 300h et Pack) 300
- Peinture métallisée (sauf Executive et F Sport Executive) 1 000
- Pack Confort : système d'accès sans clé, hayon électrique (Pack) 1 000
- Pack Sécurité Avancée : affichage tête haute, surveillance des angles morts, alerte de circulation AR (F Sport) 2 200
- Pack Innovation : affichage tête haute, suspension adaptative 2 600
- Radars de stationnement arrière (NX 300h et Pack) 450
- Suspension variable adaptative (F Sport) 1 150
- Système de navigation Premium (Pack) 1 600
- Toit ouvrant électrique/panoramique (Luxe) 1 100/1 100

RX

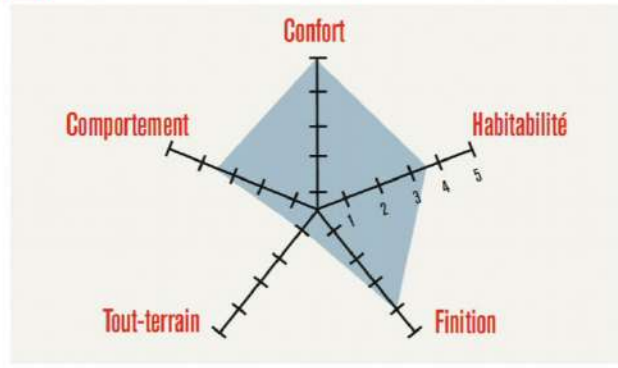
★★★½☆

Plus affirmée, cette quatrième génération mise sur un ensemble hybride puissant mais un tempérament toujours orienté sur le confort.

L/l/h/e (m) : 4,89 / 1,90 / 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	15	68 990
450h Luxe	313	15	75 490
450hL Luxe 7 places	313	15	78 690
450h F Sport AJ 4X4	313	15	81 490
450h F Sport Executive	313	15	84 790
450h Executive	313	15	86 490
450hL Executive 7 places	313	15	89 690

Équipements de série

- Pack : 6 airbags, aide maintien dans voie, alerte pression pneus, audio 9 HP, caméra recul, clim. auto bi-zone, détec. pluie/lum., feux route auto, freinage auto, hayon élec., jantes 18", nav. écran 8", peinture métal., radars station. AV/AR, rég. vitesse adaptatif, rétros dégiv./rabat., sellerie tissu/simili cuir, sièges AV élec.
- Pack : Luxe + audio 12 HP, hayon élec. mains libres, jantes 20", sellerie cuir, sièges AV chauf./ventilés, multimédia écran 12,3", services connectés, toit ouvrant pano.
- F Sport : Luxe + affichage tête haute, éclairage d'intersection, sellerie cuir, suspension adaptative, système audio Mark Levinson 15 HP.
- F Sport Executive : F Sport + accès/démarrage sans clef, avertisseur de circulation arrière, banquette AR élec./chauffante, caméra 360°, surveillance d'angle mort, volant chauffant.
- Executive : Luxe + accès/émarrage sans clef, affichage tête haute, audio Mark Levinson 15 HP, avertisseur de collision arrière, banquette AR élec./chauffante, caméra 360°, éclairage d'intersection, phares full-led, sellerie en semi-aniline, suspension adaptative, surveillance d'angle mort, volant chauffant.

Options (€)

- Navigation hi-fi Pionner 12 HP (Pack) 1 000

- Pack Technologie : affichage tête haute couleur, avertisseur de circulation arrière et surveillance d'angle mort (Luxe) 2 300

MASERATI

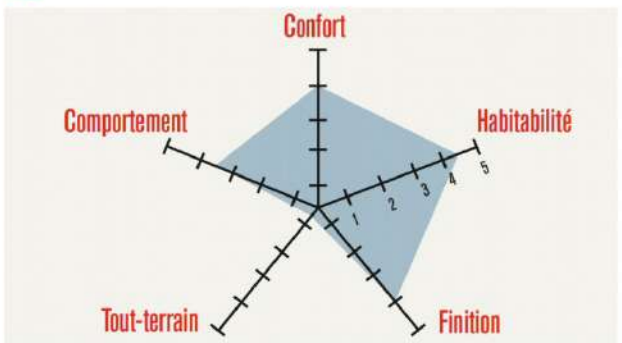
Levante ★★★½☆

Rouler en SUV et en Maserati, c'est possible grâce au Levante. La proposition perd de son charme avec le V6 diesel.

L / l / h / e (m) : 5,03 / 1,97 / 1,68 / 3,00 - 5 places

✚ V6 essence mélodieux, belle habitabilité, confort soigné

− Lacunes d'équipement, tarif élevé, direction floue



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Diesel V6 Q4 AJ 4X4	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	158 000

- GranLusso et GranSport : base + 13 700 €, 11 000 € sur S

Équipements de série

- Base : 6 airbags, accès sans clef, contrôle pression pneus, clim. auto bizone, détect. pluie/lum., écran tactile 8,4", feux route auto, hayon élec., hi-fi 8 HP, jantes 18", phares bixénon, rég./lim. vitesse, sellerie cuir, siège cond. élec., susp. adaptative.
- GranLusso : + Base + fermeture porte assistée, intérieur soie, jantes 19", navigation, phares LED adaptatifs, radar de recul, sièges AV élec. 8 voies.
- GranSport : Base + fermeture porte assistée, jantes 20", kit sport, sièges AV sport élec. 8 voies.

Options (€)

- Alerte collision avant 252
- Avertisseur de franchissement de ligne 605
- Barres de toit métal 807
- Caméra de recul/360° 485/1 210
- Climatisation automatique 4 zones 1 310
- Détecteur d'angles morts 705
- Hayon électrique 252
- Intérieur cuir pleine fleur 3 270
- Pack Assistant Conducteur (régulateur adaptatif, contrôle des angles morts) 2 824
- Peinture métallisée 1 190
- Phares bixénon intelligents 815
- Radars de stationnement avant et arrière 787
- Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages 1 906
- Siège passager électrique (Diesel) 504
- Sièges avant chauffants/ventilés ..... 455 / 960
- Sièges avant électriques à mémoires
  - Diesel 1 210
  - S 706
- Système audio Harman Kardon (10 HP 600 W) 1 665
- Système audio Bowers & Wilkins (15 HP 1 280 W) 2 760
- Toit panoramique 1 515

MAZDA

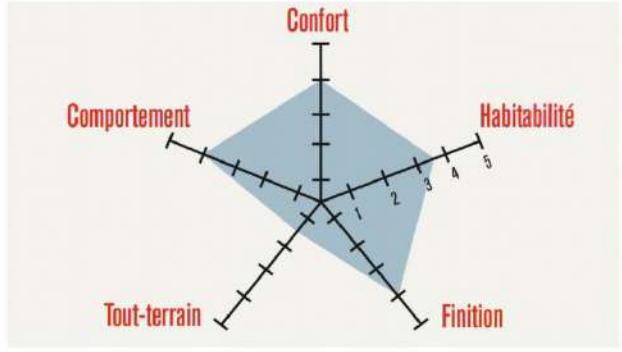
CX-3 ★★★½☆

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 / l / 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 (€)
1.8 SkyActiv-D 4x2 Élégance AJ 4X4	115	6	23 700
2.0 SkyActiv-G 4x2 Élégance	121	7	21 700
2.0 SkyActiv-G 4x4 Sélection	150	8	28 900

- Dynamique : Élégance + 2 400 €
- Sélection : Dynamique + 1 100 €

Équipements de série

- Élégance : 6 airbags, alerte pression pneus, Bluetooth, clim. auto, dém. sans clé, ESP, freinage d'urgence auto en ville, hi-fi CD/MP3 6 HP, jantes 16", nav. écran tactile 7", rétros élec./dégiv./rabat., rég./lim. vitesse.
- Dynamique : + alerte angles morts/franchissement voie, détec. pluie/lum., phares led, radar recul, sièges AV chauffants.
- Sélection : + accès sans clé, affichage tête haute, caméra recul, jantes 18", Pack Driver (sur 4x4), radar station. AV.

Options (€)

- 4x4 (1.8 Skyactiv-D Sélection) 3 100
- Boîte auto 6 (sauf Élégance) 1 800
- Pack Driver (régulateur de vitesse adaptatif fonction embouteillages, alerte anticollision, surveillance trafic en marche AR, phares led adaptatifs, hi-fi Bose 7 HP, volant chauffants) (Sélection 4x2) 1 300
- Peinture métallisée/Soul Red 500/800
- Sellerie cuir avec siège conducteur électrique et affichage tête haute (Sélection) 1 150

CX-30 ★★★½☆

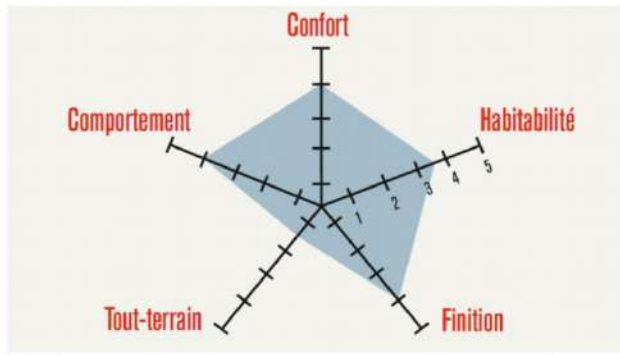
Nouveau modèle

Le CX-30 (été 2019) aurait pu s'appeler CX-4. Il cherche à offrir la maniabilité du CX-3 et l'accueil du CX-5. Il est dérivé de la Mazda 3.

L / l / h / e (m) : 4,40 / 1,80 / 1,54 / 2,66 - 5 places

✚ Comportement, consommation, présentation soignée

− Visibilité arrière, habitabilité arrière, modularité perfectible



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.8 Skyactiv-D 4x2 Style AJ 4X4	116	6	31 800
2.0 Skyactiv-G M Hybrid 4x2	122	6	26 900
2.0 Skyactiv-X M Hybrid 4x2 Sportline	180	9	33 800

- Style : base + 2 700 €
- Sportline/Inspiration : Style + 1 900 € / 2 200 €
- Exclusive : Style + 6 100 € (sur 2.0 Skyactiv-X)

Équipements de série

- Base : 6 airbags + genoux cond., affich. tête haute, appel urgence, clim. manu., contrôle pression pneus, dém. sans clé, détect. pluie/lum., feux route auto, freinage urgence auto, jantes 16", phares LED, radar recul, régul. adaptatif, rétros élec./dégiv./rabat., surveil. angles morts.
- Style : base + accès sans clé, caméra 360°, clim. auto, contrôle circulation AV/AR, hayon élec., jantes 18", modes conduite, radars station. AV, régul. vitesse fonction embouteillages, sièges AV chauf.
- Sportline : Style + hi-fi Bose 12 HP, phares LED adaptatifs.
- Inspiration : Style + hi-fi Bose 12 HP, sellerie cuir, siège cond. élec. 8 voies.
- Exclusive : Style + hi-fi Bose 12 HP, phares LED adaptatifs, sellerie cuir, siège cond. élec. 8 voies, toit ouvrant.

Options (€)

- 4x4 (2.0 Skyactiv-X) 2 000
- Boîte auto 6 (sauf base) 2 000
- Toit ouvrant (Sportline, Inspiration, 2.0 Skyactiv-X) 700
- Peinture métallisée ..... de 600 à 900
- Sellerie cuir blanc (Exclusive) 200

MX-30 modèle non essayé

Nouveau modèle

Le MX-30 (été 2020) joue l'originalité : il est 100 % électrique, doté de portes arrière antagonistes et affiché à un tarif plutôt raisonnable.

L / l / h / e (m) : 4,40 / 1,80 / 1,56 / 2,66 - 5 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
e-Skyactiv	143	NC	33 900
e-Skyactiv Modern Conf./Industrial Vint.	143	NC	37 800

Équipements de série

- Base : 6 airbags + genoux cond., affich. tête haute, aide maintien voie, appel urgence, clim. auto, compteurs digitaux 7", contrôle pression pneus, dém. sans clé, détect. pluie/lum., freinage urgence auto, hi-fi 8 HP, interfaces smartphone, jantes 18", nav. écran 8,8", phares LED, radar station. AV/AR, régul. adaptatif, rétros élec., surveil. active angles morts et trafic en marche AR.
- Modern Confidence/ Industrial Vintage : base + accès sans clé, caméra 360°, hi-fi Bose 12 HP, phares LED adaptatifs, régul. vitesse fonction embouteillages, rétros dégiv./rabat., sellerie tissu/similicuir, siège cond. élec. (8 voies), sièges AV/volant chauf.

Options (€)

- Peinture métallisée/3 tons 600/1 600

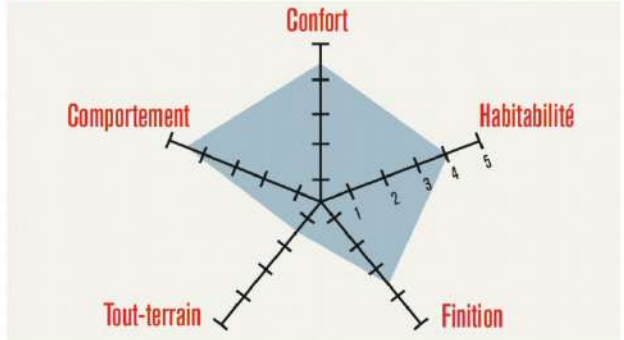
CX-5 ★★★★☆

Profondément restylé début 2017, le CX-5 améliore ses qualités dynamiques et son confort. Une référence en agrément de conduite.

L/l/h/e (m) : 4,55 / 1,84 / 1,68 / 2,70 - 5 places

✚ Comportement, consommation, habitabilité

− Pas de personnalisation, visibilité 3/4 AR, pas de petit moteur



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.2 SkyActiv-D 4x2 Élégance AJ 4X4	150	8	34 500
2.2 SkyActiv-D 4x4 Sélection	184	10	44 150
2.0 SkyActiv-G 4x2 Élégance	165	9	32 100
2.5 SkyActiv-G 4x2 Sélection BVA6	194	11	43 800

▪ Dynamique : Elégance + 2 600 €

Équipements de série

▪ Élégance : 6 airbags, alerte pression pneus, Bluetooth, ESP, freinage d'urgence en ville, rétros élec./rabat./dégiv., détec. pluie/lum., radio CD-mp3 6 HP, clim. auto bizone, GPS écran tactile 7", jantes 17", phares à led.

▪ Dynamique : + affichage tête, radars station. AV/AR, caméra recul, feux de route auto, phares led adaptatifs, sièges AV et volant chauffants, surveillance angles morts.

▪ Sélection : + hayon électrique, jantes 19", rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV électriques et AR chauffants, audio Bose 10 HP, toit ouvrant.

Options (€)

▪ 4 roues motrices
- 2.2 Skyactiv-D Dynamique/ 2.5 SkyActiv-G Sélection 1 800
- 2.0 SkyActiv-G Sélection 2 500

▪ Boîte auto 6 rapports (non dispo 2.0 165 ch 4x2) 2 000
▪ Peinture métallisée ..... de 600 à 900
▪ Sellerie cuir blanc (Sélection) 200

MERCEDES

GLA II — modèle non essayé

Nouvelle génération

Renouvelé début 2020, le GLA II se fait plus SUV. Habitable et modulable, il est aussi technologique. Offre large de moteur à venir.

L/l/h/e (m) : 4,41 / 1,83 / 1,61 / 2,73 - 5 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
200 DCT-7 Progessive Line AJ 4X4	163	NC	41 900
250 DCT-8 4MATIC AMG Line	224	NC	43 400
200d DCT-8 Progessive Line	150	NC	42 800
220d DCT-8 4MATIC AMG Line	190	NC	51 000

▪ AMG Line : Progessive Line + 1 500 €

Équipements de série

▪ Progessive Line : 6 airbags + genoux conducteur, accès sans clé, alerte franchis. voie, appel d'urgence, Bluetooth, capot actif piétons, compteurs digitaux 7", contrôle pression pneus, ESP, caméra recul, clim. auto bizone, détec. pluie/lum., freinage d'urgence auto, hayon élec., hi-fi, jantes 18", modes de conduite, nav. 3D écran tactile 10,25" avec commande vocale intelligente, phares LED, radars station. AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros ext. rabat., sellerie similicuir/tissu, service connectés.

▪ AMG Line : + châssis surbaissé, jantes 19", pack off-road (4MATIC), sellerie similicuir/microfibre, sièges sport.

Options (€)

▪ Affichage tête haute 1 200
▪ Banquette coulissante 450
▪ Hi-fi Burmester 500
▪ Interfaces Apple CarPlay et Android Auto 400
▪ Pack d'Assistance à la Conduite Plus (régulateur adaptatif fonction embouteillages, aide active au maintien dans la voie) 2 200
▪ Pack Premium (sièges AV chauffants, hi-fi 9 HP 225 W, compteurs digitaux 10,25", dém. sans clé, hayon mains-libres) 1 700
▪ Pack Premium Plus (Pack Premium + toit ouvrant pano., phares LED Multibeam, feux route auto, sièges AV élec.) 3 700
▪ Pack stationnement (caméras 360°, station. semi-auto) 500
▪ Peinture métallisée 800
▪ Recharge smartphone sans fil 250
▪ Sellerie simili-cuir/cuir (Progessive Line) 200/1 700
▪ Sellerie cuir (AMG Line) 1 200
▪ Sièges avant climatisés 750
▪ Surveillance des angles morts 550

GLB ★★★½☆

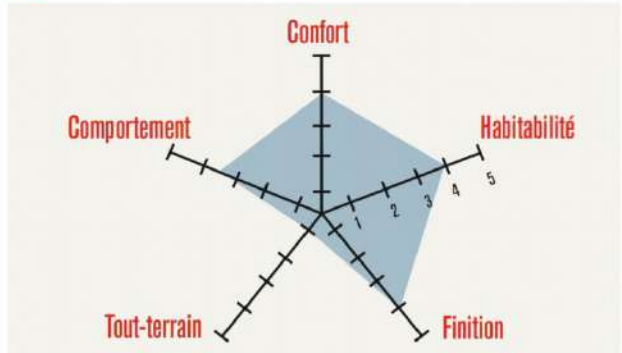
Nouveau modèle

Le GLB fait son entrée fin 2019. Il joue la carte familiale avec ses sept places. Il offre des prestations premium qui se retrouvent dans le prix.

L/l/h/e (m) : 4,63 / 1,83 / 1,66 / 2,83 - 7 places

✚ Présentation intérieure, technologie, modularité étudiée

− Prix élevé, nombreuses options, comportement pataud



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
200 BVA7 Progressive Line AJ 4X4	163	9	45 350
200 BVA7 AMG Line	163	9	46 550
250 BVA8 4Matic AMG Line	224	13	54 450
35 AMG BVA8 4Matic	306	20	59 500
200d BVA8 Progressive Line	150	8	46 250
200d BVA8 AMG Line	150	8	47 450
220d BVA8 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 bizone, 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 élec./rabat.

▪ AMG Line : jantes 19", Pack Offroad (sur 4MAtic), sellerie similicuir/microfibre, sièges AV sport.

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 ★★★★☆

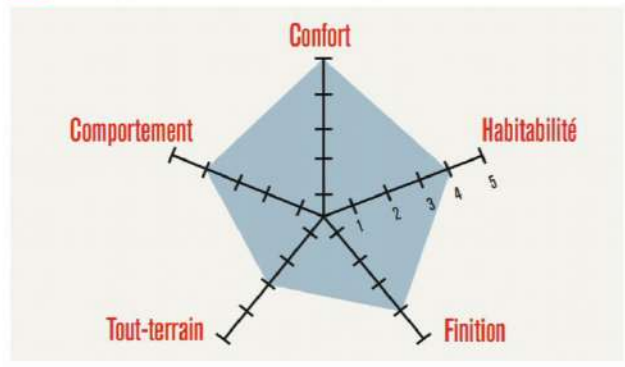
Modèles restylés

Anciennement GLK, le GLC avance une dotation en équipements de sécurité impressionnante. L'habitacle est accueillant et modulable.

L/l/h/e (m) : 4,66 / 1,89 / 1,64 / 2,87 - 5 places

✚ Confort remarquable, finition, capacités 4x4

− Prix et options élevés, autonomie un peu limitée



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
200 d BVA9 Avantgarde Line AJ 4X4	163	9	53 900
220 d BVA9 4Matic Avantgarde Line	194	11	57 750
300 d BVA9 4Matic Avantgarde Line	245	14	60 250
400 d BVA9 4Matic Avantgarde Line	330	22	68 150
300 EQBoost BVA9 4Matic Av. Line	258+14	16	61 450
300 EQPower BVA9 4Matic Av. Line	211+122	10	64 450
43 AMG BVA9 4Matic+	390	29	72 450
63 S AMG BVA9 4Matic+	510	42	111 450

▪ Coupé : GLC AMG Line + 3 600 € (non dispo 200 d)

▪ AMG Line : Avantgarde Line + 1 700

Équipements de série

▪ Avantgarde Line : 6 airbags + genoux cond., appel urgence/assit., caméra recul, clim. auto bizone, compteurs digitaux 5,5", dém. sans clé, détect. pluie/lum., nav. 3D écran 10,25" services connectéset commande vocale, freinage auto urgence, hayon élec., hi-fi 4 HP, jantes 18", phares LED, rétros élec./chauf., régul. vitesse, rétros élec./rabat., sièges AV élec.

▪ 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 adaptatif (Dynamic Body Control) 1 150
▪ Compteurs 100 % digitaux 12,3" 900
▪ Hi-fi Brumester 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 (régulateur 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 Comand OnLine écran 12,3") 3 400
▪ Pack Premium Plus (accès et hayon mains libres, caméras 360°, hi-fi Burmester, stationnement semi-auto, toit ouvrant panoramique) 6 300
▪ Pack Stationnement (caméras 360°, stationnement semi-auto) 550

- Phares Multibeam LED 1 500
- Siège électrique conducteur/passager 750/600
- Suspension pneumatique (Air Body Control) 2 300
- Toit ouvrant panoramique 1 700

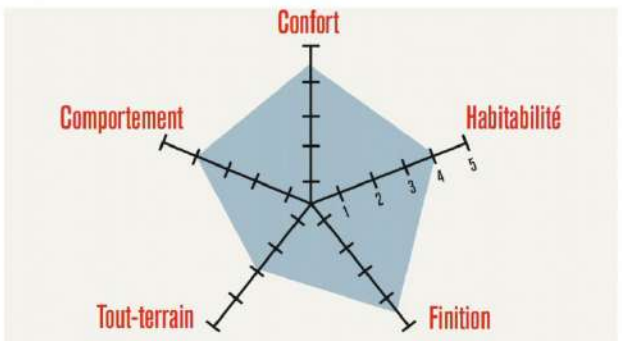
GLE ★★★★½

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 / l / h / e (m) : 4,80 / 1,93 / 1,80 / 2,92 - 5 places ou 7 places

✚ Confort, technologie embarquée, 6 cylindres agréables
▬ Gabarit, prix, 300d rugueux, 3e rangée étriquée



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
300d 4Matic Avantgarde Line AJ 4X4	245	15	68 650
350d 4Matic Avantgarde Line	272	17	69 650
350de 4Matic Avantgarde Line	194+136	8	82 050
400d 4Matic Avantgarde Line	330	22	75 650
450 EQBoost 4Matic Avantgarde Line	367+22	25	79 050
53 EQBoost AMG 4Matic+	453+22	33	97 350
63S EQBoost AMG 4Matic+	612+22	NC	147 900

- AMG Line : Avantgarde Line + 4 000 €

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, détec. pluie/lum., écran digitaux compteurs (12,3") et multimédia (12,3"), ESP, freinage urgence ville, hayon élec., jantes 18"/19", nav. 3D, phares LED, radars AV/AR, radio CD-mp3, recon. vocale intelligente, rég./lim. vitesse, rétros élec./dég./rabat., sièges AV élec./chauf., suspension pneu.
- Avantgarde Line : base + garniture simili-cuir, jantes 18 ou 19"
- AMG Line : base + jantes 20", kit AMG int./ext.

Options (€)

- Affichage tête haute 1 200
- Caméras panoramiques 450
- Climatisation auto 4 zones 800
- Hi-fi Burmester 3D 5 900
- Interfaces Apple et Android 500
- Navigation en réalité augmentée 300
- Pack 7 places (2e rang coulissant, sièges de coffre, jantes 20") 3 100
- Pack chauffage (chauffage étendu aux accoudoirs) 1 100
- Pack confort acoustique 1 450
- Pack d'assistance à la conduite 1 600
- Pack d'assistance à la conduite plus 2 200
- Pack Premium (alerte angles morts, phares Multibeam LED, sièges AV chauffants, recharge smartphone induction) 2 200
- Pack Premium+ (Pack Premium, toit ouvrant pano, hi-fi Burmester) ... 5 500
- Peinture métallisée 1 200
- Phares Multibeam LED 1 250
- Sellerie cuir 1 700
- Sièges AV multicontours chauffants, ventilés et massants 2 650
- Toit ouvrant panoramique 1 950

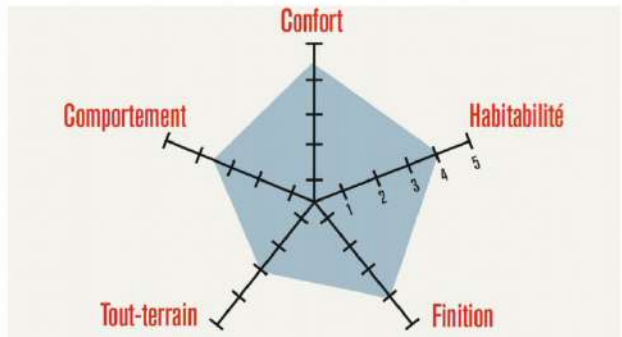
GLE Coupé ★★★½☆

Bientôt remplacé

Dérivé du GLE, le coupé propose un positionnement plus sportif mais aussi plus élitiste en motorisations comme en prix.

L / l / h / e (m) : 4,80 / 1,93 / 1,80 / 2,92 - 5 places

✚ Confort, V6 diesel agréable, habitabilité AR préservée
▬ Gabarit, comportement pataud, visibilité, prix



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
400 BVA9 4Matic	333	23	74 900
43 AMG BVA9 4Matic	390	28	91 600
63 AMG BVA7 4Matic	557	48	134 500
63 AMG S BVA7 4Matic	585	52	145 000
350d BVA9 4Matic AJ 4X4	258	17	72 700

- Executive : base + 6 100 €
- Sportline : Executive +6 200 €
- Fascination : Sportline + 4 100 €

Équipements de série

- Base : 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, rétros électriques, dégivrants et rabattables, rétros intérieur et gauche photosensibles, radio CD-mp3 écran 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, démarrage 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, clim 3 zones, détecteur d'angle mort, Pack Airmatic, contrôle vitesse en descente, sièges AV chauffants à mémoires, 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 (€)

- Alerte au franchissement de ligne 550
- Climatisation automatique 3 zones (série Fascination et 63 AMG) 850
- Démarrage sans clé (série Fascination et 63 AMG) 1 000
- Détecteur d'angle mort (GLE) 550
- Pack Aide au stationnement (4 caméras, vision 360°) 1 000
- Pack Airmatic (amortissement adaptatif, limiteur vitesse en descente) (GLE et Executive) 2 200
- Pack Assistance à la conduite (détecteurs d'angles morts, alerte de franchissement de ligne - GLE/autres 950/500
- Pack Assistance à la conduite Plus (détecteurs d'angles morts, alerte de franchissement de ligne et régulateur de vitesse adaptatif) (GLE/autres) 2 700/2 150
- Pack Exclusif Designo (cuir Nappa, sièges AV électriques et chauffants) - GLE 6 500
- Executive et Fascination 3 450
- Pack Exclusif intérieur (garnitures cuir, sièges AV confort) (GLE, série sur Executive et Fascination) 2 600
- Pack Mémoires (sièges AV, volant, rétros) (série sur Fascination et 63 AMG) 1 100
- Pack Sport Black (jantes 21", calandre, rétros et bas de caisse noirs) - Sportline, 450 AMG (série sur Fascination) 100
- 63 AMG 700
- Peinture métallisée (de série sur Fascination, 63 AMG) 1 200
- Peinture métallisée designo ..... 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) - GLE 1 400
- Executive, Fascination, 63 AMG 950
- Sièges AV multicontours massants (sauf Sportline et 450 AMG) 1 400
- Système anti-roulis intelligent (450 AMG, série 63 AMG) 3 800
- Système de nav. 3D à commande vocale (GLE) 2 500
- Système de sonorisation Harman Kardon, 14 HP (GLE, Executive) 1 000
- Système de sonorisation Bang & Olufsen 14 HP - GLE, Executive/autres 5 000/4 000
- Toit ouvrant panoramique en verre 2 150

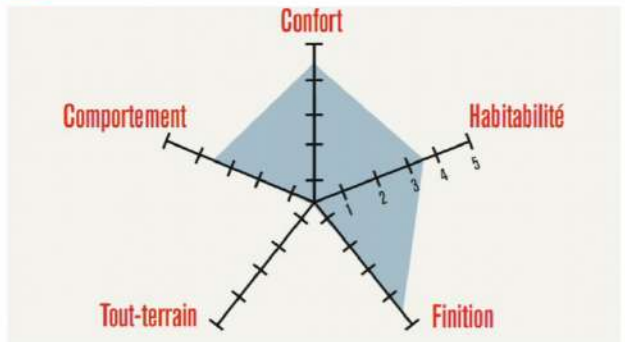
EQC ★★★½☆

Nouveau modèle

Le premier véhicule électrique Mercedes arrive mi-2019. Performances au rendez-vous mais comportement pataud et utilisation contraignante.

L / l / h / e (m) : 4,76 / 2,10 / 1,62 / 2,87 - 5 places

✚ Insonorisation réussie, bon confort, système multimédia
▬ Comportement pataud, rapport encombrement/habitabilité



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
400 4Matic AMG Line	408	8	79 250

Équipements de série

- AMG Line : 6 airbags + genoux conducteur, accès/dém. sans clé, aide active maintien dans voie, appel urgence/assist., caméra recul, clim auto bizone, détec. pluie/lum., écran 16/9 compteurs (10,25") et multimédia (10,25"), freinage urgence auto, hayon élec., hi-fi 9 HP 225 W, jantes 19", nav. 3D services et commande vocale connectés, phares Multibeam LED, rétros élec./rabat., sièges AV élec., station. semi-auto, surveillance active angles morts, suspensions pneu. AR.

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-auto, caméras 360°, sièges avant électriques) 5 600
- Peinture métallisée 1 600
- Toit ouvrant électrique 1 300

GLS ★★★★☆

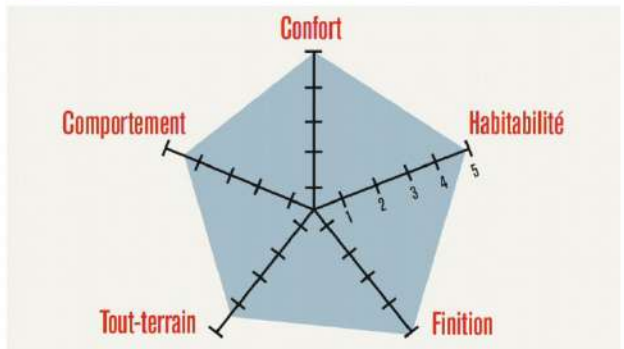
Nouvelle génération

Le GLS est renouvelé fin 2019. Il grandit encore et reprend le châssis ainsi que la planche de bord du GLE. Sa polyvalence impressionne.

L / l / h / e (m) : 5,21 / 1,99 / 1,82 / 3,14 - 7 places

✚ Agrément mécanique, confort, 7 vraies places

▬ Tarif exclusif, gabarit imposant



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
400 d BVA9 4Matic Executive AJ 4X4	330	NC	99 600
580 EQBoost BVA9 4Matic Executive	489+22	NC	124 600
63 4Matic+	612+22	NC	164 000

▪ AMG Line : Executive + 4 250 €

Équipements de série

▪ Executive : 9 airbags, 7 places, accès/dém. sans clef, aide active maintien voie, caméras 360°, clim. auto 4 zones, compteurs digitaux 12,3", contrôle pression pneus, ESP, détec. angles morts, détec. pluie/lum., freinage d'urgence, hayon élec., jantes 19", phares LED, rég./lim. vitesse, rétros élec./dég./rabat., sièges AV élec./chauf., station. semi-auto, 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, Pré-Safe) 1 700
▪ Pack Innovation MBUX (recon. vocale intel., affichage tête haute)..... 1 500
▪ Pack Premium (toit ouvrant pano., Pack d'Assistance à la conduite, fermeture portes assistée, hi-fi Burmester 13HP 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) ... 8 650
▪ Réalité augmentée pour navigation..... 300

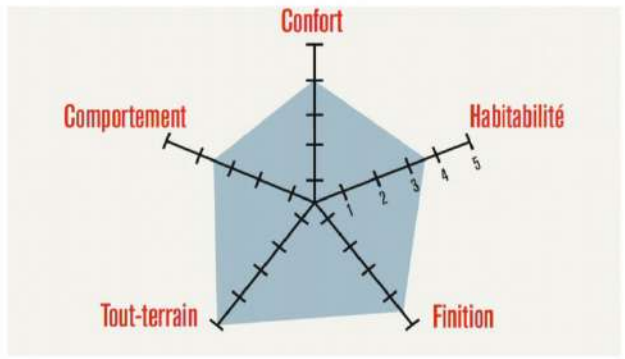
G ★★★★☆

La deuxième génération du 4x4 mythique est arrivée début 2018. Modernisée, elle garde sa ligne et ses capacités tout-terrain.

L / l / h / e (m) : 4,82 / 2,01 / 1,97 / 2,85 - 5 places

✚ Légende roulante, technologie, V8, capacités 4x4

▬ Prix élitiste, consommation décalée, hauteur pénalisante



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
500 BVA9 4Matic Style Line AJ 4X4	422	32	111 950
500 BVA9 4Matic Executive Line	422	32	116 350
500 BVA9 4Matic AMG Line	422	32	119 850
63 AMG	585	51	163 350

Équipements de série

▪ Style Line : 8 airbags, airbags genoux AV, aide active maintien dans voie, caméra recul, clim. auto 3 zones, conciergerie, contrôle pression pneus, dém. sans clé, ESP, dét. pluie/lum., freinage urgence auto, jantes 18", nav. écran 12,3" avec pavé tactile, peinture métallisée, phares led, radars stat. AV/AR, radio 9 HP, rég./lim. vitesse, rétros élec./dég., sellerie cuir, services 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", détec. angles morts, échap. AMG, hi-fi Burmester 15 HP, jantes 20", phares 84 led, rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV multicontours ventilés, stat. semi-auto, toit ouvrant.

Options (€)

▪ Amortissement adaptatif 1 600
▪ Compteurs digitaux 12,3" (Style) 1 100
▪ Hi-fi Burmester 1 600
▪ Pack Assistance à la Conduite (rég. adaptatif, détec. angles morts) 1 700
▪ Pack Exclusif Intérieur (planche de bord cuir, pavillon microfibre)..... 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

MINI

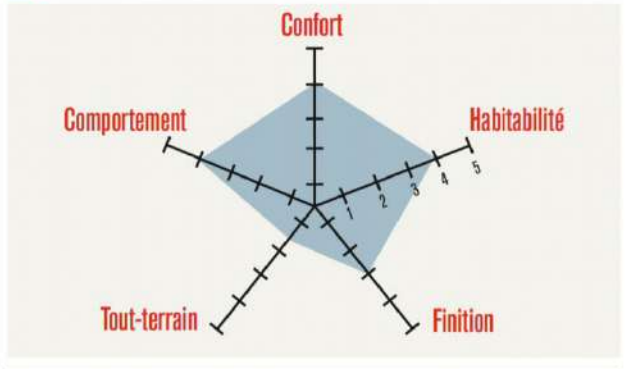
Countryman II ★★★½☆

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 / l / h / e (m) : 4,30 / 1,83 / 1,56 / 2,67 - 5 places

✚ Compromis comportement/confort, habitabilité

▬ Prix élevé, poids pénalisant, détails de finition



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
One	102	6	27 400
Cooper AJ 4X4	136	7	29 400
Cooper S	192	11	34 100
Hybride rechargeable e-ALL4	224	6	40 500
JCW ALL4	306	20	46 800
One D	116	6	30 400
Cooper D	150	8	32 400
Cooper SD BVA	190	11	38 300

▪ Chili : base + 2 700 €, 1 800 € (S/SD), 1 400 € (Hybride rech.)
▪ Yours : + 7 000 €, 6 600 € (S/SD), 6 100 € (Hybride rech.)
▪ John Cooper Works : + 6 500 €, 5 900 € (S/SD), 5 300 € (Hybride rech.)

Équipements de série

▪ One : 6 airbags, appel urgence, banquette coulissante, Bluetooth, clim. manuelle, détec. pluie/lum., écran multimédia 6,5", hi-fi, jantes 16", phares full LED, radar recul, rétros dégiv., rég. vitesse, services connectés.
▪ Cooper : + clim. auto bizone, jantes 17", modes conduite, sièges AV sport.
▪ Hybride rech. : Cooper + affichage tête haute, compteurs digitaux, sellerie tissu/similicuir.
▪ Chili : base + banquette coulissante (sauf Hybride rech.), clim. auto bizone, hayon élec., recharge smartphone induction, rétros rabat.
▪ Yours : Chili + accès sans clé, affichage tête haute, jantes 19", nav. connectée, peinture métallisée, radars station. AV/AR, sellerie cuir, station. semi-auto.
▪ JCW : Chili + accès sans clé, amortissement adaptatif (Cooper S/Cooper SD), jantes 19", nav. connectée, peinture métallisée, radars station. AV/AR, station. semi-auto.

Options (€)

▪ All4 (4 roues motrices)..... 2 000
▪ Affichage tête haute..... 610
▪ Boîte auto (série sur Cooper S ALL4, Cooper SD et ALL4) 2 200
▪ Hayon électrique mains libres..... 460
▪ Hi-fi Harman Kardon (12 HP 360 W)..... 800
▪ Pack City Zen (affichage tête haute, caméra recul, radars stat. AV/AR, stat. semi-auto, toit ouvrant pano.) (tous/Hybride rech.) 1 800/1 300
▪ Pack Confort (accès sans clé, sièges AV élec. et chauffants, hi-fi Harman/Kardon)..... 2 100
▪ Pack Connected Navigation Plus (nav. trafic en temps réel, services connectés, Apple CarPlay, écran tactile 8,8", conciergerie, recharge smartphone par induction)..... 1 900
▪ Sièges avant électriques à mémoires conducteur 1 270

MITSUBISHI

ASX ★★★☆☆

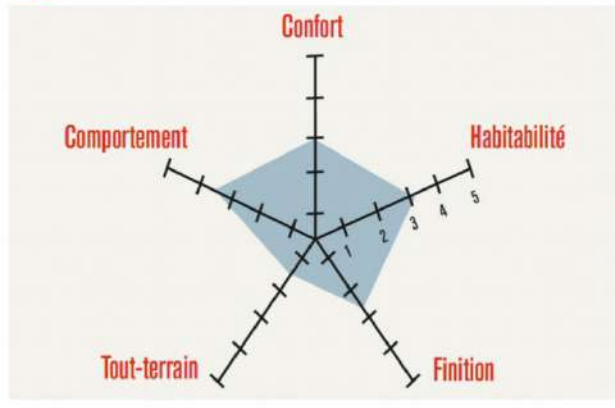
Modèle restylé

Le profond restylage de fin 2019 fait du bien à ce modèle qui affiche 10 ans au compteur. Face à ses récents rivaux, il peut jouer l'originalité.

L / l / h / e (m) : 4,37 / 1,81 / 1,64 / 2,67 - 5 places

✚ Look original, équipement riche, agrément mécanique

▬ Confort ferme, gamme limitée, habitacle vieillissant



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 S-MIVEC CVT Intense AJ 4X4	150	9	27 490

Équipements de série

▪ Intense : 6 airbags + genoux conducteur, accès/dém. sans clé, alerte franchis. ligne, caméra recul, clim. auto, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, feux route auto, freinage urgence auto, hi-fi 6 HP, interfaces Apple/Android,

jantes 18", navigation, phares LED, radar recul, rég. vitesse, rétros dégiv./rabat, surveil. angles morts/trafic AR, toit pano.

Options (€)

- Peinture métallisée/spéciale.....600/800

Eclipse Cross — non essayé

Lancé fin 2017, l'Eclipse Cross se place face à un 3008. Il compte sur son style décalé... dommage que son moteur le soit aussi.

L/l/h/e (m) : 4,41 / 1,81 / 1,69 / 2,67 - 5 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 MIVEC Invite AJ 4X4	163	9	23 990
1.5 MIVEC Intense	163	9	25 990
1.5 MIVEC Instyle	163	9	29 290
1.5 MIVEC Instyle CVT	163	9	31 290

Équipements de série

- Invite : 6 airbags + genoux cond., alerte franch. voie, caméra recul, clim. auto bizone, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, freinage d'urgence auto, feux route auto, hi-fi 6 HP, interfaces Apple/Android, jantes 16", multimédia écran 7", rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv.
- Intense : + accès/dém. sans clef, caméra 360°, jantes 18", radars station. AV/AR, rétros rabat., surveil. angles morts/trafic AR.
- Instyle : + double toit vitré, hi-fi 8 HP 710 W, phares LED, rég. vitesse adaptatif (sur CVT), sellerie cuir, siège cond. élec., sièges AV chauffants.

Options (€)

- Peinture métallisée 600

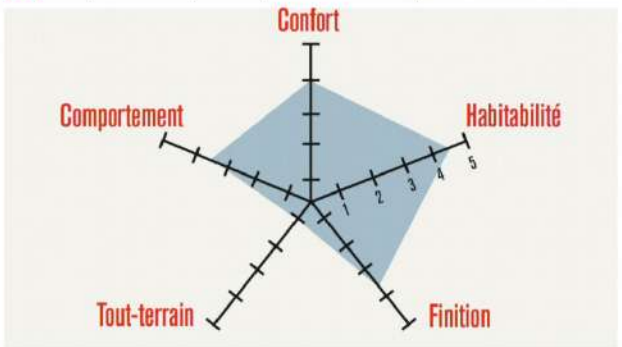
Outlander ★★★½☆

La version légèrement restylée fin 2018 gagne en caractère et soigne sa présentation intérieure. Bon confort mais comportement peu dynamique.

L/l/h/e (m) : 4,65 / 1,80 / 1,68 / 2,67 - 5 places

✚ Confort de roulement, modularité, rapport qualité/prix

▬ Comportement pataud, performances, 5 places en PHEV



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PHEV Intense 4WD AJ 4X4	230	5	43 990
PHEV Instyle 4WD	230	5	47 990

Équipements de série

- Intense : 6 airbags + genoux cond., accès/dém. sans clé, alerte collision, alerte franchis. voie, caméra recul, clim. auto bizone, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, feux route auto, freinage auto en ville, hi-fi 6 HP, interfaces smartphone, jantes 18", multimédia écran tactile 8", phares bi-LED, radars station. AV/AR, rég. adaptatif/lim. vitesse, rétros élec./dégiv./rabat., sièges AV chauffants, siège cond. élec., surv. angles morts/trafic marche AR.
- Instyle : + caméras 360°, hayon élec., hi-fi 8 HP 510 W, sellerie cuir, toit ouvrant.

Options (€)

- Peinture métallisée/spéciale.....650/800

NISSAN

Juke II ★★★½☆

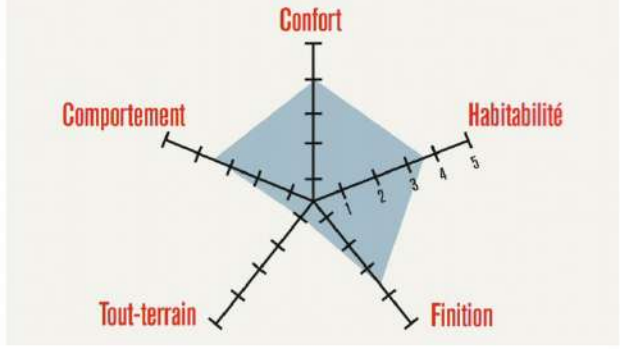
Nouvelle génération

Le Juke II fait son apparition fin 2019. Plus long, il se montre plus habitable et plus confortable. Finition encore perfectible.

L/l/h/e (m) : 4,21 / 1,80 / 1,60 / 2,64 - 5 places

✚ Style ébouriffant, prix attractif, confort et habitabilité en progrès

▬ Confort toujours ferme, finition perfectible, boîte trop longue



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
DIG-T BVM6 Visia	117	6	19 990
DIG-T BVM6 Acenta	117	6	21 690
DIG-T BVM6 N-Connecta	117	6	23 690
DIG-T BVM6 Tekna AJ 4X4	117	6	25 490
DIG-T BVM6 N-Design	117	6	26 140

Équipements de série

- Visia : 6 airbags, alerte franchis. voie, appel urgence, clim. man., contrôle pression pneus, détect. luminosité, ESP, freinage auto, hi-fi 4 HP, jantes acier 16", phares LED, rég./lim. vitesse, rétros élec.
- Acenta : + caméra de recul, interfaces smarthpone, jantes 17", multimédia écran tacile 8" avec commande vocale.
- N-Connecta : + accès/dém. sans clé, clim. auto, détect. pluie, hi-fi 6 HP, modes conduite, radars station. AV/AR, rétros ext. dégiv./rabat.
- Tekna : + aide active maintien dans voie, alerte angles morts, alerte trafic AR, caméra 360°, hi-fi Bose 8 HP, rég. vit. intelligent (avec fonction embouteillages sur DCT), sièges AV chauf.
- N-Design : N-Connecta + pack perso int./ext., peinture bi-ton, sièges AV chauf.

Options (€)

- Boîte auto DCT 7 ..... 1 500
- Nissan Connect (nav. 3D, services connectés)
  - N-Connecta, Tekna et N-Design 500
- Pack Techno (N-Design) 1 500
- Peinture métallisée/spéciale.....650/850

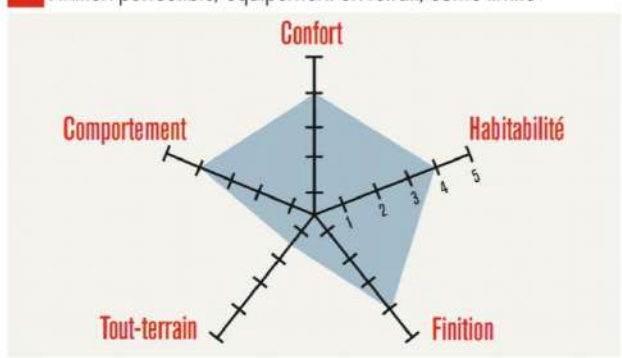
Qashqai ★★★½☆

Le pionnier des SUV compacts revoit sa copie mi-2017 : nouvelle face avant, confort amélioré mais prestations un ton en dessous des meilleurs.

L/l/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	29 400
dCi 115 Visia	115	6	26 600
dCi 150 Acenta AJ 4X4	150	8	31 850

- Acenta : Visia + 2 600 €
- N-Connecta : Acenta + 1 800 €
- Tekna : N-Connecta + 2 100 €
- Tekna+ : Tekna + 2 250 €

Équipements de série

- Visia : 6 airbags, aide au démarrage en côte, alerte au franchissement de ligne, Bluetooth, clim manuelle, contrôle pression des pneus, ESP, freinage d'urgence auto en ville, gestion auto des feux de route, jantes acier 16", radar de recul, radio CD/MP3 4 HP, reconnaissance des panneaux, rétros ext. électriques et dégivrants, rétro. int. photosensible, régulateur/limiteur de vitesse.
- Acenta : + clim auto bi-zone, détecteurs de pluie et de luminosité, gestion auto des feux de route, jantes alliage 17", radar de stationnement avant, radio 6 HP, rétros ext. rabattables, volant cuir.
- N-Connecta : +accès et démarrage sans clef, caméra de recul, jantes 18", navigation 3D Europe sur écran tactile 7".
- Tekna : + caméra 360°, jantes 19", pare-brise chauffant, phares led directionnels, sellerie cuir/tissu, sièges avant chauffants, siège conducteur électrique.
- Tekna+ : + sellerie cuir Nappa, sièges avant électriques, toit panoramique en verre, système audio Bose 8 HP.

Options (€)

- 4 roues motrices i-4x4 (sur dCi 150) 1 900
- Boîte auto DCT (DIG-T 160, dCi 115) et Xtronic (dCi 150 4x4) 1 600
- Pack Confort : sièges avant et pare-brise chauffants (N-Connecta).....350
- Pack Navi : navigation Nissan connect, caméra de recul (Acenta) 1 100
- Pack Sécurité Plus (N-Connecta).....800
- Peinture métallisée 650
- Toit panoramique (Tekna).....450

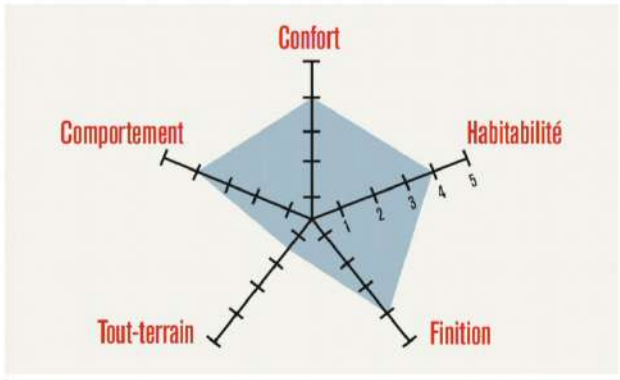
X-Trail ★★★☆☆

Dans la foulée du Qashqai, le X-Trail est légèrement restylé fin 2017. Peu d'évolutions mais toujours 7 places et des prix raissonnables.

L/l/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 3e rangée



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
DIG-T 160 DCT Acenta	163	9	32 850
dCi 150 Acenta AJ 4X4	150	8	33 800

▪ N-Connecta : Acenta + 2 300 € ▪ Tekna : N-Connecta + 2 600 €

Équipements de série

▪ Acenta : + 6 airbags, alerte franchis. ligne, audio 6 HP, clim. auto. bizone, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, feux route auto, freinage urgence, jantes 17", radars de stat. AV/AR, rétros rabat./élec./dégiv., toit pano.

▪ 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 élec.

Options (€)

▪ 4x4 All-Mode (dCi 150, dCi 150 Xtronic) 1 900
▪ Boîte à variation continue Xtronic (dCi 150 4x2) 1 600
▪ Configuration 7 places (3e rangée de siège) 900
▪ Peinture métallisée/blanche 650/850
▪ Sellerie cuir (Tekna) 200

OPEL

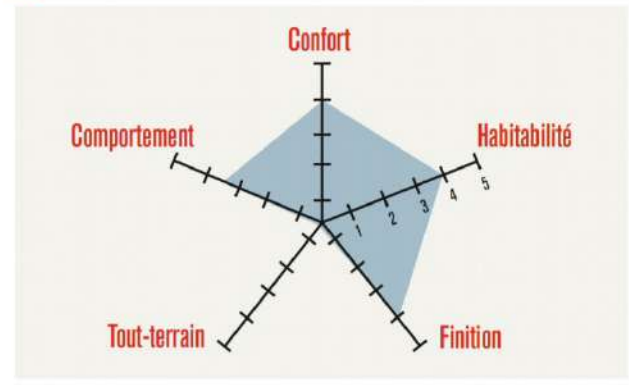
Crossland X ★★★½☆

Basé sur le châssis du C3 Aircross, le Crossland X, lancé en 2017, offre une proposition plus familiale que le Mokka X. Il n'a pas de version 4x4.

L/l/h/e (m) : 4,21 / 1,77 / 1,61 / 2,60 - 5 places

✚ Moteur essence agréable, rapport encombrement/habitabilité

− Commandes floues, comportement peu agile, pas de 4x4



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.2 Edition	83	5	19 150
1.2 Turbo Edition	110	6	21 100
1.2 Turbo Ultimate AJ 4X4	130	7	27 350
1.5 Diesel Edition	102	5	22 600
1.5 Diesel Elégance BVA	120	6	25 950

▪ Elégance : Edition + 1 450 € (1.2 T 110 ch), 1 400 € (1.5 D 102 ch)

▪ Ultimate : Elégance + 3 900 € (1.2 T 130 ch), 3 950 € (1.5 D 120 ch)

Équipements de série

▪ Edition : 6 airbags, alerte franch. voie, clim. man., contrôle pression pneus, détec. lum., ESP, interfaces smartphone, jantes acier 15", multimédia écran tactile 7", radio 6 HP, rég./lim. vitesse, rétros élect./dégiv.

▪ Elégance : + clim. auto bizone, détect. pluie, jantes 16", radar recul.

▪ Design : Edition + clim. auto bizone, détect. pluie, jantes 17", nav. 3D écran tactile 8", phares LED, .

▪ Ultimate : + accès/dém. sans clé, caméra recul, freinage auto urgence, navigation, phares full led, radars station. AV/AR, sellerie cuir, sièges AV chauffants.

Options (€)

▪ Accès et démarrage sans clé 250
▪ Affichage tête haute couleur 350
▪ Appel d'urgence et services connectés. 300
▪ Boîte auto (1.2 Turbo 110 ch). 1 300
▪ Hi-fi Premium 7 HP 150
▪ Navigation 3D écran 8", cartographie Europe, reconnaissance vocale
- Edition. 700
- Elégance. 600
▪ Pack Advanced City 180° (caméra 180°, station.semi-auto, rétros ext. dégiv./rabat., surv. angles morts)
- Elégance 600
- Ultimate. 250
▪ Pack City : caméra 180°, radars AV/AR (Edition/Elégance) 600/350
▪ Pack Confort : clim. auto. bi-zone, détecteur de pluie (Edition). 500
▪ Pack Cuir (sellerie cuir, sièges AV/volant chauffants, banq. couliss) (Elegance). 2 000
▪ Pack Hiver : sièges AV et volant chauffants 300
▪ Pack Modularité : banquette 60/40 coulissante, plancher coffre 2 niveaux (non dispo Edition, série Ultimate) 400
▪ Pack Sécurité : freinage urgence auto, alerte somnolence 350
▪ Pack Vision (phares full led dynamiques, capteur luminosité, feux route auto) (Edition/Elégance) 900/700
▪ Peinture métallisée 550
▪ Toit vitré panoramique (Edition et Elégance/Ultimate). 700/550

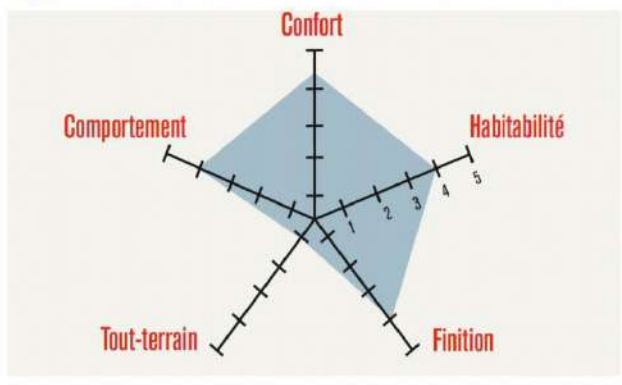
Grandland X ★★★★☆

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/l/h/e (m) : 4,48 / 1,86 / 1,61 / 2,68 - 5 places

✚ Confort, habitacle spacieux, comportement rigoureux

− Commande de boîte méca., pas de 4x4, manque d'image



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.2 Turbo Edition AJ 4X4	130	7	27 300
1.6 Turbo BVA Elite	180	10	37 150
Hybrid Edition	225	8	41 700
Hybrid4 Elite	300	9	49 350
1.5 Diesel Edition	130	7	29 300
2.0 Diesel BVA Elite	177	9	38 850

▪ Elite : Edition + 5 750 € (1.2 T 130 ch, 1.5 D 130 ch), 1 320 € (Hybrid)

▪ Ultimate : Elite + 2 100 €, 2 350 € (Hybrid et Hybrid4)

Équipements de série

▪ Edition : 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 élec. /dégiv.

▪ Edition Hybrid : + accès/dém. sans clé, aide active maintien voie, détec. pluie/lum., feux route auto, freinage d'urgence auto, hayon mains libres, jantes 18", nav. écran tactile 8", radars station. AV/AR.

▪ Elite : Edition + accès/dém. sans clé, alerte angles morts, caméra recul, clim. auto bizone, détec. pluie/lum., feux route auto, hayon mains libres, jantes 18", nav. écran tactile 8" services connectés, phares LED adaptatifs, radars station. AV/AR, rétros rabat., stationnement semi-auto.

▪ Elite Hybrid et Hybrid4 : + jantes 19".

▪ Ultimate : Elite + aide active maintien dans voie, freinage d'urgence auto, jantes 19", sellerie cuir, sièges AV élec./chauf./ventilés.

Options (€)

▪ Boîte auto (non dispo sur Edition). 1 900
▪ Caméra de recul (Edition) 550
▪ Hi-fi Denon 9 HP (Elite, Ultimate) 750
▪ Navigation 3D Europe sur écran tactile 8", services connectés 1 290
▪ Pack Caméra Opel Eye (aide active au maintien dans la voie, alerte anticollision, freinage auto d'urgence) (Edition, Elite, série Hybride). 450
▪ Pack Hiver (sièges AV chauffants) 350
▪ Pack Park&Go 3 (caméras 360°) (Elite, Ultimate) 500
▪ Pack sièges ergonomiques (série Ultimate). 600
▪ Pack Sienna noir (sellerie cuir, sièges AV électriques et ventilés, sièges AV et volant chauffants) (Elite) 1 700
▪ Peinture métallisée/premium 650/890
▪ Régulateur adaptatif (non dispo Edition, stop&go sur BVA) 500
▪ Services connectés (Edition). 300
▪ Toit vitré panoramique 750

PEUGEOT

2008 II ★★★★☆

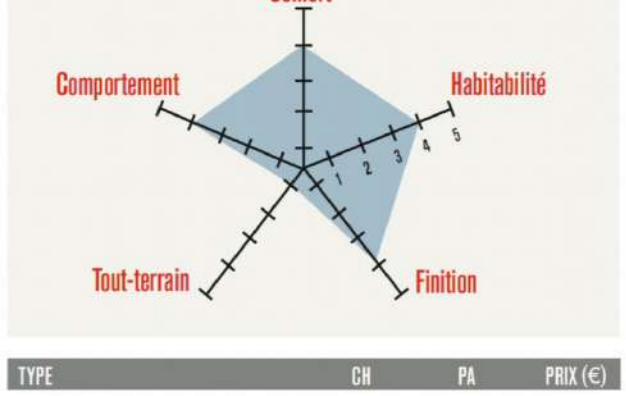
Nouvelle génération

La seconde génération de 2008 est plus grande, ce qui profite à l'espace arrière. Le comportement marie équilibre et confort.

L/l/h/e (m) : 4,30 / 1,77 / 1,55 / 2,61 - 5 places

✚ Confort général, comportement, espace arrière, technologies

− Détails d'ergonomie, peu de progès en coffre, position conduite



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PureTech Active	100	6	21 500
PureTech Active AJ 4X4	130	6	23 300
PureTech GT EAT8	155	8	32 900
BlueHDi Active	100	5	23 100
BlueHDi Allure EAT8	130	6	28 700
Electrique	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)

Équipements de série

▪ Active : 6 airbags, clim. man., compteurs digitaux, contrôle pression pneus,

détec. Pack Safety (freinage auto urgence, alerte franchis. voie), ESP, phares LED, peinture métal. orange, pluie/lum., jantes acier 16" (alliage sur PureTech 130), radar recul, régu./lim. vitesse, rétros élect./dégiv., radio 6 HP 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, rétros 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 (€)

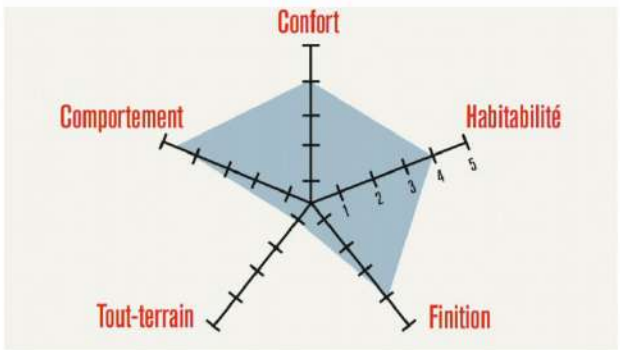
- Accès/dém. sans clé (Allure, GT Line) 350
- Full Park Assist (station. semi-auto, caméra de recul, radar de station. AV/AR) (GT Line, GT) 360
- Hi-fi Focal 10 HP (GT Line/GT) 1 250/950
- Nav. 3D connectée, reconnaissance vocale, écran tactile 7" 750
- Nav. 3D connectée, reconnaissance vocale, écran tactile 10" 800
- Pack Cuir (sellerie cuir, siège cond. élec. 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 fontion embouteillages, aide au maintien dans voie)
  - GT Line 400
  - Allure (+ Pack Safety Plus) 900
- Pack Safety Plus (Pack Safety + freinage urgence jour/nuit) (Allure) 500
- Pack Safety Plus (Pack Safety + freinage urgence jour/nuit, accès sans clé, appel 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
- Viso Park 1 (caméra recul)+ radars station. AV/AR (Active, Allure) 260

3008/5008 ★★★★½

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 / l / 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 AJ 4X4	130	6	27 650
PureTech 180 EAT8 GT Line	180	10	39 150
Hybrid e-EAT8 Allure	225	8	43 800
Hybrid4 e-EAT8 GT Line	300	9	51 450
BlueHDI 130 Active	130	6	31 950
BlueHDi 180 EAT8 GT Line	180	9	42 350

- Active : Access + 2 100 €
- Allure : Active + 2 750 €
- GT Line : Allure + 2 100 € (non dispo PureTech 130 EAT8)
- GT : GT Line + 1 850 € (BlueHDi 180), 2 400 € (Hybrid)
- 5008 (7 places, non dispo Hybrid) : + 2 000 € (800 € sur Access)

Équipements de série

- Access : 6 airbags, alerte franchis. voie, clim manuelle, ESP, jantes 17", radio 6 HP écran LCD, rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv.
- Active : + clim bizone, détec. pluie/lum., écran capacitif 8", radar recul.
- Allure : + accès/dém. sans clé, alerte angle mort, caméra 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)
  - Active 810
  - Allure et GT Line 410
- Boîte auto EAT8 (PureTech 130 sauf Access et BlueHDi 130) 2 050
- Hayon mains libres (Allure, GT Line, GT) 450
- i-Cockpit Amplify (Allure, série GT Line et GT) 450
- Pack City (radar de stationnement AV, caméra de recul) (Active) 700
- 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) 700/400
- 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
- Peinture métallisée/nacrée et vernis coloré 650/830
- Phares full LED (Allure) 1 200
- Système Hi-Fi Focal (10 HP 515 W) (non dispo Access, Active) 850
- Toit ouvrant panoramique (Allure, GT Line/GT) 1 400/1 200

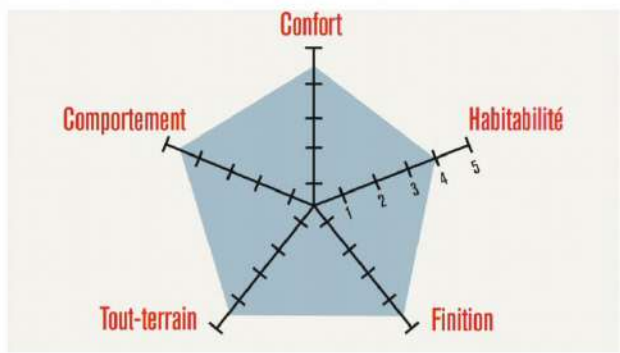
PORSCHE

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 / l / h / e (m) : 4,68 / 1,92 / 1,62 / 2,81 - 5 places

✚ Performances, comportement, présentation
▬ Tarifs, options nombreuses et chères, 4 cylindres sans saveur



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Macan	245	15	61 460
S	354	25	67 100
GTS	380	NC	79 700
Turbo	440	29	93 860

Équipements de série

- Macan : 6 airbags, alerte angles morts, clim. auto trizone, contrôle pressions pneus, essuie-glaces auto, ESP, frein auto en ville, hayon élec., hi-fi 10 HP 150 W, jantes 18", nav. sur écran tactile, rég./lim. vitesse, rétros dégiv./rabat., sellerie simili-cuir/Alcantara, siège cond. élec. (8 voies).

Options (€)

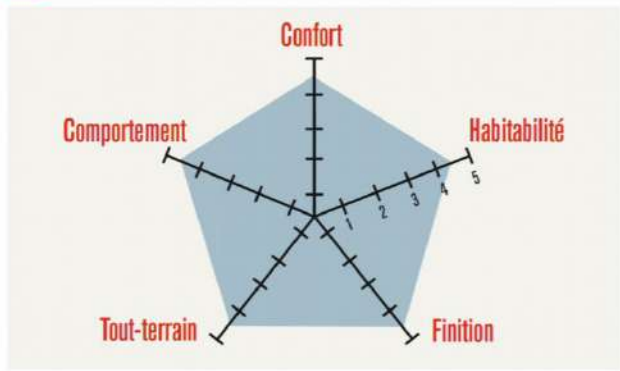
- Accès sans clé 708
- Apple CarPlay 300
- Assistance angle mort et changement de voie 1 176
- Feux arrière LED avec bandeau lumineux 606
- Hi-fi Bose/Burmester 1 188/4 788
- Pack Sport Chrono 1 146
- Peinture métallisée/premium 900/2 388
- Phares matriciels à LED avec PDLS+ 1 518
- Porsche Torque Vectoring 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 partielle/totale 1560/3 204
- 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 ★★★★½

Lancé fin 2017, le Cayenne 3e du nom reprend le châssis de la berline Panamera. Référence en comportement, il soigne encore son accueil.

L / l / h / e (m) : 4,92 / 1,98 / 1,70 / 2,90 - 5 places

✚ Comportement bluffant, finition impeccable, habitabilité
▬ Consommation, prix, options trop nombreuses



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Cayenne	340	24	78 660
E-Hybrid AJ 4X4	462	21	93 780
S	440	34	96 300
Turbo	550	47	144 180
Turbo S E-Hybrid	680	42	175 380

- Coupé : Cayenne + 7 080 €, E-Hybride + 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 bizone, 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., dégivrants et rabattables, sellerie cuir partielle, 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, sièges AV/AR chauffants, sièges sport adaptatifs (18 directions), suspension pneumatique.

Options (€)

- Accès sans clé 1 104
- Audio Bose (non dispo Turbo) 1 362
- Audio Burmester 3D (autres modèles / Turbo) 5 988/4 626
- Caméra de recul / 360° 684/1 428
- Clim. 4 zones 828
- Contrôle dynamique du châssis 3 300
- Freins céramiques (base, S / Turbo, non dispo E-Hybrid) 9 012/6 012
- Freins au carbure de tungstène (base et S, non dispo E-Hybrid) 3 000
- Pack Sport Chrono 1 104
- Peinture métallisée (série sur Turbo) 1 068
- Phares led adaptatifs (série sur Turbo) 900
- Phares led matriciels (autres modèles / Turbo) 1 968/1 068

- Régulateur de vitesse adaptatif.....1716
- Roues arrière directrices.....2064
- Sellerie cuir unie/bicolore (base, E-Hybrid, S).....3324/3924
- Sellerie cuir bicolore (Turbo).....600
- Sièges élec. (14 directions) à mémoires (base, E-Hybrid, S).....1620
- Sièges sport adaptatifs (18 directions) (base, E-Hybrid, S).....2004
- Surveillance des angles morts.....780
- Suspensions adaptatives (base).....1560
- Suspensions pneumatiques (base/S et E-Hybrid).....3714/2154
- Système de vision nocturne.....2232
- Toit ouvrant panoramique.....2028

RENAULT

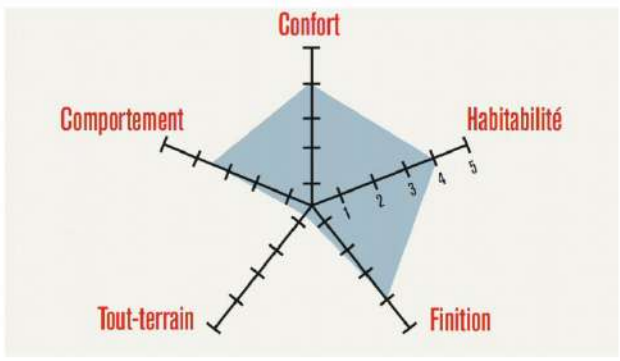
Captur ★★★★☆

Lancé fin 2017, le Cayenne 3e du nom reprend le châssis de la berline Panamera. Référence en comportement, il soigne encore son accueil.

L/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	18600
TCe 100 GPL BVM5 Zen	100	5	21200
TCe 130 Zen AJ 4X4	130	7	22800
E-Tech Plug-in 160 EDC7 Intens	160	NC	33700
Blue dCi 95 Zen	95	5	23200
Blue dCi 115 Zen	115	6	24200

- Zen : Life +2300 €
- Intens : Zen + 2500 €
- Initale Paris : Intens + 3500 € (sur EDC uniquement)

Équipements de série

- Life : 6 airbags, alerte franchis. voie, appel d'urgence, détect. lum., ESP, freinage urgence auto, jantes acier 16", phares full LED, rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv.
- Zen : + accès/dém. sans clé, clim. man., interfaces smartphone, jantes 17", multimédia écran tactile 7", rétros rabat.
- Intens : + clim. auto, détec. pluie, feux route auto, jantes 18", modes conduite, nav. connectées, radar recul.
- Initiale Paris : + détec. angles morts, écran tactile 9,3", hi-fi Bose, radars station. AV/AR, sellerie cuir, sièges AV et volant chauffants, siège conducteur élec. 6 voies, station. semi-auto.

Options (€)

- Boîte de vitesses EDC7 (TCe 130 et Blue dCi 115).....1800
- Caméra pano. (Initiale Paris).....250
- Pack City 360° (caméra pano., radars station. AV/AR) (Intens).....600
- Pack Confort (clim. auto, détect. pluie) (Zen).....450
- Pack Cuir (sellerie cuir, sièges AV et volant chauffants) (Intens).....1250
- Pack Sécurité (assistant autoroute et trafic, régulateur de vitesse adaptatif fonction embouteillages)
  - Intens (+ alerte angles morts).....900
  - Initiale Paris.....600
- Pack Techno Bose (Easy Link écran 9,3", hi-fi Bose, station. semi-auto, caméra pano., radar station. AV) (Intens).....1600
- Peinture métallisée/spéciale.....550/750
- Toit ouvrant électrique (Intens, Initiale Paris).....900

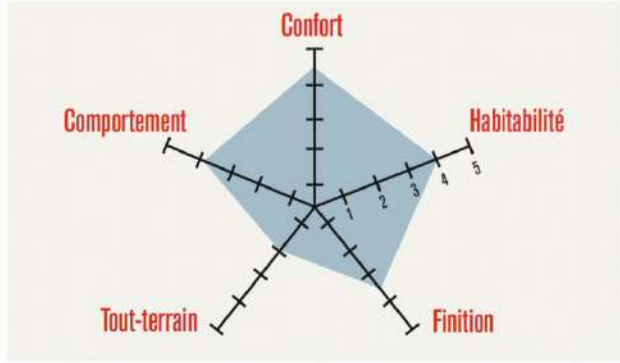
Kadjar ★★★½☆

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/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 (€)
TCe 140 Zen	140	8	28500
TCe 160 EDC Intens	160	9	35400
Blue dCi 115 Zen AJ 4X4	115	6	30000
Blue dCi 150 Intens	150	8	36200

- Intens : Zen + 3500 €

Équipements de série

- Zen : 6 airbags, accès/dém. sans clé, ESP, contrôle pression pneus, clim. auto bizone, détec. pluie/lum., autoradio CD MP3 4HP, interface smartphone, jantes 17", multimédia écran tactile 7", radars recul, rég./lim. vitesse, rétros rabat.
- Intens : + aide au station. AV, alerte franchis. ligne, caméra recul, détec. angles morts, freinage d'urgence en ville, jantes 19", nav. Europe R-Link, services connectés, phares full LED.

Options (€)

- 4x4 (Blue dCi 150).....2000
- Boîte auto EDC (TCe 140 Intens, Blue dCi 115).....2000
- Bose sound system (Intens).....600
- Pack Cuir (sièges AV chauffants, siège conducteur élec.) (Intens).....1600
- Pack extended grip (pneus M+S, ESP optimisé, jantes 17") (Intens).....300
- Pack Navigation (R-Link 2, recon. panneaux) (Zen).....400
- Peinture métallisée / spéciale.....650/850
- Stationnement semi-auto (Intens).....350
- Toit panoramique (Intens).....700

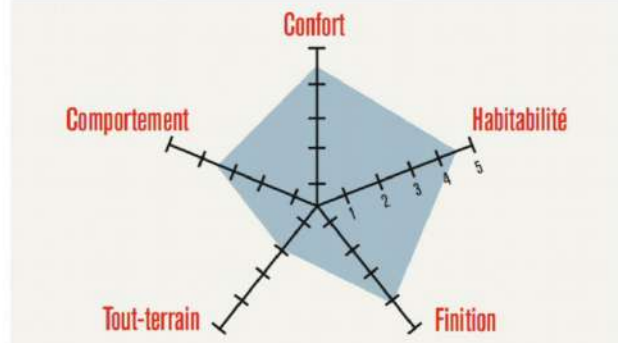
Koleos ★★★½☆

Ftroitement dérivé du X-Trail, le Koelos II, lancé début 2017, est la version longue du Kadjar. Mais il ne propose pas 7 places.

L/l/h/e (m) : 4,45/1,84/1,60/2,71 - 5 places

➕ Excellent confort, belle habitabilité, finition soignée

➖ Pas de 3e rangée, mouvements de caisse, plastiques durs



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Blue dCi X-Tronic Life	150	8	34850
Blue dCi X-Tronic 4x4 Zen AJ 4X4	190	11	41250

- Zen : Life + 2400 €
- Intens : Zen + 3250 €
- Initiale Paris : Intens + 2800 €

Équipements de série

- Life : 6 airbags, alerte changement coie, ESP, freinage d'urgence auto en ville, clim auto bizone, détec. luminosité, jantes 17", rétros élec., régul./lim. vitesse.
- Zen : + accès et démarrage sans clé, clim auto bizone, interfaces smartphone, multimédia R-Link 2 avec écran tactile 7"nav. Europe, radars de station. AV/AR, rétros ext. dégivrants, sellerie simili-cuir/tissu.
- Intens : + caméra de recul, feux de route auto, jantes 18", multimédia écran 8,7", phares full led, rétros ext. rabattables, sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, surveillance des angles morts.
- Initiale Paris : + hayon électrique mains libres, jantes 19", sièges avant ventilés, sellerie cuir Nappa, stationnement semi-auto, système audio Bose 12 HP.

Options (€)

- 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 Life et Zen).....770
- Pack Hiver (volant et pare-brise chauffants)
  - Zen (sièges avant chauffants).....400
  - Intens et Initiale Paris (sièges arrière chauffants).....400
- Peinture métallisée/spéciale.....740/940
- Radar de recul (Life)/caméra de recul (Zen).....300
- Système audio Bose 12 HP.....800
- Toit ouvrant panoramique (non dispo Life).....1200

SEAT

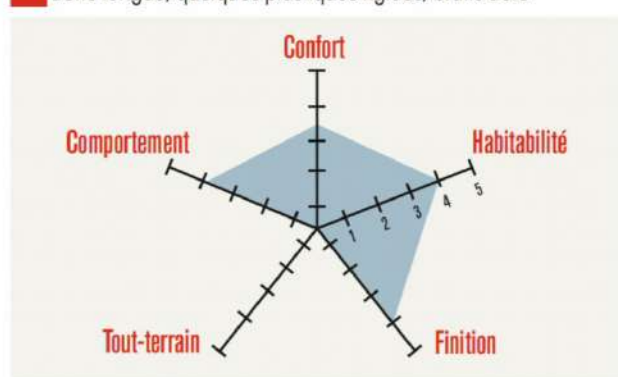
Arona ★★★★☆

Basé sur le châssis de l'Ibiza, l'Arona a débarqué fin 2017. Il affiche un prix attractif, un bon comportement et une finition plutôt soignée.

L/l/h/e (m) : 4,14/1,78/1,54/2,56 - 5 places

➕ Comportement équilibré, équipement, personnalisation

➖ Boîte longue, quelques plastiques rigides, bruits aéro



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 EcoTSI BVM5 Reference	95	5	16900
1.0 EcoTSI Style AJ 4X4	115	6	21000
1.5 TSI FR	150	7	25950
1.6 TDI Reference	95	5	20500

- Style : Reference + 2 800 €
- Xcellence : Style + 2 700 €
- FR : Style + 3 700 € (non dispo 1.0 TSI 95 ch et 1.6 TDI 95 ch)

Équipements de série

- Reference : 6 airbags, alerte pression pneus, audio 4 HP, ESP, clim. manu., écran multimédia 6,5", freinage urgence ville, jantes acier 16", lim. vitesse, rétros élec.
- Style : + jantes 16", nav. écran 8", interfaces smartphone, rég. vitesse.
- Xcellence : + accès/dém. sans clé, clim. auto bizone, détec. pluie/lum., phares full LED, radar recul, rétros rabat./dégiv.
- FR : + caméra recul, compteurs digitaux, jantes 17", modes conduite, radars station. AV/AR, station. semi-auto.

Options (€)

- Boîte auto DSG7 (EcoTSI 115, TDI 95, non dispo Reference) 1 400
- Compteurs numériques (non dispo Reference, série FR) 305
- Pack BeatsAudio (6 HP 300 W, roue de secours 18") (sauf Reference) ... 500
- Pack Easy
  - Style (accès et démarrage sans clé, régulateur adaptatif) 450
  - Xcellence (régulateur adaptatif) 200
- Pack full led (phares led) (Style, non dispo Reference) 700
- Pack Sentinelle (alerte angles morts, assistant sortie de stationnement AR)
  - Style (+ rétros ext. électriques et dégivrants) 350
  - Xcellence/FR 350
- Pack Vision Plus (série FR)
  - Style (radars 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 bizone, rétros ext. rabattables et dégivrants, détecteurs de pluie et de luminosité, rétro. int. photo.) (Style) 550

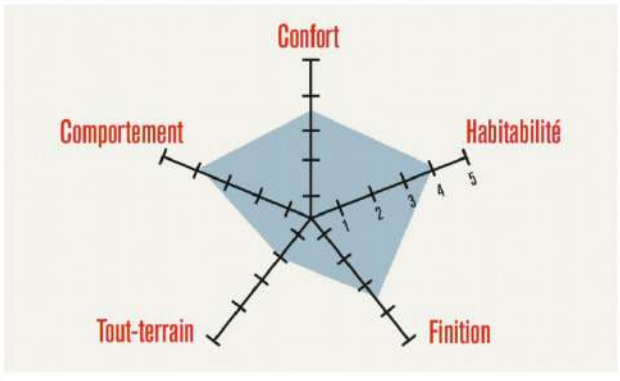
Ateca ★★★★☆

Premier SUV Seat, l'Ateca repose sur les dessous du Tiguan. Technologique, il offre un rapport prix/équipement bien étudié.

L / l / 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 Style	115	6	26 800
1.5 TSI ACT Style	150	8	28 600
2.0 TSI DSG7 4Drive Xcellence/FR	190	11	37 900
Cupra 2.0 TSI DSG7 4Drive	300	19	43 900
1.6 TDI Style	115	6	30 800
2.0 TDI Style AJ 4X4	150	8	32 600

- Xcellence : Style + 3 500 € (non dispo TSI 115)
- FR : Style + 2 600 € (non dispo TDI 115)

Équipements de série

- Style : 6 airbags + genoux conducteur, accès sans clef, caméra recul, clim. auto bi-zone, détec. pluie/lum., ESP, freinage urgence ville, GPS écran tactile 8", hi-fi 4 HP, interfaces smartphone, jantes 17", multimédia écran tactile 8", phares full LED, radar recul, rég. vitesse, rétros rabat./dég.
- Xcellence : + caméras 360°, compteurs digitaux 10,25", modes de conduite, hayon mains libres, jantes 18", sellerie Alcantara, toit ouvrant pano.
- FR : Style + amortiss. piloté, Beats Audio 300 W 9 HP, caméras 360°, compteurs digitaux 10,25", hayon mains libres, jantes 19", modes de conduite, sellerie Alcantara.
- Cupra : FR + airbag genoux passager, hayon mains libres, jantes 19", kit carrosserie, phares full led, station. semi-auto, suspensions sport.

Options (€)

- 4 roues motrices 4Drive (TSI 150 ch DSG7) 2 400
- Amortissement piloté DCC (non dispo Reference) 695
- Beats Audio (9 HP 300 W) (Style et Xcellence) 435
- Boîte auto DSG7 (TSI 150 ch, TDI 115 ch et TDI 150 ch) 1 600
- Caméra 360° (Style) 560
- Compteurs digitaux (non dispo 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 fontion embouteillage, arrêt auto en cas de défaillance conducteur (DSG) (Cupra) 955
- Hayon électrique avec ouverture mains libres (Style et FR) 500
- Pack Hiver : sièges AV et buses de lave-glace chauffants, lave-phares ... 385
- Pack Navigation Easy Connect Pro (écran tactile 8", GPS 3D, recon. vocale, lecteur CD/MP3, disque dur 10Go) (Style, Xcellence/FR) 515/260
- Park Assist : système de stationnement semi-auto (sauf Reference) 385
- Peinture vernie/métallisée 210/650
- Régulateur de vitesse adaptatif (sauf Reference) 185
- Sellerie cuir (Cupra) 900
- Siège conducteur électrique (Cupra) 300
- Toit panoramique (non dispo Reference) 1 100

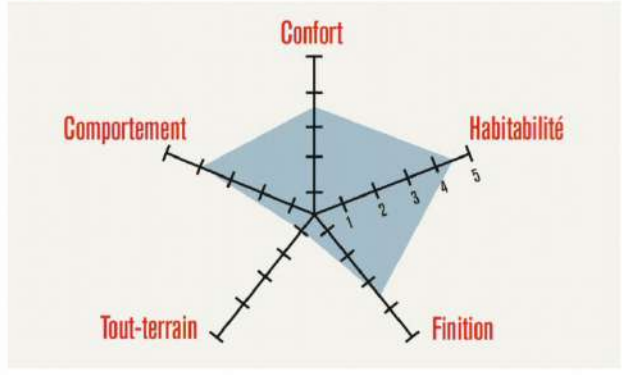
Tarraco ★★★★☆

Dérivé du VW Tiguan Allspace, le Tarraco (fin 2018) a sa propre personnalité. Il est bien équipé et avance un vaste habitacle.

L / l / h / e (m) : 4,74 / 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	33 990
2.0 TDI Style	150	8	36 990
2.0 TDI Style DSG7 4Drive AJ 4X4	150	8	40 390
2.0 TDI Xcellence DSG7 4Drive	190	10	46 240

- 7 places : 5 places + 880 €
- Xcellence : Style + 3 870 €

Équipements de série

- Style : 6 airbags, appel d'urgence, aide active maintien voie, caméra/radars recul, clim. auto trizone, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, dém. sans clé, détect. pluie/lum., ESP, freinage auto ville, hi-fi 8 HP, interfaces smartphone, jantes 17", nav. écran tactile 8", phares full led, rég. vitesse, rétros dégiv.
- Xcellence : + accès sans clé, caméras 360°, chargeur à induction, détect. angles morts, feux route auto, hayon mains libres, radars station. avant, régul. adaptatif, station. semi-auto, surveillance trafic marche arrière, toit ouvrant pano.

Options (€)

- Amortissement piloté DCC (non dispo Style) 800
- Beats Audio (9 HP 300 W) 500
- Chargeur à induction (Style) 205
- Hayon électrique mains libres Easy Pack 700
- Modes de conduite (série sur Xcellence) 250
- Navigation Plus 705
- Pack Easy (accès et démarrage sans clé, régulateur de vitesse adaptatif, hayon électrique mains libres) (Style) 700
- Pack Hiver (sièges AV et buses lave-glace chauf.) (Style) 385
- Pack Hiver (sièges AV/AR et buses lave-glace chauf.) (Xcellence) 595
- Pack Safe Driving (freinage d'urgence auto en ville, surveillance angles morts et trafic en marche arrière, régul. adaptatif, feux de route auto) (Style) .. 680
- Pack Safe Driving Plus (régul. fonction embouteillages, freinage d'urgence haute vitesse, recon. panneaux) (sur DSG, avec Pack Safe Driving) 200
- Park Assist : système de stationnement semi-auto 385
- Peinture métallisée/Blanc Perle et Gris Caïman 650/950
- Sellerie cuir et Pack Hiver (Xcellence) 1 200
- Siège conducteur électrique à mémoires (non dispo Style) 410
- Toit panoramique (Style) 1 110

ŠKODA

Kamiq ★★★★☆

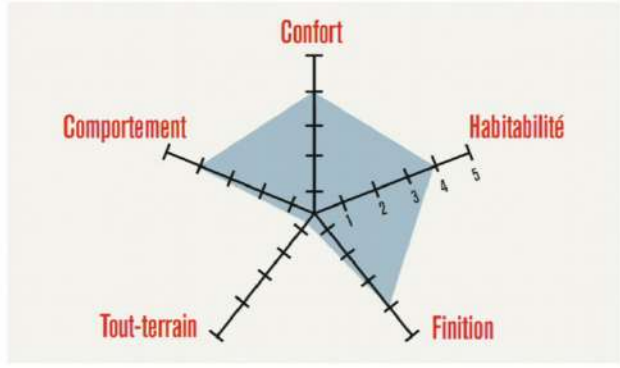
Nouveau modèle

Le plus petit SUV Skoda débarque fin 2019. Il avance des arguments maison (habitabilité, équipements) mais manque un peu de fun.

L / l / 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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 TSI BVM5 Active	95	5	21 050
1.0 TSI BVM6 Active	116	6	22 000
1.5 TSI BVM6 Ambition	150	7	25 850
1.6 TDI BVM6 Active	116	6	24 840

- Active : Ambition + 2 400 €
- Style : Ambition +3 110 €

Équipements de série

- Active : 6 airbags, alerte franchis. ligne, appel urgence/assist., audio 8 HP écran 6,5", clim. manu., détec. pluie/lum., ESP, freinage urgence ville, jantes acier 16", phares LED, régul./lim. vitesse, rétros élec./rabat.
- Ambition : + clim. auto bizone, détec. pluie, hi-fi 8 HP écran 8", jantes 16", radar recul.
- Style : + accès/dém. sans clé, caméra recul, compteurs digitaux, jantes 17", phares full LED, nav. 3D écran 9,2" services connectés, radar station. AV, rétros rabat.

Options (€)

- Accès et démarrage sans clé (Ambition) 380

- Boîte auto DSG7 (non dispo TSI 95) 1 500
- Caméra de recul (non dispo Active) 280
- Feux de route auto (non dispo Active) 200
- Hayon électrique (non dispo Active) 380
- Hi-fi 10 HP (non dispo Active) 460
- Pack Premium (sellerie cuie/suède, sièges AV chauffants) (Style) 1 000
- Pack Traveling (Side Assist, phonebox, rétro rabattables) (Ambition/Style) 750/490
- Peinture métallisée/premium 600/990
- Phares full LED (non dispo Active) 880
- Régulateur vitesse adaptatif (stop&go sur DSG) (non dispo Active) 410
- Siège conducteur électrique (non dispo Active) 400
- Side Assist (alerte angles morts et trafic AR) (non dispo Active) 450
- Stationnement semi-auto avec radars AV/AR (Ambition/Style) 630/330
- Toit panoramique (Ambition/Style) 800/680

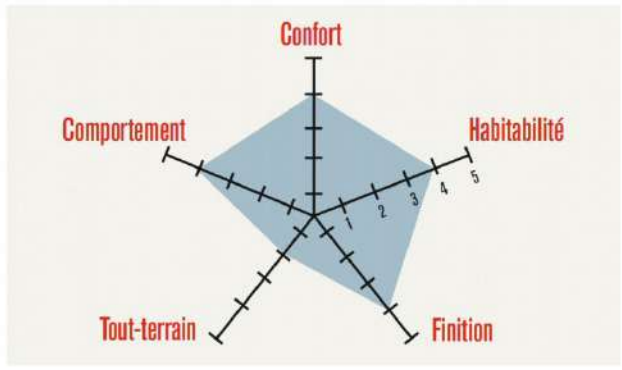
Karoq ★★★★☆

Le remplaçant du Yéti, lancé fin 2017, est un jumeau du Tiguan. Pratique, agréable à rouler, il manque seulement de personnalité.

L / l / 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	CH	PA	PRIX (€)
1.0 TSI Ambition	116	6	27 740
1.5 TSI Ambition	150	8	29 750
2.0 TSI DSG7 4x4 Sportline	190	11	39 600
1.6 TDI Ambition AJ 4X4	116	6	31 020
2.0 TDI Ambition	150	8	32 690
2.0 TDI DSG7 4x4 Scout	150	8	39 520
2.0 TDI DSG7 4x4 Scout	190	10	40 690

- Style : Ambition + 3 170 € (non dispo TSI 190)
- Scout : Ambition + 2 390 € (sur TSI 150)
- Sportline : Ambition + 3 360 € (non dispo TSI 116, TDI 116)

Équipements de série

- Ambition : 6 airbags + genoux conducteur, accès/dém. sans clé, clim. auto bizone, contrôle presssion pneus, détect. pluie/lum., ESP, freinage urgence ville, hi-fi 8 HP, interfaces smartphone, jantes 17", nav. 2,5D écran 8", radar recul, régul. vitesse, rétros élec./dégiv.
- Style : + alerte angles morts, caméra recul, hayon mains libres, jantes 18", phares full LED, radars station. AV/AR, régul. vitesse adaptatif, rétros rabat., sellerie cuir/Alcantara, siège cond. élec., sièges AV chauffants.
- Scout : Ambition + jantes 18", kit spécifique, modes conduite.
- Sportline : Ambition + caméra recul, compteurs digitaux, modes conduite, jantes 18", phares full LED, régul. vitesse adaptatif.

Options (€)

- 4 roues motrices (TDI 150) 2 500
- 7 places 980
- Boîte auto DSG7 (TSI 150) 2 630
- Caméra de recul (Ambition, Scout) 280
- Compteurs digitaux (Ambition et Scout/Style) 560/460
- Feux de route automatiques (série du Scout) 205
- Hayon électrique mains libres (série sur Style) 625
- Navigation 3D Europe écran 9,2" 1 380
- Pack Assistance route (aide au maintien dans la voie, surveillance des angles morts, régul. avec fonction embouteillage)
  - 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
- Sièges VarioFlex (série Style, non dispo Sportline) 660
- Stationnement semi-automatique (Style/autres finitions) 340/660
- Suspension pilotées (Ambition/autres) 1 070/890
- Système audio Canton 390
- Toit panoramique ouvrant 1 110

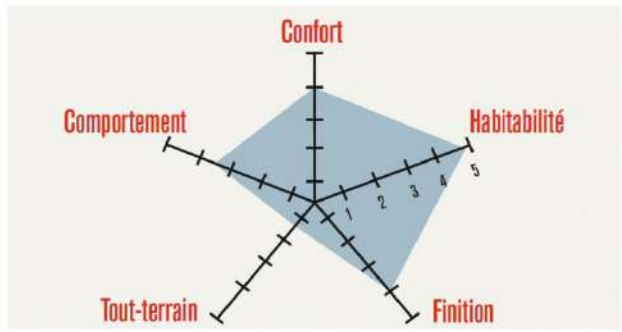
Kodiaq ★★★★☆

Dérivé du Tiguan, le Kodiaq offre une habitabilité généreuse (5 ou 7 places) et des astuces qui facilitent la vie. Prix attractif.

L / l / h / e (m) : 4,70 / 1,88 / 1,66 / 2,79 - 5 ou 7 places

✚ Rapport prix/équipement, excellente habitabilité, confort

▬ Comportement peu dynamique, diesel sonore, performances



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 TSI Active	150	8	28 830
2.0 TSI DSG7 4x4 Scout	190	11	41 780
2.0 TDI DSG7 Ambition AJ 4X4	150	8	37 910
2.0 TDI DSG7 4x4 Scout	190	11	44 940
2.0 Bi-TDI DSG7 4x4 RS	240	14	53 320

- Ambition : Active + 2 360 €
- Scout : Ambition + 3 320 € (sur TDI 150 DSG7 4x4)
- Style : Ambition + 4 300 € (non dispo TSI 150)
- Sportline : Ambition + 5 850 € (non dispo TSI 150)
- Laurin & Klément : Style + 4 530 € (non dispo TSI 150)
- RS : Sportline + 5 860 € (sur Bi-TDi 240)

Équipements de série

- Active : 6 airbags + genoux cond., audio 8 HP écran 8", clim. manu., contrôle pression pneus, ESP, freinage urgence ville, interfaces smartphone, jantes 17", radar recul, régul./lim. vitesse, rétros élec./dégiv.
- Ambition : + clim. auto bizone, dém. sans clé, détec. pluie/lum., nav. 2,5D, radars station. AV/AR, rétros rabat., recon. panneaux, services connectés.
- Style : + accès sans clé, alerte angles morts, caméra recul, hayon mains libres, jantes 18", phares full LED adaptatifs, rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir/suède, siège conducteur élec., sièges AV chauffants.
- Laurin & Klément : + caméras 360°, clim. auto trizone, compteurs digitaux, hi-fi Canton, feux route auto, jantes 19", sellerie cuir, sièges AV élec., toit pano.
- Scout : Ambition+ modes conduite, jantes 19", kit, sellerie cuir/Alcantara.
- Sportline : Ambition + accès/dém. sans clé, caméra recul, compteurs digitaux, jantes 19", modes conduite, phares full LED adaptatifs, régul. adaptatif, rétros dégiv./rabat., sellerie cuir/Alcantara, siège cond. élec.
- RS : Style + amortis. piloté, jantes 20", kit carros., sellerie cuir/Alcantara.

Options (€)

- 4x4 (TSI 150 DSG7 sauf Active) 2 000
- 3e rangée de sièges 980
- Accès et démarrage sans clef (Ambition et Scout) 195
- Boîte auto DSG7 (TSI 150/TDI 150 4x4) 2 650/1 600
- Caméras 360° (Sportline, Style, RS) 420
- Compteurs digitaux (Ambition et Scout / Style) 550/450
- Hayon électrique mains libres (Ambition, Scout, Sportline) 620
- Navigation 3D sur écran tactile 9,2" (non dispo Active) 1 130
- Pack Assistance route (régulateur de vitesse intelligent fonction embouteillages, aide au maintien dans la voie, alerte angles morts)
  - Ambition, Scout/ Sportline 1 280/990
  - Style, L&R, RS 400
- Peinture métallisée (toutes finitions/RS et Sportline) 700/300
- Phares full led adaptatifs (Ambition, Scout) 1 290
- Sellerie cuir (Style) / cuir/tissu (Ambition) 245/775
- Sièges AV élec. à mémoires conducteur (Scout, Sportline, Style, RS) 515
- Stationnement semi-auto (non dispo Active) 340
- Suspensions pilotées avec modes de conduite (4x4)
  - Ambition, Style 1 080
  - Scout, Sportline/L&K 860
- Système audio Canton (non dispo Active) 400
- Toit panoramique ouvrant (non dispo Active) 1 140

SSANGYONG

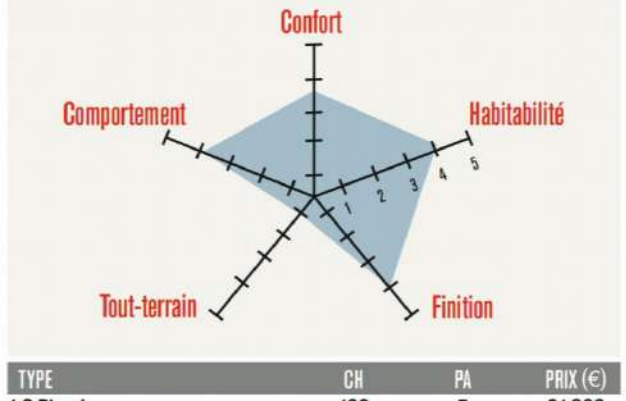
Tivoli ★★★☆☆

Un SUV moderne dans sa conception qui brille par son rapport prix/équipement séduisant. Ses pneus le desservent sous la pluie.

L / l / h / e (m) : 4,22 / 1,87 / 1,61 / 2,60 - 5 places

✚ Prix attractif, équipement riche, bonne habitabilité

▬ Comportement peu agile, direction artificielle, pneus



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 Diesel	136	7	21 990
1.6 Diesel T-Pop	136	7	24 990
1.6 Diesel Limited AJ 4X4	136	7	27 990
1.5 Turbo Sport	163	9	26 990

Équipements de série

- Base : 6 airbags + genoux cond., aide active maintien dans voie, caméra recul, clim. man., ESP, freinage urgence auto, interfaces smartphone, jantes 16", multimédia écran 8", radio 6 HP, rég. vitesse.
- T-Pop : + accès/dém. sans clé, clim. auto bizone, détec. pluie/lum., feux route auto, jantes 18", radar station. AV/AR, rétros rabat./dégiv.
- Limited : + navi. écran 9", phares full LED, sellerie cuir, sièges AV chauf.
- Sport : T-Pop + compteurs digitaux 10,25", phares full LED, sellerie cuir, sièges AV chauf./ventilés, siège cond. élec.

Options (€)

- Boîte auto 1 600
- Pack hiver AWD (4 roues motrices, sièges AV/volant chauf.) 1 700
- Peinture métallisée 490

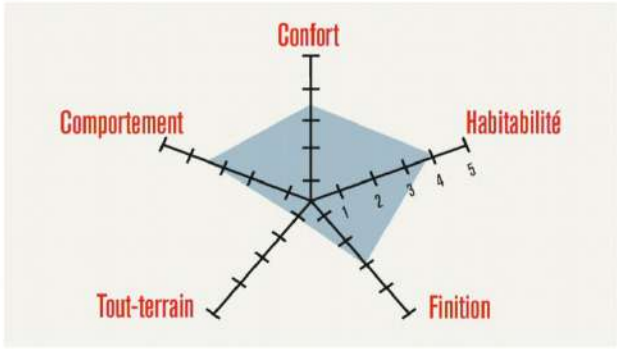
Korando ★★★½☆

La 4e génération de Korando a fait de gros progrès. Homogène sur la route, correctement fini, bien équipé, il souffre d'un manque d'image.

L/l/h/e (m) : 4,45 / 1,81 / 1,73 / 2,65 - 5 places

Rapport qualité/prix, comportement sain, habitabilité

Insonorisation, manque de souplesse moteur, direction collante



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 XDI AJ 4X4	136	7	25 990
1.5 XGI	163	9	22 990

▪ Tech : base + 2 000 € ▪ Limited : Tech +2 000 €

Équipements de série

▪ Base : 6 airbags + genoux cond., aide active maintien voie, appel urgence, caméra recul, freinage urgence auto, ESP, clim. auto bizone, détect. pluie/lum., feux route auto, interfaces smartphone, jantes 18", multimédia écran 8", radar station. AV/AR, rég. vitesse, rétros dégiv./rabat.
▪ Tech : + accès/dém. sans clef, nav. écran 9".
▪ Limited : + compteurs digitaux 10,25", sellerie cuir, sièges AV élec.

Options (€)

▪ Pack BVA (BVA, rég. adaptatif, jantes 19") 2 200
▪ Pack hiver AWD (4 roues motrices, sièges AV/volant chauf.) 2 200
▪ Peinture métallisée 500
▪ Toit ouvrant 380

SUBARU

SUBARU
Confidence in Motion
SWB Croissy
Marne la Vallée
Véhicules neufs & Occasions
01 64 68 40 00
croissy@subaru.fr

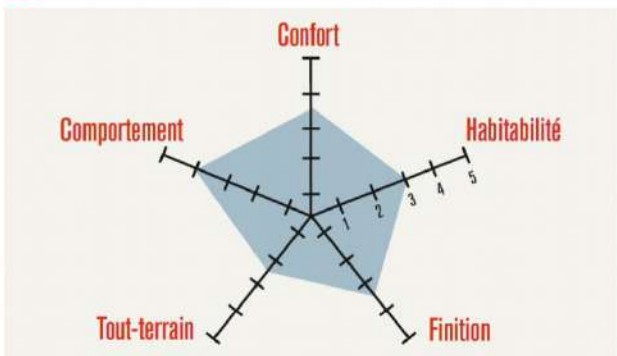
XV ★★★½☆

Arrivée début 2018, la deuxième génération de XV progresse en comportement, confort et finition. Mais elle pâtit d'un appétit solide.

L/l/h/e (m) : 4,46 / 1,80 / 1,61 / 2,67 - 5 places

Tenue de route/confort, habitabilité, dotation de série

Moteur essence et CVT imposés, performances, conso



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6i Confort	114	7	31 990
2.0 e-Boxer Confort AJ 4X4	150	7	35 990

▪ Premium GPS : Confort + 2 000 € ▪ Luxury : Premium GPS + 2 000 €

Équipements de série

▪ Confort : 6 airbags + genoux cond., ESP, caméra recul, clim. auto. bizone, détec. pluie/lum., interfaces smartphone, jantes 17", multimédia, phares LED, rég. vitesse adaptatif, rétros rabat./dégiv., sièges AV chauffants.
▪ Premium : + alerte angles morts, feux route auto,-hi-fi 6 HP, nav. écran 8".
▪ Luxury GPS : + sellerie cuir, siège cond. élec., toit ouvrant.

Options (€)

▪ Peinture métallisée 650

Forester ★★★½☆

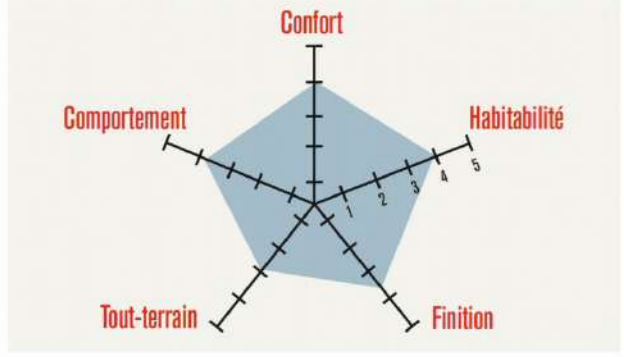
Nouvelle génération

La cinquième génération de Forester (fin 2019) présente un intérieur cossu et de belles dispositions routières. Appétit toujours pénalisant.

L/l/h/e (m) : 4,63 / 1,82 / 1,73 / 2,67 - 5 places

Habitabilité AR, comportement, capacités en tout-terrain

Hybridation trop légère, performances quelconques



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0i e-Boxer Confort BVA8 AJ 4X4	150	9	39 990
2.0i e-Boxer Premium GPS BVA8	150	9	43 990
2.0i e-Boxer Luxury BVA8	150	9	46 990

Équipements de série

▪ Confort : + 6 airbags, airbag genoux conducteur, alerte franchis. ligne/angles morts, caméra recul, clim. auto bizone, détec. pluie/lum., ESP, freinage d'urgence, hi-fi 6 HP écran 8", interfaces smartphone, jantes 17", phares full LED, rétros élec./dégiv./rabat., sièges AV chauffants, rég. vitesse adaptatif fonction embouteillages.
▪ Premium GPS : + dém. sans clé, caméra latérale, feux route auto, hayon élec., nav., siège conducteur élec. 8 voies, sièges AV chauffants.
▪ Luxury : + jantes 18", sellerie cuir, sièges AR et volant chauffants, toit ouvrant.

Options (€)

▪ Peinture métallisée 650

SUZUKI

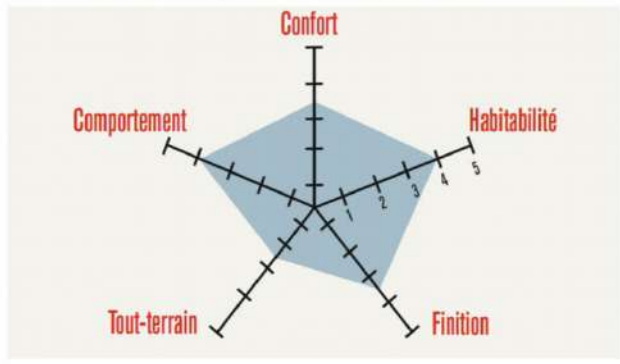
Vitara ★★★☆☆

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/l/h/e (m) : 4,18 / 1,78 / 1,61 / 2,50 - 5 places

Rapport prix/équipement, bonne habitabilité, coffre accueillant

Détails de finition, pas de diesel, banquette ferme



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.4 Boosterjet Pack AJ 4X4	140	7	23 790
1.4 Boosterjet Style Auto	140	7	25 890
1.4 Boosterjet Style AllGrip	140	7	26 290
1.4 Boosterjet Style Auto AllGrip	140	7	27 890
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	129 + 13	6	22 640
1.4 Boosterjet Hybrid Privilège	129 + 13	6	23 840
1.4 Boosterjet Hybrid Style	129 + 13	6	25 790

Équipements de série

▪ Avantage : 6 airbags + genoux conducteur, aide active maintien voie, alerte collision, ESP, contrôle pression pneus, clim. auto., détec. pluie/lum., freinage d'urgence auto, hi-fi 4 HP, jantes acier 16", phares LED, rég. adaptatif/lim. vitesse, rétros élec.
▪ Privilège : + caméra recul, écran tactile 7", interfaces smartphone, jantes 17", rétros dégiv., sièges AV chauffants, surveil. angles morts/trafic AR.
▪ Style : + accès/dém. clef, nav. info trafic, radars station. AV/AR, rég. vitesse intelligent, rétros rabattables, sellerie cuir/microfibre, toit ouvrant pano.

Options (€)

▪ AllGrip (4 roues motrices) (Hybrid Privilège, Hybrid Style) 2 000
▪ Peinture métallisée/ So'color (sauf Avantage) 530/850

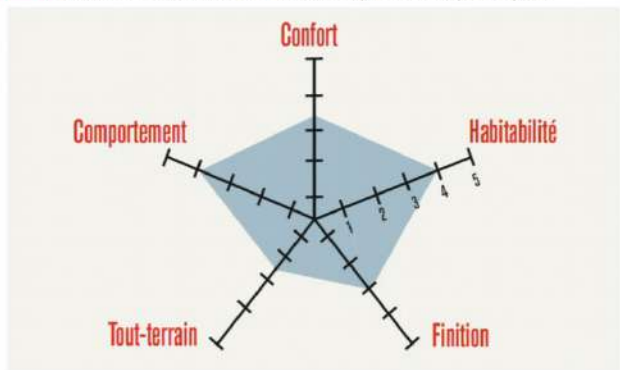
S-Cross ★★★☆☆

Restylé fin 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/l/h/e (m) : 4,30 / 1,79 / 1,58 / 2,60 - 5 places

Moteurs essence volontaires, équipement, habitabilité

Pas de diesel, ambiance austère, qualité des plastiques



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.4 Boosterjet Style AJ 4X4	140	8	25 390
1.4 Boosterjet Style Auto AllGrip	140	8	28 990
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	129 + 13	6	24 340
1.4 Boosterjet Hybrid Privilège	129 + 13	6	25 540
1.4 Boosterjet Hybrid Style	129 + 13	6	26 890

Équipements de série

▪ Avantage : 6 airbags + genoux cond., clim. auto bizone, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, freinage urgence auto, hi-fi 4 HP, jantes acier 16", phares LED, rég. adaptatif/lim. vitesse, rétros élec.

- Privilège : + accès/dém. sans clef, hi-fi 6 HP, interfaces smartphone, jantes 17", multimédia écran 7", rétros rabat./dég., sièges AV chauffants.
- Style : + nav. 3D info trafic, radars stat. AV/AR, sellerie cuir, toit ouvrant pano.

Options (€)

- AllGrip (4 roues motrices) (Style, Hybrid Privilège, Hybrid Style)..... 2 000
- Boîte auto (Privilège)..... 1 600
- Peinture métallisée 530
- Sellerie cuir/Alcantara (sauf Avantage)..... 1 490

TESLA

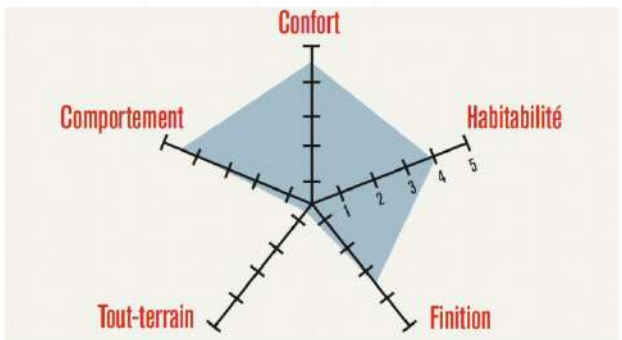
Model X ★★★★☆

SUV 100 % électrique, le Model X procure des performances impressionnantes et des équipements électroniques à la pointe.

L/l/h/e (m) : 5,04 / 2,07 / 1,68 / 2,97 - 5 ou 7 places

Performances, autonomie, équipement high-tech, bonus

Prix, portes Falcon encombrantes, modularité limitée



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 élec., radio numérique, rétros dég./rabat., sellerie cuir noir, surveillance angles morts, suspension pneu.
- Performance : + 3e moteur électrique, freins Brembo.

Options (€)

- Habitacle 6 places/7 places..... 6 900/3 700
- Pilotage automatique (régulateur de vitesse intelligent, changement de voie intelligent et système de stationnement automatique)..... 6 300
- Peinture métallisée/premium 1 600/2 600
- Sellerie cuir blanc/beige (série sur Performance) 1 600

TOYOTA

C-HR ★★★½☆

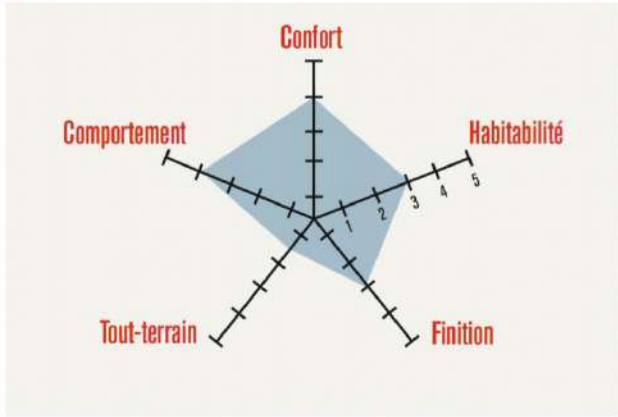
Modèle restylé

Le C-HR vient se positionner face aux 3008 et Kadjar. Original, bien présenté, il n'est disponible qu'en hybride. Habitabilité comptée.

L/l/h/e (m) : 4,36 / 1,79 / 1,55 / 2,64 - 5 places

Présentation soignée, équipement, places arrière préservées

Performances moyennes, visibilité 3/4 arrière, coffre



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Hybride 122 Dynamic	122	4	29 800
Hybride 184 Edition AJ 4X4	184	7	33 300

- Edition : Dynamic + 1 500 €
- Graphic/Distinctive : Edition + 2 000 €
- Collection : Graphic/Distinctive + 3 000 € (Hyb. 122), 3 500 € (Hyb. 184)

Équipements de série

- Dynamic : 6 airbags + genoux cond., aide maintien dans voie, appel urgence, contrôle pression pneus, clim. auto bizone, caméra recul, dém. sans clé, détec. lum., feux route auto, freinage urgence auto, hi-fi 6 HP, interfaces smartphone, jantes 17", multimédia écran tactile 8", phares LED, rég. adaptatif/lim. vitesse, rétros dégiv., services connectés.
- Edition : + accès sans clef, détec. pluie, jantes 18", radars anticollision AV/AR, rétros rabat.
- Graphic/Distinctive : + sellerie mi-cuir, sièges AV chauffants, surv. angles morts/trafic marche AR.
- Collection : hi-fi JBL 9 HP, nav. Toyota Touch & Go, phares LED, peinture métallisée, sellerie cuir/Alcantara, siège cond. élec., station. semi-auto.

Options (€)

- Navigation Touch&Go (Dynamic, Edition)..... 750
- Pack Premium (hi-fi JBL 9 HP, nav. 3D écran tactile 8", sellerie cuir, siège cond. élec.) (Graphic)..... 2 000
- Pack Techno (hi-fi JBL 9 HP, nav. 3D écran tactile 8") (Distinctive).... 1 000
- Peinture métallisée/nacrée..... 650/810

RAV4 ★★★★☆

Lancée fin 2018, la 5e génération de RAV4 gagne en personnalité. Elle propose exclusivement de l'hybride en deux ou quatre roues motrices.

L/l/h/e (m) : 4,57 / 1,84 / 1,66 / 2,66 - 5 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Hybride Active	218	9	36 400
Hybride Dynamic	218	9	38 550
Hybride Lounge AJ 4X4	218	9	44 450
Hybride Collection	218	9	46 450
Hybride Rechargeable Collection	306	NC	61 500

Équipements de série

- Active : 6 airbags, airbag genoux conducteur, appel d'urgence auto, clim. auto. bizone, contrôle pression pneus, démarrage sans clef, détec. lum., ESP, jantes 17", rétros dégiv./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/AR, système audio écran tactile 8" 6 HP,
- Lounge : + avertisseur d'angle mort/circulation AR, caméras 360°, chargeur par induction, hi-fi 9 HP, jantes 18", nav., phares led, sellerie cuir, siège conducteur élec., sièges AV chauffants.

Collection : +carrosserie bi-ton, peinture métallisée, sellerie cuir/Alcantara.

Options (€)

- 4x4 avec moteur arrière pour 222 ch (sauf Active) 2 050
- Pack Confort (Collection) 1 300
- Pack Design (Dynamic)..... 550
- Pack Exclusive (Hybride rechargeable)..... 3 900
- Pack Premium (Lounge) 2 200
- Pack Techno (surveillance angles morts et trafic en marche AR, chargeur induction, nav. écran tactile 8" info trafic, jantes 18") (Dynamic)..... 2 500
- Peinture métallisée/nacrée..... 650/850
- Toit ouvrant panoramique (Lounge et Collection)..... 1 300
- Toyota Touch & Go 2 : nav. écran tactile 8" info trafic (Dynamic)..... 950

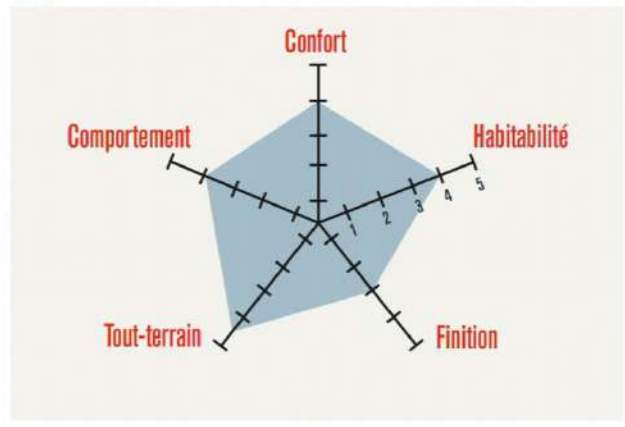
Land Cruiser ★★½☆☆

Restylé début 2018, le Land Cruiser reste un des derniers baroudeurs civilisés du marché. Il offre un agrément de conduite à part mais réel.

L/l/h/e (m) : 4,48 / 1,88 / 1,83 / 2,45 (3 portes) - 5 places
L/l/h/e (m) : 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 (€)
D-4D Le Cap 5 portes	177	11	40 400
D-4D Life 5 portes	177	11	45 600
D-4D Légende 5 portes AJ 4X4	177	11	50 200
D-4D Lounge 5 portes	177	11	56 900
D-4D Lounge Pack Techno BVA 5 p.	177	11	68 800

Équipements de série

- LeCap : 7 airbags, accès/dém. sans clé, audio CD 6 HP, ESP, clim. man., contrôle pression pneus, détec. lum., jantes acier 17", rétros ext. dégiv./rabat.
- Life : + audio 9 HP, caméra recul, clim. auto bizone, rég. vitesse, multimédia écran tactile 7", jantes alliage 17".
- Légende : + détec. pluie, jantes 19", phares led (5 portes), radars station. AV/AR, sièges AV élec./chauffants (5 portes), Toyota Safety Sense (BVA).
- Lounge : + audio JBL 14 HP, clim. trizone, nav. Europe écran 8", sellerie cuir, sièges AV chauf./ventilés (5 portes), sièges AR chauffants (5 portes), toit ouvrant.
- Lounge Pack Techno : + alerte angles morts, contrôle roulis, modes de conduite, station. semi-auto, 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/nacrée..... 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

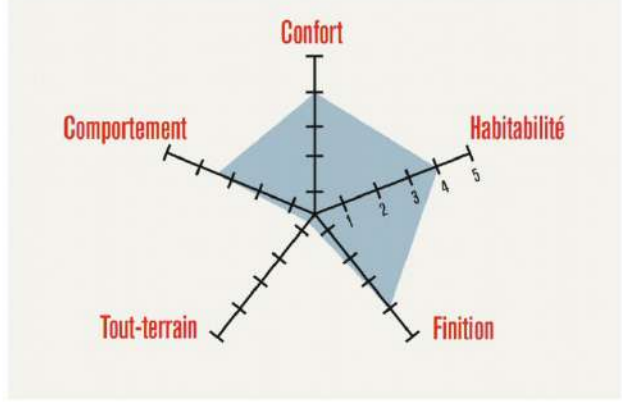
T-Cross ★★★★☆

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 / l / h / e (m) : 4,11 / 1,76 / 1,58 / 2,55 - 5 places

✚ Encombrement/habitabilité, assemblages, équipements

▬ Boîte robotisée passive, plastiques rigides



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 TSI BVM5	95	5	21 840
1.0 TSI BVM6 Lounge AJ 4X4	115	6	24 340
1.6 TDI BVM5	95	5	25 320

- Lounge : T-Roc + 1 690 €
- Carat/R-Line : + 3 520 € (non dispo TSI 95 et TDI 95 BVM)

Équipements de série

- Base : 6 airbags, aide active maintien voie, alerte angles morts, alerte pression pneus, appel d'urgence, climatisation manuelle, détecteur de luminosité, ESP, freinage d'urgence en ville, jantes 16", radio 2 HP, régultateur de vitesse adaptatif, rétros électriques et dégivrants.
- Lounge : + allumage automatique des essuie-glace, , hi-fi 6 HP, multimédia écran tactile 8".
- Carat/R-Line : + accès/dém. sans clef, clim. auto bizone, compteurs 100% digitaux 10,2" (Carat), interfaces Apple/Android, jantes 17", navigation cartographie Europe de l'ouest, radars station., rétros rabat., sièges AV chauffants (Carat).

Options (€)

- Accès et démarrage sans clef (Lounge) 410
- Boîte auto DSG7 (TSI 115, TDI 95, non dispo base) 1 650
- Caméra de recul (non dispo base) 305
- Climatisation auto bizone (Lounge) 450
- Compteurs 100 % digitaux 10,2" (non dispo base)
  - Lounge et R-Line 430
- Feux de route auto (non dispo base) 170
- Hi-fi Beats 6 HP 300 W (non dispo base) 550
- Interfaces MirrorLink, Apple CarPlay, Android Auto (base, Lounge) 250
- Navigation Europe de l'ouest 2,5D (base/Lounge) 1 000/650
- Pack City (radars station. AV/AR, rétros rabattables) (Lounge) 700
- Pack Hiver (sièges AV et buses lave-glace chauffants)
  - Lounge, R-Line 350
- Pack LED (phares LED, antibrouillards) (Lounge) 1 300
- Peinture métallisée 650
- Radars de stationnement AV/AR (base et Lounge) 530
- Stationnement semi-auto
  - Lounge 690
  - Carat et R-Line 160
- Stationnement semi-auto (non dispo base) 210
- Suspension pilotée (non dispo base) 1 440
- Système audio Beats 8 HP 300 W (non dispo base) 600
- Toit ouvrant panoramique 1 350

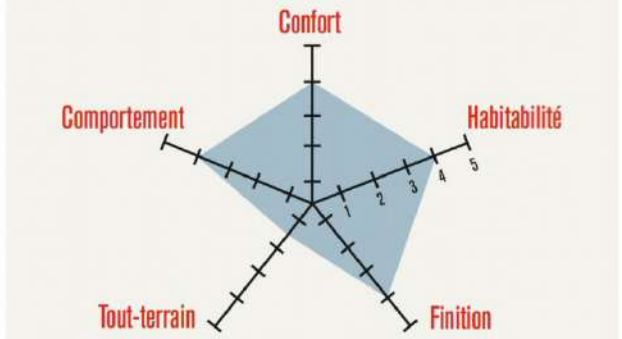
T-Roc ★★★★☆

Lancé fin 2017, le T-Roc se positionne entre un 2008 et un 3008. Il repose sur un châssis de Golf et en reprend bon nombre d'équipements.

L / l / h / e (m) : 4,23 / 1,82 / 1,54 / 2,59 - 5 places

✚ Comportement, habitabilité, volume de coffre, style

▬ Nombreuses options, confort ferme, plastiques rigides



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 TSI Lounge	115	6	26 400
1.0 TSI Style Cabriolet	115	6	34 600
1.5 TSI Evo Lounge AJ 4X4	150	8	28 390
1.5 TSI Evo Style Cabriolet	150	8	38 600
1.5 TSI Evo Carat Cabriolet	150	8	42 900
2.0 TSI DSG7 4Motion Carat	190	11	36 890
R 2.0 TSI 4Motion	300	19	45 500
1.6 TDI Lounge	115	6	30 130
2.0 TDI Lounge	150	8	32 120

- Carat : Lounge + 2 530 € (non dispo TSI 115 et TDI 115)
- Carat Exclusive/R-Line : Carat + 3 000 € (non dispo 1.6 TDI 115)

Équipements de série

- Lounge : 6 airbags, aide active maintien voie, alerte pression pneus, clim. auto, détec. pluie/ lum., ESP, freinage d'urgence, jantes 16", multimédia écran 8", radars station. AV/AR, radio 2 HP, régul. adaptatif, rétros élec./dégiv./rabat.
- Style Cabriolet : Lounge + accès/dém. sans clef, Apple CarPlay, caméra recul, hi-fi 6 HP, jantes 17", navigation, services connectés, sièges AV chauffants.
- Carat : + accès et démarrage sans clef, 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 embouteillage, services connectés.
- Carat Exclusive : + hayon élec., jantes 18", sellerie cuir, sièges AV chauffants, toit ouvrant panoramique.
- R-Line/R : Carat + châssis sport, hayon élec., jantes 18", modes conduite.

Options (€)

- 4 roues motrices 4Motion (2.0 TDI 150 DSG7) 1 850
- Accès et démarrage sans clef (base et Lounge) 420
- Boîte auto DSG7 (TSI 150 et TDI 150) 2 000
- Compteurs 100 % digitaux 10,2" (non dispo base, Lounge) 540
- Hayon électrique 420
- Interfaces MirrorLink, Apple CarPlay, Android Auto (base, Lounge) 250
- Navigation Europe de l'ouest 2,5D (base/Lounge) 1 470/850
- Pack City (stationnement semi-auto, alerte d'angles morts, accès et démarrage sans clef) (Lounge) 800
- Pack Drive Assist (navigation Europe de l'ouest, radio 6 HP, caméra de recul, feux de route automatiques) (Lounge) 1 000
- Pack Techno (stationnement semi-auto, syst. audio Beats) 1 100
- Peinture métallisée 650
- Sellerie cuir (Lounge/Carat) 2 600/1 670
- Services connectés (non dispo base) 400

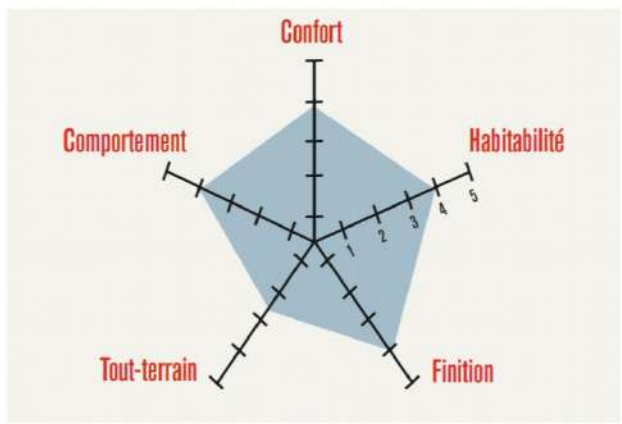
Tiguan ★★★★☆

Entièrement renouvelé en 2016, le Tiguan se distingue par son habitabilité et ses aides à la conduite. Comportement rassurant.

L / l / 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 Confortline	130	7	33 635
1.5 TSi Evo Confortline	150	8	35 905
2.0 TSI Carat DSG7 4Motion	190	11	46 050
2.0 TDI Confortline AJ 4X4	150	8	39 345
2.0 TDI Carat DSG7	190	10	49 240
2.0 BI-TDI Carat Exclusive	240	14	54 110

- Carat : Confortline + 3 715 € (non dispo 1.5 TSI 130 et 150 BVM6)
- Carat Exclusive : Carat + 2 620 €, 3 670 € (TSI 190 et TDI 190)

Équipements de série

- Confortline : + 7 airbags, aide maintien dans voie, accès/dém.sans clef, caméra de recul, clim. auto, contrôle pression pneus, détec. 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 DVD, 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 DSG7) 1 520
- Affichage tête haute 650
- Amortissement piloté 1 220
- Boîte à double embrayage DSG7 (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, hi-fi Dynaudio) (Carat Exclusive) 1 320
- Pack Techno (système GPS et multimédia écran 8", caméra 360°, surveillance angles morts, assistant sortie stationnement) (Carat) 1 320
- Pack Zen (sièges AV massants, sièges AV/volant chauffants, affichage tête haute, hayon mains libres) (Confortline et Carat) 1 530
- Peintures métallisées ou nacrées 650

- Phares à LED adaptatifs (Confortline) 1 940
- Sellerie cuir avec sièges AV chauffants et électriques, rétros rabattables
  - 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"
  - Trendline 1 490
  - Confortline 870
- Système GPS 3D et multimédia écran 9,2", disque dur 64 Go, apps pour 36 mois (Google Earth, météo, actus) (série Carat Edition)
  - Confortline/Carat 2 330/1 590
- Toit ouvrant panoramique (Confortline) 1 445

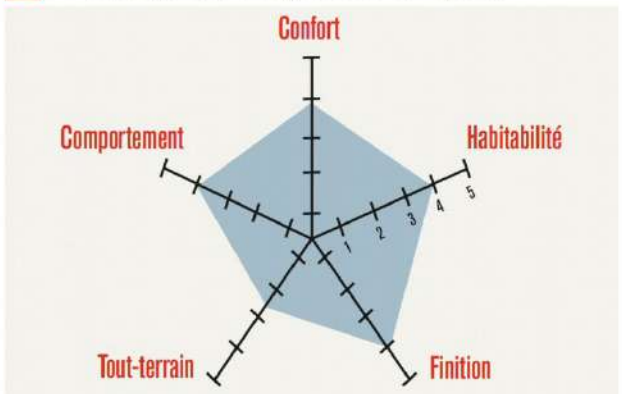
Tiguan Allspace ★★★★☆

Déclinaison 7 places du Tiguan apparue fin 2017, l'Allspace est un peu moins alerte que son petit frère. Les places de coffre sont modestes.

L / l / 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	PRIX (€)
1.5 TSI Evo Confortline	150	8	39 180
2.0 TSI Carat DSG7 4Motion	190	11	48 910
2.0 TDI Confortline AJ 4X4	150	8	42 340
2.0 TDI Carat DSG7 4Motion	190	10	51 700
2.0 TDI Carat Exclusive DSG7 4Motion	240	14	56 750

- Carat : Confortline + 3 410 € (non dispo 1.5 TSI)
- Carat Exclusive : Carat + 2 800 € et 3 850 € (TSI et TDI 190)

Équipements de série

- Confortline : + 7 airbags, aide active maintien dans voie, accès/dém. sans clé, caméra recul, clim. auto, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, feux de route auto, freinage d'urgence auto, hayon élec., hi-fi 8 HP, 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, phares led 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 fonction embouteillage (BVA), sellerie cuir, siègs cond. élec., sièges AV chauffants.

Options (€)

- 4Motion (TDI 150 DSG7) 1 520
- Affichage tête haute 650
- Amortissement piloté 1 220
- Audio Dynaudio 9 HP 400 W (Carat et Carat Exclusive) 790
- Boîte auto DSG7 (TSI 150 Confortline et TDI 150) 2 150
- Caméra 360° 400
- Compteurs digitaux (Confortline) 760
- Navigation Europe Ouest écran 8" (Trendline/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 pass. élec., audio Dynaudio) (Carat Exclusive) 1 320
- Pack Techno (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 cond. élec. et AV chauf.
  - Confortline 2 040
  - Carat 1 730
- Sellerie cuir, sièges AV élec./chauf. (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., régulateur vitesse embout.) (BVA) 510
- Toit panoramique (Confortline) 1 445

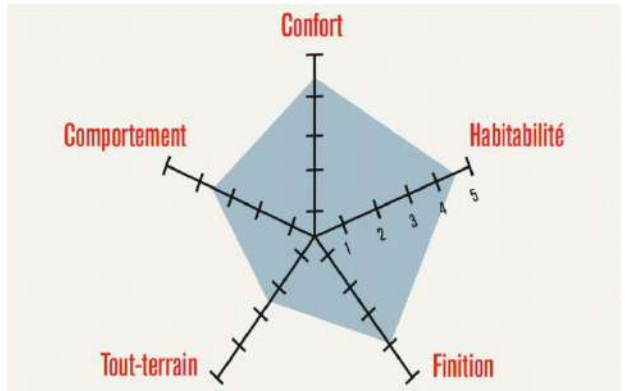
Touareg ★★★★☆

Le Touareg III est arrivé mi-2018. Confortable, accueillant, il mise sur la technologie. Mais il est cher et sa conduite manque de saveur.

L / l / h / e (m) : 4,88 / 1,98 / 1,72 / 2,89 - 5 places

✚ Douceur de conduite, confort, technologie embarquée

▬ Sensation de lourdeur, prix, options nombreuses



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
3.0 V6 TSI BVA8 4Motion Carat Excl.	340	23	73 170
3.0 V6 TDI BVA8 4Motion Carat AJ 4X4	231	14	66 480
3.0 V6 TDI BVA8 4Motion Carat	286	18	71 910
4.0 V8 TDI BVA8 4Motion Carat Excl.	421	31	101 570

- Carat Exclusive : Carat + 8 280 €
- R-line Exclusive : Carat + 10 080 €

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 bizone, freinage auto ville, feux route auto, hayon mains libres, hi-fi 8 HP, jantes 18", nav. 3D écran 9,2", phares LED, radar station. AV/AR, rég. vit. adaptatif embouteillages, rétros ext. élec., dégivrants, rabat. et photo., sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, station. semi-auto, surveillance intersection.
- Carat Exclusive : Carat + affichage tête haute, jantes 19", phares Matrix led, services connectés, tableau de bord digital, toit ouvrant panoramique.
- R-Line Exclusive : R-Line + affichage tête haute, jantes 20", phares Matrix led, sellerie cuir, services connectés, tableau de bord digital, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

- Affichage tête haute (Carat) 1 400
- Pack Mémoire Premium (sièges AV électriques à mémoires, colonne de direction électrique) (non dispo base) 670
- Pack Sécurité Plus (airbags genoux conducteur et latéraux AR) 650
- Pack Voyage (crochet d'attelage électrique, assistant manœuvres remorque, sièges massants, prise 230 V) 2 150
- Park Package (caméras 360°, station. semi-auto) 400
- Peinture métallisée ..... de 1 300 à 2 150
- Phares IQ.Light Matrix led (série Exclusive) 2 010
- Sellerie cuir Savona
  - Carat et Carat Exclusive 820
  - R-line Exclusive 1 055
- Sièges AV massants et ventilés 1 355
- Suspension pneumatique avec roues AR directrices 3 060
- Système audio Dynaudio 14 HP 730 W 1 820
- Tableau de bord digital (Carat) 3 760
- Toit ouvrant panoramique 2 000
- Vision nocturne 1 955

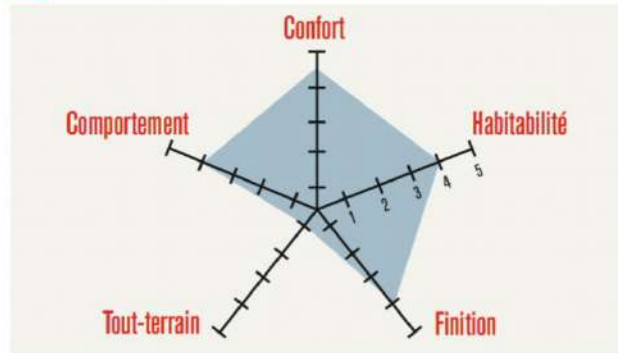
XC40 ★★★½☆

Lancé fin 2017, le XC40 offre une alternative aux Allemands. Niveaux de sécurité et de confort élevés mais le poids pénalise les performances.

L / l / h / e (m) : 4,43 / 1,86 / 1,66 / 2,70 - 5 places

✚ Ambiance intérieure, confort de roulement, aspects pratiques

▬ Poids élevé, prix costaud, alertes intrusives, consommation



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
D3 Momentum AJ 4X4	150	8	37 050
D4 BVA8 AWD Momentum	190	10	44 450
T2 Momentum Essentiel	129	7	29 950
T3 Momentum	156	9	33 950
B4 BVA8 R-Design (48 V)	197	11	44 600
B4 BVA8 AWD Momentum (48 V)	197	11	42 000
T5 Recharge DCT7 R-Design	180 + 82	10	50 400
P8 Recharge R-Design	408	NC	59 940

- Momentum : Momentum Essentiel + 2 120 €
- Inscription : Momentum + 4 000 €
- R-Design : Momentum + 4 400 €
- Inscription Luxe : Inscription + 5 370 €

Équipements de série

- Momentum Essentiel : 7 airbags, alerte franch. ligne, appel 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. bizone, hayon élec., rég. vitesse adaptatif, sièges AV élec./chauffants, toit ouvrant pano.

Options (€)

- 4 roues motrices (D3 sauf base et T4) 2 100
- Boîte auto Geartronic 8 (D3, T2 et T3)..... 2 000
- Caméra 360° (non dispo base, toutes finitions/ Inscription Luxe)...990/540
- Climatisation auto bizone (base/autres finitions) 540/240
- Pack Accessibilité Pro (hayon élec. mains libres, accès sans clé) Momentum/ R-Design et Inscription 1 000/650
- Pack Intellisafe Pro (régulateur adaptatif, surveillance angles morts, alerte trafic marche AR, aide active maintien dans la voie)..... 1 500
- Pack Mémoires (sièges AV électriques à mémoires)
  - R-Design.....690
  - Inscription 770
- Pack Prestige (clim auto bizone, toit ouvrant panoramique) (non dispo base, série Inscription Luxe)..... 1 500
- Pack Sensus Pro (nav. 3D, chargeur induct., hi-fi H/K 13 HP 600 W) Momentum/autres finitions 1 600/720
- Pack Stationnement (caméra de recul, radars AV/AR) Momentum/ autres finitions 950/600
- Pack Techno (caméra de recul, nav. 3D) base, Momentum/ R-Design, Inscription..... 1 680/510
- Pack visibilité (phares full led directionnels, éclairage int.)
  - Momentum 950
  - autres finitions 900
- Peinture métallisée/Exclusive.....1 000/1 350
- Sellerie cuir (base et Momentum/R-Design)..... 1 680/630
- Stationnement semi-auto avec radars AV/AR (non dispo base) toutes finitions/Inscription Luxe 650/240
- Suspensions pilotées (non dispo base) 840
- Toit ouvrant panoramique (non dispo base)..... 1 380

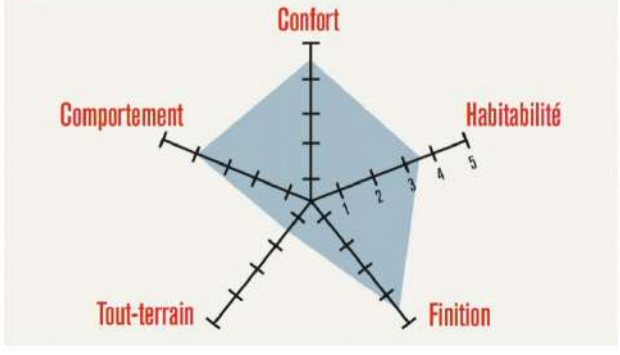
XC60 ★★★★☆

Le XC60 deuxième génération s'inspire de son grand frère. Son confort de roulement est excellent, comme sa finition et son niveau de sécurité.

L / l / h / e (m) : 4,69 / 1,90 / 1,66 / 2,87 - 5 places

✚ Présentation chaleureuse, confort de roulement, équipement

− Boîte auto lente, coffre peu accueillant, habitabilité quelconque



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
B4 essence BVA8 R-Design (48 V)	197	NC	53 830
B5 essence BVA8 AWD R-Design (48 V)	250	15	59 080
T6 Recharge BVA8 AWD R-Design	253 + 87	15	68 880
T8 Polestar BVA8 AWD	318 + 87	20	81 880
D4 Momentum AJ 4X4	190	10	48 380
B4 diesel BVA8 AWD Momentum (48 V)	197	11	58 130
B5 diesel BVA8 AWD Momentum (48 V)	235	13	62 630

- R-Design : Momentum + 6 300 €
- Inscription : Momentum + 6 800 € (6 950 € sur T8 Twin Engine)
- Inscription Luxe : Inscription + 5 450 € (4 100 € sur T8 Twin Engine)

Équipements de série

- Momentum : 7 airbags, aide active maintien dans voie, appel urgence, clim. auto bi-zone, 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 élec./rabat., sellerie tissu-simili cuir.
- R-Design : Momentum + châssis sport, compteurs digitaux 12,3", hayon élec., 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, siège conducteur élec.
- Inscription Luxe : Inscription + accès/dém. sans clé, affichage tête haute, caméra recul, hayon mains libres, IntelliSafe Assist, IntelliSafe Surround, sièges AV élec./chauf., toit ouvrant pano.

Options (€)

- 4 roues motrices (D4 Geartronic8)..... 2 400
- Affichage tête haute couleur..... 1 200
- Boîte automatique Geartronic8 (D4)..... 2 200
- Caméras 360°
  - toutes finitions 1 050
  - Inscription Luxe 570
- IntelliSafe Assist (rég. adaptatif, aide active maintien dans voie)..... 1 620
- IntelliSafe Surround (alerte angles morts, assistant changement de voie, alerte trafic en marche arrière, alerte collision arrière) 570
- Pack Accessibilité Pro (accès/dém. sans clef, hayon mains libres)
  - Momentum..... 1 300
  - R-Design et Inscription 730
- Pack City Sensus : compteurs digitaux 12,3", nav. 3D Europe apps web, Apple CarPlay/Android Auto
  - Momentum 1 430
  - Momentum T8)..... 1 100
- Pack IntelliSafe Pro (régulateur adaptatif, aide active au maintien dans la voie, surveillance angles morts, assistance changement de voie, alerte trafic en marche arrière, alerte collision arrière)..... 1 750
- Pack Prestige (toit ouvrant pano., affichage tête haute, caméra de recul)
  - R-Design 3 100
  - Inscription..... 2 450
  - R-Design T8 ..... 1 950
  - Inscription T8..... 1 300
- Pack Premium Sound (radio numérique, hi-fi Harman/Kardon 12 HP 650 W)
  - toutes finitions..... 1 100
  - toutes finitions T8 ..... 1 000
- Pack Sellerie cuir (sellerie cuir Nappa, sièges AV élec. mémoire conducteur)
  - Momentum 3 800
  - R-Design..... 2 700
  - Inscription 2 100
- Pack Techno (station. semi-auto, caméra de recul)
  - toutes finitions 1 570
  - Inscription Luxe 980
- Peinture métallisée/exclusive.....1 000/1 350
- Sellerie cuir avec sièges sport
  - Momentum..... 1 620
  - R-Design..... 330
  - Inscription et Inscription Luxe..... 360
- Siège conducteur électrique à mémoires (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

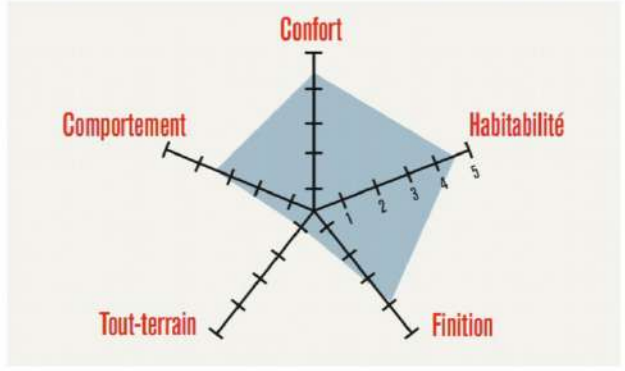
XC90 ★★★★☆

Volvo est parti d'une feuille blanche pour le XC90 II. Celui-ci conserve cependant 7 places et gagne une version hybride rechargeable.

L / l / h / e (m) : 4,95 / 2,01 / 1,78 / 2,98 - 5 ou 7 places

✚ Ambiance à bord, équipement de sécurité, confort

− Direction peu informative, détails de finition, prix



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
B5 BVA8 AWD Momentum (48 V) AJ 4X4	235	14	65 500
T8 TE BVA8 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)

Équipements de série

- Momentum : 7 airbags, aide active maintien dans voie, appel urgence, clim. auto. bi-zone, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, dém. sans clé, détec. pluie/lum., ESP, freinage auto, feux de route auto, hayon élec., interfaces smartphone, jantes 19", multimédia écran tactile 9" connecté, nav. 3D, phares led adaptatifs, radars stat. AV/AR, radio 10 HP 330 W, rég. vit. adaptatif, rétros élec./rabat., sellerie cuir.
- R-Design : Momentum + accès sans clef, hayon mains libres, jantes 20", phares full led directionnels, sellerie cuir Nappa/Nubuck, sièges AV élec./chauffants.
- Inscription : Momentum + accès sans clef, hayon mains libres, jantes 20", phares full led directionnels, sellerie cuir Nappa, sièges AV élec./chauffants.
- T8 Twin Engine R-Design/Inscription : R-Design/Inscription + chauffage additionnel programmable, clim. auto. 4 zones et 3e rangée, toit ouvrant panoramique.
- Inscription Luxe : Inscription + affichage tête haute couleur, caméra de recul, sièges AV ventilés/massants, toit ouvrant panoramique.
- Excellence + caméras 360°, 2 sièges AR élec./chauf./mass. et ventilés, hi-fi Bowers & Wilkins 20 HP 1 400 W, peinture métallisée, susp. pneu. pilotée.

Options (€)

- 7 places (D5)..... 1 500
- Affichage tête haute..... 1 350
- Caméras 360° (tous/Inscription Luxe)..... 1 100/590
- Intellisafe Surround (surveillance angles morts, assistant changement de file, alerte collision arrière, alerte trafic marche arrière) 600
- Pack Confort 7 places (3e rangée, clim. 4 zones)..... 1 050
- Pack Prestige (toit ouvrant pano., affichage tête haute, caméra de recul)
  - Momentum/R-Design et Inscription.....2 950/2 700
  - Momentum T8 ..... 1 600
- Peinture métallisée/exclusive.....1 150/1 550
- Phares full LED directionnels (Momentum) 980
- Sellerie cuir (Momentum)..... 1 260
- Sellerie cuir perforé et ventilé
  - Momentum/ R-Design et Inscription 2 100/840
- Stationnement semi-auto.....330
- Suspensions pneumatiques et châssis actif.....2580
- 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 • mqueille@reworldmedia.com**
- **Directrice de clientèle : Julie Aldabo • 01 41 33 55 45 • jaldabo@reworldmedia.com**
- **Assistante : Sylviane Ragusa • 01 41 33 55 54 • sragusa@reworldmedia.com**
- **Graphiste : Alexandre Guillard • aguillard@reworldmedia.com**

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.

ABVV AUTOMOBILES
60 CHANTILLY - 03 44 57 73 74
93 EPINAY SUR SEINE - 01 55 830 830
95 GONESSE - 01 39 87 08 44
95 ST OUEN L'AUMÔNE - 01 34 30 40 40

GROUPE DUFFORT
28 CHARTRES - 02 37 91 25 30
91 LES ULIS - 01 64 86 21 00
92 MONTROUGE - 01 46 57 53 54

S.A. BIDAUD
91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

ELYSEE AUTOMOBILES
75 PARIS 11e - 01 43 55 00 78
77 AVON - 01 60 74 57 77
77 CESSON - 01 64 09 61 91
77 MONTÉVRAIN (Marne la Vallée) - 01 64 77 33 10
94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 04 00

Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS 832 277 370. **Gamme Audi Q8 : consommation en cycle mixte (l/100km) min – max : NEDC corrélé : 6,4 – 9,1. WLTP : 8,1 – 11,1. Rejets de CO2 (g/km) min – max : NEDC corrélé : 169 – 207. WLTP : 211 – 252. « Tarif » Audi Q8 au 06.12.2018 mis à jour le 28.03.2019. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse.** Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. À partir du 1er 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. À partir du 1er septembre 2018, la procédure WLTP remplace complètement le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai 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.

Audi Paris 16ème
Premium Automobiles
105 Boulevard Murat
75016 Paris 16ème
Tél.: 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.fr

Audi Montigny-le-Bretonneux
Premium II
15 Avenue des Prés
78180 Montigny-le-Bretonneux
Tél.: 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.fr

Audi Marne-la-Vallée
Paris Est Evolution
332 Rue Berthe Morisot
77400 Marne-la-Vallée
Tél.: 01 60 35 46 36
www.audi-velizy.fr

Audi Vélizy-Villacoublay
Premium Vélizy
19 Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél.: 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.fr

Orias n° 11 064 24

VOTRE MOTEUR
NE MÉRITE PAS ÇA

Injecteur encrassé

Vanne EGR calaminée

Turbo encrassé

Rejets polluants

AGISSEZ !
Avant qu'il ne soit trop tard...

- Protège de la rouille et de la corrosion
- Nettoie le système d'injection
- Optimise les performances du moteur
- Évite la surconsommation de carburant

POUR LES SYSTÈMES D'INJECTION DIRECTE HAUTE PRESSION

LIQUI MOLY

Le propre de votre moteur

En vente chez les meilleurs professionnels de l'entretien et de la réparation automobile.

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification
N° FR020282-1

4.5/5
AVIS CLIENTS
THE FEEDBACK COMPANY
eKomi

Ancien Moderne

G.LOPEZ

NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES :
VOITURE ANCIENNE OU MODERNE
MAIS AUSSI VOTRE HABITATION
ET BIEN PLUS ENCORE...

Quattro
ASSURANCES

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR

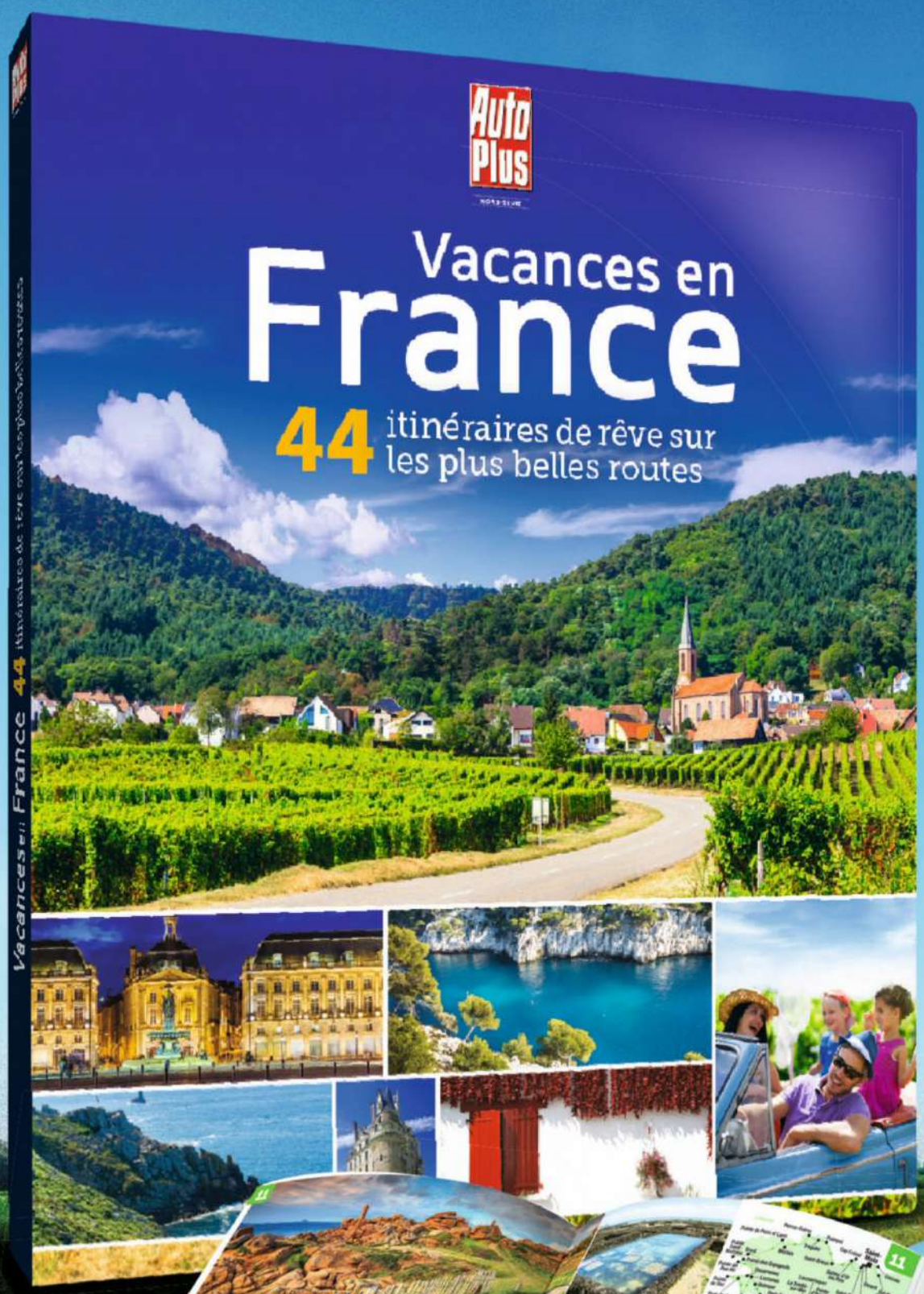
NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

Création : designe.fr

CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue de la Boétie - Espace Elysée - 75008 PARIS - RCS : Paris B 350 894 846 - N° ORIAS : 07001 752 - www.orias.fr

Auto Plus
HORS-SÉRIE

Sur les routes de France ...



VACANCES 176 PAGES EN FRANCE

Voyagez aux quatre coins de la France et laissez-vous inspirer par 44 circuits de rêve en voiture. Décrit au jour le jour, chaque itinéraire vous donnera des suggestions pour sillonner les plus belles routes de France et faire une halte dans des villages de charme, visiter les vignobles légendaires ou aller à la rencontre des saveurs issues du savoir-faire des artisans.

Un hors-série pour des vacances en France inoubliables.

Bon voyage !

EN VENTE **LE 30 JUIN**

Suivez-nous sur Pour une info en continu

7 ANS DE GARANTIE*
PREUVE DE QUALITÉ

www.kia-idfa.com

Nouvelle gamme Kia Niro

Il n'y a rien de comparable à un Niro.

Jusqu'a 455 km d'autonomie électrique(1)

Hybride Rechargeable

100% Électrique

Hybride

niro

KIA

Le Pouvoir de Surprendre

7 ANS DE MISE À JOUR DE LA CARTOGRAPHIE**

VOS CENTRES D'ESSAI EXCLUSIFS KIA NIRO :

ILE DE FRANCE AUTOMOBILES

Vente / Après-vente

Automobiles Paris Suffren
76 bis avenue de Suffren
Paris . 01 53 58 56 00

Vente véhicules neufs et occasions

Kia IDFA Grande Armée
27 Avenue de la Grande armée
Paris . 01 53 64 09 69

Kia IDFA Boulogne
3 route de la Reine
Boulogne-Billancourt . 01 48 25 00 01

Consommations mixtes et émissions de CO_2 du Nouveau Kia Niro Hybride Rechargeable : 1,3 L/100 km – 29 g/km ; du nouveau Kia e-Niro : de 0,0 L/100 km – 0 g/km ; du Kia Niro Hybride : 3,4 L/100 km – 79 g/km.

*Garantie 7 ans ou 150 000 km (1er des deux termes échu) valable pour tous les modèles Kia en France métropolitaine et Corse (hors DOM-TOM) et dans tous les Etats membres de l'UE ainsi qu'en Norvège, Suisse, Islande et Gibraltar sous réserve du respect du plan d'entretien défini par le constructeur et présenté dans le manuel utilisateur. **Offre limitée à l'achat d'un véhicule Kia neuf équipé d'un terminal Navigation LG ou MOBIS monté en usine par Kia à compter du 1er mars 2013 chez les distributeurs participants. L'offre comprend la mise à jour annuelle des cartes du terminal du véhicule, dans la limite de 6 mises à jour, sous réserve d'une installation par un Réparateur Agréé Kia et de la disponibilité de ladite mise à jour. (1) 455 km d'autonomie en cycle mixte WLTP avec une simple charge.