l'auto-journal évasion & 4x4

OCTOBRE - NOVEMBRE - DÉCEMBRE 2020

l'auto-journal

LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS

évasion & 4x4

RESTYLAGE POUR LES SUV STARS

LE MATCH EST RELANCÉ !

VW TIGUAN

PEUGEOT 3008

NOUVEAUTÉ Audi Q4 Sportback e-tron

LE STYLE ET LA VERTU

FACE-À-FACE BMW X1 vs Volvo XC40

QUEL EST LE MEILLEUR HYBRIDE RECHARGEABLE ?

SUPER ESSAI Mercedes GLA

PETIT MAIS PREMIUM

DOSSIER SUV 7 places

TAILLÉS POUR LES FAMILLES

& FORD KUGA PHEV, PEUGEOT E-2008, LAND ROVER DEFENDER, AUDI E-TRON SPORTBACK…

L 14662 - 94 - F: 5,95 € - RD

GUIDE D'ACHAT 115 SUV ÉVALUÉS • LES VERDICTS • LES PRIX • LES ÉQUIPEMENTS • LES OPTIONS

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

NOUVEAU LAND ROVER DEFENDER

L'ICÔNE RÉINVENTÉE

ABOVE & BEYOND

Le nouveau Land Rover Defender concrétise 70 ans d'innovation et d'amélioration.
Repensé pour les aventures du 21ème siècle, il est équipé des technologies embarquées les plus avancées permettant un confort, une connectivité et une visibilité optimisés, au service de ses capacités inégalées. Entre clins d'oeil aux traditions du Defender et subtils nouveautés, la réinterprétation de ses lignes le rendent immédiatement reconnaissable, et parfaitement taillé pour l'aventure.
C'est certain, le nouveau Defender est capable de réaliser de grandes choses.

Découvrez le dès à présent dans votre concession Neubauer Paris 15.

NEUBAUER Distributeur Paris 15
99 - 101 Boulevard de Grenelle, 75015, Paris
01 45 79 81 51

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

ABOVE & BEYOND : Franchir de nouveaux horizons.
La version 110 sera disponible dès le printemps 2020. La version 90 arrivera ultérieurement. Plus d'infos sur landrover.fr
Les valeurs d'émissions de CO2 et de consommations indiquées sont susceptibles d'être impactées par le changement de normes d'homologation.
Consommations mixtes Norme CE 1999/94 (l/100km) : de 7.6 à 10.2 - Emissions de CO2 (g/km) : de 199 à 234. RCS Nanterre B 493 361 521.

N° 94 • 4e trimestre 2020 • L'Auto-Journal Évasion & 4x4, le premier magazine des SUV et des loisirs

L'UNION FAIT LA FORCE

Savez-vous que si vous possédez un Peugeot 3008, un Opel Crossland X, un Jeep Wrangler, un Fiat 500X ou encore un Alfa Romeo Stelvio, vous roulerez, début 2021, en Stellantis ? Ce mot, tiré du mot latin « stella » signifiant étoile, baptisera le nouveau groupe automobile géant formé par le rapprochement de PSA et de Fiat-Chrysler. Un mouvement de concentration qui guide l'industrie automobile depuis de nombreuses années mais qui connaît une accélération dans un environnement de plus en plus concurrentiel et des contraintes réglementaires toujours plus drastiques.

Stellantis sera donc l'entité regroupant les marques de PSA et FCA (Fiat-Chrysler), donnant naissance à un mastodonte : le quatrième groupe mondial si l'on considère les volumes produits, le troisième en termes de chiffre d'affaires. Sur le papier, ces grandes manœuvres industrielles présentent beaucoup d'avantages en termes d'économies d'échelle et de capacités d'investissement. Mais les tensions qui ont secoué l'Alliance Renault-Nissan montrent qu'il faut savoir s'inscrire dans la durée, comme dans tout mariage…

Ces multiples rapprochements posent aussi des questions pour l'amateur de voiture. Partant du principe que les plateformes et les technologies des modèles d'un même groupe sont identiques, quel critère peut faire pencher la balance vers un label précis ? Il y en a deux : la force de la marque et le design. Le premier constitue l'ensemble des valeurs qu'un constructeur a intégré dans son ADN au cours de son histoire. Les marques européennes sont souvent gâtées en la matière mais toutes ne l'exploitent pas avec le même à-propos. Le second s'exprime à travers les lignes de la carrosserie et ça, tous les acteurs semblent l'avoir compris. C'est moins le cas dans l'habitable, que le conducteur a pourtant en permanence sous les yeux. Jetez un coup d'œil au dossier SUV 7 places (p. 65). Le Seat Tarraco, le Skoda Kodiaq et le VW Tiguan Allspace reposent sur les mêmes dessous. Si vous n'arrivez pas à choisir, c'est que ces modèles n'ont pas assez de personnalité. Un danger qui plane sur tous les groupes automobiles.

La rédaction

SOMMAIRE

en couverture
6 Peugeot 3008 / VW Tiguan

nouveautés
14 Audi Q4 Sportback e-tron concept
18 BMW iX3
20 Nissan Ariya
22 Opel Mokka

actualités
26 La course aux watts

essais
28 Land Rover Defender 110 D240 ch
46 Audi e-tron Sportback 55 360 ch
78 Peugeot e-2008 136 ch

super essais
34 Mercedes GLA 200 163 ch
84 Ford Kuga 2.5 Duratec PHEV 225 ch

face-à-face
52 BMW X1 25e 220 ch / Volvo XC40 Recharge T5 262 ch

dossier essais
Les SUV 7 places
66 Land Rover Discovery Sport D180 ch
68 Mercedes GLB 200D 150 ch
70 Peugeot 5008 BlueHDi 180 ch
72 Seat Tarraco TDI 150 ch
74 Skoda Kodiaq TDI 150 ch
76 VW Tiguan Allspace TDI 150 ch

historique
96 Le Range Rover a 50 ans

évasion
102 La côte basque espagnole

tourisme
110 La Haute-Vienne

guide d'achat
120 Fiche occasion Nissan Juke
122 Le guide d'achat
157 Les petites annonces classées

LAND ROVER

Le prochain numéro sera en kiosque le 10 décembre 2020

En page 64
choisissez votre abonnement

MATCH RETOUR

Peugeot 3008

LE PREMIER DOMINE LE MARCHÉ FRANÇAIS. LE SECOND RÈGNE SUR L'EUROPE. LES DEUX SUPERSTARS DU SEGMENT DES SUV PASSENT PAR LA CASE RESTYLAGE EN MÊME TEMPS… POUR UN MATCH RETOUR QUI S'ANNONCE PLUS SERRÉ QUE JAMAIS.

Par Patrice Chéreau Photos Peugeot / VW AG

Volkswagen Tiguan

On en voit tellement à tous les coins de rue qu'on a l'impression qu'ils sont là depuis toujours. Ce sont pourtant de petits jeunots ou presque. Le Tiguan est arrivé en 2007 et a été renouvelé en 2016. Il n'en est donc qu'à sa seconde génération lui qui a osé détrôner la mythique Golf - et ses 8 générations - au sommet des ventes mondiales du constructeur ! En Europe, il domine le segment et n'est menacé que par plus petit et moins cher que lui, à savoir le Renault Captur et le Dacia Duster. Cela en dit long sur la performance du SUV allemand. Le Peugeot 3008, lancé en 2009 et renouvelé en 2016, n'est pas moins méritant. Certes sa carrière en Europe n'est pas aussi flamboyante (il pointe tout de même à la 6e place du marché) mais il a réalisé l'impossible sur le marché français en se hissant durablement dans le top 3 des meilleures ventes, uniquement dominé par des citadines. La rivalité entre ces deux SUV n'est donc pas une simple question d'ego mais un enjeu commercial d'envergure. On comprend pourquoi ils se renouvellent simultanément, l'un n'ayant aucune intention de laisser la moindre avance à l'autre… et vice versa !

Peugeot 3008

Une option Black Pack, sur GT et GT Pack, fait son apparition et pare le 3008 d'éléments noirs.

L'inédite eHybrid rechargeable joue la discrétion et ressemble à s'y méprendre à ses homologues thermiques.

Volkswagen Tiguan

Le changement de style à l'avant est assez radical. Il rapproche le 3008 du 2008. Les antibrouillards intègrent les phares.

La nouvelle signature lumineuse évoque celle de la Golf. Les phares Matrix LED sont disponibles en option.

LE 3008 ET LE TIGUAN APPORTENT LEUR LOT DE NOUVEAUTÉS ESTHÉTIQUES MAIS CHACUN RESTE DANS SON RÉPERTOIRE : SOPHISTIQUÉ POUR LE FRANÇAIS, SOBRE POUR L'ALLEMAND.

La technologie LED permet de désormais dessiner des griffes à l'arrière.

Les « virgules » de LED basculent de haut en bas en passant des feux aux stops.

Le style : deux écoles

Au chapitre du style, deux écoles s'affrontent. On pourrait même dire deux cultures. De ce côté du Rhin, on aime changer et innover quitte à en faire beaucoup (trop diront certains). En se métamorphosant il y a 4 ans, le 3008 a pris le parti d'un design engagé, sophistiqué voire un peu ostentatoire. Le nouveau venu poursuit dans cette direction - il aurait tort de faire autrement vu son succès - tout en intégrant la nouvelle identité de la marque déclinée sur la 508 et les 208/2008. La partie avant a ainsi été complètement redessinée. La nouvelle calandre, débarrassée de son cadre chromé, intègre désormais les phares. Eléments distinctifs des nouvelles Peugeot, deux « crocs » lumineux prennent naissance dans les optiques. Remarquez également les barrettes en chrome de la calandre qui se prolongent visuellement sous les phares, dans la carrosserie, accentuant l'impression de largeur. Le nom du modèle orne désormais l'avant du capot alors que le logo de la marque a été conservé tel quel. C'est à la future 308 que reviendra la primeur du nouveau graphisme du Lion… en hommage au passé.

Face à ce rival turbulent, Volkswagen a toujours pris le parti de la sobriété. Le restylage va dans ce sens à l'image de la calandre sobrement habillée de barrettes chromées horizontales, là où le 3008 ose une finition à facettes. Elle gagne cependant en hauteur pour intégrer le décroché utilisé par les T-Cross, T-Roc et Touareg. Les phares s'affinent et leur extrémité se prolonge sur le flanc comme un trait de maquillage. La double signature lumineuse est plus travaillée et évoque celle de la nouvelle Golf. Tout en restant chacun fidèle à leur positionnement, ces deux SUV évoluent suffisamment pour se distinguer de ceux qu'ils remplacent. Préférer l'un à l'autre est une question de goût mais les clients attirés par l'originalité iront toujours vers le 3008, ceux en quête d'élégance se retrouveront encore dans le Tiguan.

L'habitacle : mise à jour

L'objet d'un restylage n'est pas de revoir entièrement l'habitacle. C'est en revanche l'occasion de faire progresser la dotation technologique et la qualité de finition. Sur ce dernier point, il faudra attendre la première prise en mains de ces nouveautés pour voir si le 3008 peut désormais jouer à armes égales avec le Tiguan, non pas en qualité de matériaux - c'était déjà le cas - mais en finesse des ajustements.

Pour ce qui est de la dotation technologique, on remarque à l'intérieur du Français un écran central qui gagne en dimensions, passant de 8'' à 10''. La navigation 3D à commande vocale ainsi que les interfaces smartphone sont reconduites. Les compteurs numériques 12,3'' ne reçoivent pas l'affichage 3D découvert sur le 2008 mais Peugeot met en avant un nouveau traitement de la luminosité permettant une meilleure lisibilité. Tous les moteurs thermiques à boîte auto gagnent les modes de conduite (Normal, Sport, Eco) de série. Enfin, de nouveaux habillages du mobilier et des sièges font leur apparition.

Le Tiguan, pour sa part, ne reprend pas le tableau de bord numérique de la nouvelle Golf qui, d'ailleurs, ne fait pas l'unanimité sur le plan de l'ergonomie. On remarque, à condition que l'option ait été cochée, le nouveau volant équipé de commandes tactiles pour les raccourcis du régulateur de vitesse, de l'ordinateur de bord et de la radio. Il suffit par exemple de glisser le doigt pour augmenter le volume sonore. Le module de climatisation passe aussi au tactile avec le même principe de glissement pour augmenter ou baisser la température. Visuellement, les écrans digitaux (compteurs et multimédia), ne changent pas dans leurs dimensions (respectivement 10'' et 9,2'' sur les versions haut de gamme) mais les fonctionnalités progressent. Outre Apple CarPlay et Android Auto, le système s'enrichit de la navigation connectée, du hotspot wifi, de la commande vocale intelligente ou encore du smartphone qui remplace la clé.

Les deux SUV s'en remettent à des dalles numériques pour les compteurs. Celle du VW est plus petite (10'' contre 12,3") mais plus évoluée dans son affichage. Les commandes au volant de ce dernier sont tactiles.

Les habillages des sièges et du mobilier sont inédits. L'ergonomie reste moins évidente que chez VW.

Peugeot 3008

L'écran du Peugeot passe à 10'' alors que celui de son rival mesure 9,2''. Le 3008 impose de passer par celui-ci pour régler la température.

Volkswagen Tiguan

À L'INTÉRIEUR, C'EST CE QUI NE SE VOIT PAS QUI PROGRESSE LE PLUS. NOS DEUX PROTAGONISTES REMETTENT LEUR DOTATION TECHNOLOGIQUE À JOUR.

Sérieux dans son dessin comme sa présentation, l'habitacle gagne des commandes tactiles pour la clim.

Volkswagen Tiguan

L'équipement : le plein d'aides

Polyvalents par nature, le 3008 et le Tiguan doivent être capables d'évoluer avec la même aisance en ville, sur route et sur autoroute. Un tour de force rendu possible grâce au recours à de nombreuses aides à la conduite. Nos deux protagonistes proposent ainsi un système de conduite autonome de niveau 2 qui rassemble le régulateur de vitesse avec fonction embouteillages (sur BVA) et adaptation aux limitations de vitesse, ainsi que l'assistant de maintien dans la voie. Le 3008 ajoute, par rapport à celui qu'il remplace, le redémarrage automatique si l'immobilisation en embouteillage n'a pas dépassé 3 secondes. Il ne dispose en revanche pas de la fonction prédictive de son rival allemand, qui adapte la vitesse à l'approche d'une agglomération, d'un rond-point ou d'un carrefour. De série, ils sont dotés de l'appel d'urgence et d'assistance, du freinage automatique d'urgence en ville et de l'alerte de changement de voie. Le 3008 enrichit son catalogue d'options avec, entre autres, un système de vision nocturne projeté sur la dalle numérique des compteurs. Il peut signaler la présence d'un piéton ou d'un animal sur une distance de 250 mètres. En face, le Tiguan donne désormais accès aux phares matriciels LED (IQ.Light) qui permettent de rester en feux de route sans éblouir les usagers venant en face. Pour les audiophiles, Peugeot fait confiance au Français Focal qui propose un système de 515 W quand Volkswagen confie son installation (480 W) à Harman Kardon.

Les motorisations : objectif hybride

Plus que jamais l'offre hybride est incontournable pour les SUV familiaux. Si les particuliers, dans un premier temps, ne seront pas forcément sensibles à ces versions (encore chères), les entreprises y trouveront plus facilement leur compte. Conscient de la nécessité de proposer rapidement une motorisation alternative, Peugeot n'a pas attendu le restylage pour intégrer à son offre deux versions hybrides rechargeables. L'Hybrid4 reçoit un moteur électrique sur chaque essieu, alimentés par une batterie de 13,2 kWh, et mariés au 1.6 Puretech 200 ch. L'ensemble développe 300 ch et propose 59 km d'autonomie en tout électrique. L'Hybrid, pour sa part, ne retient qu'un seul moteur électrique (à l'avant) et accueille une version moins puissante du PureTech (180 ch). Au total, il cumule donc 225 ch pour une autonomie de 56 km en électrique, ce qui est largement suffisant pour les trajets du quotidien.

Incapable de s'aligner jusqu'alors, le Tiguan enrichit son offre d'une déclinaison hybride rechargeable, baptisée eHybrid et non GTE comme sur la Golf. Elle avance une puissance cumulée de 245 ch transmis aux roues avant, tirés du TSI de 150 ch couplé à un moteur électrique de 85 kW (115 ch). La batterie de 13 kWh permet selon le constructeur d'atteindre 50 km d'autonomie en tout électrique.

Concernant le reste des motorisations, on note la disparition de certaines versions thermiques puissantes. Sous le capot du Français, on retrouve le BlueHDi 130 ch ainsi que les Puretech 1.2 130 ch et 1.6 180 ch. Le BlueHDi 180 ch n'est pas reconduit. En face, le Tiguan peut compter sur les 1.5 TSI en 130 ch et 150 ch en essence et le 2.0 TDI 150 ch en diesel. La marque précise que le diesel améliore encore sa dépollution grâce à un double catalyseur SCR, placé en série, offrant une réduction des oxydes d'azote (NOx) significative grâce à l'injection d'AdBlue. Les 2.0 TSI 190 ch, 2.0 TDI 190 ch et 2.0 Bi-TDI 240 ch ont pour le moment disparu.

Le 3008 avance deux versions hybrides rechargeables dont la plus puissante constitue une offre 4x4.

QUE L'ON CONSIDÈRE LES MOTEURS ESSENCE, DIESELS OU HYBRIDES RECHARGEABLES, CES DEUX SUV SONT RAREMENT EN OPPOSITION FRONTALE.

Moins puissant en essence et en hybride, plus en diesel, le Tiguan avance aussi une version sport.

ESSENCE	PEUGEOT 3008		VW TIGUAN		
	Puretech 130	Puretech 180	1.5 TSI 130	1.5 TSI 150	R 2.0 TSI 320
Puissance (ch à tr/mn)	130 à 5 000	180 à 5 500	130 à 5 000	150 à 5 000	320
Couple (Nm à tr/mn)	230 à 1750	250 à 1650	220 à 1750	250 à 1500	NC
Boîte	BVM6 / EAT8	EAT8	BVM6	BVM6 / DSG7	DSG7
Transmission	2WD	2WD	2WD	2WD	4WD
0 à 100 km/h (s)	9,5 / 9,7	8	10,2	9,3 / 9,3	NC
Consommation (l/100 km)	6,2 / 6,5	6,9	5,5	5,7 / 5,7	NC

Tiguan R EN ATTENTE DE RIVAL

Pour coiffer la gamme, VW déclinera une version R, équipée du 2.0 TSI fort de 320 ch pouvant être marié à une ligne d'échappement Akrapovič pour en dévergonder la sonorité. DSG7 et 4Motion avec répartition vectorielle du couple sont au programme, tout comme une assiette abaissée de 10 mm, une suspension pilotée et des roues de 21 pouces. Reste à savoir si Peugeot lui donnera la réplique sachant qu'une version hybride sportive de 350 ch (PSE) fait partie des options possibles.

Conclusion

Sur le papier, ces deux modèles se marquent plus que jamais à la culotte. Le léger retard pris par le VW en matière d'hybride est désormais comblé même s'il ne propose qu'une version là où le 3008 en offre deux. Les équipements de confort et de sécurité sont très proches même si l'Allemand sait toujours se distinguer par des systèmes plus évolués et/ou de meilleure qualité. Quant aux retouches esthétiques, elles ne permettent pas de rebattre réellement les cartes. Pour départager ces deux-là, il faudra en prendre le volant…

DIESEL	PEUGEOT 3008	VW TIGUAN
	BlueHDi 130	TDI 150
Puissance (ch à tr/mn)	130 à 3 750	150 à 3 500
Couple (Nm à tr/mn)	300 à 1 750	340 à 1 750
Boîte	BVM6 / EAT8	BVM6 / DSG7
Transmission	2WD	2WD / 4WD (sur DSG)
0 à 100 km/h (s)	10,8 / 11,5	9,3 / 9,3 / 9,4
Consommation (l/100 km)	4,9 / 5,1	4,5 (DSG)

HYBRIDE-RECHARGEABLE	PEUGEOT 3008		VW TIGUAN
	Hybrid 225	Hybrid 300	eHybrid 245
Puissance cumulée (ch)	225	300	245
Puissance (ch)	180 + 110 (AV)	200 + 110 (AV) + 113 (AR)	150 + 116 (AV)
Couple (Nm)	300 + 320 (AV)	300 + 320 (AV) + 166 (AR)	NC
Boîte	EAT8	EAT8	DSG7
Transmission	2WD	4WD	2WD
0 à 100 km/h (s)	8,7	5,9	NC
Consommation (l/100 km)	1,3	1,2	NC
Auton. électrique (km)	56	59	50

Audi Q4 Sportback e-tron concept
SANS SURPRISE

DÉRIVÉ DU Q4 E-TRON CONCEPT PRÉSENTÉ EN 2019, LE SPORTBACK NE RÉSERVE PAS BEAUCOUP DE SURPRISE. LOGIQUE LORSQUE L'ON SAIT QU'EN MATIÈRE D'ÉLECTRIQUE, AUDI VISE PLUS LE VOLUME QUE LA NOUVEAUTÉ.

Par Patrice Chéreau Photos AUDI AG

L'arrivée des SUV coupés en a certainement laissé plus d'un circonspect quant à la pertinence du concept. Un véhicule encombrant par nature, qui justifie ce défaut par l'atout d'une habitabilité généreuse, se retrouve d'un coup avec ce seul défaut. Heureusement, il troque l'argument d'un habitacle accueillant contre celui d'une ligne avenante. L'essor de l'électrique lui offre un nouvel avantage quasi inattendu. En effet, l'enjeu de ce mode de propulsion étant entièrement lié à l'autonomie, et cette dernière étant directement dépendante des caractéristiques aérodynamiques d'un modèle, l'architecture de coupé revêt un nouvel intérêt. Une opportunité que ne vont pas manquer les marques premium, déjà rompues à ces déclinaisons amputées d'une partie de leur toit. Et au petit jeu du plus rapide à faire ses gammes, c'est Audi qui prend pour le moment le *leadership*. Alors que la marque aux anneaux vient de lancer la version Sportback (coupé dans son jargon) sur base de e-tron (cf. p. 46), elle dévoile en parallèle le Q4 Sportback e-tron. Avant de se pencher plus en détail sur son cas, notons comme nous l'avions précédemment relevé, que l'e-tron déjà commercialisé ne s'appelle pas « Q6 ou Q7 e-tron » comme •••

AUDI Q4 SPORTBACK E-TRON CONCEPT

Légèrement plus bas que la version break, le Sportback présente un Cx très légèrement meilleur.

HORMIS EN STYLE, LE Q4 SPORTBACK N'APPORTE RIEN DE NOUVEAU PAR RAPPORT AU Q4 « BREAK ».

••• l'aurait voulu la logique du catalogue… appliquée au Q4 e-tron. Lequel mesure 4,60 m de long pour 1,90 m de large et 1,60 m de haut, ce qui le place naturellement entre le Q3 et le Q5.

Dérivé du Q4 e-tron concept présenté au Salon de Genève 2019, le Sportback n'appelle pas beaucoup de remarques sur son style. Deux réflexions cependant. La première est qu'Audi a bien compris qu'un électrique, tout vertueux soit-il, doit d'abord séduire par sa ligne. Le style de ce futur acteur est donc ostensiblement sportif. La seconde est que le constructeur reste fidèle à une calandre qui diffère peu de celle des cousins thermiques, et ce en dépit des besoins de refroidissement radicalement différents. L'autre enjeu du dessin de la carrosserie est qu'il présente le moins de résistance à l'air. Le Q4 Sportback e-tron avance un Cx de 0,26, ce qui n'est finalement que 0,02 de moins que le SUV.

Côté batterie, les 82 kWh (77 kWh utiles) du pack devraient permettre de couvrir 450 km. Dans la réalité, il faudra comme d'habitude enlever environ 20 % à cette promesse. La première version présentée est équipée de deux moteurs électriques, un sur chaque essieu. Celui installé à l'arrière développe 150 kW (204 ch) et 310 Nm

Ambiance futuriste à bord du Q4 dont le mobilier fait appel à des matériaux recyclés. Affichage tête haute en réalité augmentée.

Il ne s'agit pas de la même plateforme que pour l'e-tron. Au lancement, le Q4 Sportback développera 306 ch.

de couple ; celui de l'avant 75 kW (102 ch) et 150 Nm, la puissance cumulée atteignant 306 ch. Une version simple propulsion fera son apparition un peu plus tard. Moins performante, elle proposera parallèlement une autonomie plus importante à 500 km. La plateforme utilisée par le Q4 e-tron (MEB) n'est pas la même que celle de l'e-tron (MLB). Etonnant pour un groupe - théoriquement - passé maître dans les économies d'échelle. Dernière donnée de l'équation (électrique), la recharge à 80 % pourra se faire en 30 minutes sur une borne rapide Ionity grâce à la capacité de charge de 125 kW.

Comme à son habitude, Audi fait un copier/coller de la planche de bord du Q4 e-tron « break » présenté en 2019. Le dessin très épuré met en avant les deux écrans des compteurs et du multimédia (12,3"). La platine de climatisation passe également au tactile sans aller aussi loin que la console centrale 100 % numérique de son grand frère l'e-tron. En regardant l'ensemble et en particulier l'inclinaison de la partie centrale vers le conducteur, on peut facilement y déceler une similitude avec ce que fait BMW sur le X1 notamment. Certaines parties du mobilier font appel à des matériaux recyclés, comme le revêtement de plancher. Le conducteur aura sous les yeux un nouveau système tête haute qui utilise la réalité augmentée pour projeter directement « sur » la route les flèches de direction par exemple.

Audi s'est fixé comme objectif 20 modèles électriques d'ici 2025. Il ne faut donc pas s'attendre à la révolution à chaque nouveauté présentée. Le Q4 Sportback e-tron concept en est le meilleur exemple.

Q4 e-tron concept : lien familial

Au Salon de Genève 2019, Audi présentait le Q4 e-tron concept, comprenez la version « break » du Sportback que l'on découvre aujourd'hui. Dimensions équivalentes, même contenu technologique, il avançait une autonomie de « plus de 450 km » là où le Sportback revendique « jusqu'à 500 km ». Le Q4 e-tron est attendu fin 2020, soit avant la version coupé.

BMW iX3
LES POINTS SUR LE i

LA FAMILLE I DE BMW GAGNE SON TROISIÈME MODÈLE SEPT ANS APRÈS L'ARRIVÉE DE L'INNOVANTE CITADINE I3. MOINS AMBITIEUX, L'IX3 ESPÈRE SÉDUIRE… PLUS!

Patrice Chéreau Photos BMW AG

En matière de nouveaux modes de propulsion, aucun constructeur n'a trouvé la recette miracle. Et si c'est le cas, il est encore trop tôt pour que cela se retrouve dans les chiffres de ventes. En attendant, tout le monde tâtonne, essaie voire fait marche arrière. L'exemple de BMW est significatif. En 2013, le constructeur donne naissance à une famille « i » entièrement tournée vers les nouveaux modes de propulsion. La citadine qui naît de cette stratégie impressionne : conçue à partir d'une feuille blanche, elle fait appel à une cellule en plastique renforcé de fibre de carbone (PRFC) et exploite l'atout de l'électrique pour offrir une architecture intérieure repensée. Electrique, elle peut être équipée, en option, d'un prolongateur d'autonomie. Un an après, BMW dévoile son premier véhicule hybride rechargeable, la sportive i8. Là encore, un modèle spécifique, pensé dans sa genèse pour être adapté à ce mode de propulsion. Voici venir aujourd'hui le iX3, premier SUV électrique du constructeur bavarois… copie conforme d'un X3 thermique.

Pour la catégorie, la puissance (286 ch) est plutôt modeste mais l'autonomie (459 km) généreuse.

BMW veut avant tout rassurer l'acheteur de véhicule électrique: le iX3 est la copie conforme du X3 thermique.

<< Nous rendrons compte de nos progrès [en matière de performance climatique] chaque année. Cela se reflétera également dans la rémunération du conseil d'administration et de la direction. >>

Olivier Zipse, PDG de BMW

Echaudé par les expériences de la i3 et de la i8, BMW met cette fois toutes les chances de son côté en dérivant une version 0 émissions d'un modèle - à succès - existant. Calandre pleine, inserts bleus, prises d'air et jantes spécifiques, le dernier né joue la prudence. Mais cette carrosserie sans surprise cache son lot d'innovations. A commencer par les jantes, développées pour peser 15 % de moins que les plus légères du X3 classique et réduisant leur traînée aérodynamique de 5 %. Innovation aussi du côté du moteur électrique: BMW le produit en interne et a réussi, en se passant d'aimant, à presque éliminer le recours aux terres rares. Ce bloc synchrone produit 210 kW (286 ch) pour 400 Nm de couple et se distingue par sa compacité. Côté batterie, BMW retient un pack de 80 kWh (74 kWh utiles), comme sur un Mercedes EQC, et promet un rayon d'action généreux de 459 km. Le mode de régénération accrue, qui autorise une conduite sans recourir au frein, sera certainement fort utile pour approcher cette valeur théorique. Les performances annoncées par le constructeur sont alléchantes avec un 0 à 100 km/h parcouru en 6,8 secondes. Quant au comportement, il devrait profiter de deux éléments pour compenser le surpoids lié aux batteries: un moteur qui anime les roues arrière et un centre de gravité plus bas de 7,5 cm par rapport au X3 thermique. La charge peut se faire sur une borne 150 kW (Ionity) ce qui permet d'espérer recharger 80 % de la batterie en 34 minutes (ou 100 km d'autonomie en 10 minutes) selon la marque. Pour rassurer ses clients, BMW conserve l'intérieur du X3 classique. On ne note qu'un volume de coffre spécifique de 510 dm^3, soit seulement 40 dm^3 de moins que son homologue thermique en version 2 roues motrices.

A 72 950 €, difficile de dire que le iX3 affiche un tarif attrayant. Il se positionne certes sous le Mercedes EQC (79 250 €) mais ce dernier conserve une belle longueur d'avance en termes de puissance (408 ch). La dotation est généreuse avec, en autres, les phares LED, les compteurs digitaux (Live Cockpit Professional) le toit ouvrant panoramique ou encore la conduite autonome de niveau 2 (régulateur de vitesse intelligent avec fonction embouteillages et assistant de maintien dans la voie).

COMMERCIALISATION : EFFECTIVE

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 72 950 €

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 44 000 €

COMMERCIALISATION : FIN 2021

Nissan Ariya
CONFIRMATION TARDIVE

EN 2010, NISSAN SE POSITIONNAIT, AVEC LA LEAF, COMME UN PIONNIER DU 100 % ÉLECTRIQUE. IL AURA FALLU ATTENDRE 10 ANS POUR QUE LE CONSTRUCTEUR CONFIRME AVEC L'ARRIVÉE D'UN SUV.

Par Pierre Richet Photos Nissan

Dalle numérique rassemblant les deux écrans, commandes tactiles, le Nissan est épuré mais pas froid pour autant.

Contrairement à Toyota, qui a creusé le sillon de l'hybridation depuis 1997 et détient aujourd'hui un avantage concurrentiel (au moins en termes d'image), Nissan n'a pas vraiment profité de son statut de pionnier dans l'électrique pour prendre de l'avance sur ses rivaux. Ainsi, alors que la Leaf faisait partie des premières voitures 100 % électriques, elle est, 10 ans après son lancement, toujours seule au catalogue de la marque japonaise (exception faite du confidentiel monospace E-NV200 Evalia, dérivé d'un utilitaire). La chance de Nissan est que pendant cette décennie, aucun concurrent généraliste n'a vraiment investi le terrain. C'est précisément aujourd'hui qu'il faut être au rendez-vous avec la multiplication de l'offre de SUV 0 émissions. Nissan est donc encore dans les temps avec son Ariya dévoilé en version définitive. Il prend même de l'avance sur Renault, qui suivra dans la foulée.

Avec son premier SUV électrique, Nissan suit la même stratégie qu'avec la Leaf : il ne s'agit pas de la déclinaison d'un modèle existant mais d'un véhicule inédit. Lequel tranche sensiblement avec le style actuel. On reconnaît d'un côté la calandre en V typique de la marque et les phares très fins comme sur le récent Juke, mais la calandre pleine et les feux de jour à LED en forme de crosses lui confèrent un caractère à part. A noter un nouveau logo, plus simple et rétroéclairé, confirmant la tendance à la mise en spectacle de cet élément. Long de 4,60 m, l'Ariya est plus proche d'un Peugeot 5008 que d'un 3008, même s'il ne propose pas 7 places. Il préfère jouer la carte du dynamisme avec une ligne de toit plongeante qui rejoint la ligne de caisse. L'arrière, avec son aileron intégré et sa lunette de toit très inclinée, réalise une sorte d'alchimie entre un Toyota C-HR et un Lexus UX.

L'intérieur est autrement plus spectaculaire. Nissan a pris le parti d'une ambiance épurée et futuriste. La planche de bord dessinée à l'horizontal, se pare d'une dalle digitale qui rassemble deux écrans 12,3''. La petite vague permet au multimédia tactile d'être accessible et aux compteurs de passer derrière le volant. Au centre, sous la large bouche d'aération qui intègre le bouton de volume, les commandes tactiles donnent l'impression d'être rétroéclairées dans l'insert façon bois. L'effet est élégant et le retour haptique (vibration) confirmera l'action. Connectivité 4G, commande vocale intelligente et système Pro-Pilot de conduite autonome de niveau 2 sont disponibles.

Conçu sur la plateforme dédiée à l'électrique CMF-EV de l'Alliance Renault-Nissan, l'Ariya revendique déjà un espace habitable parmi les meilleurs de la catégorie. Le volume de coffre est annoncé à 468 dm³ sur la version deux roues motrices et 415 dm³ sur la 4 roues motrices.

Côté gamme, l'Ariya a décidé de faire les choses en grand. Il laissera déjà le choix entre 2 et 4 roues motrices selon qu'un ou deux moteurs prendront place sur les essieux. A cette possibilité s'ajouteront deux puissances de batteries (63 et 90 kWh), ce qui donnera 4 versions auxquelles viendra se greffer une déclinaison Performance (cf. tableau). Sur les versions intégrales (e-4orce), Nissan met en avant la répartition du couple pilotée entre les essieux et entre chaque roue, grâce aux freins. Lesquels ne seront, la plupart du temps, pas sollicités grâce à la fonction e-Pedal qui peut arrêter la voiture par la simple force du freinage régénératif.

Le chargeur embarqué dépend de la capacité de la batterie. Les versions 65 kWh n'auront droit qu'à un élément 7,4 kW alors que les 90 kWh seront pourvues de 22 kW. Bonne nouvelle du côté de la charge rapide puisque la marque abandonne la prise CHAdeMo pour une Combo CSS plus répandue sur notre marché. Elle permettra de brancher l'Ariya sur des bornes rapides pour une recharge en 130 kW maximum. En fonction de la configuration, l'autonomie varie de 340 à 500 km.

LES DIFFÉRENTES VERSIONS DE L'ARIYA

	2 roues motrices		4 roues motrices (e-4orce)		
Batterie (kWh)	65	90	65	90	90 Performance
Puissance (kW/ch)	160 / 218	178 / 242	205 / 279	225 / 306	290 / 394
Couple (Nm)	300	300	560	600	600
0 à 100 km/h (s)	7,5	7,6	5,9	5,7	5,1
Autonomie (km)	360	500	340	460	400

Opel Mokka ÉLECTROCHOC

DERNIER SUV D'ORIGINE OPEL ENTRE LES CROSSLAND X ET GRANDLAND X DÉRIVÉS DE CHEZ PSA, LE MOKKA RENTRE DANS LE MOULE TECHNIQUE TOUT EN SE DISTINGUANT EN STYLE. VOICI LE RENOUVEAU D'OPEL.

Par Benoît Lande Photos Opel AG

Depuis son rachat par PSA, Opel a déjà profondément revu sa gamme pour profiter des synergies de groupe. Le Grandland X (4,48 m) en est le meilleur exemple, lui qui se cache à peine d'être un 3008 rebadgé. Mais le tour de passe-passe est assez habile et chacun des deux modèles a trouvé sa place sur le marché. Pour autant, l'objectif de la marque allemande n'est pas de garnir son catalogue de SUV PSA maquillés. Le Crossland X (4,21 m), sur base de Citroën C3 Aircross, avait déjà fait preuve d'une certaine prise d'autonomie esthétique. Mais ça n'est rien par rapport à ce qu'annonce le Mokka.

Si le SUV Opel change de catégorie en perdant 12 cm (à 4,15 m), ça n'est pas la première chose qui saute aux yeux. Le nouveau venu réinvente purement et simplement le style de la marque au *blitz* et annonce l'identité des futurs modèles allemands. Et le changement de registre est radical, l'originalité du dessin surprenant d'autant plus que le reste de la gamme est conventionnel. Certes la livrée bi-couleur ajoute au côté spectaculaire mais il faut s'habituer à cette large calandre qui intègre les optiques car elle sera déclinée à l'envi chez le constructeur. En dépit de son petit gabarit, le Mokka avance une carrure solide et un aspect trapu qui lui donnent un côté plus viril que le DS 3 Crossback, avec qui il partage ses dessous. Le profil évoque celui de son grand frère le Crossland X, en particulier au niveau de la chute de toit. La poupe est en revanche bien différente, et le traitement des feux dans le but d'accentuer l'impression de

largeur n'est pas sans rappeler celui du Renault Captur. L'intérieur est tout aussi novateur et s'il est moins spectaculaire que la carrosserie, c'est simplement qu'il s'habille entièrement de noir. La planche de bord s'organise autour de deux écrans installés dans le prolongement l'un de l'autre de façon à donner une impression d'unicité. Opel a baptisé son système Pure Panel. Les compteurs et le multimédia sont respectivement affichés sur une dalle 12" et 10" dans les versions haut de gamme. Apprécié pour ses intérieurs sobres et ergonomiques, Opel n'a pas pris le risque de décevoir et conserve des commandes physiques pour le volume de la radio ou la climatisation. Il faudra encore valider la pertinence des choix réalisés, ainsi que la qualité de la finition, mais déjà cet aménagement séduit. La console centrale, dépourvue de levier de vitesses et pouvant accueillir un smartphone, renforce l'aspect cocon de cet intérieur.

Parmi les bonnes habitudes de la marque, le Mokka conservera celle d'un rapport prix/équipement calculé au plus juste. Si on ne connaît pas encore la première donnée de l'équation, on dispose de quelques éléments pour la seconde. Les phares full LED seront ainsi de série et le Mokka pourra opter pour un système matriciel (qui permet de rester en pleins phares sans éblouir les autres usagers) en option, une première dans le segment. La navigation connectée, les interfaces Apple Carplay et Android Auto ou encore l'appel d'urgence seront aussi de la partie. Le Mokka proposera également une •••

••• conduite autonome de niveau 2, combinant le régulateur de vitesse avec fonction embouteillages et l'assistant au maintien dans la voie. Bien que 12,5 cm moins long que le Crossland X, il parvient à afficher un empattement 2 cm supérieur. Une bonne nouvelle pour les passagers qui devraient en profiter au niveau des jambes. Le coffre revendique 350 dm³, soit la même valeur que le DS 3 Crossback… de même longueur (4,12 cm).

Signe des temps, Opel dévoile la version électrique de son Mokka, avant même les versions thermiques. Pas de surprise malgré tout à attendre de cette déclinaison puisqu'elle reprend les dessous du e-2008. On retrouve donc l'excellente plateforme e-CMP et la machine électrique de 100 kW (136 ch), en mode Sport, alimenté par une batterie 50 kWh. Opel annonce 322 km d'autonomie… en mode Normal, position qui bride la puissance à 80 kW (109 ch). Comme avec ses cousins français, il faudra tabler sur une autonomie nettement inférieure, en particulier sur autoroute. Même constatation du côté du temps de charge annoncé : les 30 minutes en 100 kW pour récupérer 80 % de la batterie sont à relativiser. Pour la recharge à domicile, les solutions 7,4 kW et 11 kW seront proposées. Les moteurs thermiques n'ont pas été dévoilés mais on retrouvera les 1.2 Puretech de 100, 130 et 155 ch ainsi que les BlueHDi 100 et 130 ch des cousins français.

Reste à connaître les prix de ce nouvel acteur, a fortiori lorsque l'on sait qu'Opel est plutôt raisonnable en la matière. Les versions thermiques devraient débuter sous les 20000 € alors que l'on attend l'électrique autour de 35000 €.

Opel entre dans une nouvelle ère numérique avec des écrans digitaux 12" et 10" installés côte à côte.

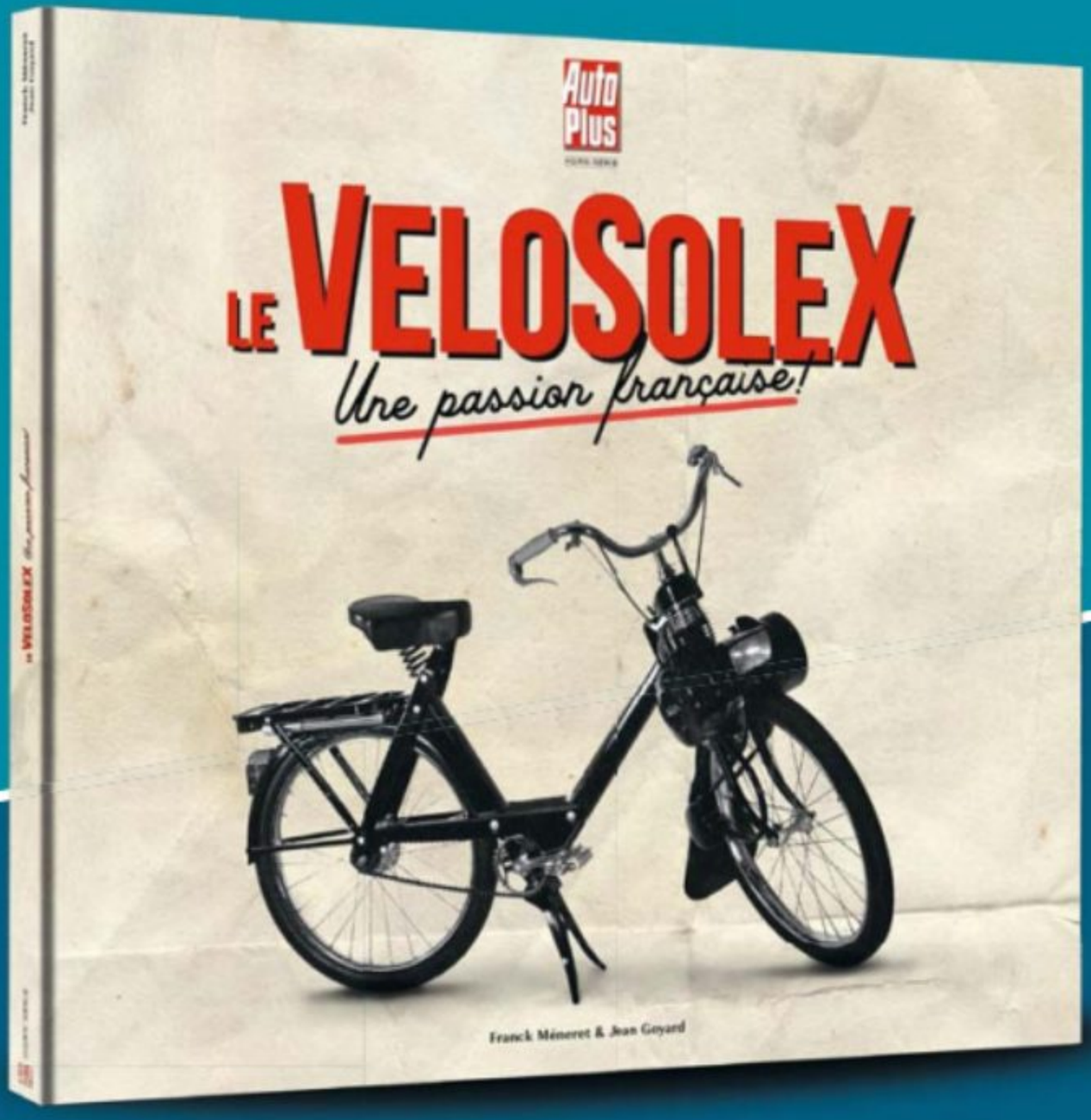
Le Mokka cache habilement des dessous de Peugeot e-2008. Ses prestations devraient être proches.

L'actuel Mokka X (2012 - 2020)

En dépit d'une personnalité effacée et d'un habitacle étriqué, le Mokka a su s'imposer pour sa présentation sérieuse et son rapport prix/équipement séduisant. Restylé en 2016, il gagne un « X » pour souligner la possibilité d'opter pour la transmission intégrale. Il disparaît fin 2019 soit près d'un an avant l'apparition de son remplaçant.

Auto Plus
HORS-SÉRIE

L'épopée d'une légende française !



Depuis 1940, une « bicyclette qui roule toute seule » a laissé son empreinte sur les routes et dans la mémoire de plusieurs générations : Le VéloSoleX.

À travers ce hors-série, retrouvez la saga de cette figure emblématique des deux-roues, qui fait partie du patrimoine culturel et industriel français.

En vente ACTUELLEMENT

INDUSTRIE

LA RUÉE VERS LES WATTS

Pour éviter une trop grande dépendance à la Chine, l'Europe se lance dans la course à la production de batteries sur son sol. Le temps presse…

Les véhicules électriques ne courent toujours pas les rues. En dépit des excellents chiffres de ce début d'année (13 727 immatriculations en juin 2020 contre 4 497 en 2019), certes artificiellement entretenus par les aides gouvernementales, les modèles 0 émissions représentent encore une niche (5,9 % de part de marché en juin). Et pourtant, la question de l'approvisionnement en batteries (production et assemblage de la batterie elle-même mais aussi production des cellules) se pose déjà depuis longtemps. Exception faite de Tesla, Nissan et Volkswagen, qui fabriquent leurs propres batteries en local, les autres constructeurs se fournissent en Chine, en Corée et au Japon. Une dépendance stratégiquement risquée compte tenu de l'évolution récente du contexte international, l'aspect sanitaire s'ajoutant aux enjeux politico-économiques. Sans parler de l'impact écologique de packs de batteries expédiés d'un bout à l'autre de la planète. L'Europe s'est donc lancée à son tour dans la course aux watts via ce qu'on a surnommé « l'Airbus des batteries ». L'idée est de construire, dans différents pays européens, de 10 à 20 « gigafactories » capables de produire des cellules et d'assembler les batteries. Ainsi, 3,2 milliards d'euros ont été débloqués pour aider les entreprises à faire sortir de terre ces usines. En France, deux projets sont lancés : l'un baptisé ACC (PSA et Total) dans les Hauts-de-France et l'autre appelé Verkor (fin 2023, Schneider Electric et IDEC Groupe entre autres) dont l'emplacement n'a pas été arrêté. Mais au-delà de la production, l'autre défi est de mettre en commun les capacités de recherche et développement pour inventer la batterie du futur (avec comme objectif un doublement de l'autonomie actuelle)… et ce avant l'Asie.

DR GIGAFACTORY

TOP 10 DES IMMATRICULATIONS EN 2020

PETIT SURSAUT

PEUGEOT

La fin du confinement et les mesures de relance du marché automobile ont porté leurs fruits avec de bons mois de juin et juillet. Mais c'est largement insuffisant pour rattraper le retard. Encouragés par les aides, ce sont plutôt les petits modèles qui s'en sortent le mieux. Le 3008 - par ailleurs bientôt restylé - a ainsi été détrôné par le 2008 et le Captur. C'est inédit.

	DE JANVIER À JUILLET		ÉCART 2019/2020
	Volume 2020	Volume 2019	(%)
Peugeot 2008	33 206	40 146	- 17,3
Renault Captur	28 327	43 051	- 34,4
Peugeot 3008	24 667	44 989	- 45,2
Citroën C3 Aircross	17 408	30 870	- 43,6
Dacia Duster	16 662	30 227	- 44,9
Citroën C5 Aircross	14 409	19 894	- 27,6
Renault Kadjar	11 348	16 951	- 65,9
Peugeot 5008	10 875	17 243	- 49
Toyota C-HR	8 704	11 384	- 37,4
VW T-Roc	8 511	13 270	- 20,8

2,2

C'EST, EN MILLIARDS DE DOLLARS, LA SOMME QUE DAIMLER S'APPRÊTE À RÉGLER AUX AUTORITÉS AMÉRICAINES. CETTE AMENDE FAIT SUITE AU « DIESELGATE » DÉCLENCHÉ PAR VW, QUI AVAIT ENTRAÎNÉ DES ENQUÊTES CHEZ LES AUTRES CONSTRUCTEURS. VW, DONT L'AMPLEUR DE LA FRAUDE ÉTAIT PLUS IMPORTANTE, AVAIT RÉGLÉ 30 MILLIARDS DE DOLLARS.

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

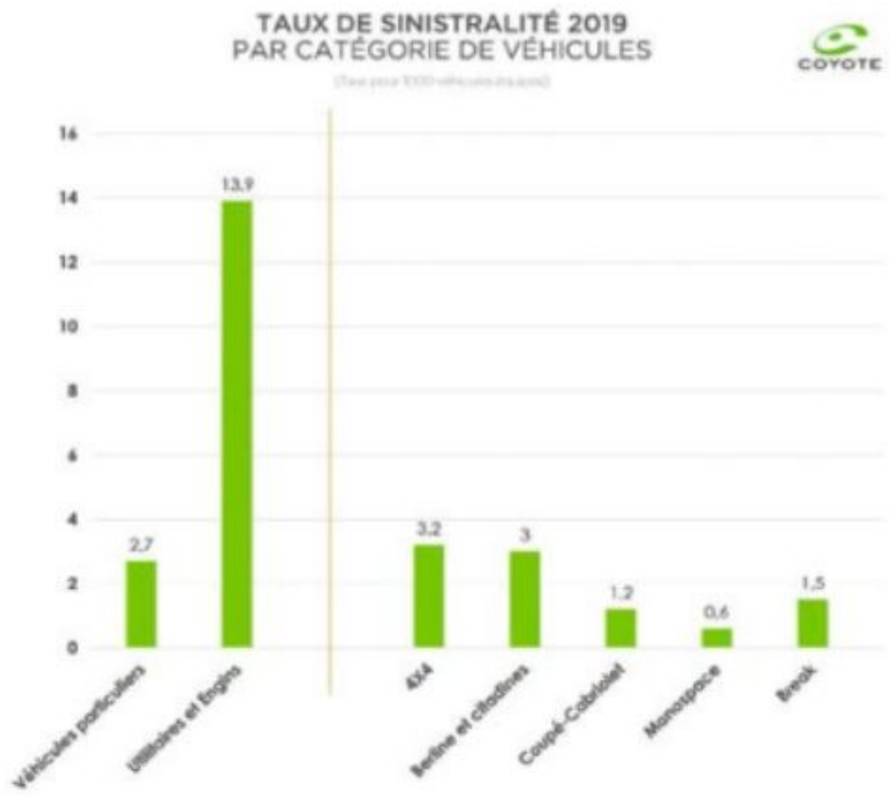
Alfa Romeo a changé ses plans pour son futur SUV urbain (sous le Stelvio et le futur Tonale). Suite au rapprochement avec PSA, il devrait finalement reposer sur le châssis du 2008 (CMP) et non celui du Jeep Renegade.

BMW retouchera son X3 l'année prochaine mais il ne faut pas s'attendre à de profonds changements. Retouches esthétiques, mises à jour d'équipements, la plus grosse nouveauté sera l'apparition du iX3 100 % électrique.

DS doit compter six modèles dans sa gamme. Aux côtés des DS 3 et DS 7 Crossback existants, un grand SUV pourrait faire son entrée d'ici 2021. Il serait basé sur la plateforme « Giorgio » d'Alfa, utilisée par le futur Jeep Grand Cherokee.

VOL

LE SUV, OBJET DE CONVOITISE



Selon les chiffres du ministère de l'Intérieur, une voiture a été volée toutes les 4 minutes en 2019. Sur l'ensemble de l'année, cela représente 104 200 véhicules qui ont été dérobés à leurs propriétaires. Coyote Secure nous en apprend plus dans son Observatoire des vols, en précisant que 44 % de ces larcins ont eu pour cible des SUV. Un chiffre qui apparaît logique sachant que cette catégorie rassemble à la fois des modèles très à la mode (donc faciles à revendre) mais également récents. Un critère à croiser avec le mode de vol le plus répandu : le mouse jacking. *Pas moins de 3 voitures sur 4 sont ainsi dérobées grâce à un piratage informatique de leur système de sécurité. Plus inquiétant, le* home jacking *(qui consiste à suivre le conducteur jusqu'à son domicile pour lui voler ses clés) est en progression de 23 %, même si leur nombre reste limité. Concernant les zones géographiques les plus touchées, les Hauts-de-France arrivent largement en tête suivis par l'Ile-de-France, les Pays-de-la-Loire et la Provence-Alpes-Côte d'Azur.*

MARCHÉ

PAS DE BRONCO CHEZ NOUS

FORD

Ça n'est pas la première fois que l'Europe est privée d'un modèle qui aurait pourtant eu tous les atouts pour se faire une place sur notre marché. On se souvient du Toyota FJ Cruiser, commercialisé en 2006 aux Etats-Unis, et son sympathique style de FJ40 des années 60 habilement modernisé. Ce sera aussi le cas de la dernière génération de Ford Bronco, fraîchement dévoilée de l'autre côté de l'Atlantique. Né en 1964, ce 4x4 est aujourd'hui un concurrent du Jeep Wrangler. Derrière son look furieusement aguicheur, on trouve d'ailleurs de nombreuses similitudes : deux châssis (court 3 portes et long 5 portes), essieu arrière rigide, possibilité d'enlever toit et ouvrants, versions dédiées au 4x4 pur et dur. Deux motorisations - peu adaptées à l'Europe - seront disponibles. A savoir un 4 cylindres 2.3 turbo de 270 ch et un 2.7 V6 turbo de 310 ch mais une version hybride rechargeable est aussi prévue. Aux Etats-Unis, ce mythe ressuscité est accessible à moins de 30 000 $ (25 300 €). 230 000 préréservations (moyennant 100 $) auraient été enregistrées dans les premières semaines de lancement. En France, il faudra se tourner vers les importateurs spécialisés.

IL A DIT LORS DE LA PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DE RENAULT AU PREMIER TRIMESTRE 2019 :

« NOUS SOMMES EN TRAIN DE TOUCHER LE FOND D'UNE COURBE NÉGATIVE QUI REMONTE À PLUSIEURS ANNÉES, ET PROBABLEMENT PLUS LOIN ENCORE. »

Luca De Meo, directeur général de Renault

ACHAT

DES DÉLAIS À RALLONGE

On a beaucoup parlé du grand nombre de véhicules disponibles en stock, rendus d'autant plus intéressants qu'ils pouvaient aussi bénéficier de la prime à la conversion maximale voire du nouveau bonus. Mais la fin du confinement et la reprise du marché automobile ont également profité aux nouveautés. Des modèles inédits, présentés en début d'année, et dont la production devait progressivement monter en cadence… Or la mise à l'arrêt des chaînes a complètement bouleversé le calendrier prévu ce qui se traduit, aujourd'hui, par une hausse des délais de livraison. Si, en temps normal, il est possible pour l'acheteur de se retourner contre le vendeur au cas où il ne respecte pas la date de livraison fixée, la crise sanitaire a assoupli ce principe. Ce qui n'empêche pas le consommateur de réclamer un geste commercial en fonction du retard subi.

NISSAN

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

Jeep remplacera son Grand Cherokee après 10 ans de carrière, soit en 2021. La plateforme est celle du Stelvio et cet imposant SUV en profitera pour (enfin) accueillir 7 passagers. Une version hybride rechargeable est prévue.

Kia prépare un tout nouveau Sportage pour l'année prochaine, alors que l'actuel n'aura que 6 ans. Outre un important changement de style, l'enjeu porte sur le développement de versions hybrides rechargeables et électriques.

Renault vient de déposer le nom Zandar. Un patronyme qui pourrait lui servir à baptiser un SUV urbain 0 émissions, distinct du Captur. Comme Zoe, Zandar commence par un « Z », évoquant le label Z.E. (Zéro Emissions) chez Renault.

LAND ROVER DEFENDER

110 D240 CH AWD BVA8
FIRST EDITION

PRIX : 75 200 €

PUISSANCE FISCALE : 15 CV

MALUS : 20 000 €

OUT OF AFRICA

SOIXANTE-DIX ANS N'ONT PAS ÉTÉ DE TROP POUR QUE LAND ROVER RENOUVELLE SON MYTHIQUE DEFENDER. MAIS PLUS QU'UN DESCENDANT, LE MILLÉSIME 2020 PREND LA FORME D'UN HOMMAGE. CELA VALAIT BIEN UN VOYAGE EN NAMIBIE.

Par Pierre Richet Photos Land Rover

Le modèle photographié n'est pas dans une définition conforme au marché français.

ESSAI LAND ROVER DEFENDER

110 D240 CH AWD BVA8 FIRST EDITION

Le Defender fait partie des mythes automobiles au même titre que la Porsche 911, la Jeep Wrangler, la Fiat 500 ou la Mini pour ne citer qu'eux. Mais au bureau des légendes, il s'est distingué de ses confrères par un certain mutisme technologique. Depuis le HUE 166 - immatriculation du premier de la lignée - sorti des chaînes en 1948 jusqu'au dernier Defender produit le 29 janvier 2016, ce 4x4 pur et dur est resté fidèle à sa vocation : passer là où les autres s'arrêtent, sans autre forme de compromis. Pendant que son frère le Range (cf. p. 96) se faisait une éducation et gagnait les beaux quartiers, lui restait au service des professionnels des quatre coins du monde (pompiers, militaires, services des eaux et forêts…) et des aventuriers allant... aux quatre coins du monde ! Une belle histoire, une saga même, interrompue par les normes antipollution qui traitent de la même façon un modèle mythique et un « déplaçoir » à 4 roues.

L'année 2020 marque donc la résurrection du Defender, de son nom au moins. Car après 70 ans de stagnation, Land Rover n'a pas pu se contenter d'une évolution, même profonde. Il s'agit d'une révolution ou plutôt d'un nouveau départ et tout parallèle entre le nouveau et son prédécesseur reviendrait à comparer un iPhone à un téléphone à cadran. Il y a cependant une dimension que le nouveau venu a absolument voulu préserver de son ancêtre : sa capacité à faire rêver d'évasion et, par conséquent, ses capacités de franchissement. Voilà pourquoi Land Rover a décidé d'organiser les essais du Defender en Namibie, terrain où le 4x4 anglais a ses habitudes comme le prouve le « squelette » du châssis poutre d'un Série II croisé en chemin (cf. photo ci-dessous). Mais là où l'original comptait sur des outils mécaniques pour se sortir d'un mauvais pas, la version 2020 du Defender se veut beaucoup plus savante. Elle fait pour cela appel à

Un « squelette » de vieux Defender témoigne de la légitimité de ce Land dans les coins les plus reculés du globe.

Le nouveau Defender évoque son prédécesseur sans faire de néo-rétro. Il abandonne le châssis échelle pour celui du Range Rover.

d'innombrables puces électroniques pour jouer les passe-murailles. Rien, d'ailleurs, ne lui a été épargné lors de ce road-trip hors norme au départ d'Opuwo dans le Kaokoland, au nord-est de la Namibie. Terre et rochers du col Van Zyl ; sable de la vallée de Marienfluss ; dunes du parc national de Skeleton Coast ; boue et eau d'une rivière éphémère, le Defender est armé pour faire face au pire. D'abord parce qu'il a pris soin de chausser des pneus adéquats (GoodYear Wrangler), on ne court pas un marathon en tongs ! Ensuite parce qu'il coche toutes les cases du parfait baroudeur : porte-à-faux réduits (angles de 38° à l'avant, 40° à l'arrière), garde au sol de 293 mm grâce à la suspension pneumatique, débattements de 500 mm et gamme de vitesses courtes. Enfin parce qu'il embarque le système Terrain Response 2 qui paramètre l'ensemble des garde-fous électroniques à la nature du terrain d'évolution. L'électronique gère l'accélérateur, la boîte, la transmission intégrale, les différentiels central et arrière tout en pilotant la motricité de chaque roue via une action ciblée sur les freins. C'est impressionnant et pourtant, ce n'est pas tout. Il ajoute des raffinements déjà vus chez ses frères mais qui, sur le Defender, revêtent tout leur intérêt. Le Wade Sensing sonde par exemple la profondeur de l'eau, sachant que ce 4x4 sur échasses peut engloutir des gués de 900 mm. Le ClearSight Ground View affiche, sur l'écran multimédia, une vue de ce qu'il se passe sous les roues, •••

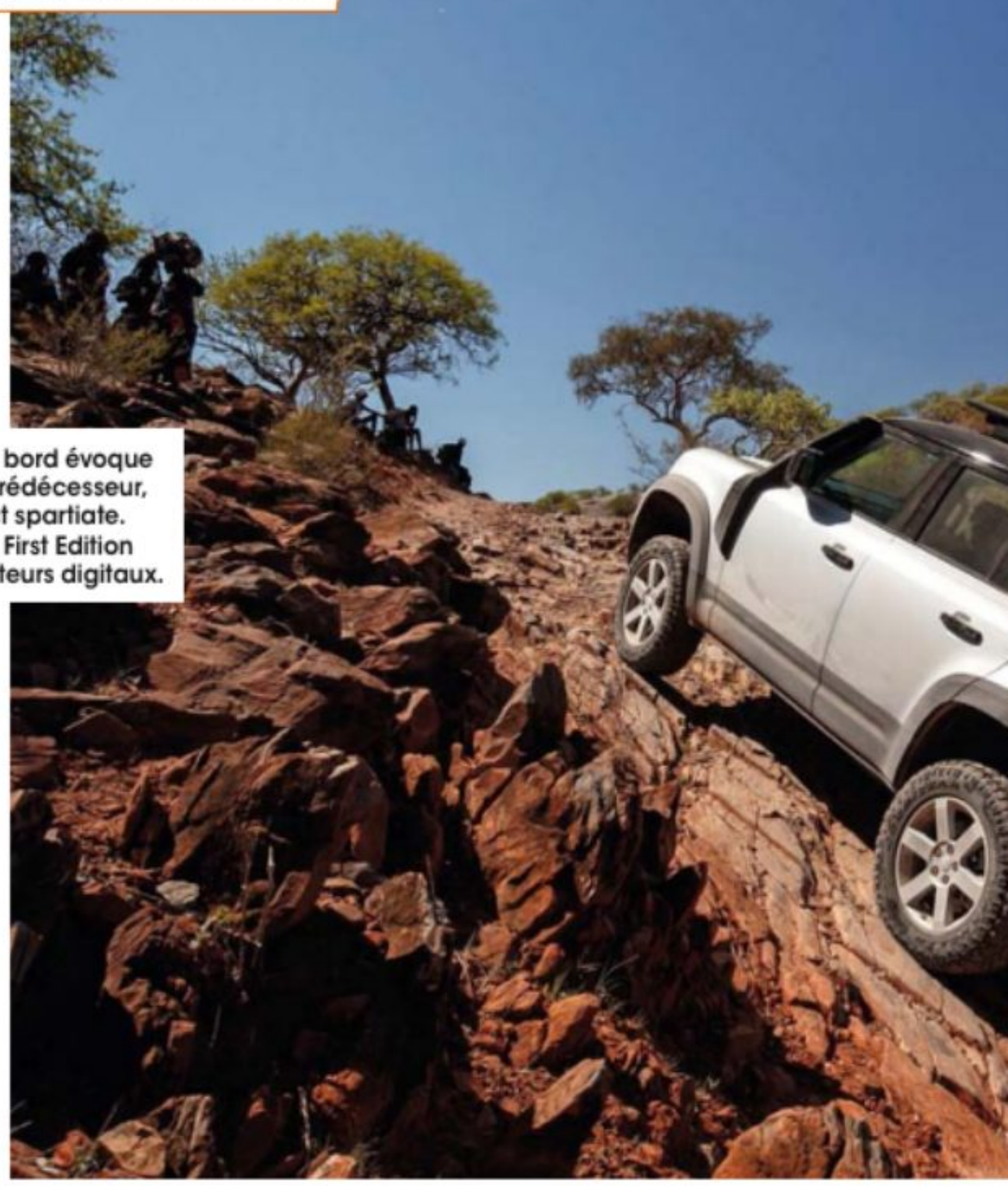
TERRE, SABLE, BOUE, GUÉS… LE DEFENDER SE JOUE DE TOUTES LES DIFFICULTÉS EN PRÉSERVANT LE CONFORT DES PASSAGERS.

Le Terrain Response gère la motricité de chaque roue via les blocages de pont et les freins. La profondeur guéable atteint 900 mm!

ESSAI LAND ROVER DEFENDER

110 D240 CH AWD BVA8 FIRST EDITION

La planche de bord évoque celle de son prédécesseur, sans l'aspect spartiate. En France, la First Edition reçoit les compteurs digitaux.



••• comme si le capot était transparent. Un attirail qui permettra de franchir des difficultés que la prudence du conducteur non initié au franchissement aura de toute façon conduit à éviter. Au-delà de la démonstration stupéfiante du Defender en franchissement, deux remarques s'imposent : la première est qu'il faut se résoudre à laisser faire l'électronique et prendre presque une posture de spectateur ; la seconde est qu'il sera bon de croiser les doigts pour que ladite électronique ne se mette pas en mode dégradé au milieu d'un désert, d'un bourbier ou d'un gué…

Au même titre qu'une super sportive est plus souvent utilisée sur la route que sur circuit, le Defender est voué à tâter du bitume plutôt que de la piste. Retour en France, donc, pour mesurer et essayer le Defender sur nos bases habituelles. Passer des immensités africaines à l'Europe étriquée met en relief le gabarit très encombrant du Defender 110 (châssis long 5 portes, le 3 portes étant appelé 90). Heureusement, la position de conduite en altitude, les formes cubiques de la carrosserie et les multiples caméras permettent de bien se repérer. Basé sur un châssis monocoque, partagé avec le Range, le Range Sport et le Discovery, le Defender offre des sensations proches de celles de ses grands frères. Comme c'était le cas sur les pistes cassantes de Namibie, la suspension pneumatique distille un excellent niveau de confort. La masse a tendance à tirer le véhicule vers l'extérieur en virage mais le comportement se révèle toujours assuré. Sous le capot plat, le D 240 ne montre aucun signe de faiblesse, en témoigne le 1 000 m départ arrêté parcouru en 31 secondes. Il relance avec autorité et discrétion sur le plan sonore. Il avoue en revanche un certain penchant pour la boisson (9,2 l/100 km), à imputer au surpoids du Defender et à son aéro de boîte à chaussures.

Soucieux d'évoquer son aïeul, l'habitacle du Defender se pare volontairement de plastiques rigides et de tôle apparente. Assez pour avoir du charme, pas trop pour en devenir rustre. Il sera de surcroît possible d'améliorer l'ordinaire via la liste des options et accessoires qui, outre la tente à mettre sur le toit, propose également la sellerie cuir, les sièges avant électriques et chauffants ou le système hi-fi Meridian. L'habitabilité est excellente et il sera même possible d'ajouter deux sièges dans le coffre et une place centrale… entre les sièges avant.

Très évolué, ce Defender ne deviendra pas le meilleur allié des baroudeurs. Il pourra en revanche séduire les clients d'un Mercedes Classe G par exemple, en quête d'originalité plus que d'aventure. A ceux-là, il faut préciser que le Defender culmine à 1,97 m, ce qui l'exclut des parkings souterrains, qu'il est doté d'une encombrante porte de coffre et qu'il subit le malus maxi. ■

Conclusion

★★★☆☆

Le nouveau Defender ne s'adresse pas seulement aux baroudeurs mais aussi à une frange de clientèle animée par le désir de « rouler différent ». Malgré ses capacités de franchissement hors-norme, c'est son confort soigné, son comportement serein, son vaste habitacle et son charme qui séduisent. On regrette le gabarit peu adapté à la ville, le prix premium et le malus qui atteint 20000 €.

Bon espace, climatisation bizone, ports USB et 12V à l'arrière ! Le Pack Explorer intègre une échelle dépliable pour accéder au toit.

Qualités

Franchisseur hors pair
+
Bon confort de suspension
+
Habitacle vaste et pratique

Défauts

Gabarit pénalisant
–
Train avant paresseux
–
Malus décourageant

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

Prix

Modèle hors options : 75200 €	Modèle à l'essai : 81 683 €
Puissance fiscale : **15 CV**	Émissions CO_2 (à partir de) : **238 g/km**
Garantie : **2 ans, kilométrage illimité**	Malus : **20000 €**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, aide à la sortie aux places arrière, aide active au maintien dans la voie, caméras panoramiques 3D, contrôle pression des pneus, contrôle vigilance du conducteur, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage d'urgence auto en ville, Isofix, reconnaissance des panneaux, régulateur adaptatif/limiteur de vitesse, surveillance des angles morts et trafic en marche arrière.

Agrément : accès et démarrage sans clé, climatisation auto bi-zone, compteurs digitaux, console centrale réfrigérée, hi-fi Meridian 10 HP 400 W, interfaces Apple et Android, jantes 20", navigation sur écran tactile, peinture métallisée, phares Matrix LED, prises USB, 12V et 230 V, rétros dégivrants, rabattables et photosensibles, rétro intérieur numérique, Terrain Response 2 configurable, sellerie cuir, sièges avant électriques (12 voies) à mémoires et chauffants, services connectés (accès à distance aux infos du véhicule, suivi de trajet…), suspension pneumatique, toit ouvrant panoramique, volant réglable électriquement, Wade Sensing (détection de profondeur de gué).

Options

↳ option modèle essayé

3e rangée de sièges	1336 €
Blocage de différentiel actif	↳ 1234 €
Climatisation 3 zones	↳ 1204 €

Packs

↳ pack modèle essayé

Pack Explorer	↳ 4045 €
Protection passage de roues, galerie de toit, échelle latérale, coffre de rangement extérieur latéral, prise d'air surélevée	

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**191**
Accél. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	**9,2 / 31**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**8,8**
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	**12 / 36 / 77**
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	**9,2**
Ville / route / autoroute (l/100 km)	**9,8 / 9 / 8,9**
Réservoir (l) / Autonomie (km)	**85 / 923**

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	**5,02* / 1,97 / 1,97 / 3,02**
Espace aux jambes AR (cm)	**33**
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**163 / 159**
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm^3)	**533 / 1075**
Seuil de chargement (cm)	**81**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**92 / 123 / 48**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**177 / 132 / 90**

* avec roue de secours sur la porte de coffre, 4,76 m sans.

Technique

Moteur	**4 cyl. en ligne, turbo diesel**
Cylindrée (cm^3)	**1998**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**240 à 4000**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**430 à 1400**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**13,1**
Suspension avant	**double triangles, boudins pneumatiques + barre antiroulis**
Suspension arrière	**essieu multibras, boudins pneumatiques + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés / disques**
Transmission	**4x4 permanent**
Boîte de vitesses	**BVA 8**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**2473 / 3500**
Pneumatiques	**Pirelli Scorpion Zero**
Dimensions	**255/60 R 20**

SUPER ESSAI

SUV

ASSUMÉ

LE GLA PREMIÈRE GÉNÉRATION JOUAIT LA CARTE DU SUV AVEC UNE CERTAINE FRILOSITÉ. SON REMPLAÇANT RECTIFIE LE TIR, CE QUI N'EST PAS UNIQUEMENT UNE BONNE NOUVELLE SUR LE PLAN ESTHÉTIQUE.

Texte Benoît Lande Photos Benjamin Asket

MERCEDES GLA
200 163 CH 7G-DCT
AMG LINE

PRIX : 43 400 €

PUISSANCE FISCALE : 9 CV

MALUS (À PARTIR DE) : 260 €

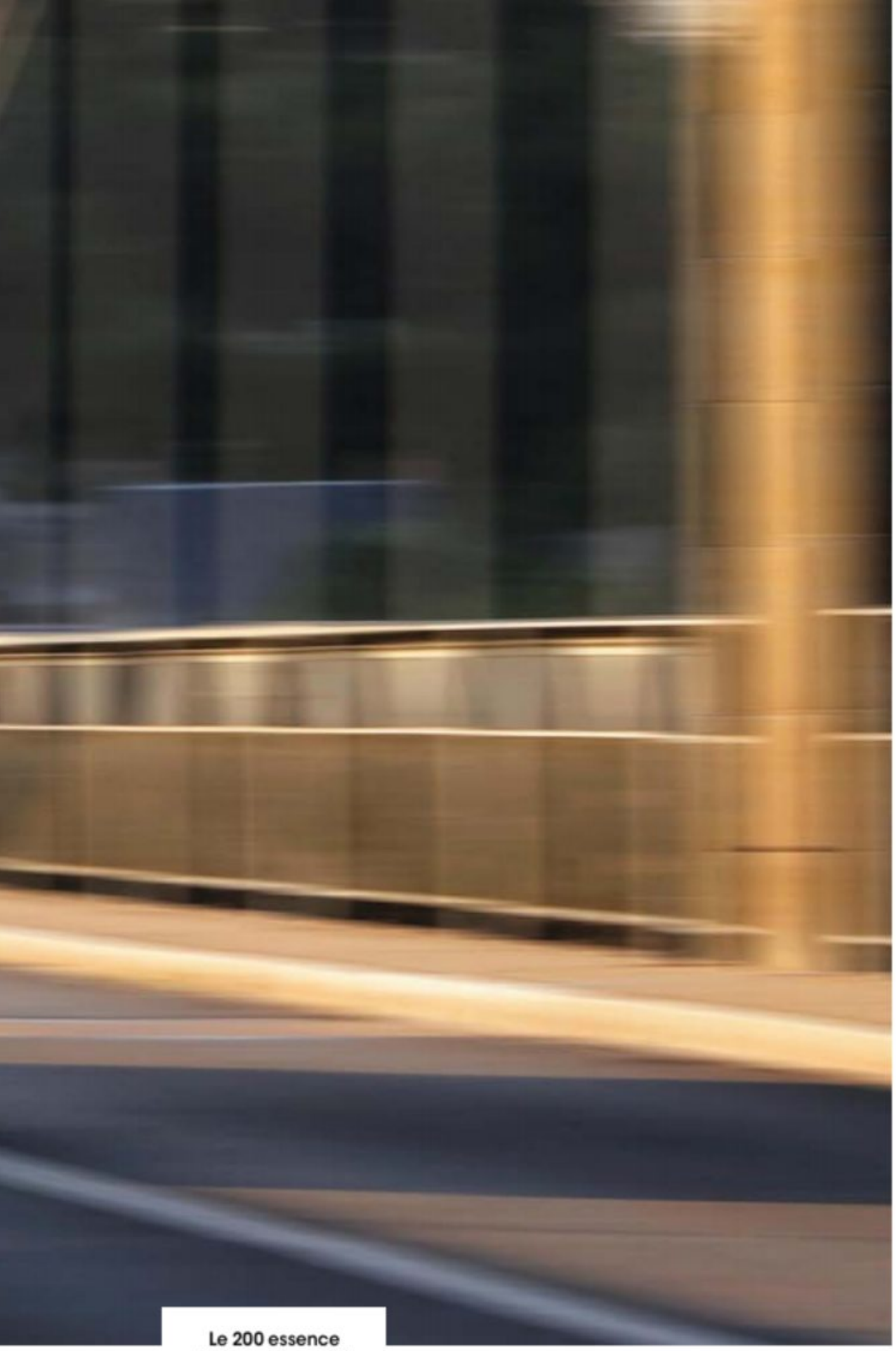
SUPER ESSAI MERCEDES GLA

200 163 CH
7G-DCT AMG LINE

Sur la route

Les choses ont bien changé depuis l'apparition du premier GLA. Laquelle remonte pourtant à 6 ans seulement. À l'époque, les SUV avaient déjà le vent en poupe mais certains constructeurs hésitaient à s'y engager franchement. Une frilosité qui n'a pas été seulement l'apanage du premier Peugeot 2008, pour ne citer qu'un des exemples les plus parlants, mais également le leitmotiv du GLA. Dérivé de la Classe A, il se surélevait suffisamment pour se distinguer de la citadine, point trop pour éviter d'effrayer la clientèle qui allait avec. En 6 ans, les SUV se sont, un peu plus encore, installés dans le paysage automobile et aujourd'hui, mieux vaut être assimilé à cette catégorie qu'à celle des reines des villes. Le Peugeot 2008, pour continuer dans le parallèle, l'a bien compris avec une nouvelle génération faisant passer la précédente pour un simple break tendance tout-chemin. Le GLA suit la même voie et son statut désormais affirmé cache nombre de progrès impressionnants.

L'idée qu'il faut, d'une manière générale, hausser le gabarit d'un véhicule en passant d'une génération à une autre est largement



Le 200 essence n'est pas disponible avec la transmission 4Matic. Il faut passer sur le 250 (224 ch). Les phares Multibeam LED sont en option.

PLUS SUV DANS SA PHYSIONOMIE, LE GLA N'EN DEMEURE PAS MOINS À L'AISE SUR LA ROUTE.

partagée entre les constructeurs. Cela permet, en dépit des contraintes toujours grandissantes en termes de sécurité, de pénétration dans l'air et de design, de garantir également des progrès en habitabilité. Le GLA ne faillit pas à la règle puisqu'il gagne pas moins de 11 cm. Sauf que ces centimètres ne sont pas alloués à la longueur mais à la hauteur ! C'est dire à quel point il redoutait d'être confondu avec une banale citadine. Le gabarit évolue également en largeur, mais de manière plus raisonnable (+ 3 cm) alors que la longueur… stagne à 4,41 m. Ces nouvelles proportions lui donnent un aspect un peu monolithique, renforcé par des lignes tout en rondeurs. Heureusement, les atours de la finition AMG présentée ici lui confèrent un peu de dynamisme, de la même façon que ses passages de roue aplatis dans leur partie supérieure le virilisent. •••

Bien vu

« Un mode lavage paramètre le véhicule (fermeture des vitres, rétros rabattus, détecteur de pluie désactivé…) avant le passage au rouleau. »

PERSONNALISABLES
Les compteurs numériques sont entièrement personnalisables. Chaque compteur peut être paramétré individuellement ainsi que les informations apparaissant entre les deux. Difficile de faire mieux.

EN DUO
En plus d'Apple Carplay et d'Android Auto, le GLA laisse la possibilité de connecter, via le Bluetooth, deux téléphones en simultané. Le passager se sentira enfin considéré.

SUPER ESSAI MERCEDES GLA

200 163 CH
7G-DCT AMG LINE

Le 200 essence constitue une bonne surprise. Il est performant sans que cela ne se ressente trop sur la consommation.

Qualités

Présentation intérieure
+
Contenu technologique
+
Moteur essence à la hauteur

Défauts

Trop d'options utiles
–
Coffre modeste
–
Direction peu informative

A revoir

« Habiller les zones que l'on manipule quotidiennement de piano black est une hérésie. C'est tout de suite sale et/ou rayé. »

TÊTU
Lorsque l'on connecte son téléphone en Bluetooth, la musique contenue dessus se met automatiquement en lecture. Souvent, les gestions automatiques prennent le pas sur la volonté du conducteur.

LOINTAIN
Pour rabattre les dossiers de banquette lorsque l'on charge le coffre, il faut revenir aux portes arrière pour tirer une languette au bas dudit dossier. Peu pratique.

••• En entrée de gamme, le GLA se présente en 200 ou 200 d. S'il s'agit dans les deux cas d'un 4 cylindres, l'essence développe 163 ch alors que le diesel se contente de 150 ch. C'est sur le premier que notre choix s'est porté. Sachant que la gamme Mercedes compte nombre de modèles taillés pour les voyages au long cours - à commencer par le nouveau GLB, étroitement dérivé du GLA - l'option de l'essence n'est pas hors sujet. Certes il consomme plus que son homologue diesel mais son appétit d'homologation le préserve du malus. En action, il se révèle être un bon compagnon. Appréciable en ville grâce à sa discrétion à toute épreuve et sa souplesse également obtenue par la boîte à double embrayage 7G-DCT, douce dans son fonctionnement. Difficile, même, de deviner que ce bloc (développé en collaboration avec Renault), ne fait que 1 332 cm² de cylindrée. Cette belle éducation se ressent aussi lorsqu'il s'éteint à l'arrêt et se relance lorsque le feu repasse au vert, la manœuvre se faisant sans perturber la quiétude des passagers. Une petite cylindrée pouvait faire redouter le moment où l'horizon s'éclaircit. Mais là encore, le 200 est au rendez-vous. Ses montées en régime ne sont pas étourdissantes mais il relance avec conviction. Assez pour parfois perturber le train avant, sur chaussée dégradée, ce qui se traduit par des remontées de couple dans la direction. Rien de grave cependant, cette dernière n'étant pas un modèle en matière d'informations.

La version AMG Line reçoit d'office le châssis abaissé de 15 mm mais il est toujours qualifié de « confort » par Mercedes. Il l'est effectivement, même trop souple lorsque

le rebond suite à une forte compression a plusieurs répliques successives. Il ne flotte pas autant que ce que nous avons constaté sur le GLB (cf. AJE&4x4 n°93) mais on sent bien que ces deux-là partagent les mêmes gènes (châssis commun). Ce léger laisser-aller n'est pas très agréable pour le comportement mais il a du bon en matière de confort. Ainsi, les percussions qui se font parfois sentir viennent principalement de la monte pneumatique de 19 pouces de série. Il va sans dire que la surmonte de 20 pouces, en option, ne fera qu'accentuer le problème.

Pour gagner en polyvalence, et en dynamisme, l'amortissement piloté est disponible à 1 200 €. Il permet de basculer en mode Sport la gestion du moteur, de l'amortissement et de la boîte. Le GLA s'en trouve bonifié sur les petites routes. Serein dans ses changements de cap, sûr de ses prises d'appuis, il met rapidement le conducteur en confiance. Dommage que l'assistance de direction varie de manière trop prononcée en s'alourdissant exagérément passé une certaine vitesse. La boîte, elle, prend son rôle au sérieux en rétrogradant tôt (et plus vite qu'en mode normal) et en passant le rapport supérieur nettement plus tard. Des atouts qui permettent au GLA de livrer une bonne copie, sans •••

VERDICT Sur la route

Ville ★★★★☆

L'avantage de ne pas prendre de centimètres en longueur, c'est de rester compact pour la ville. En plus, le GLA profite d'une direction légère, d'un diamètre de braquage correct (11,4 m) et d'un système de caméras efficace. Le stop&start discret est aussi un atout.

Route ★★★★☆

S'il peut paraître un peu souple de prime abord, le GLA le justifie par un bon travail de filtration malgré ses jantes de 19 pouces. La position sport jugule les mouvements de caisse sans faire du GLA un as des Spéciales de rallye. Il lui manque une dose d'agilité.

Autoroute ★★★☆☆

Le bloc essence de 163 ch fait preuve de bonne volonté, tout comme la boîte automatique, mais les relances manquent toutefois de conviction. Si les bruits d'air sont maîtrisés, un bourdonnement remonte des pneus lorsque le bitume est granuleux.

Vie à bord

••• espérer inquiéter les meilleurs de la catégorie. Une fois quitté le réseau secondaire pour l'autoroute, il séduit par son ambiance sonore maîtrisée, à l'exception de remontées des pneumatiques sur les revêtements granuleux. Ce qui surprend le plus dans ces conditions de roulage est encore la fiabilité aléatoire de certains équipements. C'est le cas de la lecture des panneaux de limitation qui est capable d'afficher 60 km/h sur une autoroute limitée à 130 km/h. Lorsque la fonction d'adaptation automatique de la vitesse (régulateur enclenché) est active, cela peut entraîner des décélérations qui prennent toujours le conducteur par surprise. C'est également le cas lorsque la ceinture se tend automatiquement quand le système anticipe (ou prédit) un accident.

Les lecteurs ayant parcouru l'article sur le GLB du numéro précédent peuvent sauter les quelques lignes qui suivent. Car le GLA se met au diapason des autres modèles de la marque en termes d'aménagement intérieur. La large dalle digitale, à la résolution soignée, distille une ambiance high-tech qui est efficacement rehaussée par les bouches d'aération façon réacteur d'avion. Les LED situées en leur centre teintent les pales d'une palette infinie de couleurs à condition d'avoir coché, par exemple, l'option Pack Energizing à 150 €. Il y a un côté gadget, certes, mais l'effet peut aussi être très élégant.

La finition de la planche de bord, surtout dans cette version haut de gamme, ne souffre pas la critique. On sera moins indulgent avec la finition noir laqué qui recouvre la console centrale et qui est un cauchemar en entretien. Idem, au moment de choisir les inserts qui habillent le haut du tableau de bord, souvenez-vous que l'aluminium reflète le soleil…

Les rangements se montrent suffisamment nombreux, en particulier grâce à l'absence de levier de vitesses central.

Le système multimédia MBUX offre de nombreux moyens d'interaction qui vont de l'écran tactile à l'assistance vocale en passant par un pavé tactile. La reconnaissance gestuelle n'est en revcanche pas disponible sur le GLA. L'ensemble multimédia fonctionne bien même si quelques *bugs* ponctuels sont à noter, comme la musique qui ne se coupe pas alors qu'on lance un appel via Apple Carplay. Certains conducteurs auront également du mal à se faire aux petits pavés tactiles situés sur les branches du volant, et que l'on peut activer sans le vouloir si on laisse « traîner » les mains. Ils sont pourtant très pratiques pour naviguer dans les menus des compteurs et ceux du multimédia.

Les sièges avant sport offrent une bonne position de conduite que l'on a tendance à surélever pour faciliter l'appréhension du gabarit, et notamment le capot plongeant. La partie avant de l'assise est réglable pour soutenir le dessous •••

BIEN QUE LE GLA SOIT LE PLUS PETIT DES SUV MERCEDES, IL NE MANQUE PAS DE POLYVALENCE POUR AUTANT.

SUPER ESSAI MERCEDES GLA

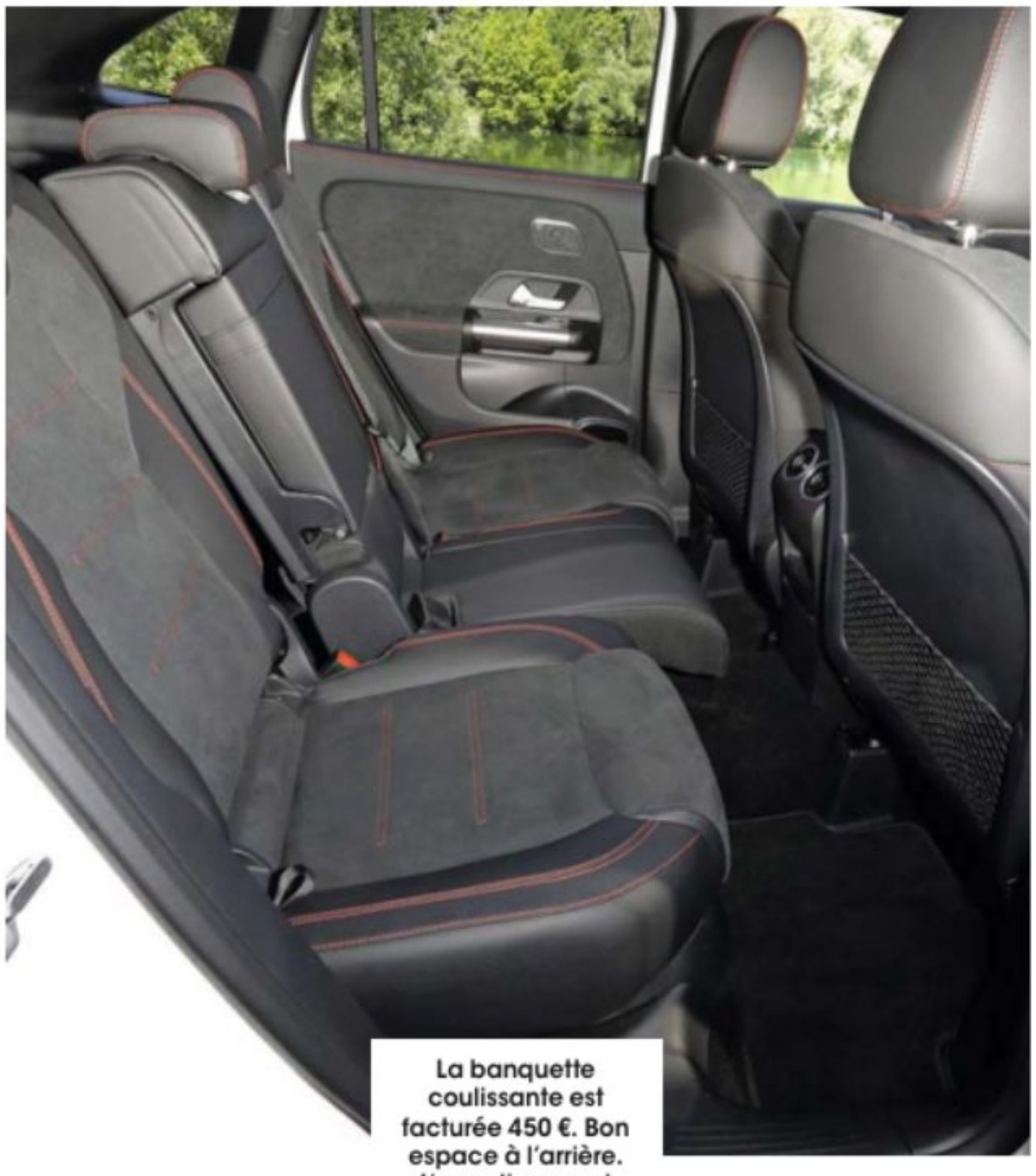
200 163 CH
7G-DCT AMG LINE

Mercedes décline l'aménagement (réussi) de sa planche de bord. Les rangements sont nombreux.

Le système de caméras est bien fait et utile ! Régulier, le coffre manque encore d'amplitude.

••• des cuisses mais un dessin plus prononcé des renforts latéraux n'aurait pas été superflu. Peu réputé pour son habitabilité dans sa première génération, le GLA a profondément revu sa copie. La poignée de centimètres gagnée en hauteur permet par exemple de s'installer sans courber excessivement l'échine. Le dessin de la banquette garantit à deux passagers de voyager confortablement, d'autant plus que les caves à pieds sont profondes et les assises des sièges avant hautes, ce qui dégage de la place pour y glisser les pieds. Le passager central sera surélevé mais souffrira plus d'un dossier ferme que d'un manque de garde au toit. Soulignons que le toit panoramique en deux parties est un vrai plus à l'arrière. Le coffre progresse également par rapport à celui de la version remplacée mais il demeure modeste (393 dm³) et il ne dispose pas d'un espace de rangement supplémentaire sous le plancher. Bien vu, en revanche, la banquette coulissante, bien qu'elle soit en option à 450 €. Mais la modularité aurait vraiment gagné à un système permettant de rabattre les dossiers depuis le coffre, sans avoir à accéder par les portes arrière. ■

L'HABITABILITÉ EST TRANSFIGURÉE PAR RAPPORT AU GLA I. SEUL LE COFFRE PEUT ENCORE PROGRESSER.



La banquette coulissante est facturée 450 €. Bon espace à l'arrière. L'amortissement piloté (1 200 €) annihile les mouvements de caisse.

VERDICT Vie à bord

Habitabilité ★★★☆☆

Par rapport à la première génération, le GLA est méconnaissable au chapitre de l'habitabilité. Si les passagers arrière sont bien accueillis, il manque quelques décimètres cubes au coffre pour se hisser parmi les meilleurs. La banquette coulissante est un atout… en option.

Présentation ★★★★☆

La définition haut de gamme de notre modèle d'essai aide, c'est sûr, mais le GLA peut s'enorgueillir d'une qualité de présentation au-dessus de toute critique. Une mention spéciale pour l'éclairage des bouches d'aération. Mais un bémol pour toutes les surfaces en piano black.

Technologie ★★★★☆

Bien qu'il soit le plus petit de la gamme des SUV Mercedes, le GLA a droit à tous les raffinements technologiques de ses grands frères. L'ensemble est ergonomique même si certaines fonctionnalités relèvent du gadget. Les aides à la conduite ne sont pas encore fiables à 100 %.

Tout-terrain

LE MOINS ADAPTÉ

Si l'on veut faire un peu de tout-chemin avec un GLA, il ne faut pas choisir ni le 200 ni l'AMG Line. Car le 200 n'existe qu'en deux roues (avant) motrices et que l'AMG Line réduit sa garde au sol de 15 mm. Simple traction, ce SUV sera donc bien démuni à la première difficulté, aussi bénigne soit-elle. Heureusement que sa garde au sol (195 mm) le met encore à l'abri des pierres. Dans la perspective de sortir des sentiers battus, il faudra impérativement opter pour le 250 de 224 ch, marié d'office à la transmission 4Matic. Celle-ci ajoute de surcroît une position Offroad aux modes de conduite disponibles (avec un contrôle de vitesse en descente), permettant d'adapter la réponse de l'électronique à un sol meuble. Dommage que les versions 4 roues motrices soient uniquement disponibles en AMG Line, donc avec une garde au sol réduite ! Vous avez dit paradoxal ? Il suffirait à Mercedes de décliner le 250 4Matic en Progressive Line pour que le GLA retrouve un peu d'intérêt aux yeux des automobilistes vivant en région montagneuse.

CAPACITÉS TOUT-TERRAIN

GARDE AU SOL 195 mm
ANGLE D'ATTAQUE 16° ANGLE DE FUITE 24°

VERDICT Tout-terrain

★☆☆☆☆

La finition AMG Line se caractérise par une garde au sol réduite de 15 mm et le 4 cylindres essence de 163 ch n'est pas disponible en 4 roues motrices. Il n'en faut pas plus pour dire que cette version est la moins adaptée de la gamme à du hors-piste, où elle sera à peine plus à l'aise qu'une berline.

LE GLA SE CALQUE SUR LE PRIX DE SES RIVAUX MAIS AVANCE UN SUPPLÉMENT DE PUISSANCE.

Budget

Prix

Modèle hors options : 43 400 €	Modèle à l'essai : 55 350 €
Puissance fiscale : **9 CV**	CO_2 (à partir de) : **148 g/km**
Garantie : **2 ans, kilométrage illimité**	Malus (à partir de) : **260 €**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, airbag genoux conducteur, aide 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 de pluie et de luminosité, freinage d'urgence auto, Isofix, lecture des panneaux avec adaptation auto, radars de stationnement, régulateur/limiteur de vitesse, surveillance attention conducteur.

Agrément : climatisation auto bizone, commande vocale intelligente, démarrage sans clef, direction sport, châssis surbaissé, hayon électrique, jantes 19", kit AMG, modes de conduite, multimédia MBUX avec compteurs numériques (7") et écran multimédia (10,25"), navigation 3D, pavé tactile, phares LED, pédalier alu, ports USB (4) et prises 12V (2), rétros extérieurs rabattables, rétros intérieur et extérieur conducteur photosensibles, sellerie similicuir/microfibre, services connectés gratuits pendant 3 ans (info trafic, suivi véhicule à distance, autopartage), sièges sport, volant multifonction.

Packs

	↳ pack modèle essayé
Pack d'assistance à la Conduite Plus	↳ **2 200 €**
Régulateur de vitesse adaptatif, système Pre-Safe de préparation à l'accident	
Pack Premium Plus	↳ **3 700 €**
Eclairage d'ambiance, sièges avant électriques et chauffants, hi-fi 9 HP 225 W, compteurs digitaux 10,25", accès sans clé, hayon mains libres, toit ouvrant panoramique, phares Multibeam LED	
Pack Stationnement	↳ **500 €**
Système de stationnement semi-auto, caméras 360°	

Options

	↳ option modèle essayé
Affichage tête haute	↳ **1 200 €**
Amortissement adaptatif	↳ **1 200 €**
Banquette coulissante	↳ **450 €**
Hi-fi Burmester	↳ **500 €**
Interfaces smartphone	↳ **400 €**
Inserts décoratifs en alu	↳ **200 €**
Peinture métallisée	↳ **800 €**
Recharge smartphone par induction	↳ **250 €**
Surveillance d'angles morts	↳ **550 €**

VERDICT Budget

★★☆☆☆

Ce n'est pas par son positionnement prix que le GLA fera la différence face à la concurrence. Il est aussi… cher que ses rivaux. Mais il a pour lui une puissance supérieure. En revanche, trop d'équipements « indispensables » sont en option: banquette coulissante, interfaces smartphone, surveillance des angles morts. Au chapitre de la consommation, il fait très bonne figure avec un appétit moyen limité à 7,1 l/100 km.

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**207**
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**9,2 / 30,6**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**9**
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	**10 / 32 / 64**
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	**7,1**
Ville / route / autoroute (l/100 km)	**8,3 / 6,8 / 6,3**
Réservoir (l) / Autonomie (km)	**43 / 605**

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	**4,41 / 1,84 / 1,62 / 2,73**
Espace aux jambes AR (cm)	**13 - 27***
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**145 / 146**
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm³)	**393 - 503* / 1 430**
Seuil de chargement (cm)	**66**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**78 - 91* / 105 / 50**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**156 / 127 / 81**

* banquette coulissante sur 13 cm

Technique

Moteur	**4 cyl. en ligne, turbo essence**
Cylindrée (cm³)	**1 332**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**163 à 5 500**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**250 à 1 620**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**11,4**
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	**aux roues avant**
Boîte de vitesses	**robotisée, 7 rapports**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**1 587 / 1 800**
Pneumatiques	**Continental EcoContact 6**
Dimensions	**235/55 R 18****

** modèle photographié en 235/50 R 19

Conclusion

★★★★☆

Par rapport à celui qu'il remplace, le GLA a fait d'indéniables progrès. Plus habitable, plus modulable, il pousse également les curseurs du premium et de la technologie encore plus loin. Mais face à ses rivaux de toujours, ses progrès lui permettront de suivre la cadence, sans pouvoir compter sur une nette victoire au premier affrontement. Pour cela, il lui manque un comportement plus enjoué, un coffre plus généreux et un peu moins de pingrerie du côté des équipements. Autant de critères qui sont parfaitement à sa portée.

AUDI E-TRON
SPORTBACK 55 360 CH E-QUATTRO S LINE

PRIX : 96 700 €

PUISSANCE FISCALE : 12 CV

BONUS/MALUS : NEUTRE

PLAN DE COUPE

L'E-TRON SUIT LA VOIE TRACÉE PAR LE Q3 ET SE DÉCLINE EN COUPÉ. SAUF QU'EN MATIÈRE D'ÉLECTRIQUE, CETTE NOUVELLE CARROSSERIE RIME AVEC UNE AUTONOMIE EN HAUSSE. LE BON PLAN… CE COUPÉ ?

Par Michel Courtois Photos Audi AG

On ne peut décemment pas parler d'un raz de marée. Le terme « succès » assorti du qualificatif « d'estime » serait plus proche de la réalité. En 2019, l'Audi e-tron s'est écoulé à 19 550 unités sur le marché européen. A l'autre bout de l'échelle des ventes de SUV aux anneaux, c'est le Q3 qui culmine avec 93 900 immatriculations. Autant dire que l'e-tron, nettement plus cher, est loin d'être ridicule même si une (grande) partie de son succès s'explique par des ventes sous perfusion d'argent public, en particulier dans les pays nordiques. Qu'importe pour Audi qui compte bien profiter de ces opportunités pour booster ses ventes de modèles zéro émissions. C'est dans cette optique qu'il lance le Sportback, dérivé coupé de l'e-tron. Mais le constructeur s'est malgré tout donné la peine d'améliorer les prestations de ce nouveau venu (dont bénéficie aussi l'e-tron) en retravaillant la batterie. Ce qui, combiné à l'aéro plus affinée du coupé, entraîne une hausse de l'autonomie de… 31 km. Ceux qui s'attendaient à une révolution en seront pour leurs frais.

LA LIGNE EST PLUS SPORTIVE MAIS PAS LE COMPORTEMENT QUI PEINE À FAIRE OUBLIER LE POIDS DES BATTERIES.

La planche de bord est inchangée, on ne s'en plaint pas. La finition fait référence et les trois écrans se montrent intuitifs.

Evacuons rapidement cette histoire de batterie : aurait-on idée de consacrer un paragraphe à l'augmentation de la taille du réservoir d'un SUV thermique ? La batterie est toujours la même que sur l'e-tron déjà commercialisé (95 kWh de puissance brute) mais sa puissance utile passe de 84,7 à 86,5 kWh. Notons également une meilleure récupération de l'énergie et une nouvelle pompe à chaleur. En résulte une progression de l'autonomie de 21 km sur la carrosserie normale. La version coupé étant logiquement plus aérodynamique, avec un coefficient de traînée qui passe de 0,28 à 0,25, elle ajoute encore 10 km à son rayon d'action. Au quotidien, ça ne fera pas beaucoup de différence mais c'est toujours ça de pris.

La plus grande force de ce nouvel acteur n'est pas à chercher du côté de sa puissance ou de son autonomie mais bien de son physique. L'adoption d'une ligne de toit plongeante combinée à une poupe élégamment retravaillée donne un résultat qui ne manque pas d'allure. Voilà un excellent point : un SUV électrique ne peut pas se contenter d'être vertueux pour séduire, il faut également qu'il soit… séduisant ! Cette nouvelle découpe arrière n'est pas sans effet sur l'habitabilité. Mais selon Audi, la perte en garde au toit se limite à 20 mm ce qui ne devrait pas gâcher la vie des occupants de la banquette. Le recul est plus important si l'on considère le coffre qui passe de 650 à 615 dm^3 mais, au-delà du volume, c'est surtout l'impossibilité de charger en hauteur qui sera pénalisante. Cela étant, on se doute que l'e-tron - même dans sa version « break » - sera rarement utilisé dans le cadre d'un déménagement ou d'un départ pour des vacances lointaines.

A l'avant, on retrouve exactement la planche de bord découverte sur l'e-tron avec sa finition remarquable et l'interface organisée autour de 3 écrans tactiles. En dépit de la richesse des fonctionnalités, l'utilisation reste intuitive après un temps d'apprentissage malgré tout. La possibilité de paramétrer les icônes de l'écran multimédia et l'aide apportée par l'assistant vocal simplifieront l'utilisation quotidienne. Les écrans des caméras-rétroviseurs (1 850 € en option pour 3 km d'autonomie supplémentaire grâce au gain aéro) demandent une adaptation et pourront même ne jamais convenir à certains conducteurs. A méditer avant de cocher cet équipement donc. •••

Les rétroviseurs virtuels (1 850 €) font gagner 3 km d'autonomie mais leur utilisation est loin d'être naturelle pour tout le monde.

ESSAI AUDI E-TRON

SPORTBACK 55 360 CH
E-QUATTRO S LINE

Qualités

Autonomie en (léger) progrès
+
Présentation impeccable
+
Sensation de dynamisme

Défauts

Tarif dissuasif
–
Rapport autonomie/temps de charge
–
Visibilité ¾ arrière

L'AUTONOMIE RESTE LIMITÉE, LA CHARGE RAPIDE REVIENT CHER ET LA CHARGE ÉCONOMIQUE PREND PRÈS DE 30 HEURES. WHAT ELSE ?

••• Sachant que les améliorations apportées à la batterie n'ont pas eu d'incidence ni sur la puissance ni sur le couple, on ne s'attendait pas à ce que le Sportback soit transfiguré. Nous n'avons pas été déçus. Ce SUV souffle le chaud et le froid comme beaucoup de ses congénères électriques qui se disent sportifs. Les accélérations et les reprises le rangent indéniablement dans cette catégorie. Et s'il n'y avait pas l'inconnue de la charge, on ne se lasserait pas de profiter de l'explosivité des moteurs électriques. Les prises d'appui sont bien maîtrisées grâce au travail efficace des suspensions pilotées mais également à l'implantation, très près du sol, des batteries. Là où l'e-tron Sportback n'est pas du tout sportif, c'est dans son inertie en changement d'appui ou lors des freinages. Il faut dire que ce beau bébé accuse 2555 kg sur la balance et on ne donne pas cher de la longévité des pneus à ce rythme. Un poids qui n'a pas d'incidence sur le confort de suspensions, convaincant, et complété par une insonorisation soignée.

Pour vraiment « profiter » de l'électrique, il faut se résoudre à adopter une éco-conduite, et tant pis pour les 400 ch sous le capot. Un pied droit de velours permettra en effet de maximiser l'autonomie. Car en dépit des progrès réalisés, le Sportback a encore du mal à tenir toutes ses promesses. Alors qu'il annonce 446 km de rayon d'action, nous n'avons pas réussi à aller au-delà de 400 km sur un parcours mixte, à allure paisible. Une utilisation 100 % urbaine fait grimper cette valeur mais un SUV coupé de 4,90 m de long est-il vraiment fait pour être utilisé en ville ? L'autonomie n'est pas le seul caillou dans le pneu de l'Audi. Il y a aussi la recharge. Partenaire du consortium Ionity, Audi a accès à ce réseau de charge rapide 150 kW… en cours de développement. A condition de trouver une borne libre (ce qui n'est pas compliqué) et quand on en a besoin (ce qui est plus compliqué), la charge se fera en environ 1 heure. La marque propose une carte Audi Charging Service autorisant l'accès à 90000 bornes, avec deux abonnements : City (4,95 €/mois) et Transit (17,95 €/mois). Dans le premier cas, la recharge 50 kW sera facturée 0,21 €/mn et dans le second, un branchement sur Ionity coûtera 8 € puis 0,65 €/mn. A domicile, le chargeur embarqué 11 kW chargera en 9h30. La borne 11 kW est proposée à 799 € et l'abonnement à 69,90 €/mois tout compris pour 12000 km/an. ■

Conclusion

★★★☆☆

La version Sportback perd (un peu) en praticité et gagne (un peu) en autonomie. Malgré cela, il sera toujours difficile d'envisager un trajet de plus de 400 km sans recharge. Laquelle sera soumise à une planification rigoureuse des lieux d'arrêt et des temps d'immobilisation. C'est en ville que l'e-tron Sportback sera le plus efficient avec une autonomie correcte et une recharge facilitée. Mais un SUV coupé de 400 ch et 4,90 m de long n'est pas, en soi, la citadine idéale.

Le retour haptique (vibration) confirme que la pression sur l'écran a été enregistrée. La banquette a été pensée pour deux.

L'habitabilité arrière est à peine entamée. Le coffre perd 35 dm³ mais surtout la possibilité de charger jusqu'au toit.

Compte tenu de la nature peu « utilitaire » d'un véhicule électrique, le Sportback semble plus pertinent que le break.

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

Prix

Modèle hors options : 96 700 €	Modèle à l'essai : 109 900 €
Puissance fiscale : **12 CV**	Émissions CO_2 : **0 g/km**
Garantie : **2 ans, kilométrage illimité***	Bonus/Malus : **neutre**

* 8 ans ou 160 000 km pour les batteries

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, aide active au maintien dans la voie, appel d'urgence et d'assistance, Bluetooth, caméra de recul, contrôle pression des pneus, freinage auto d'urgence, Isofix (3), régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : accès et démarrage sans clé, chargeur 11 kW, climatisation auto bizone, compteurs digitaux 12,3", console digitale 8,6", feux de route auto, hi-fi 10 HP 180 W, jantes 20", navigation 3D Google Earth écran 10,1" à commande vocale, peinture intégrale, phares LED, ports USB (2) et USB-C (2), radars de stationnement AV/AR, rétros dégivrants, rétros extérieurs et intérieur photosensibles, sellerie cuir/Alcantara, services connectés (hotspot wifi, e-mail, messages, météo, bornes de charge…), sièges avant sport électriques, suspensions pneumatiques sport.

Options

	↳ option modèle essayé
Affichage tête haute	↳ 1675 €
Climatisation 4 zones	↳ 975 €
Hi-fi Bang&Olufsen 16 HP 750 W	1400 €
Peinture métallisée	↳ 1250 €
Phares Matrix LED	↳ 1750 €
Rétroviseurs virtuels	↳ 1850 €
Sellerie cuir surpiqûres en losange	↳ 1200 €
Toit panoramique	1800 €

Packs

	↳ pack modèle essayé
Pack Assistance Route	↳ 2450 €
Régulateur fonction embouteillages, assistants de maintien dans la voie, d'efficience, de changement de direction et d'évitement d'urgence	
Pack Assistance Stationnement	↳ 800 €
Caméras 360°, modélisation 3D du véhicule	
Pack Assistance Ville	↳ 1250 €
Assistants croisement et changement de voie, alertes sortie et trafic en marche AR	

Technique

Performances	
Vitesse maxi (km/h)	200
Accél. 0 à 100 km/h (s)	5,7
Consommation	
Moyenne (kWh/100 km)	22
Autonomie/Charge	
Moyenne (km)	444
Temps charge* 11 kW (h) / 150 kW (h)	9h30 / 1
Dimensions/Coffre	
L / l / h / empattement (m)	4,90 / 1,94 / 1,62 / 2,93
Volume coffre 5 places / 2 places (dm^3)	615 / 1665
Moteur/batterie	1 moteur asynchrone sur chaque essieu
Puissance maxi (kW/ch)	266 / 360 (300 / 408)*
Couple maxi (Nm)	561 (664)*
Type batterie	lithium-ion
Capacité / capacité utile (kWh)	95 / 86,5
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	4 roues motrices (sans arbre)
Boîte de vitesses	rapport unique
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	2555 / 1800
Pneumatiques	Continental SportContact 6
Dimensions	255/50 R 20

* de 20 à 80 % ** avec overboost

GUERRE D'EFFICIENCE

BMW X1
25E 220 CH BVA6 XDRIVE M SPORT

PRIX : 53 350 €

BONUS/MALUS : NEUTRE

PUISSANCE FISCALE : 7 CV

LA TECHNOLOGIE HYBRIDE RECHARGEABLE PROPOSE DE ROULER EN ÉLECTRIQUE LA SEMAINE ET DE PARTIR EN WEEK-END SANS ARRIÈRE-PENSÉE. LE X1 ET LE XC40 SONT TAILLÉS POUR JOUER SUR LES DEUX TABLEAUX… MAIS AVEC CHACUN LEUR STYLE.

En l'espace d'une décennie, Volvo est passé d'un constructeur de breaks à un vendeur de SUV. Aujourd'hui, la marque suédoise poursuit sa mue et compte bannir de sa gamme à moyen terme les moteurs thermiques. D'ici là, le Suédois ambitionne dans les cinq ans à venir de vendre 50 % de sa production en modèles micro-hybrides, hybrides rechargeables ou électriques. Lancée au printemps 2019, la version T5 Twin Engine du XC40, *best-seller* de la marque et élu voiture de l'année 2018, se fait désormais appeler Recharge, comme tous les modèles « branchés » de la marque. Le XC40 est également le premier véhicule Volvo hybride rechargeable disponible en traction.

De son côté, BMW met également le paquet sur les SUV qui ont depuis quelque temps détrôné les mythiques berlines de la marque. Le X1 est d'ailleurs le modèle le plus vendu en France et sa carrière a été relancée grâce à un restylage intervenu à la fin de l'année dernière. L'arrivée récente du tout nouveau 25 e xDrive permet à BMW de ne pas laisser le champ libre à son rival sur le marché des hybrides rechargeables premium. Au menu, quel que soit le protagoniste, un petit trois cylindres essence associé à un moteur électrique. Une recette sur le papier identique mais qui offre dans la réalité des saveurs bien différentes.

Texte Christophe Bourgeois Photos Tibo

VOLVO XC40
RECHARGE T5 262 CH DCT 7 R-DESIGN

PRIX : 51 000 €

BONUS/MALUS : NEUTRE

PUISSANCE FISCALE : 10 CV

Vie à bord

Nous serions très curieux de savoir ce qui a bien pu se passer au sein de la direction du design intérieur du constructeur suédois, département matières et couleurs, lors de la conception du XC40. Est-ce un trip *revival* des années 70 ? Un clin d'œil à la peinture fauve ? Toujours est-il que cette moquette orange (Lava) qui habille l'habitacle de notre modèle d'essai est assez surprenante. Vous connaissez l'adage, les goûts et les couleurs… Mais ici, ce choix interroge. Certes, cela change du classique noir mais nous avons un très sérieux doute sur la tenue dans le temps de ce coloris. D'autant plus que les tapis de sol, censés être dans les mêmes tons que la moquette, semblaient avoir quelques problèmes de code couleur, car leur teinte tranchait avec le reste de l'habillage. Mais rassurez-vous, le XC40 sait aussi rentrer dans les rangs ; il est disponible de série avec un intérieur anthracite très classique.

Ce qui ne l'est pas, classique, c'est le dessin de la planche de bord. Car à part Tesla et Renault, Volvo est le seul constructeur à orner sa planche de bord d'une dalle tactile verticale de 9'' qui permet de commander l'ensemble des fonctions du véhicule. Son interface est très proche de celle d'un smartphone, ce qui simplifie grandement son usage. Volvo n'a pas pour autant supprimé toutes les commandes physiques et a laissé les plus utiles, à savoir le dégivrage avant et arrière ainsi que le volume du son et les commandes avance/recul du système multimédia. Devant le conducteur, un autre écran de 12,3'', cette fois-ci en position horizontale,

Le X1 tient plus du break surélevé, cela se retrouve derrière le volant. Plus ancien de conception, il ne cède pas aux compteurs digitaux. Le classicisme a du bon en matière de lisibilité et d'élégance.

Ici les compteurs sont numériques mais Volvo a le sens de l'ergonomie et les informations présentées sont lisibles. Plus SUV dans sa définition, le XC40 a un côté nonchalant sur la route.

remplace les cadrans analogiques. Comme désormais sur la plupart des modèles récents, l'affichage est paramétrable ce qui permet au conducteur de choisir les informations qu'il souhaite mettre en avant.

Chez BMW, les designers ont décidé de faire plus classique avec un tableau de bord analogique, composé de deux grands cadrans sertis de chrome. Paradoxalement, ce choix « vintage » assure au X1 une certaine élégance, à l'instar de ce qui existe dans l'horlogerie. L'écran noir d'une Apple Watch, c'est bien, mais le cadran travaillé d'une belle montre, c'est mieux. Ce sentiment d'un certain raffinement est renforcé par la profusion de boutons, avec notamment toutes les commandes de la climatisation très faciles d'accès, le bandeau en métal satiné, la qualité des matériaux qui recouvrent l'habitacle et la belle finition d'assemblage. Quant à l'écran central horizontal de 8,8'' non encastré, il bénéficie d'une très belle définition et se pilote de façon tactile ou via les commandes physiques iDrive.

À l'arrière, le Volvo XC40 n'oublie pas sa vocation familiale et reste fidèle aux qualités d'accueil qui ont fait la réputation de la marque. Il s'avère plus généreux avec un espace entre les sièges avant et la banquette de 30 cm, contre 27 cm pour le BMW. Néanmoins, •••

PRÉSENTATION UN TON EN DESSOUS MAIS PLANÇHE DE BORD AGRÉABLE.

VOLVO XC40

BMW X1

La position de conduite, proche d'une berline, est un atout pour celui qui aime la conduite dynamique. Sellerie confortable.

Le X1 offre moins d'aisance aux jambes des passagers arrière mais la place centrale est moins impraticable que dans le XC40.

La version hybride perd la banquette coulissante de son homologue thermique. Le coffre est moins généreux (425 dm³) que chez Volvo.

••• l'Allemand se rattrape avec une largeur aux coudes plus importante (146 cm contre 143 cm) et une place centrale plus pratique. Son occupant aura en effet l'espace pour poser ses pieds grâce à un tunnel central pas trop intrusif. Ce n'est pas le cas sur le Volvo. Bien que la voiture ne soit qu'une traction, le tunnel est encombrant, ce qui rend tout voyage à cette place assez pénible. Au rayon des aspects pratiques, nous avons apprécié les grands rangements dans les bacs de portière avant du Volvo, moins les montants aux places arrière qui remontent, transformant les vitres en meurtrières. La surface vitrée plus importante du BMW assure une bien meilleure visibilité de trois quarts arrière, notamment pour les manœuvres, mais le X1 perd malheureusement sa banquette coulissante.

VOLVO SAIT ACCUEILLIR MAIS BMW SOIGNE, EN PLUS SA QUALITÉ DE PRÉSENTATION.

Le coffre du Volvo peut s'ouvrir - très lentement - en passant le pied sous le pare-chocs arrière. En position 5 places, il affiche un volume de 509 dm³ contre 425 dm³ pour le BMW. Mais une fois les banquettes 40/60 rabattues, c'est le X1 qui prend l'avantage : 1 470 dm³ contre 1 336 dm³. Autre qualité du Bavarois : son seuil de chargement plus bas, de « seulement » 69 cm contre 75 cm. Sous le plancher de coffre, endroit où l'on va rarement si ce n'est pour chercher la roue de secours (absente sur les deux modèles), deux philosophies s'affrontent. Chez BMW, on y a installé - discrètement - les batteries du système hybride alors que chez Volvo, on a implanté en plein milieu, sans aucun habillage, la batterie 12V. Cela fait un peu bâclé. •••

VERDICT Vie à bord

BMW X1 ★★★½☆

Avec une meilleure position de conduite, des sièges qui offrent un très bon maintien et un intérieur mieux fini avec un mélange d'instrumentations analogiques et digitales, le BMW X1 s'impose à ce chapitre. À l'arrière, moins de place pour les pieds mais une banquette plus large rend le voyage plus agréable.

Volvo XC40 ★★★☆☆

Le Volvo mesure deux petits centimètres de moins que le BMW mais les trois centimètres gagnés sur l'empattement lui assurent une plus grande habitabilité. Dommage que le dessin donne une sensation d'enfermement à l'arrière. En outre, quelques détails de finition ternissent le tableau.

Verdict BMW X1

L'habillage intérieur peut surprendre. Ici aussi la sellerie est de qualité, la position de conduite est plus assise et surélevée.

Deux passagers seront à l'aise à l'arrière du XC40. Ils pâtiront en revanche de surfaces vitrées tronquées à cause du design extérieur.

Le seuil de chargement plus haut impose des efforts supplémentaires mais la capacité d'emport est bonne (509 dm³).

Sur la route

Hybrides rechargeables ou pas, les deux voitures affichent des personnalités propres à leur ADN. Avec un centre de gravité plus bas, le BMW se révèle le plus sportif des deux. Il assure un réel plaisir de conduite grâce à des mouvements de caisse contenus, un train avant incisif et une direction précise. On regrette en revanche des suspensions un peu sèches qui nuisent au confort, surtout face à un Volvo qui se montre plus typé famille, aussi bien au chapitre du maintien de caisse que du paramètrage de la direction.

Sous le capot, les deux constructeurs ont retenu un trois cylindres essence turbocompressé de 1.5 de cylindrée associé à un moteur électrique. Seulement, chez BMW, il ne lâche que 125 ch et un couple de 220 Nm à 1 500 tr/mn alors que chez Volvo, le T5 affiche une puissance de 180 ch et un couple de 265 Nm, disponible lui aussi à 1 500 tr/mn. À noter que le constructeur suédois propose une version dégonflée de ce moteur thermique (128 ch) appelée T4.

Même si le bloc électrique du X1 se révèle un peu plus performant (70 kW/95 ch, 165 Nm), que celui du XC40

Le 3 cylindres BMW est rarement en sommeil. Mais le soutien de l'électrique lui permet de limiter efficacement son appétit.

Le multimédia profite d'un écran tactile 8,8'' à l'affichage de qualité mais l'ergonomie n'est pas des plus intuitives.

Monté de série en 18'', le X1 reçoit ici une surmonte de 19''. Le confort est ferme mais pas rustre. Bruits de roulements présents.

BMW X1

Qualités

Comportement routier préservé
+
Autonomie en 100 % électrique
+
Ambiance intérieure soignée

Défauts

Freinages depuis 130 km/h
–
Petit réservoir
–
Plus de banquette coulissante

Le XC40 fonctionne plus souvent en électrique... mais moins longtemps. Après, le 3 cylindres se montre plus gourmand.

En plus d'être vertical, l'écran multimédia reprend la logique de fonctionnement d'un smartphone, ce qui en facilite l'utilisation.

Les passages de roue ne sont pas complètement remplis malgré la monte de 20'' ! Le confort ne souffre pas trop de ce choix.

VOLVO XC40

(60 kW/82 ch), 160 Nm), ce dernier s'impose avec une puissance cumulée de 262 ch contre 220 ch. Cette différence se ressent dès la première pression sur l'accélérateur ; le Volvo se révèle nerveux, plein de vie. Mais paradoxalement, cet entrain ne se retrouve pas sur les chronos. Lorsque la batterie est pleinement chargée, le X1 atteint le 0 à 100 km/h en 7,1 s contre 7,8 s pour le Volvo. Ce n'est que lorsque la source d'électricité se tarit que le Volvo reprend le dessus avec un gain de près d'une seconde (8,2 s contre 9,1 s).

Côté boîte de vitesses, BMW a fait le choix d'une transmission automatique à six rapports, tandis que Volvo a préféré une double embrayage à 7 rapports. Dans la pratique, cela ne change pas grand-chose si ce n'est que le XC40 propose un système de régénération au freinage qui peut se piloter manuellement grâce à des palettes au volant, ce qui n'est pas le cas sur le BMW, qui gère automatiquement cette fonction.

Le BMW dispose de trois modes de conduite qui se commandent via un bouton près du levier de vitesses. Le premier, qui s'enclenche par défaut, est le mode •••

VOLVO XC40

Qualités

Habitacle vaste
+
Volume de coffre
+
Ergonomie système multimédia

Défauts

Consommation moteur thermique
–
Faible autonomie électrique
–
Rapport prix/ équipements

••• Auto eDrive. Comme son nom l'indique, la gestion des deux moteurs se fait automatiquement en fonction de l'état de charge de la batterie. Dans ce mode, batterie chargée à 100 %, la consommation moyenne du X1 est de 2,3 l/100 km. Et pourquoi pas 0 l/100 km comme sur le Volvo ? Sur un circuit mixte (route et ville), le moteur thermique se réveille parfois pour soutenir le bloc électrique afin de préserver la batterie, bien qu'il soit possible de rouler jusqu'à 135 km/h en mode 100 % électrique. Pour cela, il faut le forcer en sélectionnant Max eDrive. Enfin, le mode Save Battery permet de recharger la batterie en roulant ; le 1.5 fait alors office de groupe électrogène. Mais là, difficile de ne pas faire s'étouffer de rage n'importe quel écologiste patenté. Sur autoroute, il faut 1 h 10 à 130 km/h pour recharger près de 100 % de la batterie et compter 10,5 l/100 km de moyenne (même 10,9 l/100 km lors de nos mesures sur circuit) ! Un mode à éviter donc.

Sur le Volvo, le fonctionnement diffère un peu. Deux modes supplémentaires sont disponibles : Off Road, bien qu'il ne soit qu'une simple traction, et Power pour bénéficier des 262 ch. En mode Hybrid, tant que la batterie peut fournir de l'électricité, le moteur thermique se tait, si bien qu'il permet de ne pas consommer une goutte de carburant, même lorsque l'on sollicite vraiment l'accélérateur. Il est aussi possible de recharger la batterie en roulant mais là, les résultats sont catastrophiques. Dans les mêmes conditions que son rival, le XC40 affiche un appétit tout aussi démesuré sur autoroute, voire plus lors de nos mesures (13,4 l/100 km !). Tout cela pour récupérer 80 % de la batterie car pour des raisons techniques, il n'est pas possible de faire plus.

Quant à la consommation en mode 100 % électrique, elle reste liée au type de conduite et de parcours. C'est évidemment en ville que les hybrides rechargeables sont les plus intéressants. Le X1 nous a permis de rouler pendant 43 km, un résultat assez proche des chiffres officiels du constructeur (47 à 52 km). C'est un peu moins bon sur le XC40. Nous avons parcouru seulement 36 km contre 42 à 45 km annoncés par Volvo. Pour vraiment profiter des atouts de cette technologie, vous devez donc avoir un seul et unique réflexe : recharger le plus souvent possible. C'est malheureusement plus facile à écrire qu'à faire. Et il faut surtout avoir du temps. Pour le BMW, sur une prise secteur, comptez 3 h 50 pour recharger jusqu'à 80 % la batterie et ajoutez plus d'une heure pour les 20 % restants. Sur une prise dédiée, type Wallbox, qui délivre 3,7 kW, c'est moins : 2 h 25 pour 80 %, entre 3 h 00 et 3 h 30 pour 100 %. Pour le Volvo, c'est sensiblement le même temps, mais si vous n'avez pas de prise dédiée, comptez 9 heures (prise 6A) ! Cela se passe de tout commentaire…

VERDICT Sur la route

BMW X1 ★★★½☆

Puissance inférieure, batterie moins généreuse, sur le papier le BMW part perdant. La réalité est toute autre. Les performances du X1 sont proches de celles du XC40, voire supérieures dans certains cas, et à part de mauvais résultats au freinage à 130 km/h, le X1 offre un agrément de conduite au-dessus de son concurrent.

Volvo XC40 ★★★☆☆

Le XC40 trompe son monde. Plus puissant, il donne une impression de dynamisme qui ne se retrouve pas dans nos mesures. Sa batterie devrait lui offrir plus d'autonomie électrique, ce qui n'est pas le cas. Confortable, assez plaisant à conduire, il pâtit d'une hybridation qui ne remplit pas toujours pleinement son rôle.

Verdict BMW X1

AU CHAPITRE DE L'EFFICIENCE, C'EST BMW QUI SE MONTRE LE PLUS CONVAINCANT.

Tout-terrain

CHACUN SON CAMP

Les deux modèles ne jouent pas dans la même cour car, comme son nom l'indique, le BMW 25e xDrive dispose d'une transmission intégrale ce qui n'est pas le cas du Volvo dont le X de son patronyme signifie seulement « Cross ». Le Suédois est en effet une simple traction. Mieux vaut donc éviter de s'aventurer sur des terrains délicats. Pour autant, grâce à une garde au sol de 211 mm, il peut emprunter des chemins carrossables sans trop de problèmes. Cela sera moins le cas du X1 dont l'architecture se rapproche plus d'un break surélevé que d'un SUV. Avec une garde au sol de seulement de 147 mm, il faut oublier la grande évasion. Le poids élevé de ces deux SUV sera un inconvénient supplémentaire.

BMW X1	VOLVO XC40
GARDE AU SOL 147 mm	GARDE AU SOL 211 mm

VERDICT Tout-terrain

BMW X1 ★☆☆☆☆

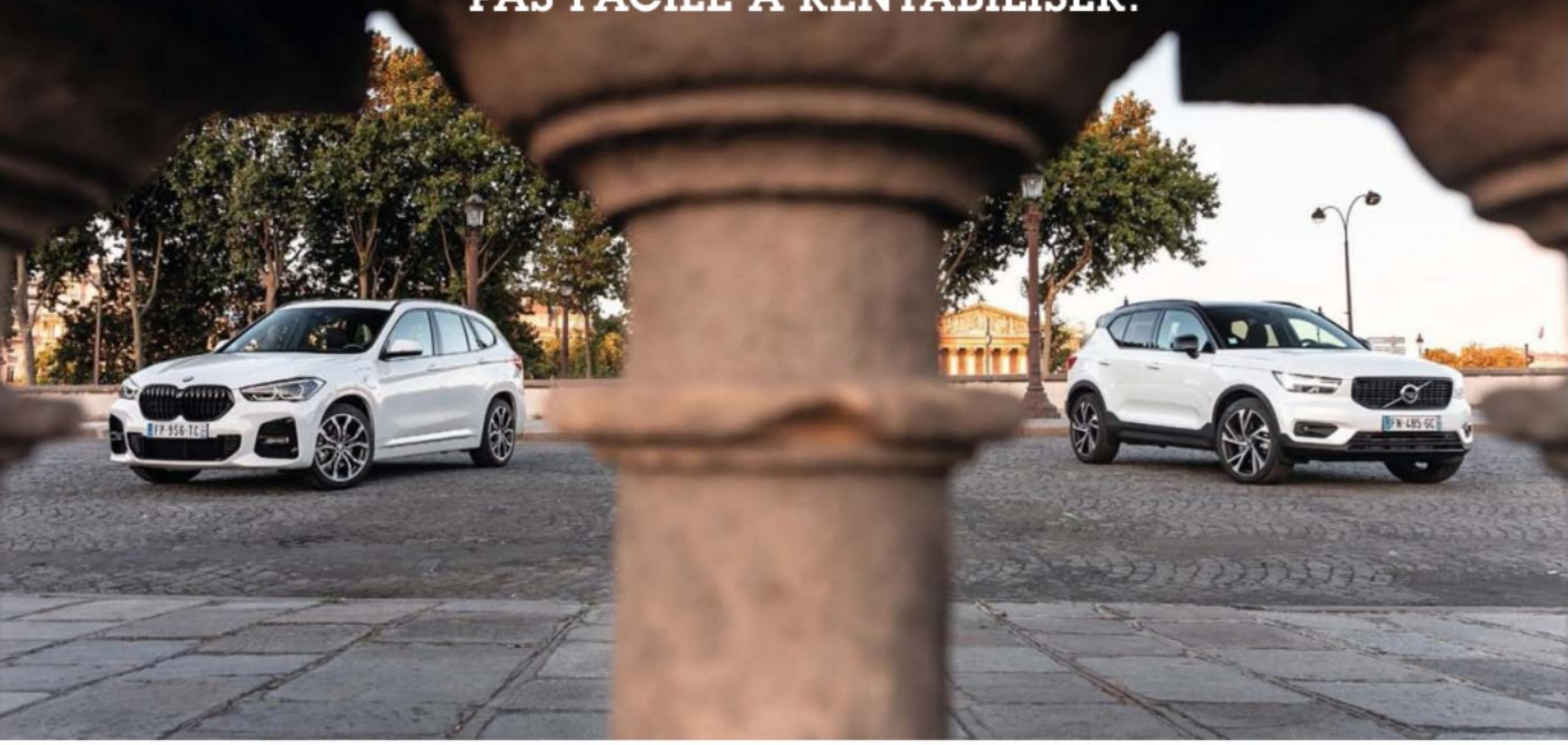
Ses quatre roues motrices peuvent s'avérer rassurantes sur chaussée glissante et si vous n'oubliez pas les pneus adéquats en saison hivernale, il saura vous sortir de mauvais pas. Mais avec une garde au sol très basse, il faudra vraiment éviter d'aller jouer les aventuriers.

Volvo XC40 ★☆☆☆☆

La garde au sol plus élevée du XC40 lui permet de passer à des endroits où le X1 s'arrêtera. Mais en cas de faible adhérence, sa motricité sera vite prise en défaut. Un XC40 4 roues motrices existera, il s'agit du P8 AWD 100 % électrique (un moteur sur chaque essieu) prévu fin 2020.

Verdict Egalité

BMW COMME VOLVO FACTURENT CHER LEURS SUV… UN INVESTISSEMENT PAS FACILE À RENTABILISER.



Budget

La gamme du X1 25e xDrive commence à 46 650 € ce qui lui permet, dans cette version, d'être éligible au bonus de 2 000 €. Celle du Volvo T5 démarre à 51 000 €, se privant du bonus… sauf à négocier avec le vendeur pour passer sous les 50 000 €. Comme d'habitude, il est assez difficile de comparer *stricto sensu* les prix de ces deux modèles sans se pencher longuement sur le catalogue. BMW propose en effet la technologie hybride rechargeable dès le premier niveau de finition Lounge, tandis que chez Volvo, elle n'apparaît qu'au troisième niveau (version Business mise à part). Mais dans le cadre de ce face-à-face, le T5 R-Design se présente 2 350 € moins cher que le 25e xDrive M Sport, facturé à 53 350 € mais plutôt mieux équipé.

De plus, être le moins cher n'est pas forcément une fin en soi, surtout à ce niveau de prix. Car le Volvo pèche par un rendement énergétique fort discutable, comme vous avez pu le lire dans les pages précédentes, assez peu compatible avec sa philosophie. Lorsque la batterie est vide, ce qui arrive en moyenne après 33 km parcourus, il réclame 9 l/100 km. Ça n'est pas le poids qui joue, puisqu'à deux kilogrammes près (1 816 kg), le XC40 pèse autant que le X1 (1 814 kg). Il est en revanche clairement desservi par sa taille puisqu'il accuse 7 cm de plus en hauteur par rapport au X1. En face, ce dernier s'avère beaucoup plus raisonnable. Nous avons mesuré une consommation de 7,8 l/100 km, un résultat qui reste relativement correct. Preuve que BMW maîtrise le sujet de l'efficience de ses véhicules. Son autonomie moyenne en électrique n'est pas extraordinaire, mais tout de même supérieure à celle de son rival (36 km). Reste que la batterie du Volvo est garantie 8 ans ou 160 000 km contre 6 ans et 100 000 km chez BMW, mais au chapitre des taxes, ce dernier reprend le dessus avec une puissance fiscale inférieure. ■

VERDICT Budget

BMW X1 ★★★☆☆

Chez BMW, la générosité n'a jamais été une qualité première. Pour avoir un véhicule bien équipé, il faut piocher dans l'interminable liste d'options. Mais là où le X1 (re)prend la main, c'est au chapitre de la consommation, mesurée. Batterie vide, il s'avère assez peu gourmand en carburant (7,8 l/100 km).

Volvo XC40 ★★☆☆☆

Le XC40 a beau être plus puissant et un peu moins cher à l'achat, son appétit d'ogre dès que la batterie est à plat ternit considérablement le tableau. Et comme vous avez pu le lire précédemment, ne comptez pas sur son autonomie en mode 100 % électrique pour rattraper la situation…

Verdict BMW X1

Prix

	BMW	Volvo
Modèle hors options	53 350 €	51 000 €
Modèle à l'essai	58 995 €	62 150 €
Émissions CO_2	39 g/km	47 g/km
Bonus/Malus	neutre	neutre
Puissance fiscale	7 CV	10 CV

Équipements

Série : accès mains libres, 6 airbags, airbag genoux conducteur, châssis Sport (Volvo), climatisation bizone (BMW), clim. auto (Volvo), détecteur de pluie, éclairage (y compris antibrouillards) à LED, ESP, freinage auto d'urgence en ville, jantes 18", hayon électrique, kit aérodynamique M (BMW), limiteur/ régulateur de vitesse, navigation, Pack Confort (accès confort, sièges avant électriques et chauffants, appui lombaire sièges avant sur BMW), Pack SimpliCity (caméra de recul, système Park Assist, radars de stationnement AV/AR sur BMW), rétroviseurs intérieur et extérieurs électrochromes, rétroviseurs électriques rabattables, sellerie cuir (BMW), sellerie Nubuck et cuir (Volvo), sièges Advanced (BMW), suspension DirectDrive (BMW), système d'anticipation de collision intelligente (Volvo), système audio Volvo High Performance 250 W (Volvo), compteurs digitaux 12,3" (Volvo), volant en cuir.

Options

↳ option modèle essayé

	BMW	Volvo
Apple Car Play	↳ 300 €	série
Assistance stationnement semi-automatique	Pack SimpliCity	↳ 650 €
Contre-porte, moquette et tapis de sol Lava	_	↳ 210 €
Crochet d'attelage amovible semi-électrique	850 €	↳ 1140 €
Habillage Shadow Line avec dotation élargie	↳ 260 €	_
Jantes alliage	↳ 870 € (19")	↳ 650 € (20")
Kit Mobilité BMW	↳ 55 €	_
Pack Advanced Full LED	↳ 510 €	_
Peinture métallisée AlpineWeiss	↳ 300 €	_
Peinture métallisée	890 €	↳ 1350 €
Sièges avant électriques à mémoires	Pack Confort	↳ 700 €
Toit ouvrant panoramique	↳ 1450 €	1380 €

Packs

↳ pack modèle essayé

	BMW	Volvo
Pack Connected Drive	↳ 1900 €	_
Affichage tête haute, alarme antivol, conciergerie (3 ans), recharge de téléphone par induction, système de navigation Professional avec information trafic en temps réel (3 ans)		
Pack Hiver Pro	_	↳ 1500 €
Sièges avant chauffants, volant chauffant, sièges arrière chauffants, buses de lave-glace chauffantes, chauffage additionnel programmable		
Pack Prestige	_	↳ 2600 €
Toit ouvrant panoramique, caméras de recul Surround View, radars de stationnement avant et arrière, système audio Harman / Kardon 600 W 13 HP		
Pack IntelliSafe	_	↳ 1500 €
Régulateur de vitesse adaptatif, assistance à la conduite intelligente (maintien de file automatique), alerte distance de sécurité, surveillance angle mort avec action sur la direction, assistance au changement de file, alerte trafic en marche arrière, alerte collision arrière avec freinage automatique		
Pack Visibilité	_	↳ 850 €
Lave-phares à haute pression, phares directionnels à LED et feux de route adaptatifs		

Performances

mesurées par l'AJ4x4

	BMW	Volvo
Vitesse maxi (km/h)	194	180
Accél. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	7,1 / 29,1	7,8 / 29,1
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	6,4	6,6
Freinages		
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	11 / 35 / 73	11 / 32 / 65
Consommations*		
Moyenne (l/100 km)	7,8	9
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	7,7 / 8,6 / 7	9,4 / 8,8 / 8,7
Réservoir (l) / Autonomie (km)	36 / 461	54 / 544
Electrique		
Autonomie moyenne (l/100 km)	36	33
Autonomie ville / route / autoroute (l/100 km)	43 / 35 / 32	36 / 33 / 29
Temps de charge en 3,7 kW (h)	3h10	3h00

* batterie vide

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

	BMW	Volvo
Extérieures / Intérieures		
L / l / h / empattement (m)	4,44 / 1,82 / 1,58 / 2,67	4,42 / 1,86 / 1,65 / 2,70
Espace aux jambes AR (cm)	27	30
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	147 / 146	146 / 143
Coffre		
Volume 5 places / 2 places (dm^3)	425 / 1470	509 / 1336
Seuil de chargement (cm)	69	75
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	87 / 100 / 45	90 / 100 / 44
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	167 / 132 / 74	170 / 130 / 72

Technique

données constructeur

	BMW	Volvo
Puissance maxi cumulée (ch)	220	262
Couple maxi cumulé (Nm)	385	NC
Moteur thermique	3 cyl. en ligne, turbo essence	
Cylindrée (cm^3)	1499	1477
Puissance maxi (ch à tr/mn)	125 à 5000	180 à 5800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220 à 1500	265 à 1500
Moteur électrique		
Puissance maxi (kW/ch)	70 / 95	60 / 82
Couple maxi (Nm)	165	160
Type batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion / 10	lithium-ion / 10,7
Châssis	monocoque	monocoque
Direction	à crémaillère, assistance électrique	
Diamètre de braquage (m)	11,4	11,7
Suspensions avant	Type McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis	
Suspensions arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis	
Freins avant / arrière	disques ventilés	disques ventilés / disques
Transmission	4x4 permanent	traction
Boîte de vitesses	BVA6	double embrayage DCT7
Poids		
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1814 / 2330	1816 / 1800
Pneumatiques	Goodyear Eagle F1	Pirelli P Zero
Dimensions	225/45 R 19	245/45 R 20

Conclusion

Le Volvo ne manque pas de qualités, mais la balance penche clairement du côté du BMW. Sa finition en adéquation avec son standing, son comportement routier dynamique, ses quatre roues motrices et surtout sa consommation raisonnable en dépit d'un poids qui ne l'est pas - pour cause de surcharge pondérale liée aux batteries - font sauter les dernières réticences. Sauf si vous êtes un fan de moquette orange! Mais dans tous les cas, quel que soit votre choix, sachez que ces deux modèles ne donneront le meilleur d'eux-mêmes que si vous les branchez en permanence.

Le gagnant BMW X1

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 :** -37%

L'Auto journal évasion & 4x4 pour **4,20€** par trimestre au lieu de ~~6,64€~~* (896456)

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 :** -17%

L'Auto-Journal évasion & 4x4 pour 1 an (4 nos) à 22€ au lieu de ~~26,56 €~~* (896464)

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*

KiosqueMag + 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

DE 5 À 7

LES FAMILLES NE VEULENT PLUS ROULER EN MONOSPACE MAIS EN SUV. CELA TOMBE BIEN, L'OFFRE 7 PLACES N'A JAMAIS ÉTÉ AUSSI ÉTOFFÉE. RESTE À BIEN CHOISIR.

Dossier réalisé par Benoît Lande et Patrice Chéreau

S'il est un véhicule familial par excellence, c'est bien le monospace. Accueillant, pratique, raisonnable financièrement, il répond à des critères pragmatiques sans réellement se soucier de l'aspect plaisir. L'immense succès rencontré par cette catégorie pendant deux décennies a prouvé la légitimité du concept. Seulement voilà, les temps changent et la récente mais brutale baisse des ventes de monospaces marque un changement d'époque. Cela dit, cette désaffection ne s'explique pas par un recul du nombre de familles nombreuses ; les familles recomposées alimentent même le vivier de clients. Non, le recul de l'attrait pour les monospaces est inversement proportionnel à la progression de celui pour les SUV.

Clarifions tout d'abord un point pour être réellement impartial. Dans un encombrement extérieur identique, un monospace parviendra toujours à ménager plus d'espace que le SUV. Cela s'explique par son habitacle avancé et son capot réduit qui lui donnent, précisément, un aspect mono… lithique. Le SUV, lui, se doit d'avoir un capot long et plat pour être immédiatement identifié comme tel. Ce qu'il perd en espace habitable, il le gagne en potentiel de séduction, ce qui permet aux clients de fermer les yeux sur le début de la phrase. Conscients de devoir contenter cette nouvelle clientèle, les SUV familiaux n'ont pas hésité à reprendre les bonnes idées des monospaces : banquette coulissante, sièges de coffre, modularité poussée, astuces pratiques…

Sans devenir trop encombrants (de 4,64 à 4,74 m), nombreux sont les modèles à se plier en quatre pour devenir les compagnons idéaux des familles. En voici 5 qui donneraient (presque) envie d'avoir beaucoup d'enfants.

C'est un des moins connus des SUV 7 places et pourtant, il est taillé pour rendre nombre de services. Ce qui a un prix.

LAND ROVER DISCOVERY SPORT

MULTICARTE

LE DISCO SPORT EST UN DES RARES SUV PREMIUM FAMILIAL. PLUS QUE PAR L'ESPACE HABITABLE, C'EST PAR LA FAÇON DONT IL REÇOIT ET SA POLYVALENCE QU'IL SÉDUIT.

Le Land Rover Discovery Sport est bien connu des familles habituées à rouler en SUV premium. Jusqu'à l'arrivée très récente du Mercedes GLB (cf. page suivante), c'était le seul à évoluer dans cette catégorie à la fois familiale et haut de gamme. Haut de gamme tout d'abord puisque le plus petit moteur diesel est accessible à partir de 38 100 €. Une facture qui enfle vite par le jeu des options. Familial également puisqu'il propose deux places supplémentaires dans le coffre et un habitacle pensé pour être agréable à vivre. Et enfin les deux en même temps dans la mesure où les places de coffre sont, elles-mêmes, facturées 1 340 € et imposent de cocher la banquette coulissante à 570 € !

Fin d'année dernière, le Disco Sport a connu un profond restylage de mi-carrière. A l'intérieur, cela s'est traduit par une planche de bord repensée et qui s'inspire, sans aller aussi loin dans la digitalisation, de ce que proposent l'Evoque et le Velar. Les rangements sont vastes et le

CLÉMENT CHOULOT

rétroviseur central numérique (qui reproduit l'image d'une caméra sur le toit) permet de conserver de la visibilité même lorsque 5 passagers sont installés à l'arrière. Au deuxième rang, trois personnes peuvent prendre place grâce à une largeur correcte. Si celui du centre ne sera pas gêné par le tunnel de transmission, il ne trouvera pas non plus le dessin de la banquette très accueillant. Rien à redire du côté de l'espace aux genoux, avec une généreuse valeur (34 cm). Les choses se gâtent lorsqu'il s'agit de s'installer aux places de coffre. L'espace dégagé n'est pas large et impose quelques contorsions. Les sièges, qui se manipulent aisément, se montrent confortables et le plancher un peu creusé évite d'avoir les genoux au menton. Malgré cela, les occupants de plus de 1,70 m ne seront pas à l'aise. En guise de consolation, ils auront droit à des bouches d'aération (250 €) et des prises USB (150 €) individuelles. Le coffre est réduit à sa portion congrue lorsque 7 passagers sont à bord (85 dm³). Il n'est de toute façon jamais très généreux.

Compte tenu de sa vocation familiale, donc plutôt axée sur de longs trajets en charge, il faut privilégier les diesels. C'est le seul moyen de tempérer un peu l'appétit du lourd Discovery Sport. D'autant que la version hybride rechargeable n'est pas compatible avec les 7 places. Le D180 ch propose des performances modestes qui collent avec le bon confort. Ce Land n'est pas agile pour un sou mais capable d'exploits en tout terrain.

Agréable à vivre et à conduire, le Disco Sport est trop gourmand et pas assez accueillant.

LAND ROVER DISCOVERY SPORT | MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES | PRIX |

Dimensions/Coffre

mesurées par l'AJ4x4

Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	**4,60 / 1,91 / 1,73 / 2,75**
Espace aux jambes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**18 - 34 / 17 - 33**
Largeur aux coudes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**152 / 120**
Volume de coffre 7 places / 5 places / 2 places (dm³)	**85 / 470 - 606 / 1 451**

Aspects pratiques

Sièges de coffre + banquette coulissante	**1 910 €**
Banquette de rang 2 coulissante	**oui (16 cm)**
Sièges de rang 2 individuels (dossiers)	**non**
Dossier passager avant rabattable	**non**
Sièges de rang 3 amovibles	**non**

Performances/Consommations

mesurées par l'AJ4x4

Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**11,4 / 33**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**10,7**
Conso. moyenne (l/100 km)	**8,6**
Conso. ville / route / autoroute (l/100 km)	**9,4 / 8,4 / 7,9**

PLUTÔT QUE D'ENRICHIR SA GAMME D'UN MONOSPACE AU-DESSUS DU CLASSE B, MERCEDES LANCE UN INÉDIT SUV 7 PLACES. DE QUOI FAIRE RIMER RAISON ET SÉDUCTION.

MERCEDES GLB SÉDUCTEUR

Les marques premium allemandes n'ont jamais été très à l'aise avec les monospaces. Ces véhicules, pourtant déclinés sous de nombreuses formes, n'ont que rarement évoqué le haut de gamme. Mais sachant que cette catégorie fut à une époque très prisée, BMW et Mercedes se sont - timidement - lancés dans l'aventure, Audi ayant résisté à la tentation. On trouve ainsi un seul monospace dans la gamme de la marque à l'étoile, le Classe B (4,41 m). Mais pour élargir son offre familiale, Mercedes préfère miser sur un SUV 7 places avec le nouveau GLB.

Basé sur la plateforme du petit GLA, le nouveau venu s'étire sur 4,64 m confirmant son rôle complémentaire vis-à-vis du Classe B. De série (hormis sur la Launch Edition), le SUV reçoit trois rangées de sièges. Les places latérales du second rang s'inclinent et coulissent,

Le Mercedes GLB mise plus sur le confort que sur le dynamisme. Il peut ainsi se laisser aller à quelques mouvements de caisse.

Dimensions/Coffre

mesurées par l'AJ4x4

Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	**4,64 / 1,83 / 1,66 / 2,83**
Espace aux jambes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**19 - 33 / 9 - 23**
Largeur aux coudes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**145 / 115**
Volume de coffre 7 places / 5 places / 2 places (dm^3)	**163 / 429 - 555 / 1680**

Aspects pratiques

Sièges de coffre + banquette coulissante	**série**
Banquette de rang 2 coulissante	**oui (15 cm)**
Sièges de rang 2 individuels	**non**
Dossier passager avant rabattable	**oui**
Sièges de rang 3 amovibles	**non**

Performances/Consommations

mesurées par l'AJ4x4

Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**9,2 / 31**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**9**
Conso. moyenne (l/100 km)	**6,2**
Conso. ville / route / autoroute (l/100 km)	**7 / 6 / 5,6**

Le GLB réconcilie premium, familles nombreuses et SUV avec un vrai sens du compromis.

MERCEDES GLB
200D 150 CH BVA8

PRIX (À PARTIR DE) : 46 250 €

BONUS/MALUS : NEUTRE

PUISSANCE FISCALE : 8 CV

YANN LEFEBVRE

ce qui permet d'accéder aux places de coffre. Il faudra malgré tout être souple. Si les sièges sont de belle qualité, leur implantation proche du plancher ne permet pas une position idéale. Il est heureusement possible de glisser les pieds sous le deuxième rang pour gagner quelques centimètres. Quant à la garde au toit, elle sera suffisante pour de jeunes ados, voire des adultes ne dépassant pas 1,70 m. Les passagers assis sur la banquette pourront faciliter la vie de leurs voisins en faisant coulisser celle-ci, sans que cela ne devienne inconfortable pour eux. Le passager central est moins bien installé mais les deux autres n'auront aucune raison de se plaindre. A l'avant, le grand écran digital qui regroupe les compteurs et le multimédia offre une interface très agréable. Les rangements sont nombreux mais leur contenance le plus souvent modeste. A noter que le dossier du siège avant passager est rabattable, ce qui permet de dégager une grande longueur de chargement. Il faudra malgré tout choisir entre cette fonctionnalité et les sièges électriques, les deux n'étant pas compatibles. Le coffre réussit à être généreux quelle que soit la configuration puisque même à 7 à bord, il propose encore 163 dm^3.

Grâce à son excellent confort de roulement, le GLB est un compagnon idéal - mais onéreux - des longs trajets. Le 220d de 190 ch (en 4 roues motrices) est le moteur qui lui convient le mieux grâce à son remarquable compromis performances/consommations. Mais le 200d de 150 ch est volontaire et l'ablation des 4 roues motrices lui facilite un peu la tâche. Reste qu'avec 7 personnes à bord, il faudra faire preuve de patience.

Le plus grand tour de force du 5008 est d'arriver à se faire réellement familial sans détériorer son agrément de conduite.

PEUGEOT 5008

LE PATRON

DÉRIVÉ DU 3008, LE 5008 EST LA RÉFÉRENCE DES SUV 7 PLACES. CAR EN PLUS D'ÊTRE ACCUEILLANT ET MALIN DANS SON AGENCEMENT, IL EST PLAISANT À CONDUIRE.

Aujourd'hui, pour la grande majorité, un 5008 est avant tout le SUV 7 places de chez Peugeot. Pourtant, ce dernier a volé sans vergogne le patronyme d'un monospace 7 places qui, en dépit de ses qualités, a dû laisser sa place à cette nouvelle espèce d'automobile surélevée qui emporte tout sur son passage. Bien en a pris à Peugeot puisqu'il s'est vendu, en 2019, plus de 5008 que de Volkswagen Golf ou de Fiat 500 ! En additionnant les immatriculations du 3008 et de sa version allongée le 5008, ce SUV est de loin le modèle plus vendu sur le marché français. Et le plus fort dans cette histoire, c'est qu'il mérite son succès.

La recette paraît simple : prendre un 3008, l'étirer de 19 cm en longueur et 16,5 cm en empattement, sans oublier de lui greffer deux sièges dans le coffre, et le tour est joué. Mais encore faut-il choisir les bons ingrédients et les doser avec soin. En choisissant par exemple de retenir trois sièges arrière indépendants, coulissants et aux dossiers inclinables. Certes, ils sont logiquement un peu étroits mais restent accueillants et offrent une modularité qui frise la perfection. Le confort est plus sommaire à la troisième rangée, avec un espace compté

ADRIEN COMTESSI

mais pas indigent, surtout une sellerie ferme car très fine. Mais le 5008 a une excellente excuse : si ces strapontins sont fins, c'est pour être légers et facilement amovibles. Cela permet de gagner deux fois 40 dm³ lorsqu'ils sont déposés et laissés au garage. Est-il nécessaire d'ajouter que le dossier du siège passager avant se replie pour dégager 3,20 m de longueur de chargement ? Non, ni même de souligner un coffre proprement gigantesque. En revanche, en version 7 places, le cache-bagages se cale derrière les dossiers et non sous le plancher. A l'avant, le 5008 a les qualités et les défauts de son petit frère : ambiance high-tech, finition (désormais) soignée, ergonomie compliquée et système multimédia vieillissant.

Autre tour de force du 5008, il se montre à peine moins agile sur la route que son petit frère malgré sa différence de gabarit. Train avant incisif, direction précise, roulis maîtrisé, train arrière sage, ce SUV prouve qu'il est possible de prendre du plaisir au volant d'un modèle familial. Côté moteur, il manque un diesel 150 ch (disparu du catalogue en 2018) car le BlueHdi 130 ch est un peu court et le 180 ch, uniquement en finition haut de gamme, relativement cher. C'est malgré tout celui qui lui convient le mieux. Et comme le 5008 doit bientôt être restylé, il ne sera pas compliqué de négocier une remise pour alléger la facture.

Difficile de prendre le 5008 en défaut... C'est lui le pire ennemi des monospaces.

Dimensions/Coffre

mesurées par l'AJ4x4

Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	**4,65 / 1,85 / 1,64 / 2,84**
Espace aux jambes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**21 - 36 / 13 - 28**
Largeur aux coudes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**150 / 132**
Volume de coffre 7 places / 5 places / 2 places (dm³)	**214 / 639 - 779 / 1940**

Aspects pratiques

Sièges de coffre + banquette coulissante	**série**
Banquette de rang 2 coulissante	**oui (15 cm)**
Sièges de rang 2 individuels	**oui**
Dossier passager avant rabattable	**oui**
Sièges de rang 3 amovibles	**oui**

Performances/Consommations

mesurées par l'AJ4x4

Accél. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	**9,6 / 31,1**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**8,5**
Conso. moyenne (l/100 km)	**7,2**
Conso. ville / route / autoroute (l/100 km)	**7,7 / 6,9 / 6,9**

SEAT TARRACO
FAUX FRÈRE

AUTREFOIS MARQUE JEUNE ET SPORTIVE DU GROUPE VW, SEAT ÉTOFFE SON JEU AVEC L'ARRIVÉE DU TARRACO, FAUX FRÈRE DES VW TIGUAN ALLSPACE ET SKODA KODIAQ.

Dans le groupe VW, on multiplie les déclinaisons de SUV sous toutes les marques et dans toutes les tailles. Au milieu de cette immense famille, que peut bien promettre de plus le Seat Tarraco ? Pas mal de choses en réalité. En plus d'un style ostensiblement dynamique pour ce genre de véhicule, il revendique un comportement qui ne l'est pas moins, nous y reviendrons, et bien sûr un sens de l'accueil apte à faire le bonheur des familles comptant plus de 5 membres.

Il faut pourtant admettre que cela commence mal lorsque l'on prend place à l'avant du Seat dont la planche de bord semble l'œuvre d'un designer en proie à de sérieux doutes sur ses capacités créatives. Fort heureusement, les compteurs 100 % numériques, le système multimédia, l'ergonomie enfantine et les nombreux rangements font un peu oublier cette ambiance très ascétique. Le choix d'une classique banquette au rang 2 ne permet pas au SUV espagnol de faire la différence

Dimensions/Coffre

mesurées par l'AJ4x4

Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	**4,74 / 1,84 / 1,66 / 2,79**
Espace aux jambes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**15 - 33 / 20 - 37**
Largeur aux coudes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**150 / 129**
Volume de coffre 7 places / 5 places / 2 places (dm^3)	**294 / 608 - 768 / 1775**

Aspects pratiques

Sièges de coffre	**880 €**
Banquette de rang 2 coulissante	**oui (18 cm)**
Sièges de rang 2 individuels	**non**
Dossier passager avant rabattable	**oui**
Sièges de rang 3 amovibles	**non**

Performances/Consommations

mesurées par l'AJ4x4

Accél. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	**11 / 32,7**
Reprises de 90 à 130 km/h en 4e, 5e, 6e (s)	**10,2 / 13,5 / 18,6**
Conso. moyenne (l/100 km)	**6,8**
Conso. ville / route / autoroute (l/100 km)	**7,3 / 6,5 / 6,5**

même si l'espace aux jambes se révèle bien suffisant. La possibilité de le doter de 4 roues motrices, indéniable atout sécuritaire, se traduit aussi par un tunnel présent qui entame encore le confort d'une place centrale étroite. S'installer aux places de coffre sera synonyme de quelques contorsions qui ne seront pas vraiment récompensées. La place disponible est pourtant plutôt accueillante mais pas la garde au toit. Quant à la position offerte par les strapontins, près du plancher, elle est bien peu confortable. Bien vu, en revanche, les poignées pour rabattre le deuxième rang depuis le coffre ou le hayon électrique. Lequel ouvre sur un beau volume dans toutes les configurations. Même lorsque les 7 places sont occupées, il est encore capable d'emmener 294 dm^3

THOMAS ANTOINE/ACE TEAM

Le dynamisme du style ne se retrouve pas vraiment dans le comportement, même avec la suspension pilotée (800 €).

Le Tarraco tient la comparaison en capacité d'accueil. Mais sa présentation intérieure manque singulièrement de gaîté.

de bagages et réserve un logement pour l'enrouleur sous le plancher. Pour conclure au chapitre de l'aménagement, on retiendra encore que le SUV Seat reste fidèle à deux « classiques » des monospaces : le dossier du siège passager avant qui se rabat et les tablettes aviation située au dos des sièges.

La gamme est ainsi faite qu'il faudra choisir, pour le très adapté TDI 150 ch, entre boîte mécanique traction et DSG 7 intégrale. Sauf à envisager évoluer en zone montagneuse, la première configuration est à recommander car elle limite la consommation et donc le malus. Les performances se montrent suffisantes et le comportement rassurant faute d'être agile. Cocher l'option de l'amortissement piloté (800 €) permettra d'améliorer la copie de l'espagnol sur ce point, sans parvenir à égaler la référence 5008… qui se montre aussi moins compétitif en rapport prix/équipement.

SKODA KODIAQ

BOÎTE À MALICE

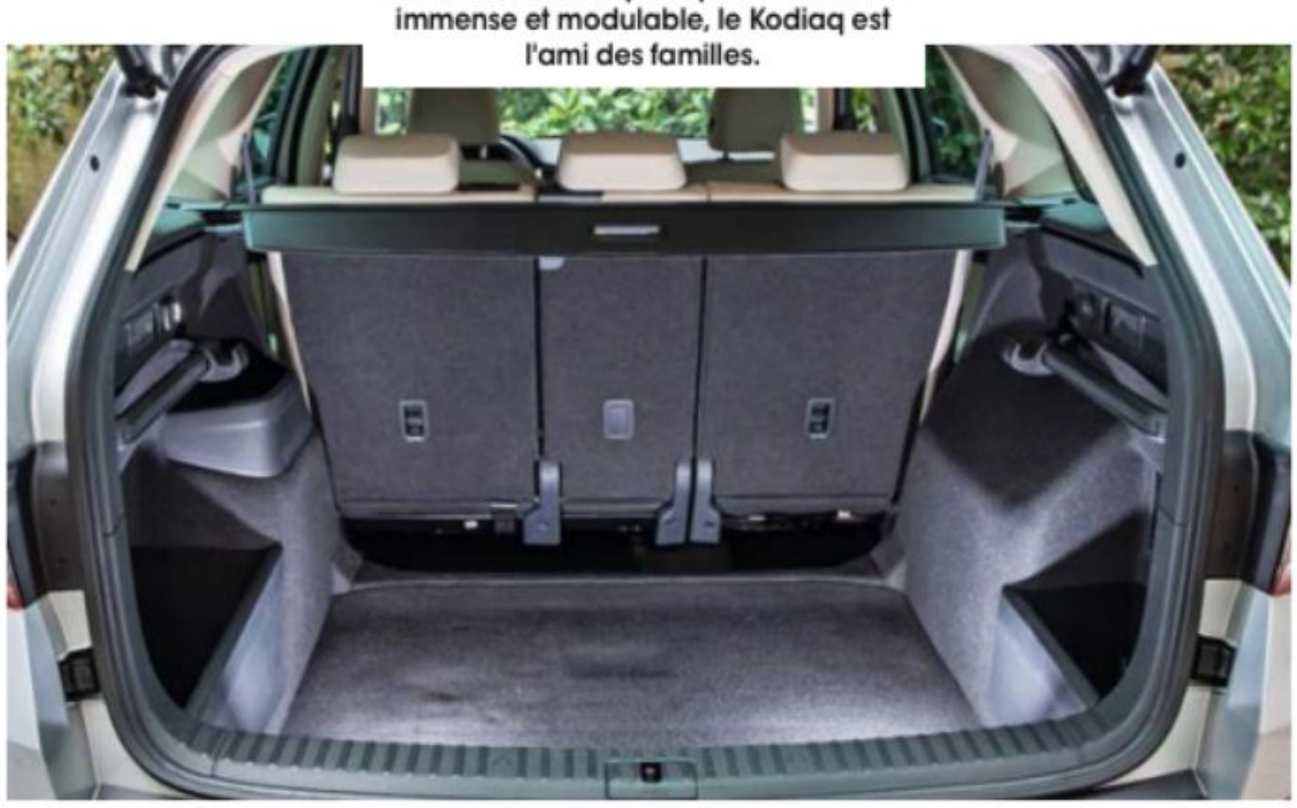
SKODA A POUR HABITUDE D'EN DONNER PLUS (D'ESPACE) POUR LE MÊME PRIX. SANS ROGNER SUR LES AUTRES CRITÈRES, LE KODIAQ SE PLIE À CETTE RÈGLE AVEC TALENT.

Simply Clever, ou « simplement intelligent » en bon français, voilà qui pourrait résumer ce que l'on est en droit d'attendre d'un SUV taillé pour transporter une famille, nombreuse qui plus est. Il s'agit en réalité de ce que propose Skoda, l'ensemble des produits de la marque s'étant rangé derrière ce slogan. Le Kodiaq, qui coiffe la gamme des SUV, est pourtant celui qui incarne probablement le mieux cette promesse. Heureusement d'ailleurs car sans même aller chercher ses redoutables rivaux des autres marques, ses cousins le VW Tiguan Allspace et le Seat Tarraco n'ont qu'une chose en tête : lui tailler des croupières.

Quel que soit le modèle de la marque tchèque considéré, il prend un malin plaisir à être plus vaste à l'intérieur que ce qui se pratique dans la catégorie. Et le Kodiaq ne déroge pas à la règle. Une performance qui lui permet de tenir tête à l'excellent 5008 en coffre. Il parvient même à prendre l'avantage sur son concurrent lorsque 7 ou seulement 2 personnes sont à bord, avec des valeurs respectives impressionnantes de 300 et 2005 dm^3. Il s'incline en revanche en configuration 5 places, que la banquette soit avancée ou reculée, mais

Plutôt nonchalant sur la route, le grand SUV Skoda s'accommode mieux des trajets autoroutiers.

Présentation valorisante, finition sérieuse, astuces pratiques, habitacle immense et modulable, le Kodiaq est l'ami des familles.



conserve malgré tout des valeurs que d'autres envieraient. Ce coffre ascendant soute lui permet d'aménager deux places qui font partie, mètre en main, des plus accueillantes du genre. Dommage que l'assise posée sur le plancher impose une position peu confortable. Les passagers du second rang seront bien mieux installés grâce à une place aux jambes royale. Seul celui du milieu jugera, à raison, le dessin de la banquette peu adapté à sa présence. Le Kodiaq est peut-être intelligent mais il est aussi amnésique et oublie de cocher les trois sièges indépendants ou le dossier du passager avant rabattable de série (95 €). Mais il se rattrape avec, en plus du classique (bouches d'aération arrière, pare-soleil latéraux, tablettes aviation…), des astuces dont il a le secret comme les appuie-tête à « oreilles » façon avion, le parapluie dans l'épaisseur des portières avant, le gratte givre dans la trappe à carburant, la double boîte à gants ou encore les barrettes de plastique qui viennent protéger les arêtes des portes à l'ouverture. A l'avant, la présentation est plutôt cossue, la dotation technologique à jour et la finition étonnante.

Les départs en vacances en famille sont souvent synonymes d'autoroute… et c'est tant mieux. Le Kodiaq n'aime pas les routes sinueuses, il y est pataud dans ses appuis et imprécis dans ses inscriptions en courbe. Inutile, dès lors, d'aller chercher le TDI 190 ch, la version 150 suffira largement. Le Kodiaq aurait également pu soigner l'insonorisation de son diesel à basse vitesse et ses quelques percussions avec les jantes de 19''.

Dimensions/Coffre

mesurées par l'AJ4x4

Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	**4,70 / 1,89 / 1,66 / 2,79**
Espace aux jambes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**13 - 31 / 19 - 37**
Largeur aux coudes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**150 / 125**
Volume de coffre 7 places / 5 places / 2 places (dm^3)	**300 / 589 - 754 / 2005**

Aspects pratiques

Sièges de coffre	**1030 €**
Banquette de rang 2 coulissante	**oui (18 cm)**
Sièges de rang 2 individuels	**non**
Dossier passager avant rabattable	**oui (95 €)**
Sièges de rang 3 amovibles	**non**

Performances/Consommations

mesurées par l'AJ4x4

Accél. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	**10,6 / 32,6**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**10**
Conso. moyenne (l/100 km)	**7,4**
Conso. ville / route / autoroute (l/100 km)	**7,6 / 7,2 / 7,3**

VW TIGUAN ALLSPACE

SOLIDES ACQUIS

ALORS QUE LE RESTYLAGE DU TIGUAN VA ÉGALEMENT TOUCHER LE ALLSPACE, CETTE VERSION CAPITALISERA SUR CES FORCES ACTUELLES… QUI ONT BÂTI SON SUCCÈS.

A la question de savoir quelle est, au niveau mondial, la VW la plus vendue, nombre d'entre nous répondraient sans doute la Golf. C'était vrai il y a quelques années. Aujourd'hui, c'est le Tiguan qui lui a ravi cette place. Certes, la contribution du Allspace dans ce succès est modeste mais ce statut de superstar lui garantit de profiter, au même titre que celui dont il dérive, de toutes les attentions de la marque. Comme un restylage qui concernera principalement la partie avant et la mise à jour de la dotation technologique. Une cure de jouvence qui interviendra d'ici quelques mois, suivant celle que l'on a découverte sur le Tiguan classique.

Dans l'habitacle, le Allspace a de solides arguments mais, fidèle à la tradition maison, ne fait pas de choix particulièrement originaux. On trouve ainsi une classique banquette au second rang, à l'assise coulissante et aux dossiers inclinables. Les occupants y seront bien installés et profiteront même de tablettes au dos des sièges avant. Leurs voisins de derrière auront plus de raisons de se plaindre. La gymnastique qui leur est imposée pour prendre place sur les strapontins ne sera pas récompensée par le sort qui leur est réservé. L'espace aux jambes n'est pas totalement ridicule mais avoir les genoux à la hauteur du menton ne sera pas

Dimensions/Coffre

mesurées par l'AJ4x4

Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	**4,71 / 1,84 / 1,68 / 2,79**
Espace aux jambes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**12 - 29 / 19 - 36**
Largeur aux coudes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**150 / 125**
Volume de coffre 7 places / 5 places / 2 places (dm³)	**294 / 608 - 768 / 1775**

Aspects pratiques

Sièges de coffre	**série**
Banquette de rang 2 coulissante	**oui (17 cm)**
Sièges de rang 2 individuels	**non**
Dossier passager avant rabattable	**oui**
Sièges de rang 3 amovibles	**non**

Performances/Consommations

mesurées par l'AJ4x4

Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**10,8 / 32,6**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**10,9**
Conso. moyenne (l/100 km)	**7,3**
Conso. ville / route / autoroute (l/100 km)	**7,8 / 7,2 / 7**

Le Tiguan Allspace est au rendez-vous des familles. L'habitacle se distingue par son bon sens et son amplitude. Des caractéristiques qui se paient.

très agréable pour les adultes. La modularité est en revanche au rendez-vous. Si on ne trouve pas les sièges de coffre amovibles comme chez Peugeot, le Allspace pense aux tirettes dans le coffre pour rabattre les dossiers du rang 2 et au dossier avant droit rabattable en tablette. Hormis en version 2 places, le volume de coffre est tout simplement excellent de sorte que l'on ne regrettera que la singularité du plancher qui est à la fois plus haut que le seuil de chargement et qui ne couvre pas toute la largeur du coffre. Bien vu, en revanche, l'éclairage de la zone de chargement qui est en réalité une lampe amovible. Les passagers avant ont sous les yeux une planche de bord sobre dans sa présentation mais évidente dans son utilisation. Les équipements technologiques sont tous faciles à prendre en main et les nombreux rangements permettent d'y déposer toutes sortes d'objets.

Le 2.0 TDI se décline en 150, 190 et 240 ch ! Mais Volkswagen ne fait pas de cadeau et la version 150 ch permet de réduire la facture et d'agrémenter le véhicule de quelques options. Comme la suspension pilotée (1 245 €), par exemple, qui améliorera le compromis tenue de caisse/filtration de ce SUV. Cela ne suffira pas à le rendre enthousiasmant à conduire même si on appréciera sa stabilité à toute épreuve. Disponible avec la DSG7, le 4Motion est un atout pour ceux qui circulent l'hiver dans les régions montagneuses.

Les qualités dynamiques sont avant tout axées sur le confort et la sécurité. L'arrivée d'un restylage rime avec remises...

ARNAUD SAUNIER

PEUGEOT E-2008

136 CH E-EAT8 ALLURE

PRIX : 38 700 €

PUISSANCE FISCALE : 4 CV

BONUS : 6 000 €

EN ÉLECTRIFIANT SON 2008, PEUGEOT DÉCLINE LE 0 ÉMISSIONS SUR UNE STAR INCONTOURNABLE DU MARCHÉ. UN COCKTAIL INÉDIT QUI CONSTITUE PEUT-ÊTRE LA RECETTE TANT CONVOITÉE DE LA DÉMOCRATISATION DE L'ÉLECTRIQUE.

JUGE DE PAIX

Par Pierre Richet Photos Yann Lefebvre

ESSAI PEUGEOT E-2008

136 CH E-EAT8
ALLURE

Avec moins de 200 km d'autonomie sur autoroute, difficile d'envisager le e-2008 dans le cadre d'un usage familial et polyvalent.

Des voitures électriques, il y en a de plus en plus sur le marché. Mais jusqu'alors, elles ont rarement été dérivées d'une star des ventes. Résultat, difficile de juger de la réelle appétence des automobilistes pour cette nouvelle technologie quand s'ajoute à toutes les incertitudes autour de l'usage de l'électrique, le caractère aléatoire de la séduction d'un modèle. Vu sous cet angle, le e-2008 est probablement un des premiers de son espèce. Récemment renouvelé, positionné dans le segment le plus porteur et inspiré de son grand frère le 3008, le petit SUV au lion a tout pour devenir un ténor du marché. En sera-t-il de même pour sa version électrique ?

Plus encore que pour les motorisations thermiques, la technologie électrique, chère par définition, nécessite une standardisation à grande échelle pour en faire baisser le coût, via le jeu des économies d'échelle. Il n'y a donc pas de surprise à retrouver sous les lignes séduisantes du 2008 la même définition technologique que dans la citadine e-208. Mais ça n'est pas tout puisque les cousins de chez Citroën, DS et Opel partagent également les mêmes éléments. En l'occurrence une batterie de 50 kW (46,3 kW utiles) et un moteur développant 136 ch (100 kW) en mode Sport. En effet, sélectionner les modes Eco et Normal revient à brider la puissance à respectivement 81 ch (60 kW) et 109 ch (80 kW). Inutile de préciser que sur un SUV de 1 583 kg, cela se traduira par des performances lymphatiques, réservant ces modes aux évolutions en ville. Une situation dans laquelle le e-2008 se montre à l'aise grâce à sa douceur de fonctionnement, au couple disponible immédiatement et à sa consommation maîtrisée qui offre une autonomie de 296 km. Son principal défaut n'a pas trait à son mode de propulsion mais à son style : le dessin de la partie arrière entame la visibilité périphérique.

Même place et même confort pour les passagers arrière, les suspensions isolant bien des défauts de la chaussée.

Le mode « B » de la boîte augmente la récupération d'énergie. Le chargeur 7,4 kW de série permet de faire le plein en 9 heures.

Pour s'affranchir des zones urbaines, il faudra basculer sur le mode Sport qui sera rapidement considéré comme le mode normal. Car en dépit de son appellation évocatrice, il n'a rien de sportif. Les 1 000 m départ-arrêté sont parcourus en 31,9 secondes, un temps à rapprocher de celui de la version PureTech 130 ch qui couvre le même exercice en 32,4 secondes. La version électrique est donc plus nerveuse - ou moins anémique - que son homologue essence, ce qui se constate également sur les reprises de 90 à 130 km/h avec des chiffres de respectivement 9,2 et 10 secondes. Le problème avec la version électrique, c'est qu'obtenir ces valeurs va sérieusement entamer l'autonomie. Car au fur et à mesure que la vitesse augmente, le rayon d'action diminue. Une perte limitée sur route (285 km) mais sur autoroute, il ne faudra pas espérer atteindre 200 km entre deux pleins… la polyvalence en prend un coup.

C'est d'autant plus frustrant que le nouveau 2008 a justement mis un point d'honneur à progresser à ce chapitre. Non seulement la hausse de son gabarit lui ouvre les portes d'une utilisation familiale lors des départs en villégiature mais ses qualités dynamiques en font un très agréable compagnon de route. Les ingénieurs maison ont travaillé de façon à limiter efficacement l'impact du surpoids des batteries sur le comportement (environ 80 kg). D'autant qu'ils ont dû composer avec un train arrière spécifique (barre Panhard), moins raffiné que l'essieu à bras •••

LE SURPOIDS NE PERTURBE EN RIEN LE COMPORTEMENT DU 2008. IL DEMEURE SAIN ET SURTOUT CONFORTABLE.

ESSAI PEUGEOT E-2008

136 CH E-EAT8
ALLURE

L'APPELLATION DU MODE « SPORT » EST ABUSIVE : IL S'AGIT D'UN MODE NORMAL, CAR C'EST LE SEUL À DÉVELOPPER LES 136 CH PROMIS.

••• tirés des versions thermiques. Cela n'empêche pas le 2008 de conserver son comportement routier au-dessus de toute critique avec un train avant mordant, guidé par un petit volant agréable, et un arrière qui suit consciencieusement la cadence. On retrouve le moelleux des suspensions typique de cette nouvelle génération, plus attachée à procurer confort que sportivité. Les mouvements de caisse restent malgré tout bien contrôlés et c'est du côté de la pédale de frein que l'on trouvera à redire. Comme souvent sur les électriques, elle offre un consistante changeante qui ne facilite pas son dosage.

Le e-2008 aurait donc toutes les caractéristiques pour faire office d'unique voiture familiale s'il n'y avait pas le point noir de l'autonomie, en particulier sur autoroute. Un grief qui pourrait être atténué par un temps de charge minimisé. Ce qui n'est pas vraiment le cas. Le e-2008 accepte les charges rapides grâce à sa capacité de 100 kW, mais la puissance constatée en début de plein dépasse rarement 70 kW. Et elle baisse rapidement sur le dernier tiers de charge (sous les 30 kW). Il ne faudra ainsi pas espérer recharger entièrement en moins d'une heure. Le coût de cette opération est aussi à prendre en compte. Le réseau le plus développé de bornes rapides est Ionity, mis en place par un consortium de constructeurs. Mais PSA n'en fait pas partie et, à ce titre, ne bénéficie pas de tarif préférentiel. Le plein reviendra donc à environ 35 €. Afin de faciliter les choses, Peugeot propose le service ChargeMyCar, sous-traité à Free2Move. Un abonnement à 4,99 €/mois (hors consommations d'électricité dont le prix dépend du réseau choisi) donne accès à différents réseaux de charge (130 000 bornes en Europe) et un bouquet de services comme la géolocalisation des bornes, le calcul d'un itinéraire de recharge, le paiement centralisé… Des services accessibles depuis le smartphone ou l'écran multimédia. Pour les recharges privées ou sur bornes publiques, le Peugeot est doté de série d'un chargeur 7,4 kW et propose, en option à 300 €, une solution à 11 kW. Ils permettront de faire le plein en respectivement 9 heures et 6 heures. ■

Conclusion

★★★☆☆

Le passage à l'électrique ne change rien des qualités d'accueil et de présentation du 2008. On retrouve également ses quelques défauts. La bonne surprise vient du compromis comportement/confort, quasi aussi bon que sur la version thermique. Quant aux performances, elles ne sont pas ébouriffantes mais légèrement meilleures que celles du PureTech 130 ch. Le problème vient finalement de l'autonomie, du temps de charge et du prix… en un mot comme en cent, de la technologie électrique.

Qualités

Compromis comportement/confort
+
Agrément en ville
+
Habitabilité préservée

Défauts

Autonomie limitée hors de la ville
–
Temps et coût de charge
–
Prix de vente malgré le bonus

Les performances sont correctes mais en conduite soutenue, mieux vaut garder un œil sur l'emplacement des bornes de charge.

Esthétiques, ces boutons nécessitent de quitter la route des yeux. Le volume du coffre recule de 22 dm³, à 388 dm³.

Prix

Modèle hors options : 38 700 €	Modèle à l'essai : 40 900 €
Puissance fiscale : **4 CV**	CO_2 : **0 g/km**
Garantie : **2 ans, kilométrage illimité***	Bonus : **6 000 €**

* batterie garantie 8 ans/160 000 km à 70 % de sa capacité

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, appel d'urgence et d'assistance, Bluetooth, contrôle pression pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, frein de stationnement électrique, Isofix, pack Safety Plus (freinage d'urgence auto, alerte franchissement de ligne, reconnaissance des panneaux, alerte attention conducteur), régulateur/limiteur de vitesse, radar de recul.

Agrément : caméra de recul, chargeur 7,4 kW, climatisation automatique, compteurs numériques 3D, démarrage mains libres, écran 7", hi-fi 6 HP, interface smartphone Mirror Screen, jantes 17", mode de conduite, phares LED, prises USB (4), rétros dégivrants et rabattables, rétro intérieur photosensible, services connectés.

Options

↳ option modèle essayé

Accès et démarrage mains libres	↳ 350 €
Chargeur 11 kW	300 €
Jantes 18"	300 €
Navigation 3D services connectés TomTom (3 ans)	↳ 800 €
Peinture métallisée	↳ 550 €
Radar de stationnement avant	260 €
Recharge sans fil	↳ 100 €
Sièges avant chauffants	200 €
Toit ouvrant panoramique	1 000 €

Packs

↳ pack modèle essayé

Pack Cuir	1 300 €
Sellerie cuir, sièges avant chauffants	
Pack Drive Assist Plus	↳ 400 €
Régulateur de vitesse adaptatif fonction embouteillages, aide active au maintien dans la voie	

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	**4,3 / 1,77 / 1,53 / 2,61**
Espace aux jambes AR (cm)	**26**
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**140 / 138**
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm³)	**388* / 1496**
Seuil de chargement (cm)	**73**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**79 / 100 / 53**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**153 / 122 / 78**

* dont 20 dm³ sous le plancher escamotable

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**150**
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**9,6 / 31,9**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**9,2**
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	**10 / 31 / 63**
Consommations	
Moyenne (kWh/100 km)	**18,3**
Ville / Route / Autoroute (kWh/100 km)	**15,5 / 16,1 / 23,3**
Autonomie / Charge	
Moyenne (km)	**259**
Ville / Route / Autoroute (km)	**296 / 285 / 197**
Temps de charge 7,4 kW / 100 kW	**9 h / 45 mn***

* de 20 à 80 % de la batterie

Technique

Moteur/batterie	**1 moteur synchrone à aimants permanents**
Puissance maxi (kW/ch)	**100 / 136**
Couple maxi (Nm)	**260**
Type batterie	**lithium-ion**
Capacité / capacité utile (kWh)	**50 / 46,3**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**11,3**
Suspension avant	**type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Suspension arrière	**barre panhard, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés / disques**
Transmission	**roues avant**
Boîte de vitesses	**réducteur, rapport unique**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**1 583 / impossible**
Pneumatiques	**Michelin Primacy 4**
Dimensions	**205/50 R 17**

FORD KUGA
2.5 DURATEC PHEV 225 CH E-CVT ST-LINE X

PRIX : 43 300 €

PUISSANCE FISCALE : 13 CV

BONUS : 2 000 €

L'ALTER NATIF

LE CLIENT SENSIBLE AUX TENDANCES AUTOMOBILES SE DIRIGERA NATURELLEMENT VERS UN PEUGEOT 3008, CAR IL EST À LA FOIS UN SUV ET UN HYBRIDE. LE FORD KUGA NE L'ENTEND PAS DE CETTE OREILLE ET SE POSE EN ALTERNATIVE... COMME LE COURANT DONT IL SE CHARGE.

Texte Benoît Lande Photos Tibo

Sur la route

C'est, aujourd'hui, la solution technique qui paraît la plus crédible, au moins à moyen terme. Non pas qu'elle soit réellement meilleure que les autres (tout dépend du critère considéré) mais l'hybride rechargeable a pour elle le sens du compromis. Elle est plus chère qu'une motorisation thermique, mais moins que la solution 100 % électrique. Plus efficiente et contraignante que la première, elle l'est moins que la seconde. S'il ne fallait retenir que deux points forts qui lui donnent l'avantage, ce serait sa capacité à rouler en 0 émissions en ville (zone géographique où l'urgence de réduire la pollution est la plus pressante) et une utilisation qui peut ne pas être plus contraignante qu'un thermique classique (il suffit de ne pas recharger). La troisième génération de Ford Kuga s'inscrit dans cette tendance. Elle promet une autonomie généreuse en électrique, une consommation maîtrisée lorsque la batterie est vide, le tout sous la forme d'un SUV familial accueillant. Un super essai s'imposait.

Le nouveau Ford Kuga n'est pas sectaire. Sa gamme s'organise autour de trois types de motorisation : essence (120 et 150 ch), diesel (120 et 190 ch) et hybride (micro-hybride diesel 150 ch et hybride rechargeable essence 225 ch). Il ne lui manque que le 100 % électrique pour réaliser le grand chelem. En puissance comme en prix, c'est donc le 2.5 Duratec 225 ch PowerSplit PHEV e-CVT 225 ch (n'en jetez plus…) qui coiffe la famille Kuga. En entrée •••

Le Kuga peut recharger sur une prise domestique en 6 h 30. Sur une borne en 3,7 kW, il faut compter 4 heures.

LE KUGA S'ALLONGE DE PRÈS DE 10 CM PAR RAPPORT À CELUI QU'IL REMPLACE. IL GAGNE EN HABITABILITÉ CE QU'IL PERD EN AGILITÉ.

Le système hybride développe 225 ch. Les performances sont au rendez-vous mais sans être époustouflantes.

Bien vu

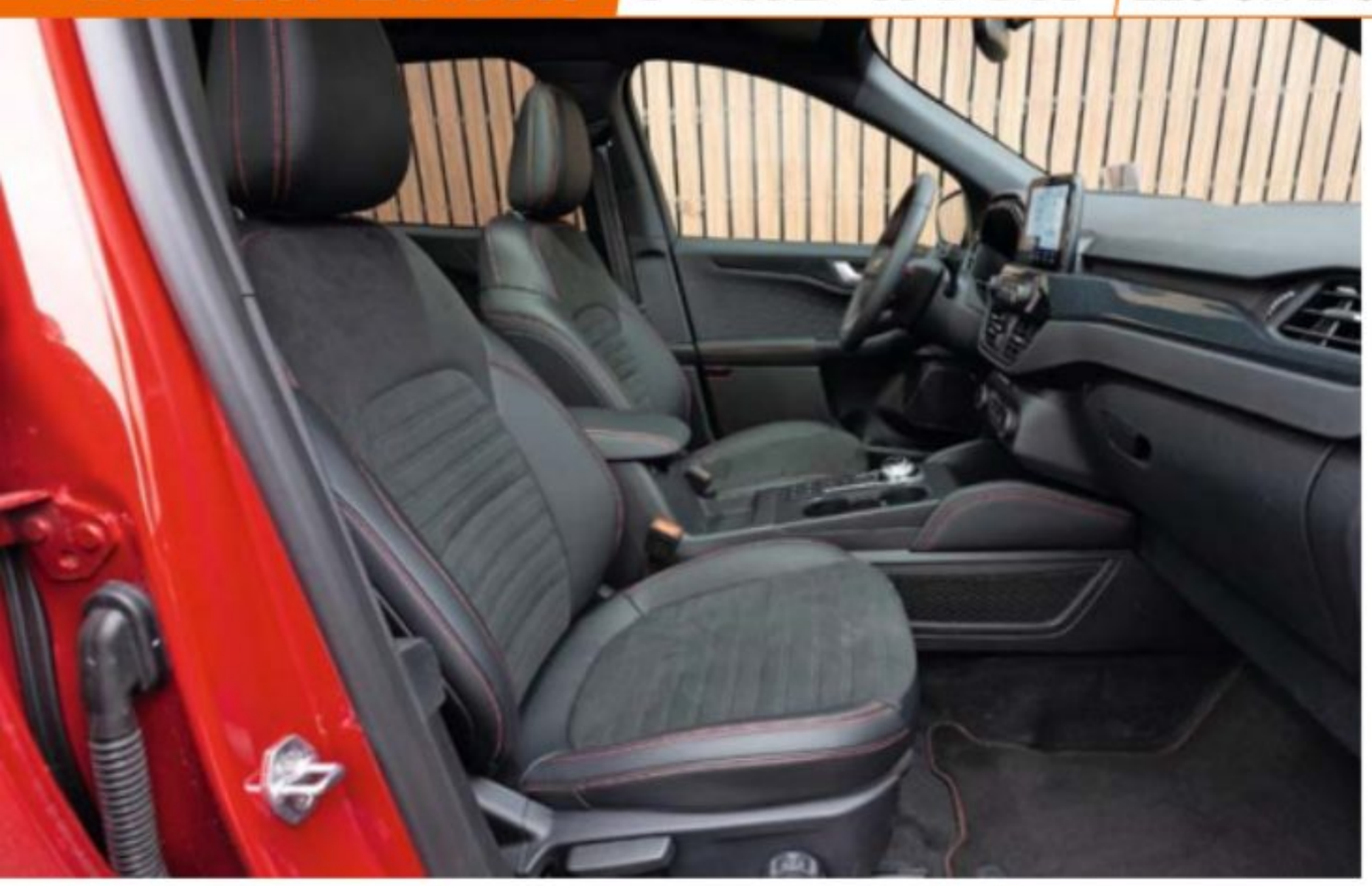
« L'application FordPass permet de consulter, à distance, les infos du véhicule. Elle intègre aussi le repérage, l'accès et le paiement aux bornes de charge. »

PENSE PAS BÊTE
Ports USB et USB-C, prise 230V, chargeur téléphone par induction, verrouillage de la sécurité enfants depuis l'avant, lame de plastique protégeant l'arête des portes… le Kuga pense à (presque) tout pour simplifier la vie.

DOUBLE DE CLÉ
Ford propose, de série, une seconde clé programmable. Il sera possible d'y associer une vitesse maxi, une alerte de survitesse ou un volume maxi de l'installation hi-fi. Rassurant au moment de prêter sa voiture à ses enfants.

SUPER ESSAI FORD KUGA

2.5 DURATEC PHEV
225 CH E-CVT ST-LINE X



A revoir

« Assise des sièges avant courte, manque de maintien latéral, dossiers de banquette raides… la sellerie est perfectible. »

UN TEMPS DE RETARD
L'ergonomie du multimédia est intuitive mais l'écran manque de réactivité. Il n'est pas rare de doubler l'appui en pensant que la première action n'a pas été enregistrée, à tort.

INDÉCIS
Le système de maintien auto au centre de la voie se cherche constamment. Résultat, le volant oscille en permanence de droite à gauche ce qui pousse à désactiver cette fonctionnalité.

••• de gamme, il s'affiche à 38 600 € ce qui, selon les bonnes habitudes de la marque, est tout à fait raisonnable, surtout comparé aux 44 300 € que réclame le 3008 Hybrid 225 ch. D'autant que l'américain affiche 18 cm de plus que son homologue français, à 4,61 m.

Alors que le downsizing semble être la voie à suivre, en tout cas celle adoptée par la majorité des constructeurs, Ford préfère faire confiance à un moteur d'une cylindrée généreuse de 2,5 litres. Tout comme Toyota sur ses hybrides, cette mécanique peut fonctionner selon le cycle Atkinson, qui améliore le rendement à régime stabilisé. Le bloc délivre ainsi 164 ch, une valeur saisissante lorsqu'on sait que le 3 cylindres 1.0 litre du Puma avance, lui, 155 ch ! Mais il s'agit là d'un choix stratégique, comme nous le verrons après. A ce moteur est couplée une unité électrique synchrone de 61 ch, alimentée par une batterie de 14,4 kWh. Lorsque les deux moteurs unissent leurs efforts, ils envoient 225 ch aux roues avant, Ford n'ayant pas profité de l'électrification pour rendre le train arrière moteur. Le démarrage se fait systématiquement en mode électrique. Douceur et silence de fonctionnement sont donc au rendez-vous et il faut mettre à son crédit sa propension à rester sur le moteur électrique, même lorsque l'allure augmente et que le conducteur se fait plus insistant sur l'accélérateur. En évoluant exclusivement en ville, il sera possible de parcourir près de 60 km en tout électrique, ce qui fait partie des meilleures valeurs de la catégorie. D'ailleurs,

Le Kuga n'est pas très dynamique. Son poids se ressent sur les changements d'appui, patauds, et en freinage.

Qualités

Système hybride efficace
+
Habitabilité généreuse
+
Rapport prix/équipement

Défauts

Conduite peu enthousiasmante
–
Certaines technos perfectibles
–
Sensation de la pédale de frein

L'APPORT DU MOTEUR ÉLECTRIQUE EST ÉVIDENT EN CONSOMMATION ET EN AGRÉMENT. MAIS LE THERMIQUE NE DÉMÉRITE PAS LORSQU'IL EST SEUL.

A partir de ST-Line, le Kuga adopte des suspensions sport. La filtration en pâtit. Les phares LED sont de série sur ST-Line X.

VERDICT Sur la route

Ville ★★★★☆

L'efficience de la chaîne hybride fait de ce Kuga un SUV taillé pour les zones urbaines dans lesquelles il évolue sans mal en tout électrique. Le diamètre de braquage n'est pas particulièrement court (12 m) mais les caméras et le stationnement auto sont efficaces.

Route ★★★☆☆

D'un tempérament placide, le Kuga ne procure pas d'émotion sur la route. Les performances sont correctes mais la CVT entraîne une sensation de patinage. Lourd dans les enchaînements de virages, il peine aussi à isoler les occupants des défauts de la chaussée.

Autoroute ★★★½☆

Le confort sur autoroute est bon, juste perturbé par quelques bruits aérodynamiques. Les relances se traduisent par un régime qui s'emballe sans que les sensations ne suivent. Systèmes de maintien dans la voie et de reconnaissance des panneaux à revoir.

sur notre cycle de consommation mixte, le Kuga ne sollicite jamais le 4 cylindres ! Quatre modes spécifiques à la gestion du fonctionnement de l'hybride (automatique, mode électrique forcé, blocage d'une réserve électrique pour plus tard et recharge via le moteur thermique) permettent de piloter le système. Seul le dernier sera à éviter puisqu'il entraîne une hausse de la consommation de carburant.

Lorsque l'on a besoin de plus de répondant, le 4 cylindres se met en marche avec une belle progressivité, sans à-coups. Discret à régime moyen, il ne perturbe pas le silence qui règne dans l'habitacle. Sur route, la réserve d'énergie électrique s'épuise plus rapidement et il faudra garder le pied léger pour espérer dépasser 50 km. Quant à une utilisation autoroutière, elle dilapidera rapidement la batterie, les phases de régénération n'étant pas assez nombreuses, ce qui est commun à tous les hybrides rechargeables.

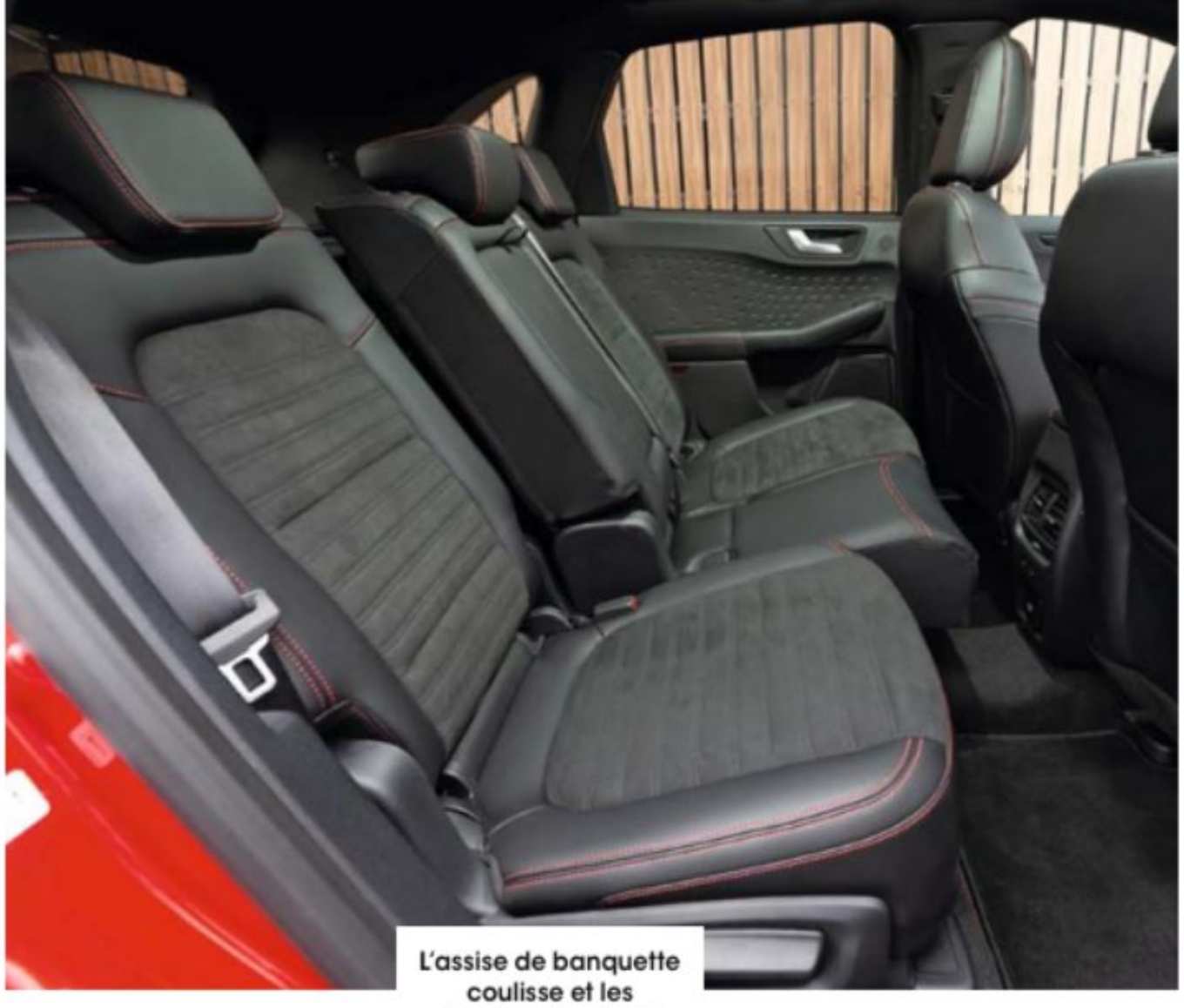
Hors des villes et de leur périphérie, il faut donc bien comprendre que le Kuga fonctionnera la plupart du temps sur son seul moteur thermique. Lequel devra composer avec le surpoids de l'unité électrique et des batteries. Et ce qui devait arriver… n'arrivera pas. En dépit du poids de 1 857 kg à déplacer, le 4 cylindres 2,5 fait preuve d'une étonnante frugalité. Une consommation, batterie vide, de 6,7 l/100 km de moyenne et 7,4 l/100 km sur autoroute, voilà qui enlève un peu du stress de la recharge impérative. Cette dernière peut s'effectuer sur une prise domestique (comptez 6 h 30) ou sur une Wallbox ou borne publique grâce au chargeur 3,7 kW (comptez 4 heures… sans le temps pour trouver une borne fonctionnelle et accessible avec l'abonnement souscrit par le conducteur). •••

Vie à bord

••• Endurant en 100 % électrique, efficient en hybride et sobre en 100 % thermique, le système hybride développé par Ford fait forte impression. Le passage devant le chronomètre ne va pas réellement émousser ce constat. En restant au-dessus de la barre symbolique des 30 secondes aux 1 000 m départ-arrêté, on ne peut pas dire qu'il soit vraiment sportif mais il ne démérite pas pour autant. Le bilan en reprises est moins convaincant avec un chiffre quelconque de 7,4 s pour passer de 90 à 130 km/h. Il est cependant bon de noter que les performances sont identiques que la batterie soit pleine ou vide. Cela s'explique par le fait que même lorsque le système affiche 0 km d'autonomie électrique, la batterie conserve assez d'énergie pour fonctionner comme un hybride classique.

Mais au-delà des chiffres, qu'en est-il de l'agrément ? En la matière, il y a deux Kuga : celui lorsque la batterie est pleine, et lorsqu'elle est vide. Dans le premier cas, la réponse immédiate de l'électrique gomme le manque de couple de la mécanique en bas du compteur. Son apport permet également de moins solliciter le 4 cylindres. Cela se traduit par un fonctionnement plus harmonieux avec la boîte e-CVT. Batterie vide,

Les caméras sont accessibles via un raccourci sous l'écran. Le système de stationnement 100 % automatique s'est montré efficace.



L'assise de banquette coulisse et les dossiers s'inclinent mais la sellerie est ferme. Bravo pour les bouches d'aération et la prise 230 V.

Le Kuga partage le châssis et la planche de bord avec la Focus. La présentation est de bonne facture bien que les plastiques rigides soient visibles.

le moteur a tendance à « patiner » en gardant un régime élevé constant, comportement caractéristique - et peu agréable - des boîtes CVT. Une tendance que le support du moteur électrique parvient à minimiser.

Si le Kuga n'a rien de sportif au chapitre des performances, ça tombe bien puisqu'il ne l'est pas plus à celui du comportement. Le poids se ressent dès la première mise en appui et les changements de cap ne seront pas du goût de ce SUV. La direction n'offre pas un ressenti idéal mais c'est surtout la pédale de frein, et ses variations d'assistance imprévisibles, qui entament sérieusement l'agrément de conduite. Pour éviter les mouvements parasites, les ingénieurs maison ont opté pour un réglage ferme des amortisseurs. En résulte un maintien de la caisse correct mais une tendance à subir toutes les déformations de la chaussée. C'est vrai sur les grandes ondulations comme sur les petits défauts, dont les percussions sont amplifiées par les jantes 19 pouces, ce en dépit de leurs flancs hauts. Peu dynamique, le Kuga n'est pas non plus confortable lorsque la chaussée n'est pas parfaitement lisse. Le bilan est meilleur sur l'autoroute, par définition mieux entretenue, même si les bruits d'air apparaissent plus présents compte tenu du peu de bruits mécaniques.

La version ST-Line X dispose du régulateur de vitesse intelligent et de l'aide active au maintien dans la voie, c'est-à-dire d'une conduite semi-autonome. Mais la gestion du centrage dans la voie n'est pas au point. En effet, la direction ne cesse de faire des micros-braquages à droite et à gauche, sans jamais se stabiliser au milieu. Résultat, on désactive rapidement cette fonctionnalité pour conserver uniquement la correction lorsque le véhicule s'approche d'une ligne. Même constatation pour le système de reconnaissance des panneaux, lié au régulateur de vitesse, capable d'indiquer une limitation à 50 km/h sur une portion d'autoroute à 130 km/h, entraînant un ralentissement automatique. Fort heureusement, le paramétrage et la déconnexion de ces aides sont aisés.

Le Ford Kuga sait recevoir. Sérieuse dans le choix des matériaux habillant ses parties hautes, la planche de bord procure une bonne impression générale. Dommage que les plastiques rigides remontent si haut sur les contre-portes ou la console centrale. Les compteurs 100 % digitaux offrent une bonne lisibilité, leur affichage variant suivant le mode de conduite sélectionné. Au centre, les informations de l'ordinateur de bord ne sont pas toujours aisément lisibles ou compréhensibles. Ça n'est pas le cas du système multimédia, dont l'utilisation s'appréhende facilement. Dommage que l'écran ne soit pas plus réactif et qu'il y ait quelques ralentissements lors du passage entre les menus. Android Auto et Apple Carplay permettent d'appairer les smartphones et, surtout, de profiter de la carte de Waze en plein écran. Le Kuga intègre une commande vocale assez peu évoluée. Elle se montre efficace à lancer un appel, beaucoup moins à comprendre une destination. Quant à changer de radio, il faudra annoncer la fréquence et non le nom, alors que celui-ci s'affiche sur l'écran…

Globalement, le Kuga n'a pas oublié grand-chose du côté des détails pratiques. Outre les rangements nombreux, •••

SUPER ESSAI FORD KUGA

2.5 DURATEC PHEV 225 CH E-CVT ST-LINE X

La caméra de recul est dotée d'une buse de lavage.

Le coffre est accueillant mais l'espace sous le plancher pâtit d'une finition bâclée.

••• plein de détails sont utiles au quotidien. On citera ainsi le raccourci (situé sous l'écran) pour afficher l'image de la caméra avant, dotée d'une vue anti-angle mort lors d'une sortie de parking à l'aveugle. On peut aussi noter la sécurité enfants enclenchable depuis l'avant, la prise 230V à l'arrière, les doubles ports USB et USB-C ou encore le chauffage des sièges avant, arrière, du volant et du pare-brise !

Les passagers arrière disposent d'une place confortable pour caser leurs jambes. Si les plus grands devront un peu courber l'échine pour rentrer, la garde au toit ne posera pas de problème une fois installé. Les occupants seront en revanche surpris par la fermeté de la banquette et en particulier du bas du dossier. Si l'on considère la place centrale, ce n'est plus de fermeté mais de raideur dont il est question. Le coffre se situe dans le haut du panier. La modularité est facilitée par les tirettes permettant de rabattre le dossier et l'assise de banquette coulissante. Laquelle permet de gagner 141 dm³ mais alors il sera très compliqué de voyager à l'arrière. Le plancher de coffre cache un vaste espace dont l'aménagement semble avoir été négligé. Il prend la forme d'une roue de secours (absente) et accueille, comme un cheveu sur la soupe, la batterie. Cet espace est utilisé pour ranger les câbles de charge mais il faudra vider le coffre pour pouvoir les récupérer. ■

Le système hybride est vraiment abouti. Lorsque la batterie est chargée, il passe sur l'électrique à la moindre occasion.

DANS UNE LONGUEUR ÉQUIVALENTE, LE PEUGEOT 5008 PARVIENT À LOGER 7 PASSAGERS…

Lisibles, les compteurs changent avec le mode de conduite. La boîte CVT simule des vitesses mais patine toujours à l'accélération.

VERDICT Vie à bord

Habitabilité ★★★★☆

Avec 4,61 m, le Kuga n'a pas de mal à proposer une bonne habitabilité, bien répartie entre les passagers et les bagages. Il ajoute à cela une modularité poussée avec, entre autres, la banquette coulissante. L'ergonomie est intuitive et de nombreuses astuces facilitent la vie.

Présentation ★★★½☆

Sans fioriture mais sérieusement construite, la planche de bord n'appelle pas de critique. Dommage, cependant, que les plastiques rigides soient visibles… sans avoir à les chercher. L'Alcantara qui habille les sièges donne une petite touche sportive bienvenue.

Technologie ★★★☆☆

Sur le papier, Ford a doté son SUV des dernières technologies en matière de connectivité et de sécurité. Mais dans la pratique, certains équipements ont rapidement montré leurs limites au point d'en décourager l'utilisation. Ce qui, pour les aides à la conduite, est l'inverse de l'objectif recherché.

Tout-terrain

L'AIDE DE L'ÉLECTRONIQUE

Contrairement à certains de ses concurrents, Ford ne propose pas de version 4 roues motrices via la greffe d'un moteur électrique sur le train arrière. Il faut donc se contenter des roues avant motrices avec, cependant, deux modes hors bitume. Le premier, faible adhérence, rend l'arrivée du couple plus progressive en adaptant la gestion de la boîte et du moteur de façon à éviter les pertes de motricité. Le second, neige-sable profond (appellation quelque peu optimiste), autorise un léger patinage du train avant pour permettre aux pneumatiques de retrouver leur adhérence. Des béquilles électroniques qui peuvent dépanner sans constituer un sésame pour l'évasion, surtout en l'absence de monte pneumatique mixte. Quant au « L » situé sur le sélecteur de vitesses, il ne s'agit pas d'une gamme courte mais d'un frein moteur plus puissant… qui ne se traduit cependant pas par une récupération d'énergie accrue.

CAPACITÉS TOUT-TERRAIN

GARDE AU SOL 160 mm
ANGLE D'ATTAQUE 18° ANGLE DE FUITE 24°

VERDICT Tout-terrain

★☆☆☆☆

Pas de transmission intégrale sur cette version hybride rechargeable mais deux modes d'évolution tout-chemin qui feront quand même mieux… que rien. De toute façon, la garde au sol quelconque (160 mm) découragera toute escapade.

PAR LE JEU DU BONUS/MALUS, L'HYBRIDE RECHARGEABLE EST MOINS CHER À L'ACHAT QUE LE DIESEL DE 190 CH!

Budget

Prix

Modèle hors options : 44 300 €	Modèle à l'essai : 51 750 €
Puissance fiscale : **13 CV**	CO_2 : **32 g/km**
Garantie : **2 ans, kilométrage illimité***	Bonus : **2 000 €**

* 5 ans ou 100 000 km pour les composants électriques, 8 ans ou 160 000 km pour les batteries

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, alerte franchissement de ligne, alerte vigilance conducteur, appel d'urgence et d'assistance, contrôle pression des pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage d'urgence auto avec détection piétons, gestion auto des feux de route, Isofix, radars de stationnement avant/arrière, reconnaissance des panneaux, régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : accès et démarrage sans clé, banquette coulissante, climatisation auto bi-zone, navigation Europe sur écran tactile 8" avec commande vocale, compteurs digitaux 12,3", hi-fi B&O 10 HP 575 W, interfaces Apple Carplay et Android Auto, jantes 18", modes de conduite, phares LED, ports USB et USB-C, prises 12V (2), recharge smartphone par induction, rétros dégivrants et rabattables, rétro intérieur photosensible, seconde clé programmable, sellerie mixte tissu/Sensico, services connectés (FordPass Connect avec modem 4G pendant 3 mois ou 3Go ; infos trafic et zones de danger pendant 1 an), suspensions sport.

Options

	↳ option modèle essayé
Hayon électrique mains libres	↳ 450 €
Peinture métallisée	↳ 950 €
Siège conducteur électrique 10 voies	↳ 250 €
Tapis de coffre réversible	↳ 100 €
Toit ouvrant panoramique	↳ 1 300 €

Packs

	↳ pack modèle essayé
Pack Assistance	↳ 1 300 €
Stationnement 100 % auto, surveillance angles morts, caméras 180° avant et arrière, protection d'arête de porte, régulateur de vitesse intelligent avec fonction embouteillages et reconnaissance panneaux, aide active au maintien dans la voie, radar anticollision	
Pack Design Sport	↳ 750 €
Becquet arrière, étriers de frein rouges, jantes 19"	
Pack Hiver	↳ 700 €
Sièges avant et arrière, volant, pare-brise chauffants	
Pack Techno	↳ 1 650 €
Affichage tête haute, 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)	**9,4 / 30,2**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**7,4**
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	**10 / 31 / 65**
Consommations*	
Moyenne (l/100 km)	**6,7**
Ville / route / autoroute (l/100 km)	**5,9 / 6,8 / 7,4**
Réservoir (l) / Autonomie (km)	**45 / 641**
Electrique	
Autonomie moyenne (km)	**50**
Autonomie ville / route / autoroute (km)	**56 / 55 / 39**
Temps de charge prise dom. / 3,7 kW	**6 h 30 / 4 h**

* batterie vide

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	**4,61 / 1,88 / 1,68 / 2,71**
Espace aux jambes AR (cm)	**20 - 35***
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**150 / 144**
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm³)	**500 - 641* / 1481**
Seuil de chargement (cm)	**67**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**88 - 103* / 104 / 44**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**177 / 127 / 73**

** banquette coulissante sur 15 cm

Technique

Système hybride	
Puissance maxi cumulée (ch)	**225**
Moteur thermique	**4 cyl. en ligne, turbo essence**
Cylindrée (cm³)	**2488**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**164 à 6250**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**200 à NC**
Moteur électrique	**synchrone à aimant permanent**
Puissance maxi (kW/ch)	**44,8 / 61**
Couple maxi (Nm)	**230**
Type batterie / Capacité (kWh)	**lithium-ion / 14,4**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**12**
Suspension avant	**type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Suspension arrière	**essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés / disques**
Transmission	**aux roues avant**
Boîte de vitesses	**CVT**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**1857 / 1200**
Pneumatiques	**Continental PremiumContact 6**
Dimensions	**225/55 R 19**

VERDICT Budget

★★★★☆

Ford propose sa technologie hybride à un prix attractif, surtout lorsqu'on le compare à la concurrence directe. Un tarif séduisant qui ne se fait pas au détriment de l'équipement, sachant également que les options demeurent accessibles. Si on ajoute à cela les économies réalisées en roulant en tout électrique et l'appétit maîtrisé du 4 cylindres, le Kuga peut se targuer d'un beau bilan.

Conclusion

★★★½☆

Le bilan de l'essai de ce Kuga PHEV est paradoxal. Ce SUV donne l'impression de réussir là où c'était compliqué et de manquer le coche sur les choses plus simples. Il était compliqué de proposer une hybridation efficace, plaisante, à prix abordable. A ce chapitre, le Kuga réalise un sans-faute. Il se montre moins convaincant en comportement comme en confort. Son habitabilité et ses astuces pratiques séduisent mais un certain nombre d'équipements ne sont pas aboutis. Vu que le plus dur est fait, s'améliorer ne devrait pas être… compliqué.

ANNIVERSAIRE

UN DEMI-AU-DESSUS

-SIÈCLE DE LA MÊLÉE !

CELA FAIT 50 ANS QUE LE RANGE ROVER DOMINE DE SON AURA 4X4 ET SUV. SOUVENT COPIÉ, JAMAIS ÉGALÉ, IL A SU COMME NUL AUTRE ALLIER ÉLÉGANCE, CONFORT ROUTIER, ASPECTS PRATIQUES ET CAPACITÉS EN HORS-PISTE. PLUS QU'UNE VOITURE, LE RANGE EST UNE LÉGENDE!

Texte Thomas Riaud Photos Range Rover

LE RANGE A 50 ANS

LE RANGE ORIGINEL ÉTAIT UN 3 PORTES, UNE CARROSSERIE QUI N'A JAMAIS ÉTÉ REPRISE.

L'iconoclaste Range Rover, autant à son aise dans un terrible bourbier à l'autre bout du monde que garé devant un palace, ne pouvait être qu'anglais. Un brin hautain, sûr de sa supériorité, il porte en lui des valeurs quelque peu désuètes aujourd'hui. On imagine volontiers un officier de Sa Majesté en uniforme impeccable, missionné sur des terres inhospitalières et reculées de la colonie des Indes, prendre nonchalamment son thé dans une vaisselle immaculée posée sur la ridelle du coffre de son Range, arrêté au milieu de nulle part. S'il fait partie du paysage automobile, la gestation de ce « Road Rover » fut longue et compliquée. Elle est née du rejet de la rusticité notoire d'une autre légende roulante, son cousin le Land Rover apparu en 1948. Même en variante tôlée Station Wagon, l'archaïque Land n'a jamais été un modèle de confort sur route, ni sur piste. Mais cette carrosserie fermée était déjà un premier pas vers un engin aux mœurs plus civilisées ! Et aux USA, l'émergence de tout-terrains de loisirs au milieu des années 60 comme la Jeep Grand Wagoneer, puis les Ford Bronco et autres International Scout, va inciter les dirigeants de Rover à poursuivre dans cette voie.

En 1967, un prototype fonctionnel conçu par Charles Spencer King, un ancien de chez… Rolls Royce, voit le jour. L'essentiel est déjà là, comme cette ligne élégante et fonctionnelle en carrosserie 3 portes mais surtout des innovations techniques qui changent tout, comme des suspensions indépendantes à ressorts, la transmission intégrale permanente et 4 freins à disque. Et sous le capot, le Range opte directement pour un noble V8 3.5 litres d'origine Buick ! Sous la houlette de David Bache, en charge du design, la voiture va subtilement évoluer. Pour tromper son monde (et la presse !), les premiers exemplaires sont discrètement envoyés, dès 1969, faire des tests « grand chaud » en Afrique du Nord sous le nom de Velar (de l'italien •••

Range Classic (1970 à 1995)

Range L322 (2002 à 2012)

THOMAS RIAUD

Thierry Emptas au Jaguar-Land Rover Festival 2019. Journaliste à l'Auto-Journal pendant plus de 20 ans… et toujours fidèle au poste, à l'AJE&4x4!

L'Auto-Journal, le Range et le Dakar !

André Costa, à l'origine des essais « objectifs et indépendants » de l'Auto-Journal, avait 100 idées à l'heure… y compris les plus inattendues! Thierry Emptas, aujourd'hui journaliste à l'Auto-Journal Evasion & 4x4, se souvient : *« Un soir de 1981, de retour d'un énième essai, Costa traverse la rédaction et, d'un pas déterminé, vient jusqu'à mon bureau :*

- Emptas, vous faites quoi pour le jour de l'An ?

- Rien, lui dis-je.

- Alors vous venez avec moi sur le Paris-Dakar : vous serez mon copilote! »

Après avoir tenté sa chance lors des éditions précédentes sur une Citroën CX, puis une Porsche 924, André Costa a cette fois choisi un Range Rover dont il est lui-même propriétaire. Il se fait prêter un exemplaire par l'importateur, qu'il confie sans tarder à René Metge… préparateur et vainqueur du précédent Dakar en Range! Une préparation sommaire : protège-carter, lumières de toit, arceau et ajout, à côté de 2 roues de secours, d'un réservoir de 250 litres, le V8 étant réputé gourmand. Le 1er janvier, place de la Concorde, André Costa et Thierry Emptas sont au départ : *« Notre Range n° 288 s'aligne parmi 400 concurrents et terminera 16e sur les rives du lac Rose. Impossible de résumer une telle aventure, à une époque où les amateurs avaient leur chance et où l'on naviguait au road-book et au soleil! Ce qui m'a valu quelques engueulades avec André Costa, qui était bourru et cassant. Un jour, alors qu'on tournait en rond dans le désert, il m'a dit :*

- Emptas, je vais vous décapiter!

- Je vais avoir du mal à lire les notes! lui ai-je répondu, ce qui ne l'a pas fait rire du tout… »

Le Range s'est montré confortable et performant mais aussi relativement fiable (un pont arrière cassé). Des qualités utiles pour adoucir les mœurs, au fond du Ténéré ou ailleurs! »

Range P38 (1994 à 2002)

Quatre générations se sont succédé, chacune étant imprégnée des tendances esthétiques et technologiques de leur époque respective. Mais jamais le Range ne s'est départi de son positionnement.

Range L405 (2012 à aujourd'hui)

LE RANGE A 50 ANS

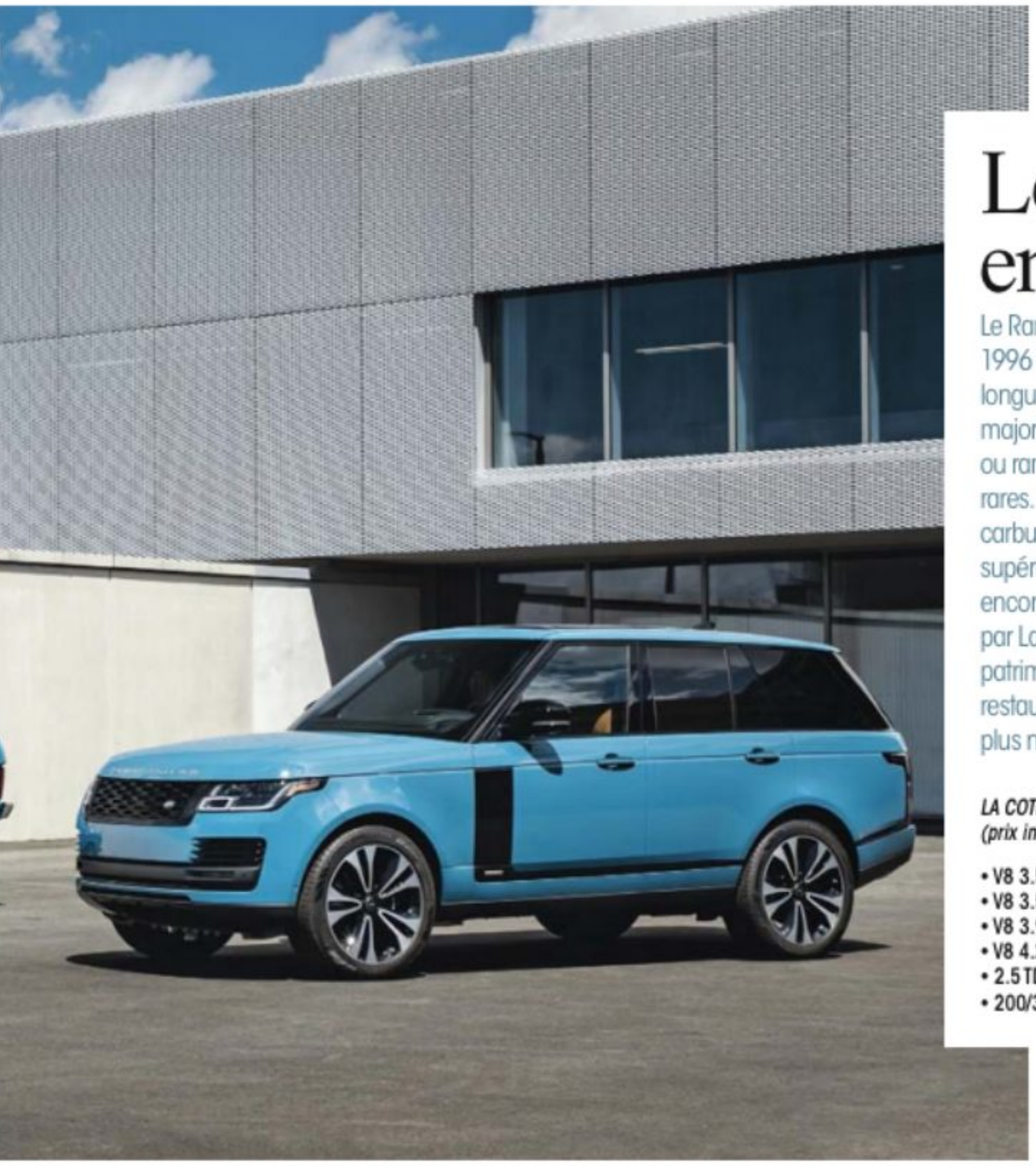
A l'origine, il n'était pas question de proposer un « salon d'ambassade » nimbé de cuir et bois précieux. Le seul luxe du Range était l'espace!

••• *velare*, soit « couvrir »). Le modèle définitif, officiellement baptisé Range Rover, sera dévoilé à la presse en juin 1970. Ce véhicule à la polyvalence encore jamais vue est si novateur qu'il restera presque inchangé durant… 26 ans. D'ailleurs, signe que ce style était bien d'une incroyable modernité, le Range sera exposé au musée du Louvre à sa sortie, en tant que chef-d'œuvre du design industriel !

Au cours de sa très longue carrière, il va peu évoluer sur la forme - sauf en 1981, année où il gagne 2 portes arrière - mais davantage sur le fond. A partir de 1986, il satisfait enfin les gros rouleurs en adoptant le premier turbo diesel, un moteur certes poussif (4 cylindres de 115 ch) mais économique. Jamais il ne se départ d'une certaine idée du chic à l'anglaise, en gagnant progressivement dans son vaste habitacle des matériaux de plus en plus nobles (velours puis cuir et boiseries) et des équipements à la pointe (ABS, suspension pneumatique…). De quoi en faire un véhicule toujours plus agréable à vivre sur la route, et apte à séduire les familles. Un embourgeoisement qui ne l'empêchera cependant pas de s'illustrer dans des épreuves off-road réputées difficiles, comme le Paris-Alger-Dakar (1er au général en 1979 et 1981 !) ou encore sur le fameux Camel Trophy.

C'est précisément ce grand écart qui a fait du Range Rover une voiture vraiment à part, appréciée par tous, pour de multiples raisons. D'ailleurs, la publicité anglaise de l'époque jouait à merveille sur cet aspect (*One car for all reasons*). Cette polyvalence exceptionnelle sera sans cesse renouvelée, et même décuplée, d'autant plus que le V8 va lui aussi gagner en agrément (3.9 litres injection et 182 ch avec boîte auto en 1990). L'éternel Range, toujours plus luxueux et puissant, aura par ailleurs le bon goût de préserver sa ligne sur les générations qui vont lui succéder. Il y en aura trois : P 38 de 1994 à 2002, L 322 de 2002 à 2012 et enfin L 405 depuis 2012, intégralement en aluminium, qui se pose comme la gardienne du temple. Et il se murmure qu'une cinquième mouture, encore plus élitiste, technologique et toujours efficace sur tous les terrains, est en approche pour 2021. Il est vrai que les légendes ne meurent jamais… ■

Aujourd'hui le Range embarque les derniers raffinements en matière de confort et de sécurité. Mais il distille toujours une ambiance à part.



Le Range Classic en collection

Le Range originel, dit « Classic », n'est pas rare puisqu'il a été produit de 1970 à 1996 à 317 614 exemplaires, toutes versions confondues ! Mais au cours de sa longue carrière, il n'a pas été ménagé, notamment les modèles d'occasion. La majorité a terminé « optimisé » pour faire du franchissement, aller à la chasse ou ramener du bois… Dès lors, les beaux exemplaires en état d'origine se font rares. C'est notamment le cas des premiers modèles, les V8 deux portes à carburateur qui sont parmi les plus recherchés. Et les plus chers, la demande supérieure à l'offre expliquant, en partie, l'envolée des prix. Cet engouement, encore récent sur le marché de la collection, est par ailleurs savamment entretenu par Land Rover Heritage. Ce département officiel du constructeur, en charge du patrimoine, refabrique doucement des pièces détachées et assure même des restaurations intégrales (programme Reborn). Une fois rénovés, ces Range Classic plus neufs que neufs valent des fortunes : comptez près de… 150 000 € !

LA COTE DU RANGE ROVER CLASSIC
(prix indicatif pour des modèles irréprochables, conformes à l'origine)

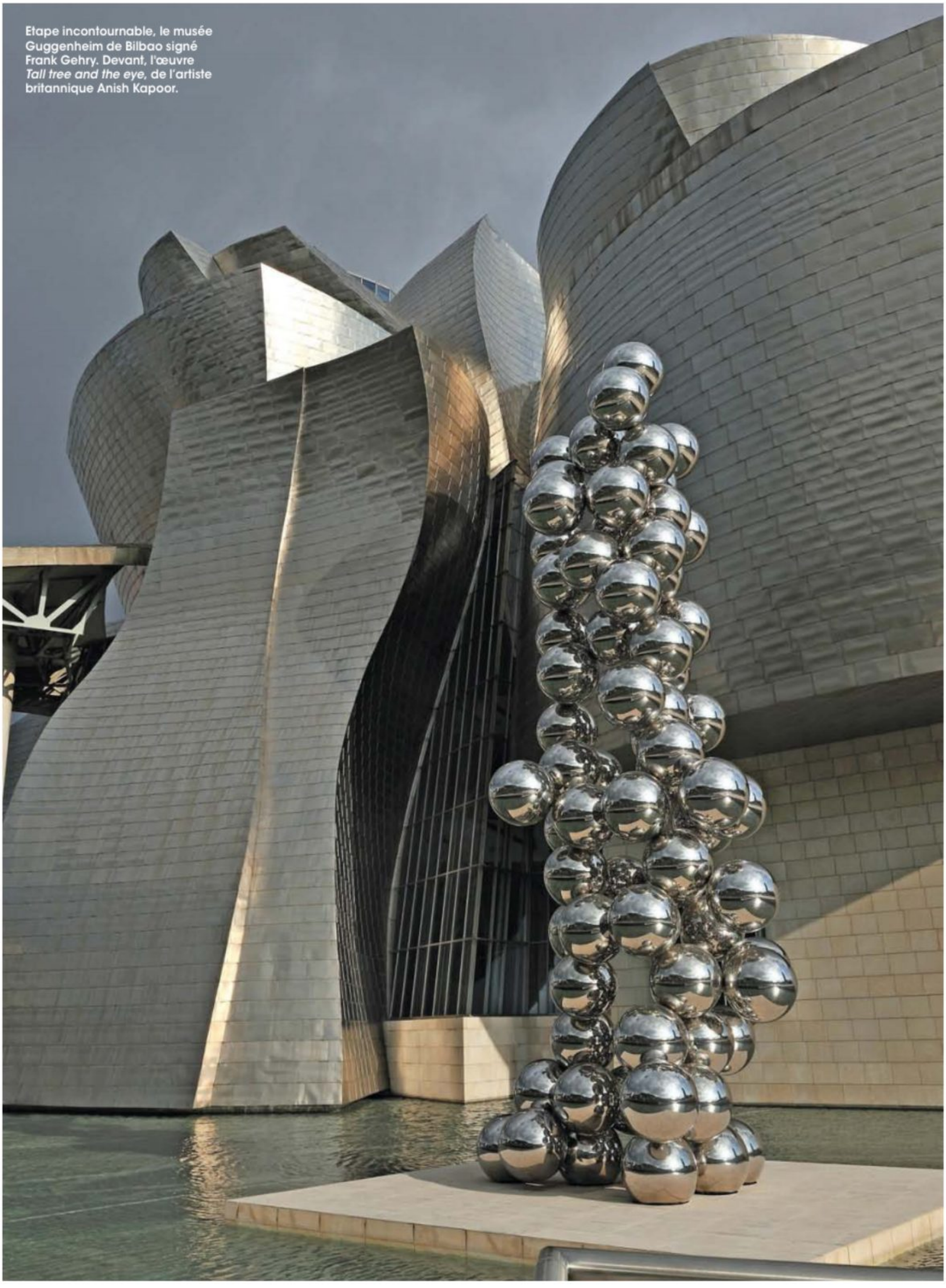
- V8 3.5 3 portes (1970 - 1971) : 70 000 €
- V8 3.5 3 portes (1971 - 1986) : 50 000 € (- 15 000 € pour le 5 portes proposé à partir de 1981)
- V8 3.9 (1990 - 1995) : 30 000 €
- V8 4.2 Vogue LSE (1992 - 1995) : 40 000 €
- 2.5 TD (1986 - 1992) : 9 000 €
- 200/300 TDI (1993 - 1994) : 15 000 €

Le Guipúzcoa, c'est arty! *Le Peigne du Vent* du sculpteur basque Edouardo Chillida à San Sebastián.

Guipuzcoa, la côte basque en V.O.

Plages iodées, surf attitude, pintxos gourmands, art contemporain… à deux pas de la frontière avec la France, la côte basque espagnole est un nouveau repaire « urban-beach ». Pépites glamour, de San Sebastián la balnéaire à Bilbao l'inspirée.

Par Pascale Desclos Photos Christian Goupi



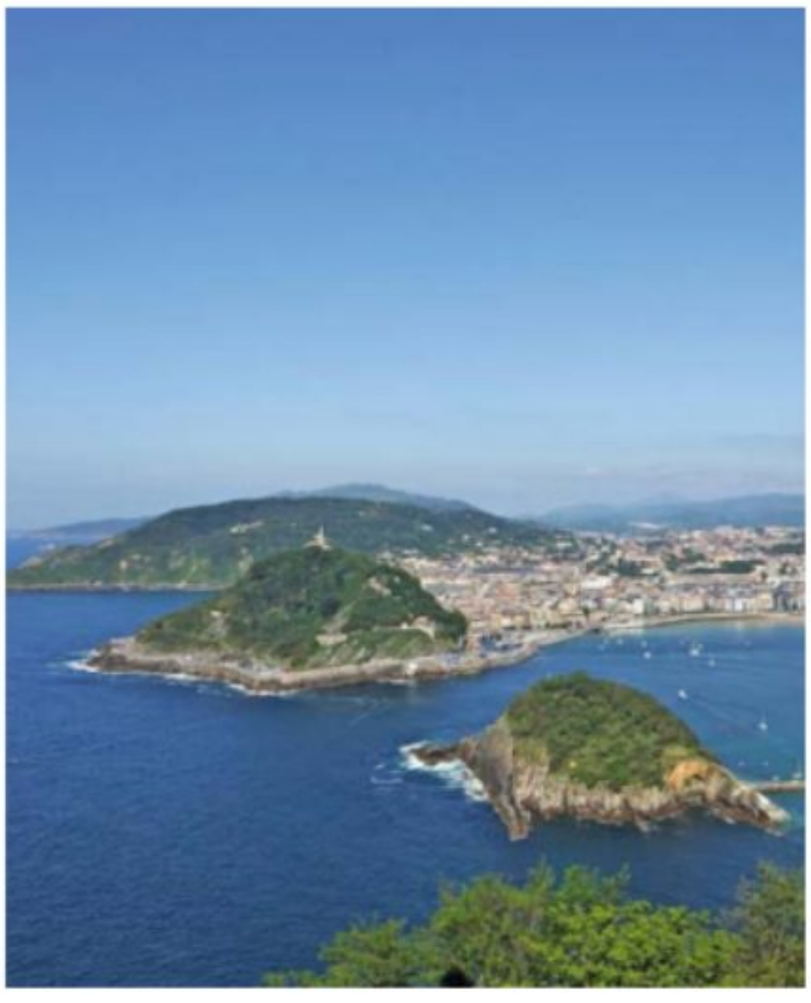
Etape incontournable, le musée Guggenheim de Bilbao signé Frank Gehry. Devant, l'œuvre *Tall tree and the eye*, de l'artiste britannique Anish Kapoor.

LA CÔTE BASQUE ESPAGNOLE

Pour la plus belle vue sur la baie de la Concha, à San Sebastián, grimpez dans le funiculaire du mont Igueldo.

Cahin caha, le funiculaire grimpe à l'assaut du mont Igueldo, 3 € le voyage pour admirer la plus jolie vue sur San Sebastián/Donostia, la perle du Guipúzcoa, le Pays basque espagnol. Vue d'en haut, la plage de la Concha dessine une longue virgule blonde, bercée par le bleu de la mer Cantabrique. Plus loin, se tapit l'anse ventée de la Zurriola, fief des surfeurs. Tout autour de la ville, les collines vertes donnent des envies de marches dans l'air iodé. En redescendant, on emboîte le pas aux promeneurs sur le *paseo de la Concha*. En front de mer, s'égrènent palaces de marbre et villas à tourelles. Ce quartier, qui affiche les prix au mètre carré les plus élevés d'Espagne, remonte au XIX[e] siècle, quand la régente Maria Cristina fit de San Sebastián sa villégiature estivale. Dans le sillage de la famille royale, l'aristocratie découvrait alors les bains de mer, se piquait de culture basque et s'étourdissait de banquets, de fêtes, de bals… Un plongeon dans les vagues, une sieste sur les pelouses du château, aux allures de coquet manoir normand, un parcours thalasso entre bassins, cascades et jets à bulles sous la rotonde Belle Epoque de la Perla, et on est paré pour aborder le quartier médiéval. Aménagé dans le couvent San Telmo, relooké d'une façade design en aluminium, son beau musée d'Histoire passe en revue tous les *musts* de la culture basque, des « pierres des morts »

Balade en musique et villas XIXe de la baie de la Concha ou cours de surf sur la plage de la Zurriola, faites vos jeux à San Sebastián!



(pierres tombales traditionnelles) au fameux béret en feutre. Le soir, c'est là que bat le cœur de la ville. Au fil des ruelles bordées de hautes maisons à arcades, locaux et touristes se retrouvent pour la traditionnelle tournée des bars à *pintxos*, les meilleurs représentants de la gastronomie locale. Brochettes de gambas, sauté de *chipirones* aux poivrons rouges, gratin de joue de bœuf, ces plats miniatures préparés à la demande se dégustent de préférence chauds, debout au comptoir, accompagnés d'un Txakoli, le vin blanc pétillant produit dans les vignobles de Getaria ou d'un cidre fermier de la cidrerie Petritegi, au proche village d'Astigarraga. Quelques bonnes adresses : Goiz Argi, Txuleta, Gandarias, La Cuchara de San Telmo, La Vina…

Changement de décor sur la plage de la Zurriola, dans le quartier de Gros, de l'autre côté de la ville ou à Zarautz, 20 km à l'ouest. Poussés par les vents d'ouest, les rouleaux de l'Atlantique font ici la joie des surfeurs. Pendant que les « pros » filent à la pointe de l'écume, enchaînant sauts et virages, les débutants s'efforcent de tenir debout dans les premières vagues. Un spectacle à tous les niveaux ! Les stars déambulent de la rue à la plage, « combi » moulante et planche sous le bras. Cours et stages à la semaine, •••

DE LA BELLE ÉPOQUE AU XXIE SIÈCLE, SAN SEBASTIÁN A TOUJOURS SURFÉ SUR LA VAGUE.

PARTIS DE SAN SEBASTIÁN, LES PÊCHEURS DU PAYS BASQUE DEVINRENT LES MAÎTRES DE LA CHASSE À LA BALEINE.

••• B&B aux allures de conteneurs portuaires, bars et clubs aux accents pop rock… la culture « glisse » est reine et on peaufine son look à l'incontournable Pukas Surf shop, véritable mine de *boards* en tout genre, bikinis et sweats siglés « Surfing in the Basque country ». Plus attirés par l'Histoire ? Au pied de la colline d'Urgull, le vieux port de San Sebastián abrite encore quelques chaluts colorés. Mais au temps de sa gloire, jusqu'au XIXe siècle, il accueillait bricks, frégates et goélettes armés pour commercer le cacao, le coton, le sucre avec l'Amérique ou chasser la baleine dans les eaux froides de Terre-Neuve. Pour revivre l'aventure des baleiniers basques, cap sur le musée d'Histoire maritime, un des plus beaux d'Europe, au bout de la jetée. Ou sur le port voisin de Pasajes, 6 km à l'ouest. C'est là que les bénévoles de l'association Alboala ont entrepris de reconstruire le San Juan, un navire baleinier échoué corps et biens en 1565, sur les côtes du Labrador. Dans le bruit des marteaux, le frottement des rabots, les effluves du chêne frais coupé, le bateau reprend peu à peu forme sous les yeux des visiteurs. Un chantier participatif à l'égal de celui de l'Hermione à Rochefort ! Getaria, à 30 km à l'ouest, est aussi le village natal de Juan Sebastián Elcano, le premier explorateur et marin (basque, forcément !) à avoir réalisé le tour du monde par les mers, de 1519 à 1522. Pourpoint et cape au vent, sa statue de bronze domine le port de pêche, réputé pour ses restaurants de poissons et ses conserveries d'anchois. •••

Vieux port, petites ruelles et bonnes adresses, entre shopping au Pukas Surf shop et tournée des bars à *pintxos*.

Revivre l'aventure des baleiniers au musée d'Histoire maritime ou sur le chantier du San Juan, à Pasajes.

VOTRE VOYAGE

Y ALLER : *en voiture, San Sebastián et Bilbao sont respectivement à 25 km et 123 km via la AP8 d'Hendaye, près de la frontière franco-espagnole. En bus, la compagnie Pesa (www.pesa.net) propose des liaisons au départ d'Hendaye, St-Jean de Luz et Biarritz. Avec Air France (www.airfrance.fr), 3 vols quotidiens de Paris-CDG à Bilbao (1 h 50) à partir de 118 € A/R. Tel : 3654 ou airfrance.fr.*

FORMALITÉS ET RENSEIGNEMENTS : *carte d'identité ou passeport en cours de validité. Informations en français sur www.sansebastianturismoa.eus/fr et www.gipuzkoaturismoa.eus/fr*

MONNAIE : *l'euro.*

CLIMAT : *océanique, avec températures de 21 à 26° de mai à septembre.*

OÙ DORMIR ?

A San Sebastián, *à l'hôtel NH Collection Aránzazu. Un 4 étoiles au chic contemporain, dans le quartier huppé d'Ondarreta, à 5 minutes de marche de la plage. A partir de 145 € la double en B&B. (www.nh-collection.com)*

A l'hôtel Punta Monpas. Un mini 2 étoiles « surf spirit » sur la plage de la Zurriola. A partir de 75 € la double en B&B. (puntamonpashotel.com)

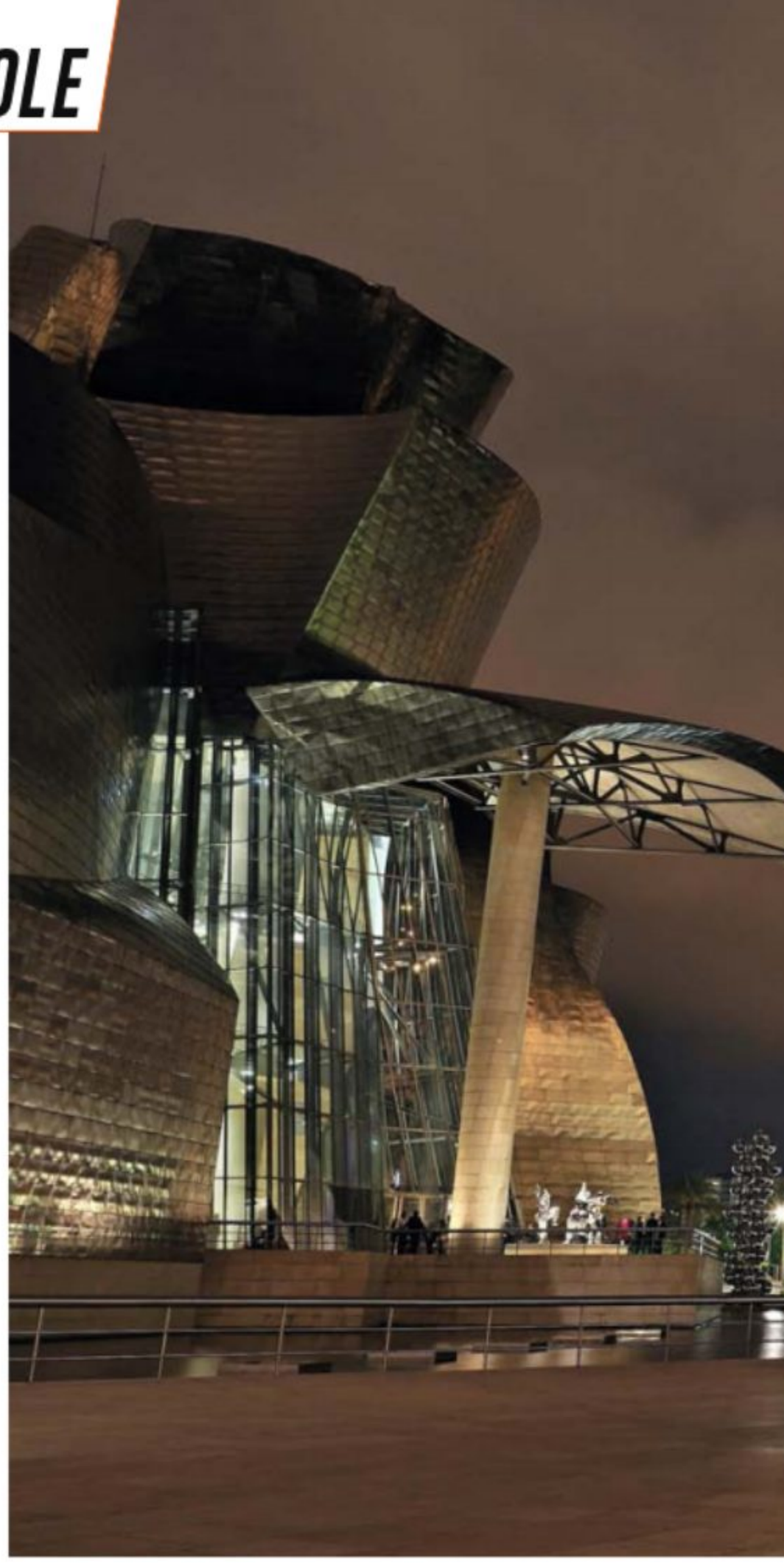
A Getaria, *à l'hôtel SaiazGetaria. A deux pas du vieux port et de la plage de Gaztetape, un hôtel de charme offrant 17 chambres ouvrant sur l'océan ou nichées dans une tour gothique. A partir de 124 € la double en B&B. (saiazgetaria.com)*

A Bilbao *au Miro Hotel. Sur les quais de la ria Nervión, face au musée Guggenheim, un 4 étoiles de 50 chambres à l'esprit « urban design ». A partir de 146 € la double en B&B. (www.mirohotelbilbao.com)*

LA CÔTE BASQUE ESPAGNOLE

●●● Est-ce le contraste violent entre les couleurs de la mer, des falaises et des collines ? La côte basque espagnole inspire aussi les artistes contemporains et leurs créations bousculent le paysage, donnant du sel à chaque étape. A San Sebastián, courez admirer le Kursaal, le futuriste palais des congrès signé de l'architecte espagnol Rafael Moneo. Sur une esplanade face à la mer, ce jeu de parallélépipèdes défie l'océan, avec ses parois de verre brut répondant au vert des vagues. L'auditorium géant accueille chaque année en septembre le festival international du film. De l'autre côté de la baie, au bout de la Concha, trône l'énigmatique *Peigne du Vent*, d'Eduardo Chillida (1924-2002). Pour s'immerger dans l'œuvre de ce sculpteur-forgeron internationalement reconnu, filez jusqu'à Hernani, dans le proche arrière-pays. Au pied de la ferme en pierres du XVI[e] siècle, où il vécut et travailla, 40 sculptures monumentales en acier rouillé, à l'image d'épaves de navire, se déploient dans un parc en plein air récemment rouvert.

Sur les hauteurs de Getaria, rendez-vous avec Cristóbal Balenciaga (1895-1972) au Palais Aldamar. C'est dans cette villa rétro, aujourd'hui assortie d'une aile contemporaine, que ce fils d'un marin-pêcheur et d'une simple couturière avait fait ses débuts, à l'aube du XX[e] siècle. Le lieu abrite désormais l'une des plus grandes et des plus belles collections de mode au monde : au fil du parcours, robes-gitane, tuniques torero et manteaux de cocktail, éclairés comme des bijoux, racontent l'évolution d'un style vers l'épure. Une leçon de couture et une formidable *success story* ! Terminus du voyage à Bilbao. Dans les années 1980, en pleine crise sidérurgique, la foule ne se pressait guère dans cette cité industrielle, poussée sur les bords d'une ria (baie étroite et allongée), à 11 km de la mer. Depuis, tout a changé ! Rivière assainie, docks rénovés, ponts aériens, espaces verts… La ville est devenue l'écrin du fameux musée d'art contemporain Guggenheim. Autour de la colossale coque en écailles de titane imaginée par l'architecte américain Frank Gehry, trônent des œuvres majeures comme *Maman*, l'araignée de Louise Bourgeois ou le *Puppy*, l'emblématique chiot fleuri de Jeff Koons. Après la visite, rien n'empêche d'aller s'encanailler dans les bars de la vieille ville. Ici aussi, les Basques savent recevoir !



La côte déroule ses pépites d'art, comme le Kursaal de San Sebastián ou *Maman*, l'araignée de Louise Bourgeois à Bilbao.

Rendez-vous en terre inconnue

La Haute-Vienne ne vient pas spontanément à l'esprit lorsqu'il s'agit de prendre la clé des champs. Pourtant, ce département rural du Limousin, sous influence de la Charente, de la Dordogne ou de la Corrèze, regorge d'atouts.

Texte et photos Thomas Riaud

La fabrique de la porcelaine est un art qui se pratique à Limoges depuis le XVIII[e] siècle.

CDT 87/D GUILLEMAIN

Le pont de Noblat date de la fin du XIII[e] siècle. Une des arches diffère car elle a été détruite en 1944 par les maquisards, puis reconstruite.

LA HAUTE-VIENNE

Le cœur géographique de la France bat au rythme de régions à la ruralité exacerbée. Si on pense immédiatement au Massif Central, il serait injuste d'occulter la plus confidentielle Haute-Vienne, pourtant lovée sur ses contreforts ! Pour son plus grand malheur, la Haute-Vienne subit la concurrence directe de départements stars prisés des touristes, dont la proximité la dessert. C'est notamment le cas de la Charente à l'ouest, ouverte sur l'océan, ou de la Dordogne et de la Corrèze au sud. Mais cet isolement est aussi une chance ! Car en restant à l'écart, la Haute-Vienne a été parfaitement préservée, et elle a tout pour séduire les amateurs d'authenticité, partagée entre forêts et étendues d'eau. Entrez dans le vif du sujet en quittant l'A20 au niveau du lac de Saint-Pardoux. Dans ce coin situé aux frontières du Haut-Limousin, le vert des châtaigneraies et le bleu azur de l'eau emplissent l'espace donnant des airs de petite province du Canada !

En remontant vers Cieux, en droite ligne du paradis, vous croiserez d'abord les singuliers Monts de Blond, ces collines verdoyantes et joufflues entre lesquelles s'épanouissent une multitude d'étangs, mais aussi de mystérieux •••

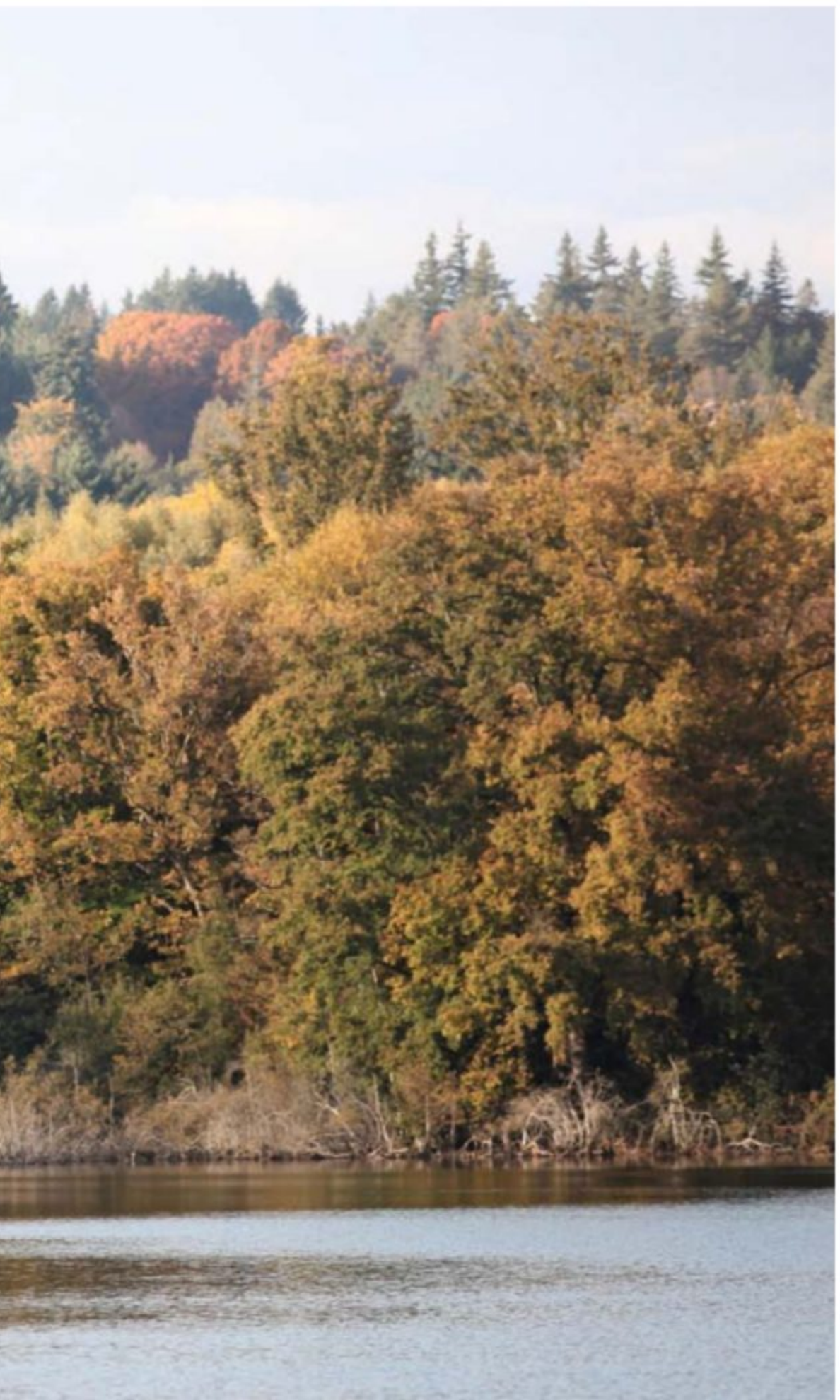
Le village médiéval de Mortemart est classé parmi les plus beaux de France.

LE VERT DES MONTS DE BLOND ET LE BLEU AZUR DE L'EAU DONNENT DES AIRS DE PETITE PROVINCE DU CANADA

La voiture de la balade

MAZDA CX-30 180 SKYACTIV-X M HYBRID
À PARTIR DE : 33 800 €

Alors que Toyota, Lexus ou Honda se livrent à une surenchère dans le « design manga », caractérisé par une succession d'angles et de formes torturées, Mazda se distingue au contraire par un caractère presque latin, beaucoup plus subtil et élégant. Ce style avenant se retrouve également sur le CX-30, un modèle qui se place à mi-chemin entre les CX-3 et CX-5, et qui doit beaucoup techniquement à la berline compacte Mazda 3. Bien qu'un peu plus haut (1,54 m), il séduit par son profil élancé et ses prix restent contenus, puisqu'il s'affiche seulement 2 600 € plus cher à finition égale. On retrouve par ailleurs les mêmes moteurs, y compris cet original 2.0 essence atmosphérique de 180 ch. Sur le papier, cela peut faire peur, mais grâce à sa technologie SkyActiv à allumage par compression, associée à un système mild hybrid, les consommations restent mesurées (6,5 l/100 km), sans pénaliser l'agrément de conduite, de haute volée! Bref, voilà une excellente alternative aux stars japonaises… et européennes!



N. LEFRÈRE

Rencontre

NICOLAS LEFRÈRE ■ GÉRANT DE ZOO

Saga Africa

Observer les *big five* dans la savane africaine est déjà ambitieux, alors dans le Limousin… Utopique sauf en allant au zoo-parc du Reynou, situé à une dizaine de kilomètres au sud de Limoges, un lieu enchanteur géré avec passion par la même famille depuis 2007. Aujourd'hui, c'est Nicolas Lefrère qui dirige cet immense parc prenant le relais de son père en 2014. *« C'est une lourde responsabilité mais je ne me voyais pas faire autre chose. J'ai la chance d'être natif du coin et j'adore les animaux ainsi que tout ce qui y a trait même si j'en apprends tous les jours. »* On veut bien le croire car lui et son équipe doivent gérer plus de 130 espèces, réparties sur 100 ha, dont 50 de réserve naturelle! *« Notre plus ? Présenter des animaux exotiques issus des 5 continents que l'on voit rarement mais aussi louer des lodges pour s'immerger dans le parc! »*

Comptez 185 € pour 2 personnes pour une nuit (petit-déjeuner compris), la visite du parc étant facturée 19 €/adulte et 12 €/enfant. Informations et réservations au 05 55 00 40 00 et www.parczooreynou.com

IL NE FAUT GUÈRE ROULER LONGTEMPS POUR S'IMMERGER DANS UNE NATURE SAUVAGE

Oradour-sur-Glane, figé depuis août 1944, témoigne des horreurs de la guerre. Une visite poignante.

FOUR DES CASSEAUX

••• mégalithes. C'est assez pour être plongé dans un autre monde, à une autre époque aussi, puisque vous voilà aux portes du village médiéval de Mortemart, classé parmi les plus beaux de France. Bien que concentré autour de son antique halle (reconstruite au XVII[e]), Mortemart ne manque pas de charme, à l'image de nombreux autres petits bourgs voisins de caractère, comme Montrol-Sénard. L'écomusée « nostalgie rurale » permet de remonter un peu le temps, jusqu'au début du XX[e] siècle, en déambulant dans les rues piétonnes, à la découverte de maisons restées en l'état, ouvertes à tous et gratuites. Autre site accessible gracieusement, au nom du devoir de mémoire, le tristement célèbre village d'Oradour-sur-Glane. Ici même, le 10 août 1944, la barbarie nazie de l'unité SS « Das Reich » s'est abattue de façon aveugle et brutale sur ce bourg en massacrant 642 hommes, femmes et enfants. Depuis, ce village martyr est resté comme figé dans l'horreur, et il est malheureusement aisé d'imaginer les événements qui s'y sont déroulés, l'Histoire se lisant ici comme un livre à ciel ouvert…

Forcément, on ne sort pas totalement indemne d'un tel endroit, désormais classé monument historique, et quoi de mieux pour se changer les idées que d'aller s'extasier devant une des belles créations dont l'homme est capable : la porcelaine, un savoir-faire local ancestral qui remonte au milieu du XVIII[e] siècle. De Saint-Junien jusqu'à Limoges - préfecture de la Haute-Vienne et accessoirement « capitale mondiale de la porcelaine » - vous allez emprunter une route touristique entièrement dédiée à la transformation de ce qu'on appelle ici l'or blanc. Limoges est une ville d'art •••

Rencontre

THOMAS HIRAT ■ RESPONSABLE DE MUSÉE

Classe et classé

Si l'usine Renault de l'île Seguin, pourtant ô combien exceptionnelle à bien des égards, n'a pas eu la chance d'être épargnée par les promoteurs (ni l'Etat !), il n'en est heureusement pas de même de tout le patrimoine industriel. La preuve avec cet antique four des Casseaux, bâti sur les bords de la Vienne en 1816. Ce bâtiment dédié à la porcelaine, resté figé depuis le XIXe siècle, a été classé monument historique en 1987. C'est Thomas Hirat, responsable de ce musée associatif depuis 8 ans, qui en assure la sauvegarde et la promotion. *« Ce four situé à Limoges même, forcément intimement lié au savoir-faire local, est un symbole de l'industrie porcelainière. Il est le seul survivant d'une série de 9 fours et il témoigne de l'évolution des techniques mises en œuvre, avec ses difficultés et ses succès. C'est émouvant car l'art de la porcelaine a exigé le meilleur des hommes ».* Outre la possibilité de visiter ce four resté dans son état d'origine, des expositions temporaires sont aussi organisées. Classe et classé, ce four-musée des Casseaux séduit par son histoire et sa patine, qui n'ont rien d'artificiels !

Entrée à 4,50 €/adulte. Infos 05 55 33 28 74 et www.fourdescasseaux.com

Le centre historique de Limoges regorge de joyaux médiévaux, à découvrir au détour d'une ruelle !

La Haute-Vienne a su se préserver du tourisme de masse, une aubaine pour ceux qui veulent se mettre « au vert ».

Sur les bords de la Vienne se dresse, depuis le XIIe siècle, la cathédrale Saint-Etienne, un joyau de l'art gothique.

Le village de Rilhac-Lastours est assurément une halte de charme...

Dans ce coin du Limousin, bien manger fait partie d'un art de vivre!

••• et d'histoire méconnue, qui non seulement mérite le détour, mais qui cache bien des atouts et quelques singularités, puisqu'elle abrite… deux centres médiévaux !

Le premier se déploie le long de la Vienne, tout autour de l'imposante cathédrale gothique Saint-Etienne, commencée au XIII[e] siècle. Jardins suspendus d'un côté ou ruelles bordées de maisons pittoresques à pans de bois de l'autre, vous attendent dans ce quartier de la Cité. En prenant de la hauteur, on tombe sur le second centre, celui de la ville haute, qui est peut-être plus intéressant encore. Bâti cette fois entre les églises Saint-Michel-des-Lions (XV[e]) et Saint-Pierre-du-Queyroix (XII[e]), ce centre essentiellement piétonnier séduit par son caractère. Certains sites sont remarquables, à l'image du quartier de la Boucherie, mais aussi la Cour du Temple avec ses maisons Renaissance, ou de celui dressé autour de la petite chapelle Saint-Aurélien, miraculeusement préservée. Limoges, vraie ville à taille humaine, est aussi une cité à la campagne et il ne faut guère rouler bien longtemps pour s'immerger à nouveau dans une verdure sauvage et entière.

En filant vers l'est, sur la bucolique route touristique Richard Cœur de Lion, vous traverserez de nombreux villages de charme, à l'image de ceux de Nedde, Rempnat, Cheissoux ou Peyrat-le-Château. Au détour d'un virage apparaît le bourg plus conséquent de Saint-Léonard de Noblat, dominé par sa collégiale romane (XI[e]), un site exceptionnel inscrit, avec les chemins de Saint-Jacques de Compostelle, sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. On entre donc religieusement dans ce centre historique et là encore, on est frappé par le parfait état de conservation des lieux. Tous ceux qui se sont aventurés jusqu'ici vous le diront : ceux qui viennent en Haute-Vienne… y reviennent !

Merci à Sophie Trinques du Comité Départemental du Tourisme, pour son aide à la réalisation de ce reportage. Organisez votre séjour en vous connectant au www.tourisme-hautevienne.com

Rencontre

GILLES DUGOGNON ■ CHEF CUISINIER

Le goût du bon goût

On ne vient jamais se restaurer 2 fois au même endroit par hasard, surtout si on est un Chef d'Etat. C'est ainsi en « connoisseur » de la bonne chair que Jacques Chirac, réputé pour son coup de fourchette, est venu (et revenu !) à la table gastronomique de la Chapelle Saint Martin. A la tête de cette belle adresse, qui régale gourmands et gourmets depuis des décennies, on retrouve le chef cuisinier Gilles Dugognon, autant amateur d'automobiles (il possède une sacrée collection !), que de la viande limousine qu'il décline à l'envie sous toutes ses formes. Comme le dit avec délice Gilles Dugognon, natif du pays, *« on n'est jamais loin de la viande ici ! Mais le parcours a été long… Après avoir fait mes armes chez Jean-Marie Amat (2 étoiles au Michelin dans le Bordelais), qui m'a transmis la passion du métier, je me suis mis à mon compte. J'ai eu la chance de décrocher ma première étoile en 1986, à seulement 24 ans ! Après l'ouverture d'un « bistronomique » en 1993, ce qui semblait fou à l'époque, j'ai racheté l'affaire familiale en 1997 où je décline la viande du pays sous toutes ses formes ».*

Pour juger sur pièce, et savourer son carré d'agneau rôti à la fève tonka ou son fameux ris de veau avec une râpée de cèpes, vous savez désormais où aller !

A partir de 68 €/adulte. Infos 05 55 75 80 17 et www.chapellesaintmartin.com

STUDIO CHEVOJON

Cieux

Pour partir explorer les sauvages Monts de Blond ou découvrir les villages classés de Mortemare et Montrol-Sénard, s'établir à Cieux est une bonne idée. Et descendre à la chambre d'hôtes L'étable des saveurs (06 82 07 97 70) est tout à fait judicieux ! Cette ferme d'élevage rénovée et décorée avec goût propose des chambres confortables très abordables (de 55 à 90 €/nuit), un panier-repas pouvant également vous être servi (15 €/adulte), avec des produits frais de la ferme !

Limoges

Ville d'art et d'histoire, Limoges est une cité pour le moins discrète malgré son rayonnement international. Et pourtant, cette ville ne manque pas d'attrait, en renfermant des quartiers historiques présentant une très belle unité architecturale, mais aussi la cathédrale gothique Saint-Etienne érigée à partir du XIIIe qui vaut le coup d'œil. Autre édifice remarquable : le musée des Beaux-Arts, logé dans l'ancien palais de l'Evêché (fin XVIIIe) mais aussi la gare des Bénédictins, inscrite à l'inventaire des monuments historiques ! Pour faire étape, allez sans hésiter dans l'un des luxueux appartements Les Effrontés (de 65 à 75 m²), de superbes meublés situés dans l'hypercentre (à partir de 85 €/nuit, 06 43 16 78 00). Et pour vous restaurer, la table Le Pont Saint-Etienne (05 55 30 52 54), surplombant la Vienne, s'impose (plats de 6,50 à 25 €).

Moulin de la Gorce

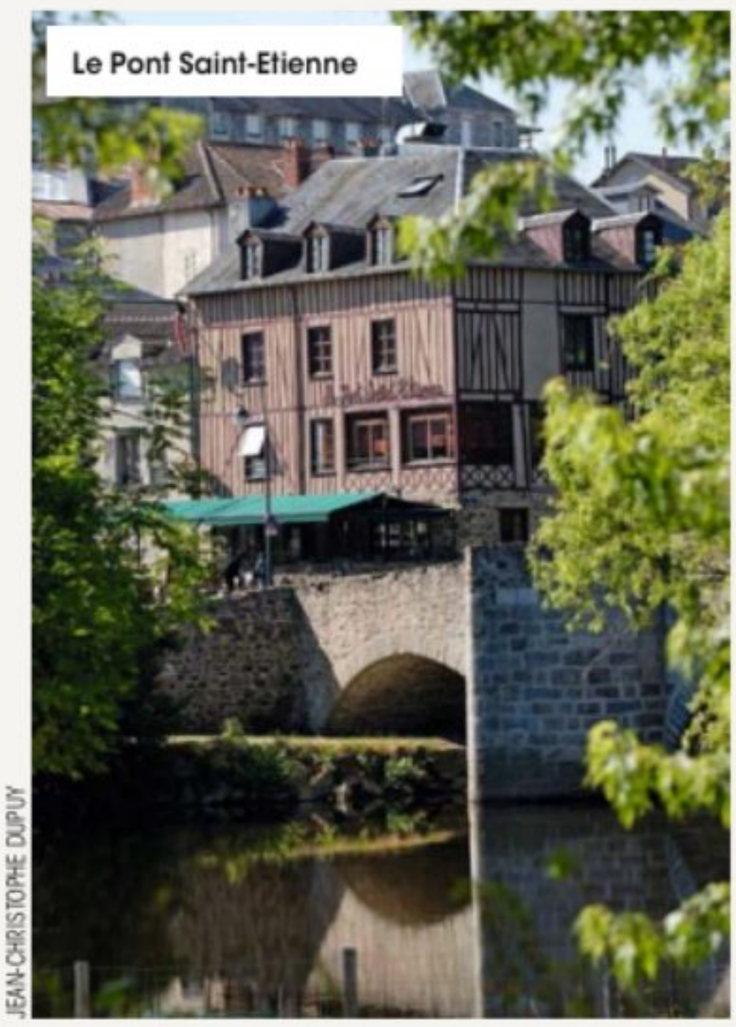
Non loin de la belle route Richard Cœur de Lion, qui permet de découvrir de nombreux villages pittoresques, se tient le Moulin de la Gorce (05 55 00 70 66). Nichée dans un parc de 6 ha, cette chambre d'hôtes somptueuse marie luxe et charme, son bâtiment principal datant du XVIe siècle. Outre l'hébergement, un restaurant gastronomique est proposé mais aussi la plus abordable Table du moulin qui fait dans la bistronomie. Ce n'est pas donné (nuit de 110 à 285 €), mais le lieu est exceptionnel.

Moulin de la Gorce

MOULIN DE LA GORCE

Les Effrontés

LES EFFRONTÉS


Le Pont Saint-Etienne

JEAN-CHRISTOPHE DUPUY

Oradour-sur-Glane

Oradour-sur-Glane

Il faut se faire un peu violence pour y aller tant ce village a été marqué à jamais du sceau de l'horreur nazie, mais s'en écarter serait ignorer une partie tragique de l'Histoire de France. Ce lieu unique en Europe mérite le recueillement. Mieux vaut toutefois prévenir les enfants avant et bien sûr, le silence en ce lieu de mémoire s'impose…

Saint-Junien

Situé à seulement 13 km d'Oradour-sur-Glane, le village de Saint-Junien abrite une excellente adresse qui fait chambres d'hôtes mais aussi restaurant (menus de 40 à 53 €) et même bistrot (formule à 16 €). Il s'agit du Lauryvan (05 55 02 26 04), une étape fort agréable accessible à partir de 85 €/nuit.

Saint-Léonard de Noblat

Allez jusqu'à ce village médiéval au charme intact, qui abrite une collégiale séculaire, classée au patrimoine mondial de l'Unesco.

Saint-Léonard de Noblat

D.GUILLEMAIN/CDT87

MONT-BLANC
Séjour d'activités
INSOLITES

AVEC l'auto-journal

RETROUVEZ LES GRANDS ESPACES

TOUSSAINT 2020

En famille,
6 jours, pension complète et activités incluses

Vous souhaitez partager un moment privilégié avec vos enfants ou petits-enfants en France ? Offrez-leur cette **expérience inédite** et enrichissante sur le territoire exceptionnel du **Mont-Blanc !**

Les POINTS FORTS de votre séjour

- -> Un site naturel exceptionnel et le confort d'un chalet de charme.
- -> Des activités originales au plus près de la nature et pour sa protection.
- -> Un expert de la vie en forêt et de la montagne en exclusivité pour vous.
- -> Un séjour insolite et inoubliable pour créer de beaux souvenirs en famille.

Téléchargez vite la brochure complète sur notre site
www.croisieres-lecteurs.com/aj

Informations & réservations au **01 41 33 57 03**
(du lundi au vendredi de 9h à 18h, en précisant le code : L'AUTO-JOURNAL)

Demandez votre brochure sans engagement en retournant ce coupon à : L'Auto-Journal - Séjours Mont-Blanc - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

Nom* : ..... Prénom* : .....

Adresse* : .....

CP* : ⌊⌊⌊⌊⌊ Ville* : ..... Tél.: ⌊⌊ ⌊⌊ ⌊⌊ ⌊⌊ ⌊⌊

Pour bénéficier des offres de l'Auto-Journal et de ses partenaires, email .....

*A renseigner obligatoirement pour traiter votre demande.
Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique fondé sur votre consentement et destiné à Reworld Media France SAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont l'envoi de la brochure et les offres relatives aux voyages avec nos partenaires si vous y consentez. L'inscription au voyage implique l'acceptation des conditions générales et particulières de vente de CroisiEurope au dos du bulletin de réservation joint à la brochure. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à : Reworld Media France - DPO Service juridique, 8 rue François Ory 92543 MONTROUGE ou par mail : dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr Crédits Photo : Istock, CroisiEurope et Shutterstock.

S20MEGEP

l'auto-journal

Guide d'achat

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, Thomas Antoine, Benjamin Asket, Christophe Bourgeois, Patrice Chéreau, Clément Choulot, Adrien Cortesi, Michel Courtois, Pascale Desclos, Christian Goupi, Yann Lefebvre, Thomas Riaud, Pierre Richet, Arnaud Saunier, Tibo.

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 : Compos Juliot, 11 rue Bleue 75009 Paris
N° ISSN : 2106-9964
NUMÉRO DE COMMISSION PARITAIRE : 0722 K 81821
Dépôt légal : septembre 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)

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.

37 PAGES POUR MIEUX ACHETER VOTRE 4x4

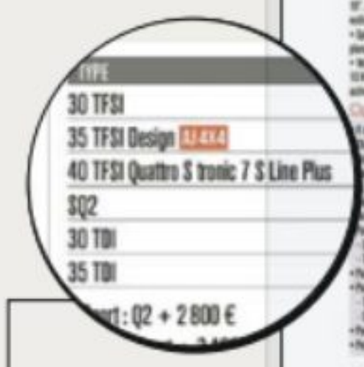
VOTRE PROCHAIN NUMÉRO SERA EN KIOSQUE LE 10 DÉCEMBRE 2020

Pratique Fiche occasion p. 120

Les pictos pour mieux choisir :

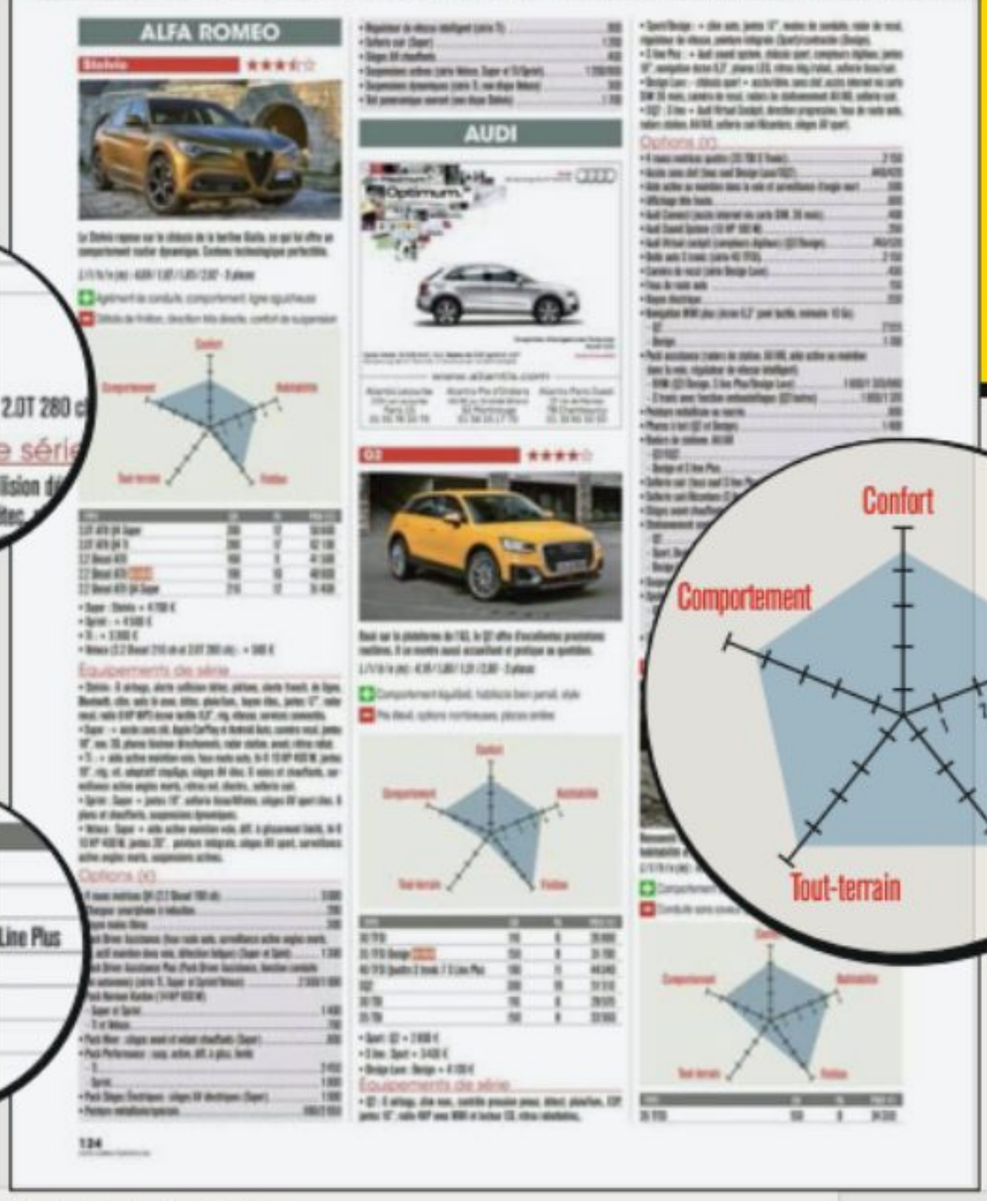
- ✚ Principales qualités
- ▬ Principaux défauts

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



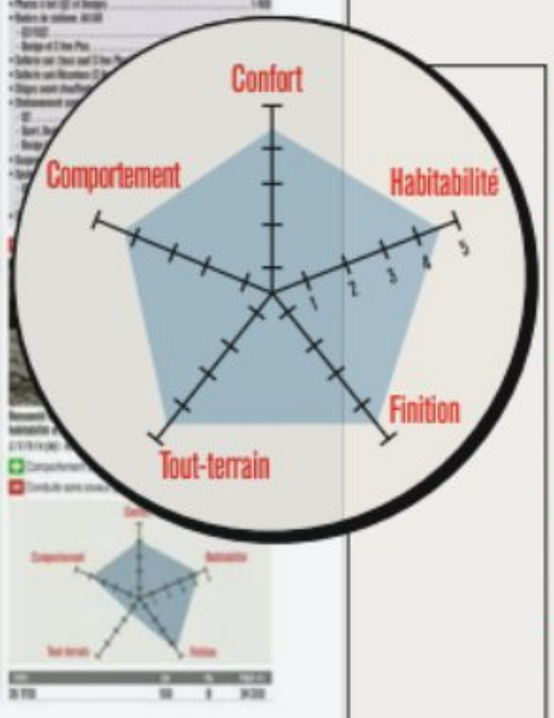
AJ 4X4
Indique le modèle (moteur, finition, carrosserie) le plus intéressant de la gamme.

Guide d'achat 80 fiches complètes p. 122



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

NISSAN JUKE I

ON AIME OU ON DÉTESTE, MAIS LE NISSAN JUKE A UNE VRAIE PERSONNALITÉ ! ET DANS L'ENSEMBLE, LE SUV URBAIN A SÉDUIT AU POINT DE S'ÉCOULER À 140 000 EXEMPLAIRES RIEN QU'EN FRANCE. AVEC L'ARRIVÉE DE LA SECONDE GÉNÉRATION, ELLE AUSSI DÉCALÉE, LA PREMIÈRE MOUTURE SE FAIT PLUS ABORDABLE… ET LARGEMENT DISPONIBLE EN OCCASION.

texte Thomas Riaud photos Nissan

Mécanique

A sa sortie, le Juke laissait le choix entre deux blocs essence, avec tout d'abord un 1.6 de 117 ch, honnête mais sans panache, et un performant 1.6 DIG-T de 190 ch (disponibles tous les deux en 4x2 et en 4x4 avec une boîte CVT). Un incontournable diesel était aussi de la partie, en l'occurrence un sobre et coupleux 1.5 dCi de 110 ch d'origine Renault (proposé en 4x2), qui s'est octroyé la majorité des ventes. En janvier 2013, un indigent 1.6 de 94 ch est venu enrichir l'offre pour faire office de ticket d'entrée. Ce bloc, assez gourmand, est fiable mais n'a aucune saveur. Tout le contraire de la rare version Nismo animée par un 1.6 DIG-T de 200 ch, performante, mais qui met à mal les trains roulants ! A partir du restylage de juin 2014, cette version survoltée s'efface au profit d'un plus classique 1.2 DIG-T de 115 ch, qui séduit plus par sa douceur que son punch mais qui a finalement réalisé le plus de ventes. En clair, le Juke souffle le chaud ou le froid !

Le 1.5 dCi est fiable mais, en ville, mieux vaut opter pour le 1.2 DIG-T essence.

Équipement

L'entrée de gamme Visia présente peu d'intérêt car si elle offre tout de même la climatisation manuelle et une radio CD mp3, elle a trop de lacunes pour séduire ! En gagnant les jantes alliage 17", un pack sport, des antibrouillards mais aussi une climatisation automatique, un régulateur de vitesse, le Bluetooth et les commandes au volant, l'Acenta se fait plus désirable. Mais pour bénéficier du GPS, de la caméra de recul - utile tant la rétrovision est mauvaise - et de nombreux autres raffinements (sellerie cuir, capteurs de pluie et de lumière, sièges avant chauffants, accès et démarrage sans clé, rétros extérieurs rabattables électriquement…) le haut de gamme Tekna s'impose. En clair, là aussi, le Juke souffle le chaud ou le froid ! L'exclusive variante Nismo de 200 ch est *full option* (base Tekna + kit carrosserie, jantes de 18"…) et, a contrario, la version 1.6 de 94 ch a tout du parent pauvre, en supprimant sur la finition d'entrée de gamme (qui repose sur la Visia) la climatisation manuelle et l'ordinateur de bord. Rédhibitoire ! A partir du restylage de juin 2014, la dotation de série gagne quelques équipements (contrôle de pression des pneus, phares xénon sur Tekna et finition Connect Edition avec GPS à écran tactile et vision 360°…). A noter qu'il y a eu quelques séries spéciales (Deezer en octobre 2011 et Urban Premium en mars 2012), toutes très fréquentables, car basée sur la Tekna.

Longueur / largeur / hauteur / empattement (m): 4,14 / 1,77 / 1,57 / 2,53

LA GAMME	Essence					Diesel
Moteurs	1.6 94 ch	1.2 DIG-T 115 ch	1.6 117 ch	1.6 DIG T 190 ch	1.6 DIG-T Nismo	1.5 dCi 110
Dates de vente	03/2013 - 04/ 2018	06/2014 - 04/2018	10/2010 - 04/2018	09/2010 - 04/2018	01/2013 - 06/2014	09/2010 - 09/2019
Type	4 cylindres turbo	4 cylindres turbo	4 cylindres turbo	4 cylindres turbo	4 cylindres turbo	4 cylindres turbo
Puissance (ch à tr/mn)	94 à 5400	115 à 4500	117 à 6000	190 à 5600	200 à 5600 (218 ch sur RS)	110 à 4000
Couple (Nm à tr/mn)	140 à 3200	190 à 2000	158 à 4000	240 à 2000	250 à 2000 (280 sur RS)	260 à 1750
Type de transmission	BVM 5	BVM 6	BVM 5 - CVT 6	BVM 6 - CVT 6 4x4	CVT 6 4x4	BVM 6
0 à 100 km/h (s)	12	11,4*	11,2*	8,3* - 8,1*	7,8*	11,4*
Conso moy. (l/100 km)	6	7,3*	8,2*	8,8* - 9,8*	9,2*	5,9*

* Mesures AJE&4x4

Commercialisation : **septembre 2010 à septembre 2019** Restylage : **juin 2014** Production : **lancement 2e génération depuis septembre 2019**

Habitacle

Sur le Juke, le design a pris le pas sur toute autre considération. Un parti pris qui se ressent lorsque l'on prend place à bord, avec un cockpit coloré et sympathique ! Si les places avant sont bien étudiées, ce n'est pas du tout le cas des places arrière. Outre un accès malaisé, rendu compliqué par la découpe étroite de la portière, l'espace aux jambes reste trop limité mais aussi la garde au toit et la largeur aux coudes. Quant à la capacité du coffre, elle est ridicule (251 dm³). Clairement, si vous avez des enfants et une poussette à caser, allez voir ailleurs ! Quant à la finition, on déchante vite, tant les plastiques utilisés sont de mauvaise qualité et que les assemblages sont bâclés. Un mieux est perceptible après le restylage, mais les défauts du Juke demeurent…

Le style du Juke est une des raisons de son succès. Mais il contraint la visibilité et l'habitabilité.

Extérieur

Le Juke a presque tout d'un concept-car échappé d'un salon tant son design iconoclaste détonne dans le paysage automobile. Cette forte personnalité est assurément son atout principal et elle se trouve exacerbée sur les exclusives variantes Nismo. Sur toutes les versions, le compact Juke (4,14 m) séduit par la rigueur des ajustages de carrosserie et la qualité des peintures. Du moins sur les exemplaires bichonnés, tenus à l'écart des villes, car curieusement, ce SUV urbain est très mal protégé des chocs. Il vous faudra vérifier l'état des boucliers, très exposés mais également les flancs. En cas de choc, le bouclier avant se déforme et a tendance à frotter sur la jonction des ailes avant.

BILAN ENTRETIEN/FIABILITÉ DU NISSAN JUKE I

COÛT DE L'ENTRETIEN (1.2 DIG-T 115 CH)

Embrayage	1 305 €
Courroie de distribution	530 €
Disques AV et AR	332 €
Plaquettes AV	120 €
Pneumatiques (la paire avec la pose)	380 €
Amortisseurs AV (la paire)	738 €
Amortisseurs AR (la paire)	320 €
Révision (12 mois avec vidange et filtres)	199 €

Proche sur le plan mécanique de nombreuses petites Renault, ce Juke serre naturellement son budget, excepté le coût des amortisseurs et de l'embrayage, élevés pour le segment.

BILAN FIABILITÉ

- ↳ Encrassement de la vanne EGR et du FAP : tous dCi utilisés majoritairement en ville.
- ↳ Surconsommation d'huile (défaut de culasse) : 1.2 DIG-T produits en février 2016.
- ↳ Fuite de carburant possible : 1.6 117 ch produits de mars 2011 à mars 2012.
- ↳ Usure prématurée de la courroie de distribution : sur 1.5 dCi fabriqués jusqu'en avril 2011.
- ↳ Airbag défaillant : tous modèles de juin à juillet 2012.

NOTRE CHOIX

NISSAN JUKE 1.2 DIG-T 115 CH TEKNA

juin 2016, 50 200 km
Prix prospecté **13 200 €**

Qualités	Défauts
Style fort	Habitabilité arrière décevante
Comportement sûr	Coffre ridicule
Entretien raisonnable	Finition désinvolte
Gabarit adapté à la ville	Offre moteur hétérogène

Conclusion

A sa sortie, le Juke a créé la surprise et s'est attiré les faveurs d'un vaste public grâce à sa robe flamboyante. Ce style singulier reste la principale motivation d'achat, car pour le reste, ce « manga sur 4 roues » est objectivement moins bien conçu que la plupart de ses rivaux dans de nombreux domaines. Pour trouver un Juke fréquentable, choisissez un modèle postérieur au restylage de juin 2014, mieux fini, et n'hésitez pas à opter pour une série limitée suréquipée ou pour la finition haut de gamme Tekna. Enfin, côté moteur, outre le vaillant dCi de 110 ch d'origine Renault, l'offre essence ne tient pas toutes ses promesses. Entre un 1.6 de 94 ch indigent, et des versions sportives agréables mais chères en entretien, les plus raisonnables 1.2 de 115 ch et 1.6 de 117 ch deviennent des choix par défaut.

TECHNIQUE NISSAN JUKE 1.2 DIG-T 115 CH *

Vitesse maxi (km/h)	166
Accél. 1 000 m d. a. (s)	33,6
Conso moyenne (l/100 km)	7,3
Conso ville/route/autoroute	7,2/7/7,6
Freinage 90/130 km/h (m)	62/67

* Mesures AJE&4x4

ALFA ROMEO

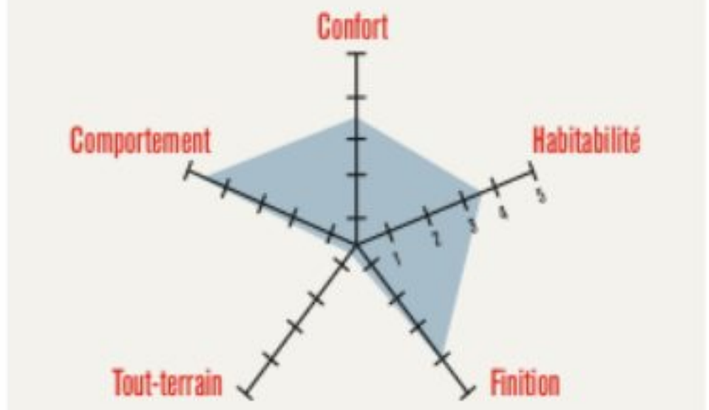
Stelvio ★★★½☆

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	11	51 100
2.0T AT8 Q4 Ti	280	17	62 700
Quadrifoglio 2.9 V6	510	41	98 000
2.2 Diesel AT8	160	8	42 000
2.2 Diesel AT8 Super AJ 4X4	190	10	49 100
2.2 Diesel AT8 Q4 Ti	210	12	61 000

- Super : Stelvio + 4 700 €
- Sprint : Super + 4 600 €
- Ti : Sprint + 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

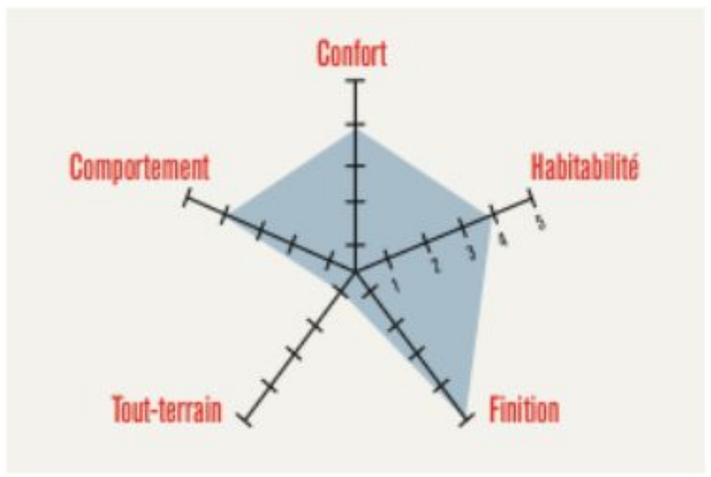
Q2 ★★★★☆

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
- Boîte 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 ★★★★☆

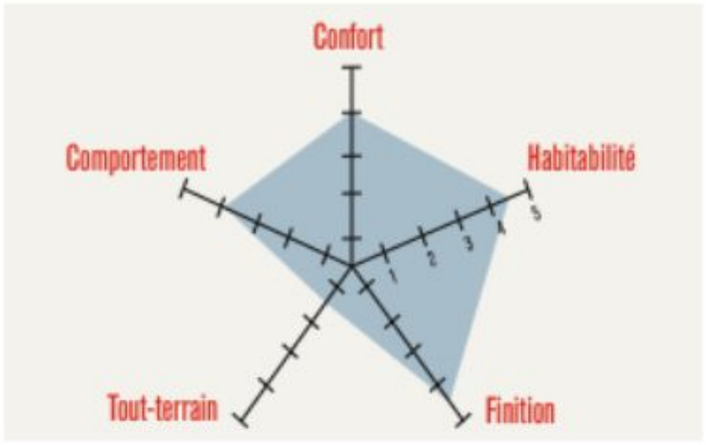
Renouvelé fin 2018, le Q3 se fait apprécier pour son comportement, son habitabilité et sa finition. Pas donné, il manque aussi de dynamisme.

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

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
35 TFSI	150	8	34 750
40 TFSI quattro S tronic 7 Design	190	11	45 160
45 TFSI quattro S tronic 7 Design	230	14	47 900
RS Q3 quattro S tronic	400	29	69 930
35 TDI S tronic 7 AJ 4X4	150	8	39 740
35 TDI quattro	150	8	39 840
40 TDI quattro S tronic 7 Design	190	10	47 390

- 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
  - toutes finitions 1550
  - RS 1 500

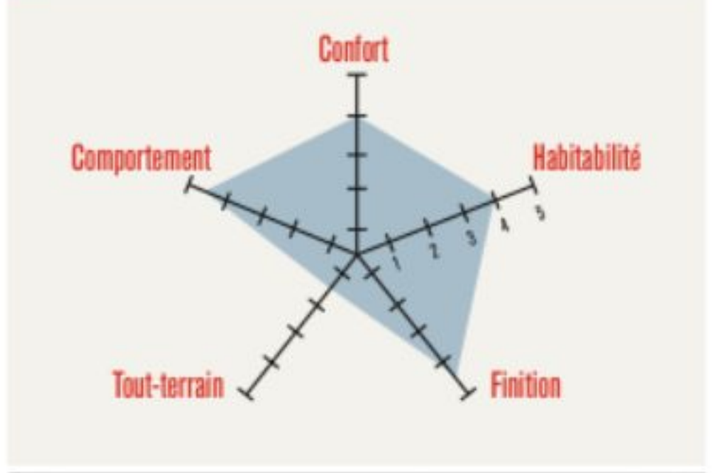
Q3 Sportback ★★★★☆

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	37 750
40 TFSI quattro S tronic 7 Design	190	10	47 560
45 TFSI quattro S tronic 7 Design	230	13	50 300
RS Q3 quattro S tronic	400	29	71 760
35 TDI S tronic 7 AJ 4X4	150	8	42 740
35 TDI quattro BVM	150	8	42 840
40 TDI Design S tronic 7	190	10	49 790

- 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

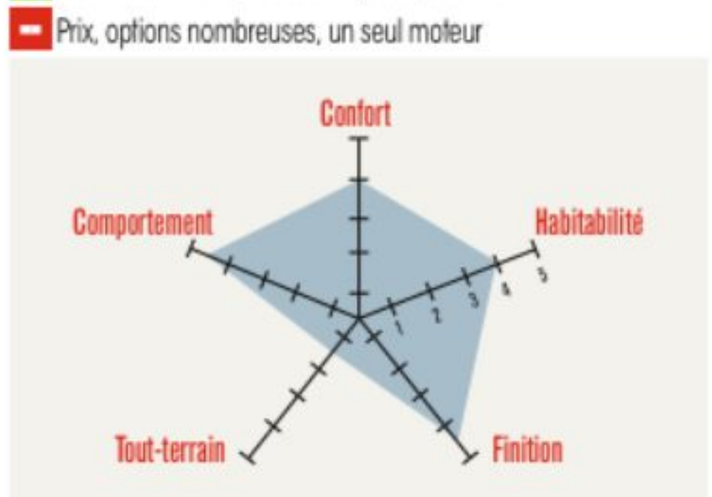
Q5 ★★★★☆

Modèle restylé

Fin 2020, le Q5 II reçoit un restylage sensible. Ses prestations routières demeurent de haut niveau. Une seule motorisation au lancement.

L / l / h / e (m) : 4,68 / 1,90 / 1,66 / 2,82 - 5 places

+ Qualité de finition, habitabilité, comportement
− Prix, options nombreuses, un seul moteur



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
40 TDI (mHEV) BVA7 quattro Design AJ 4X4	204	11	55 200

- Design : Q5 + 3 100 €
- S line : Q5 + 8 000 €
- Avus : Design + 8 900 €

Équipements de série

- Q5 : 6 airbags, accès/dém. sans clef, Audi connect sécurité/service, Bluetooth, clim. auto, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., écran 10,1", ESP, hayon élec., jantes 18", modes conduite, phares LED, pre-sense city, radar recul, radio-CD 8 HP, rég/lim. vitesse, rétros ext. élec./dég., volant multifonction cuir.
- Design : + banquette coulissante, clim. 3 zones, interfaces smartphone, radars station. AV/AR, recharge tél. induction.
- S line : + Audi Connect (3 ans), Audi sound system 10 HP, caméra de recul, châssis sport, nav. Plus pavé tactile, phares Matrix LED, sellerie cuir, sièges sport, Virtual Cockpit 12,3".
- Avus : S Line + affichage tête haute, jantes 19", phares HD Matrix LED, surveillance angles morts.

Options (€)

- Affichage tête haute 1 200
- Aide active au changement de voie (Design, S line/Avus) 740/430
- Amortissement piloté (toutes finitions/S line) 1 270/850
- Caméra de recul (non dispo Q5, Design) 530
- Châssis sport (Design et Avus) 420
- Différentiel sport (S line/Avus) 1 660
- Feux de route automatiques (Design) 190
- Hi-fi Audi 10 HP 180 W (non dispo Q5, série S line et Avus) 400
- Hi-fi Bang & Olufsen (19 HP 755 W)
  - Design 1 400
  - S line, Avus 1 000
- Interfaces smartphone (Q5) 1 000
- Navigation MMI plus (écran 10,1", pavé tactile, nav 3D) (Desing) 2 760
- Pack assistance city (avertisseur sortie de véhicule, caméra recul, surveil. circulation AR, radars station. AV/AR, surveil. angles morts)
  - Design 1 370
  - S line 850
- Pack assistance route (assistants maintien dans voie, d'évitement de collision et changement de direction, recon. panneaux, feux de route auto, rég. adaptatif fonction embouteillages) (non dispo Q5)
  - Design, S line 2 000
  - Avus 1 700
- Pack assistance stationnement (caméras 360°, station. semi-auto)

(non dispo Q5)
- Design 1 700
- S line 1 150
- Park assist (station. semi-auto.) (non dispo Q5, Design) 350
- Peinture métallisée 1 120
- Phares Matrix LED (Design) 1 550
- Phares HD Matrix LED (Design/S line) 2 770/1 220
- Sellerie cuir Nappa (Design) 1 700
- Sellerie cuir/microfibre (Design/S line/Avus) 1 600/610/300
- Sellerie cuir/simili cuir (Design) 1 300
- Services Audi connect pendant 5 ans (Q5 et Design) 425
- Side assist : surveillance d'angles morts 980
- Sièges AV chauffants (non dispo Q5, série Avus) 470
- Sièges AV élec. mémoires conducteur, rétros dég./rabat., rétro int électrochromatique (non dispo Q5, série sur Avus) 1 190
- Sièges AV massants (non dispo Q5) 600
- Suspensions pneumatiques (sauf Q5)
  - S line 2 040
  - autres finitions 2 460
- Toit ouvrant panoramique (non dispo Q5) 1 870
- Virtual cockpit (non dispo Q5, série S line et Avus) 740

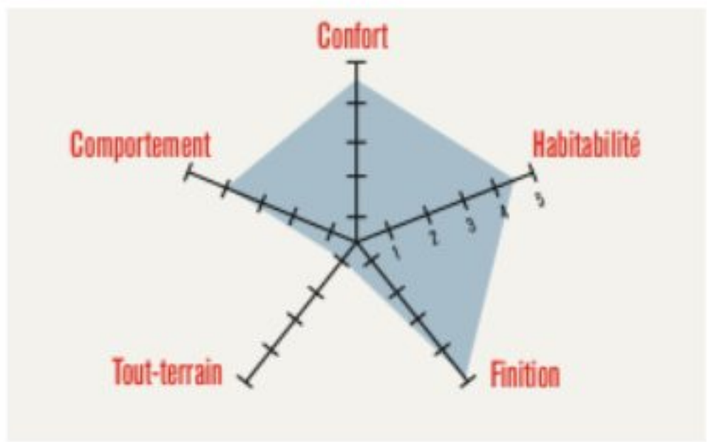
Q7 ★★★★☆

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	380	22	80 310
60 TFSIe (PHEV) 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 (€)

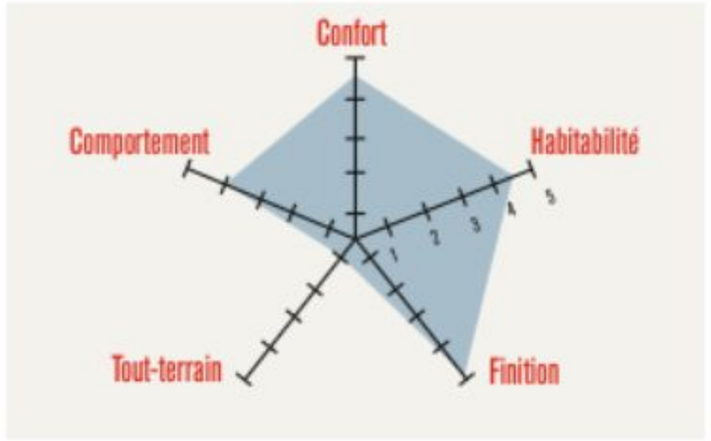
- 7 places (non dispo 60 TFSI e) 1 325
- Accès sans clé, hayon mains libres 1 225
- Affichage tête haute 1 750
- Caméra 360° 3D (non dispo 60 TFSI e, Advanced/autres) 1 450/850
- Clim. auto quatre zones (non dispo 60 TFSI e) 1 000
- Essieu arrière directionnel /+ système antiroulis (non dispo 60 TFSI 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	13	77 200
50 TDI Tiptronic 8 quattro AJ 4X4	286	17	80 600
55 TFSI Tiptronic 8 quattro	340	22	81 300
SQ8 TDI Tiptronic 8 quattro	435	32	116 350
RS Q8 Tiptronic 8 quattro	600	53	159 900

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

Équipements de série

- Base : 6 airbags, ESP, dém. 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/ Avus Extended 3 030/1 310
- 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

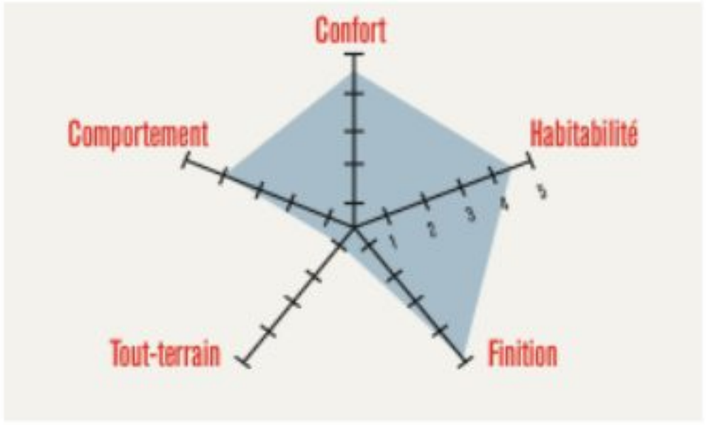
e-tron/Sportback ★★★½☆

Le premier SUV électrique d'Audi avance 360 che et une autonomie supérieure à 400 km... à condution d'adopter une conduite adaptée.

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

+ Présentation soignée, dynamisme, innovation
− Poids sensible, autonomie décevante, prix

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
50 (EV) e-quattro	313	12	71 900
55 (EV) e-quattro AJ 4X4	408	12	84 200
S (EV) e-quattro	503	NC	96 600

- 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/Avus) 900/450
- 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

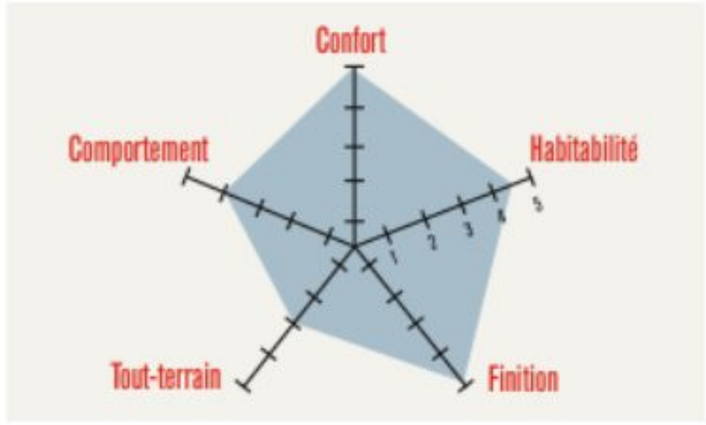
BENTLEY

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 (PHEV)	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 circulation en marche AR, reconnaissance des panneaux, station. semi-auto) 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

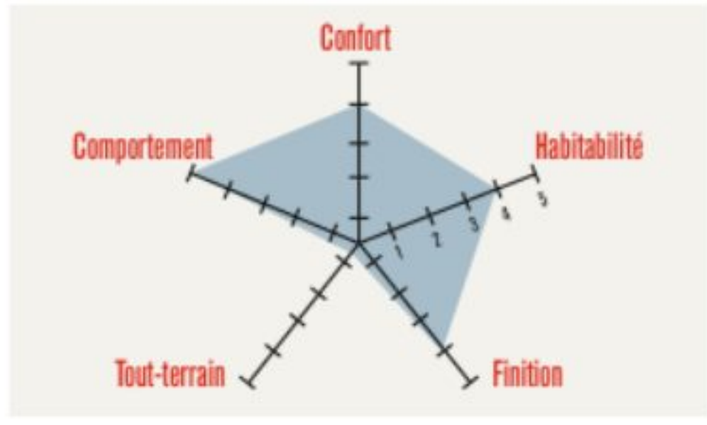
BMW

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

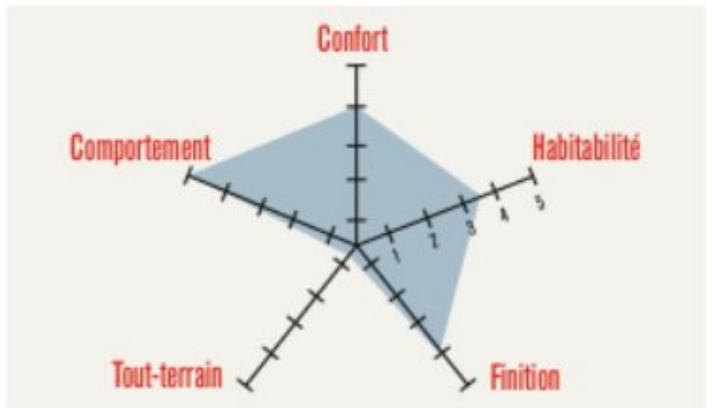
X2 ★★★★☆

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
25e xDrive BVA6	220	7	49 000
M35i M Performance	306	19	58 900

- Lounge : Première + 5 050 €, 25e + 3 600 €
- M Sport/ M Sport X : + 2 750 €, + 2 350 € (25e)

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

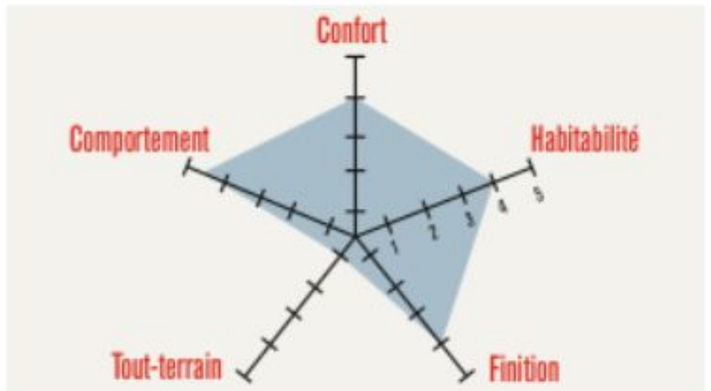
X3 ★★★★☆

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 Compétition	510	41	108 850
18d BVA8 sDrive Première	150	8	45 300
20d BVA8 xDrive Lounge AJ 4X4	190	10	53 000
30d BVA8 xDrive Lounge	286	17	59 800
M40d BVA8 M Performance	340	22	75 700

- Lounge : Première + 2 750 €
- xLine : Lounge + 5 650 €, 5 950 € (30e)
- Luxury : Lounge + 9 150 €, 9 450 € (30e)
- M Sport : Lounge + 7 850 €, 8 450 € (30e)

Équipements de série

- Première : 6 airbags, alerte collision, appel d'urgence, audio 6 HP écran 6,5", 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/autres finitions 1 150/450
- Sièges avant électriques (série Luxury) 1 150
- Toit ouvrant panoramique 1 600

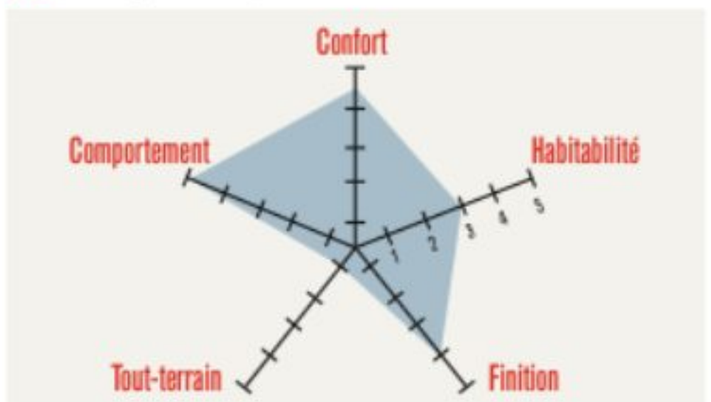
X4 ★★★★☆

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

L / 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	286	16	63 350
M40d BVA8	326	21	78 500
30i BVA8 xDrive Lounge	252	15	57 950
M40i BVA8	354	24	79 100
M Compétition	510	41	111 350

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique

- 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 8,5", services con. avancés 2 700
- Pack Innovation (full led, feux 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, 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

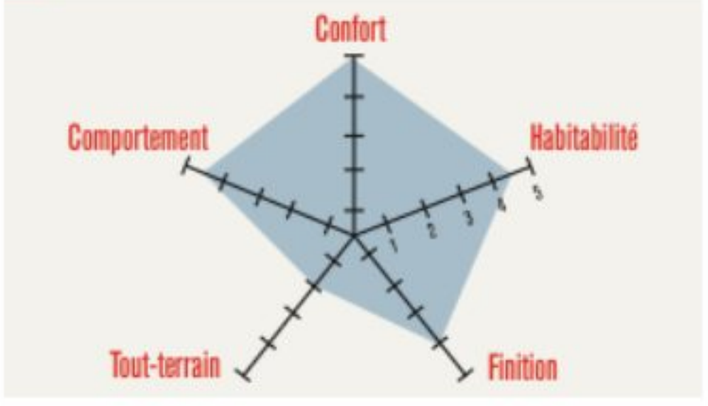
X5 ★★★★½

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	286	17	73 100
40d xDrive Lounge	340	22	78 300
M50d M Performance	400	28	100 500
40i xDrive Lounge	340	22	74 450
45e (PHEV) xDrive Lounge	394	17	83 450
M50i M Performance	530	44	98 550
M Competition	625	57	145 400

- xLine : Lounge + 6 400 €, 5 800 € (45e)
- M Sport : Lounge +7 450 €, 6 650€ (45e)

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, M Sport 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, M Sport et M50d 1 300
- Suspensions pneumatiques
  - 30d et 40d 2 150
  - M Sport et M50d 1 300
- Toit ouvrant panoramique/étoilé 1 950/2 800
- Vision nocturne 2 150

X6 ★★★★½

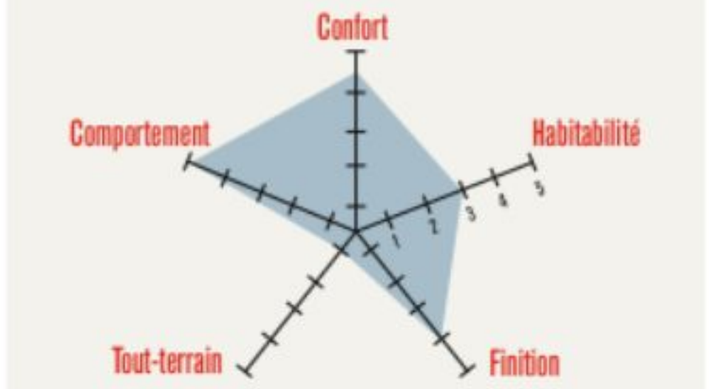
Nouvelle génération

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	286	17	79 800
40d xDrive Lounge BVA8	340	22	85 000
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 ★★★★☆

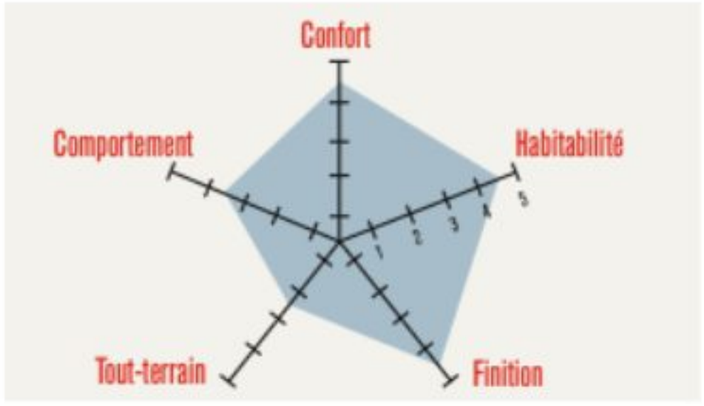
Nouveau modèle

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	97 000
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 1600
- 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 ★★★★☆

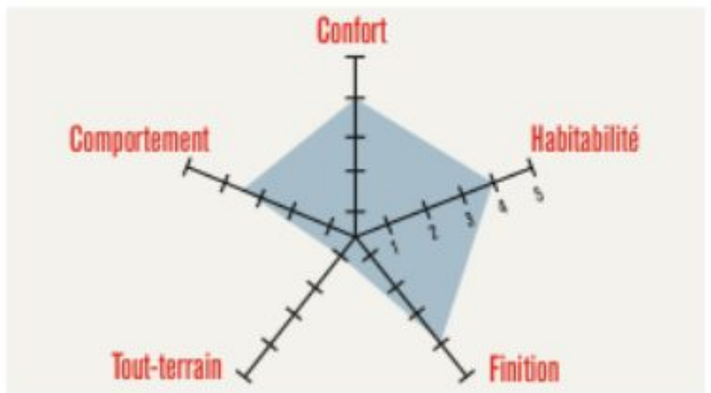
Bientôt restylé

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	6	18 600
PureTech Feel AJ 4X4	130	7	22 800
BlueHDi Live	100	5	20 050
BlueHDi EAT6 Feel	120	6	24 350

- 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

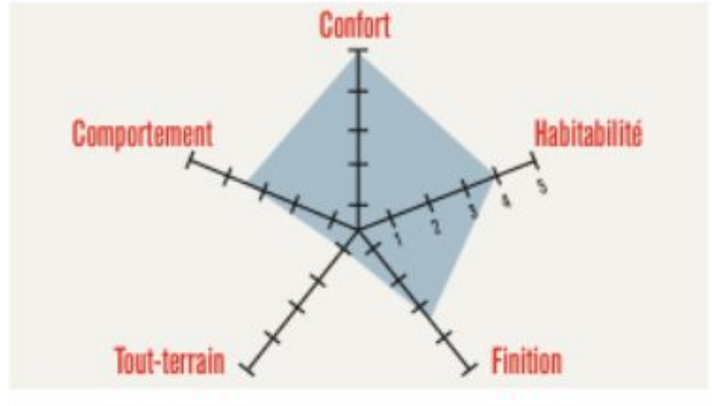
C5 Aircross ★★★★☆

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 Live AJ 4X4	130	7	25 700
PureTech EAT8 Shine	180	10	36 350
Hybrid (PHEV) e-EAT8 Feel	225	10	39 950
BlueHDi Live	130	7	28 100
BlueHDi EAT8 Shine	180	9	38 750

- Feel : Live + 2 600 €
- Shine : Feel + 3 650 €, 3 500 € (Hybrid)
- Shine Pack : Shine + 1 650 €

Équipements de série

- Live : 6 airbags, alerte franch. ligne; Bluetooth, clim. manu., contrôle pression des pneus, détec. lum./pluie, ESP, freinage d'urgence en ville, interfaces smartphone Apple/Android, jantes alliage 17", radio écran tactile 8", recon. panneaux, rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv., sièges AR coulissants.
- Feel : + clim. auto bizone, compteurs digitaux 12,3", jantes 18", radar station.
- Hybrid Feel : Live + accès/dém. sans clé, appel urgence/assistance, caméra recul, nav. connectée, Pack Safety +, rétros rabattables.
- Shine / Hybrid Shine : Feel + accès/dém. sans clé, appel urgence/assistance, caméra recul, nav. connectée, Pack Drive Assist, Pack Safety +, phares full LED, rétros rabattables, sellerie cuir/tissu.
- Shine Pack/Hybrid Shine Pack : Shine + aide active maintien dans voie (EAT8), chargeur smartphone induction, hayon mains libres, jantes 19", sièges AV chauffants, siège conducteur élec. (8 voies), toit bi-ton.

Options (€)

- Accès et démarrage sans clé (Feel) 400
- Boîte auto EAT8 ..... 2 050
- Caméra de recul (Feel)/caméra AV connectée 250/270
- Chargeur embarqué 7,4 kW (Hybrid) 300
- Grip Control (Feel/Shine et Shine Pack) 650/250
- Hayon mains libres (Shine) 450
- Navigation avec Mirror Screen, appel d'urgence (Feel) 850
- Pack Confort (siège cond. élec. 8 voies, sièges AV chauf.) (Shine) 550
- Pack Drive Assist (alerte attention conducteur, alerte collision, feux de route auto, aide active au maintien dans la voie, Pack Safety +)
  - + régulateur adaptatif (Feel) 750
  - + rég. vitesse adaptatif fonction embouteillages (Hybrid Feel) 400
- Pack Drive Assist+ (Pack Drive Assist, aide active maintien voie) (EAT8 Shine) 200
- Pack Park Assist (station. semi-auto, caméras 360°) (Shine et Pack) ... 400
- Pack Safety + (freinage auto d'urgence, radar de recul, rétros rabattables, surveillance active d'angle mort) (Live/Feel) 1000/350
- Recharge smartphone par induction (Shine) 150
- Toit bi-ton (Feel, Shine) 350
- Toit ouvrant panoramique (Shine et Shine Pack) 1 250

DACIA

Duster ★★★☆☆

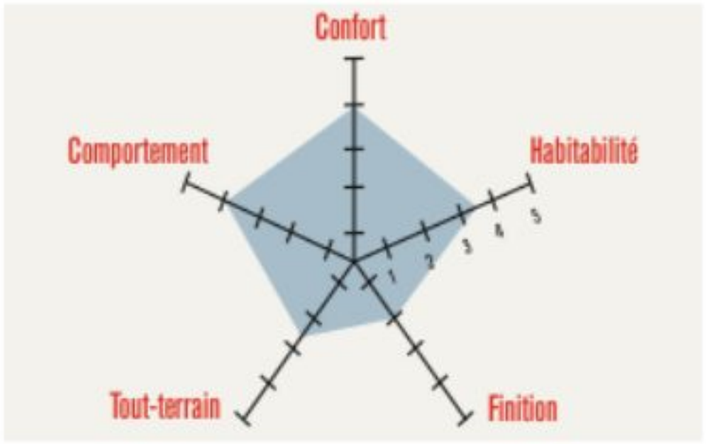
Le Duster II est commercialisé fin 2017. Il progresse en présentation, équipement et confort mais la base technique est inchangée.

L x l x h (m) : 4,34 x 1,80 x 1,69 - 5 places

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique

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, climatisation manuelle, autoradio 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 de stationnement, surveillance des 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

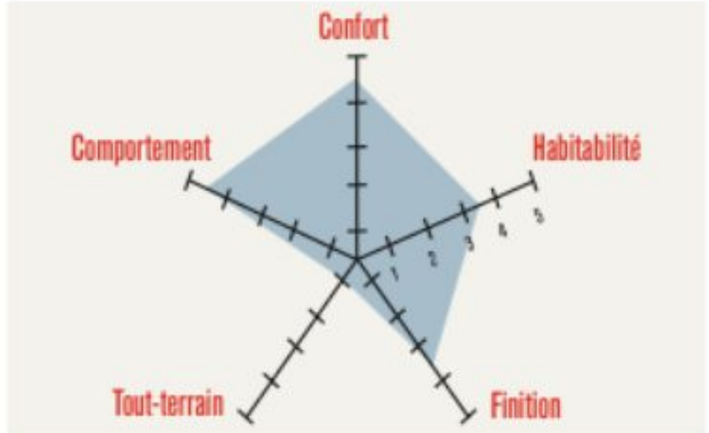
3 Crossback ★★★½☆

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	25 200
BlueHDi 130 Chic EAT8	130	6	28 200
PureTech 100 Chic	100	5	24 200
PureTech 130 Chic EAT8 AJ 4X4	130	6	27 200
PureTech 155 Perf Line+ EAT8	155	8	35 600
E-Tense (EV) So Chic	136	4	39 500

- 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

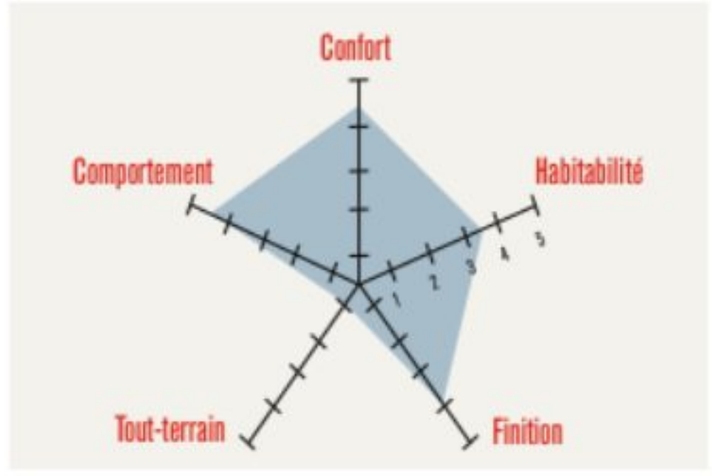
7 Crossback ★★★★☆

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	35 300
PureTech 180 EAT8 So Chic	180	9	41 800
PureTech 225 EAT8 Perf. Line +	225	12	48 700
BlueHDi 130 Chic*	130	7	36 300
BlueHDi 180 EAT8 So Chic	180	9	44 400
E-tense (PHEV) So Chic	225	10	50 200
E-tense (PHEV) 4x4 So Chic	300	11	55 700

- 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

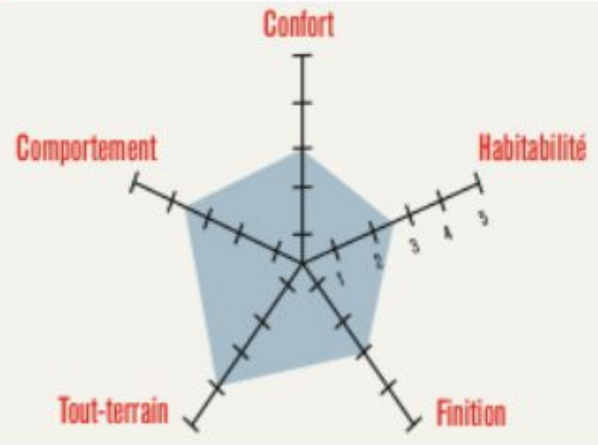
★★★☆☆

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 (mHEV)	70	4	14 690
City Cross 0.9 TwinAir	85	4	15 190
4x4 0.9 TwinAir Wild AJ 4X4	85	5	16 690

- City Cross Plus : City Cross + 700 €
- 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

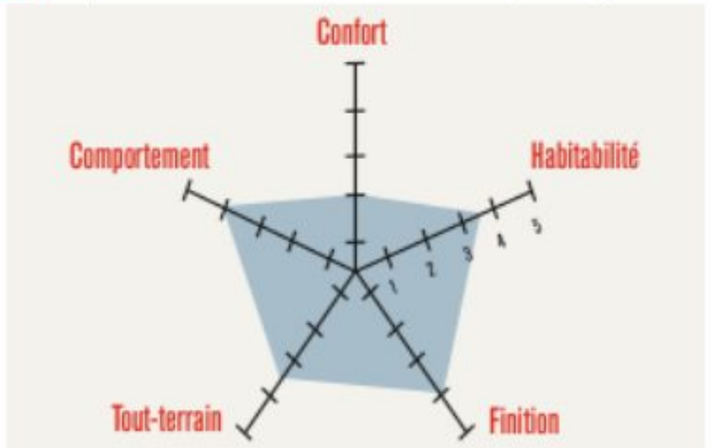
★★★½☆

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	22 090
1.3 FireFly T4 DCT City Cross	150	8	25 090
1.3 Multijet City Cross	95	5	22 090
1.6 Multijet City Cross AJ 4X4	120	6	23 590

- 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

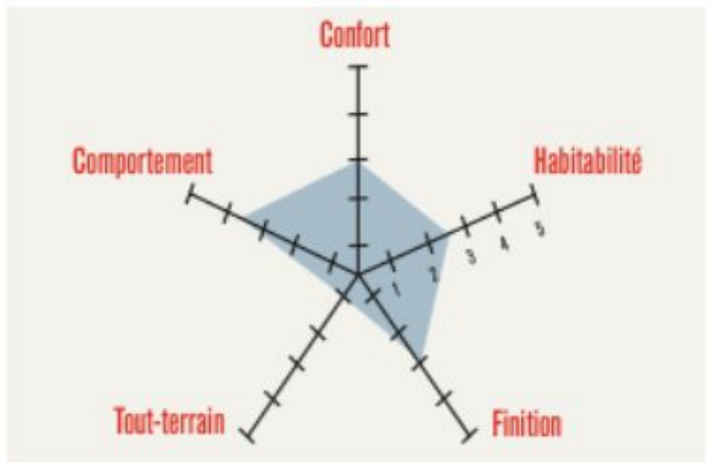
★★★☆☆

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 BVA6 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

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique

Puma ★★★★☆

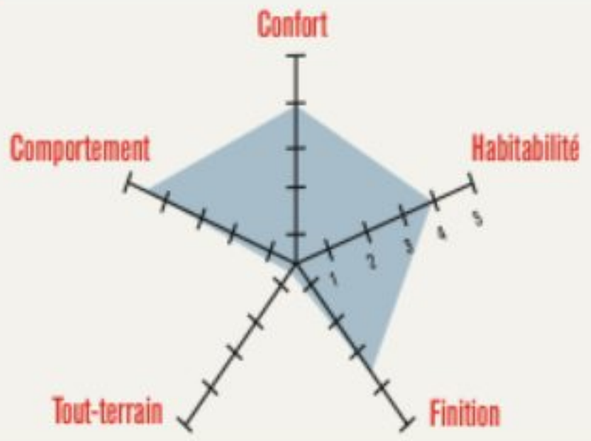
Nouveau modèle

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, 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 ★★★★☆

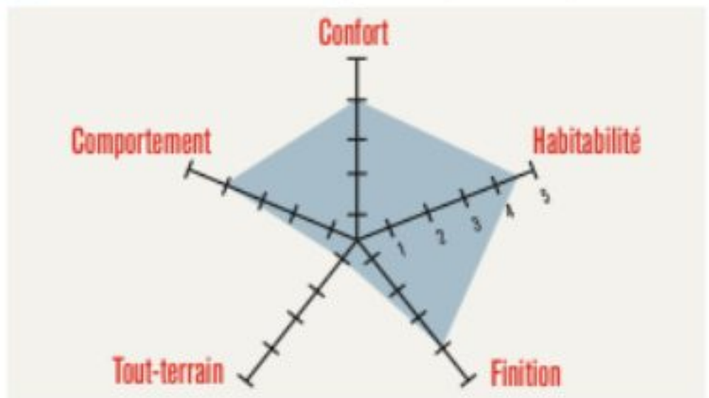
Nouvelle génération

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 chauffants, siège conducteur élec., stationnement 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

Explorer ★★★½☆

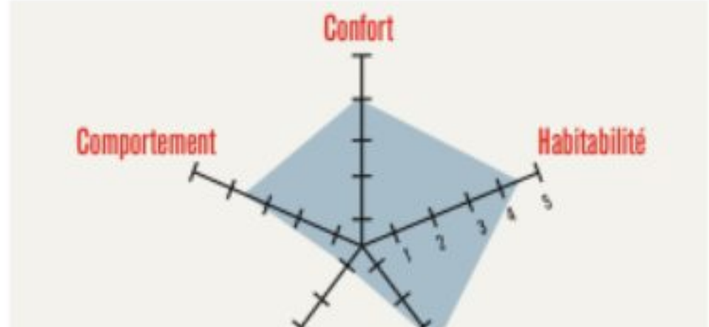
Nouveau modèle

Tué par le malus, le Edge disparaît mi-2020 et laisse sa place à l'Explorer, plus gros mais doté d'une hybridation rechargeable.

L/l/h/e (m) : 5,06 / 2,00 / 1,78 / 3,02 - 7 places

✚ Belle habitabilité, prix/équipement, confort, performances

▬ Finition perfectible, freinage peu mordant, encombrement



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
3.0 V6 (PHEV) ST-Line BVA10 4x4 AJ 4X4	457	NC	77 000
3.0 V6 (PHEV) Titanium BVA10 4x4	457	NC	79 000

Équipements de série

▪ ST-Line : 7 airbags, accès/dém. sans clé, aide évitement, aide maintien dans voie, alerte vigilance conducteur, appel urgence, banquette chauffante, Bluetooth, caméra 360°, clim. auto bizone, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, feux route auto, freinage d'urgence, hi-fi B&O 14 HP 980 W, interfaces Apple/Android, jantes 20", nav. écran 10,1", phares full LED, radars station. AV/AR, rech. tel. induction, rég./lim. intelligent fonct. embouteil., rétros dégiv./rabat., sellerie cuir, services connectés (hotspot, info trafic), sièges AV élec./chauf./ventilés/massants, station. auto, surveil. angles morts, toit pano. ouvrant.
▪ Titanium : + phares full LED.

Options (€)

▪ Peintures métallisées (ST-Line/Titanium) 950/0
▪ Peintures métallisées premium (ST-Line/Titanium) 1 300/350

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

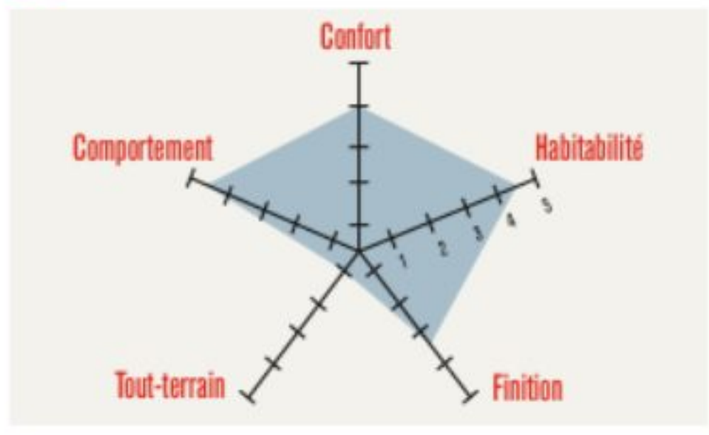
HR-V ★★★½☆

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	25 070
1.5 i-VTEC Executive AJ 4X4	130	7	27 740
1.5 i-VTEC Exclusive	130	7	29 440

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, navigation Europe, 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

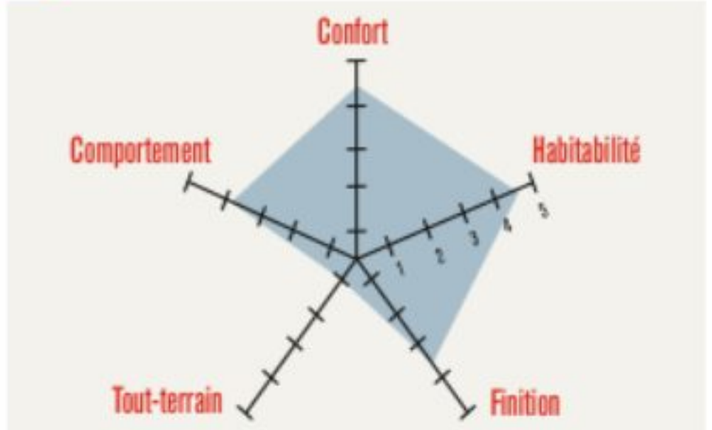
CR-V ★★★★☆

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 (HEV) Comfort	184	7	35 750
2.0 i-MMD (HEV) Elegance AJ 4X4	184	7	39 500
2.0 i-MMD (HEV) Executive	184	7	42 620
2.0 i-MMD (HEV) Executive toit pano	184	7	43 920
2.0 i-MMD (HEV) Exclusive 4x4	184	7	48 120

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

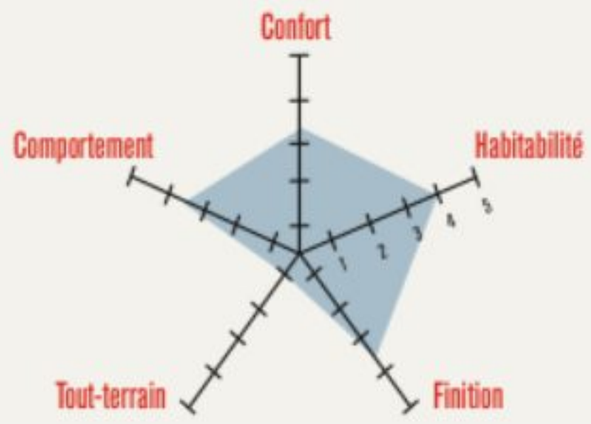
Kona ★★★½☆

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 (HEV) 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 (EV) Intuitive	136	1	34 900
Electric 64 kWh (EV) 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 8", rétros élec. rabattables, surveil. angles morts (Electric : - aide active maintien dans la voie + audio Krell 5HP, freinage d'urgence en ville, peinture métallisée, rég. vitesse intelligent, sièges AV chauf.).

▪ Executive : + feux route auto, freinage d'urgence en ville, jantes 18", phares bi-led, radar stat. AV, sellerie cuir, sièges AV élec./chauf. (Electric : + aide active maintien dans la voie).

Options (€)

▪ Peinture métallisée 550
▪ Sellerie cuir/tissu (Creative, série sur Electric).....450
▪ Toit ouvrant électrique (Executive).....500

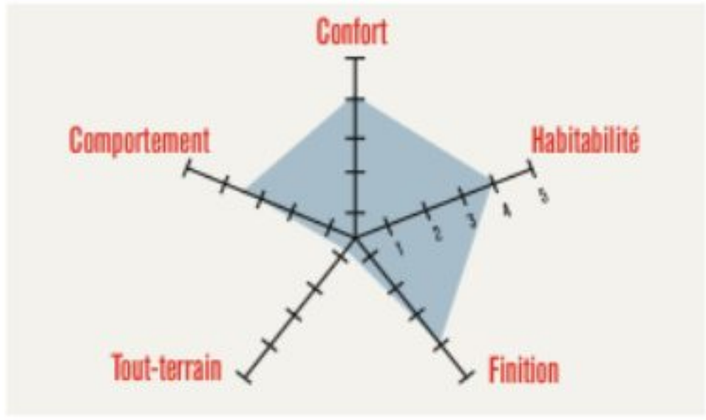
Tucson ★★★½☆

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) Creative	115	6	29 850
1.6 CRDi (mHEV) DCT-7 Creative AJ 4X4	136	7	34 600
1.6 CRDi (mHEV) DCT-7 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

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique

JAGUAR

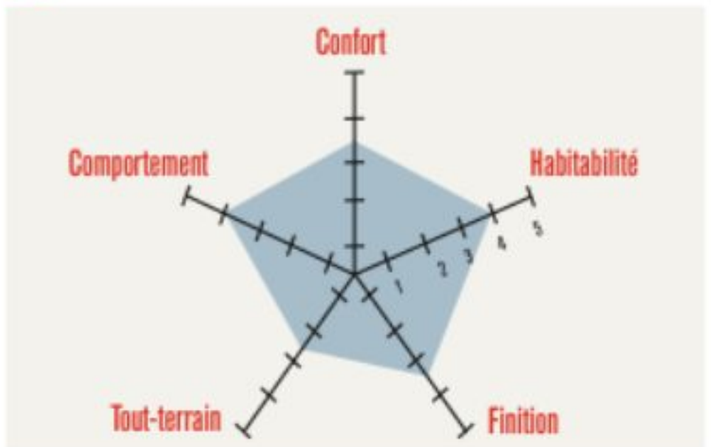
E-Pace ★★★½☆

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 AJ 4X4	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

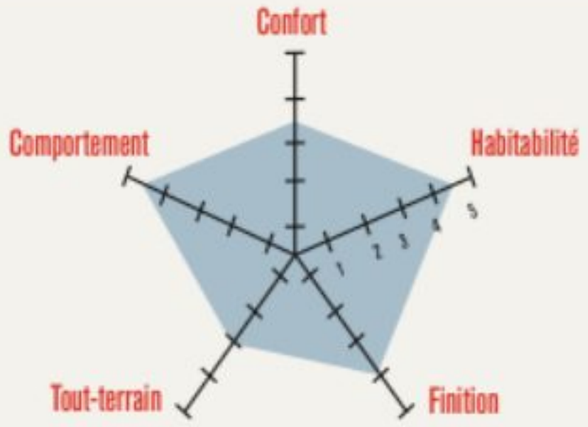
F-Pace ★★★★☆

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 AJ 4X4	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

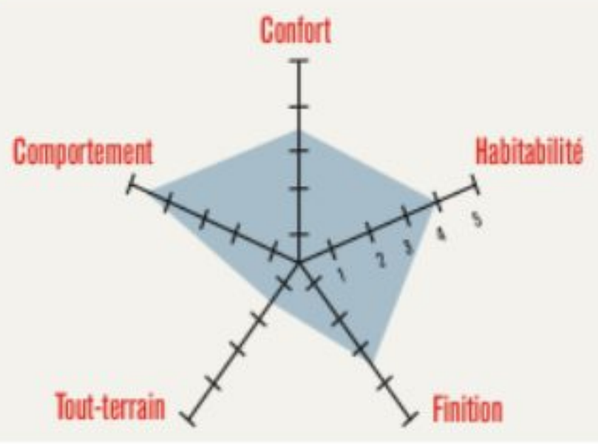
I-Pace ★★★★☆

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	KW/H (CH)	PA	PRIX (€)
S (EV)	90 (400)	4	79 990
SE (EV)	90 (400)	4	88 000
HSE (EV)	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

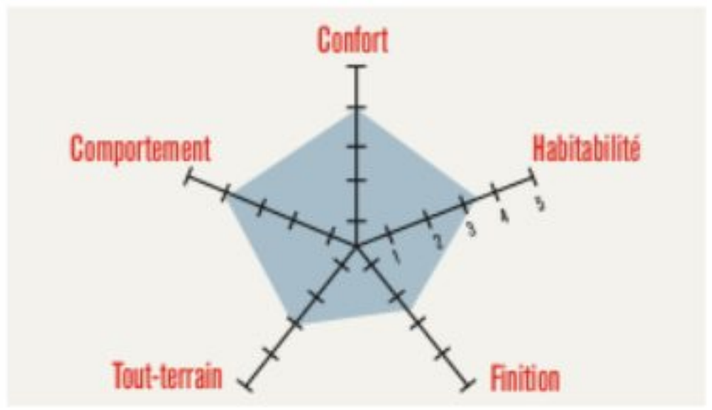
JEEP

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	24 100
1.3 GSE T4 Longitude BVR 6	150	8	26 750
1.3 GSE T4 Limited BVA9 4x4	180	10	34 700
1.3 GSE T4 (PHEV) Limited BVA6 4xe	190	7	39 900
1.3 GSE T4 (PHEV) S/Trailhawk BVA6 4xe	240	10	42 500
1.6 MultiJet Longitude	120	6	26 100
2.0 MultiJet Longitude 4x4 AJ 4X4	140	8	29 000
2.0 MultiJet Trailhawk BVA 4x4	170	10	36 350

• 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 (€)

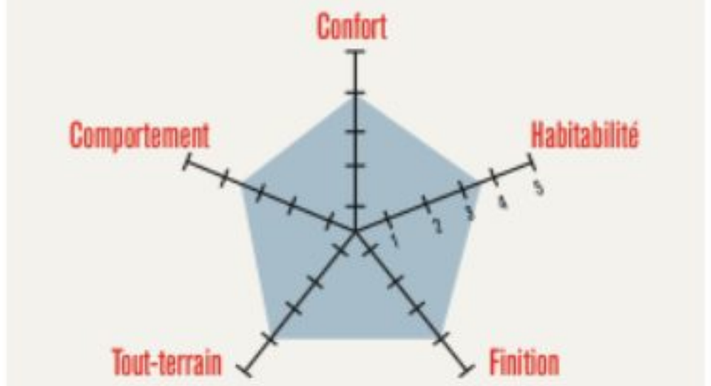
• Boîte vitesses robotisée 6 rapports (1.6 MultiJet 120)..... 1 650
• Boîte vitesses auto 9 rapports (2.0 Multijet 140 Limited) 2 350
• Détecteurs de pluie et de luminosité (Longitude) 250
• Hi-fi premium 9 HP 506 W (Limited, S et Trailhawk) 400
• Nav. Uconnect écran 8,4", Apple CarPlay/Android Auto (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	7	29 500
1.3 GSE T4 Longitude BVA 4x2 AJ 4X4	150	8	31 500
1.3 GSE T4 (PHEV) Limited BVA6 4xe	190	9	44 500
1.3 GSE T4 (PHEV) Trailhawk BVA6 4xe	240	10	46 000
1.3 GSE T4 (PHEV) S BVA6 4xe	240	10	47 500
1.6 Multijet Longitude 4x2	120	6	31 000

• 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 (€)

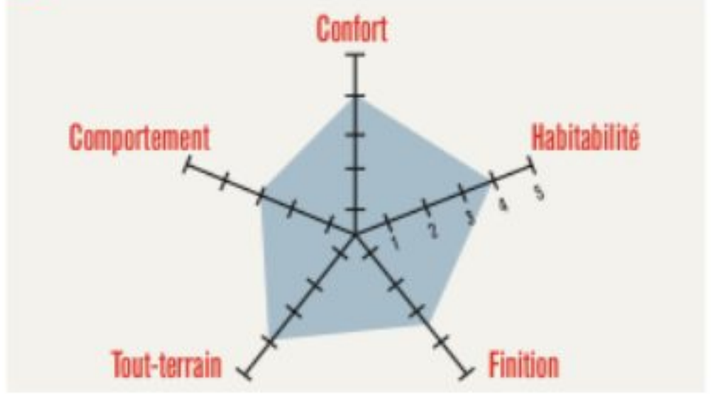
• Hayon électrique (Limited) 600
• Hi-fi premium (Limited).....400
• Pack cuir (sellerie cuir, sièges AV élec. 8 voies) (Limited)..... 1 500
• Pack Hiver (sièges AV, volant et essuie-glaces chauf.) (Limited).....700
• Peinture métallisée/toit contrasté..... 750/1 300
• Régulateur vitesse adaptatif (Limited)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

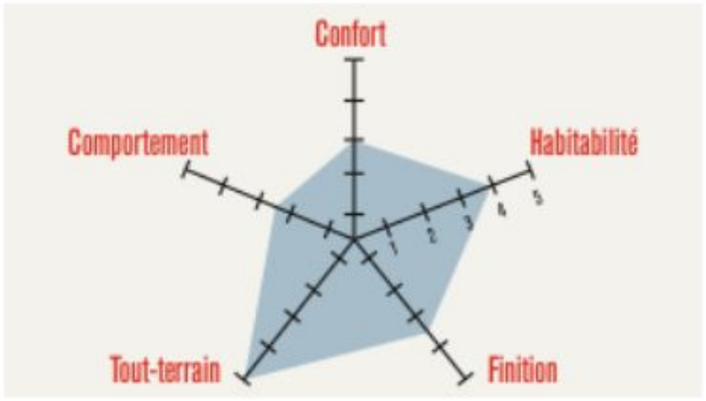
Wrangler ★★☆☆☆

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

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique

+ 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	50 900
2.2 Mjt Sport BVA8 4x4 5 portes AJ 4X4	200	12	50 650

- 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 (€)

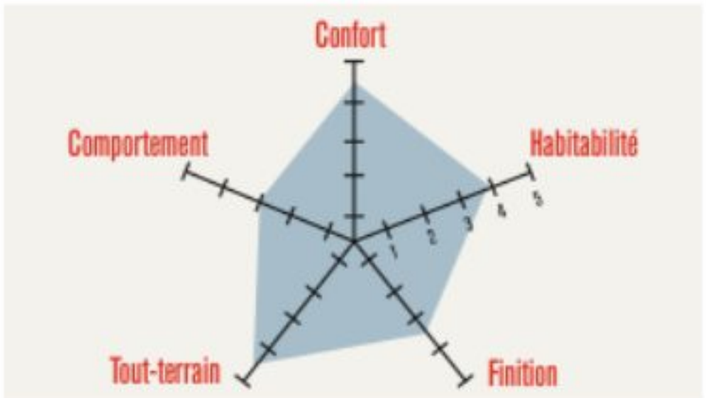
- Détecteur angles morts, accès/dém. sans clé (Sahara et Rubicon) 660
- Pack sécurité (détec. collision, régul. adaptatif) (Sahara et Rubicon) .. 1 300
- Peinture métallisée 1 200
- Sellerie cuir (Sahara et Rubicon) 2 100
- Sièges avant et volant chauffants (Sahara et Rubicon) 300
- Toit panoramique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

Grand Cherokee ★★★½☆

Le Grand Cherokee propose des prestations de bon niveau - quoiqu'un peu décalées - le tout à un prix relativement contenu.

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

+ Equipement, confort, aptitudes tout-terrain
− Consommation, BVA 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

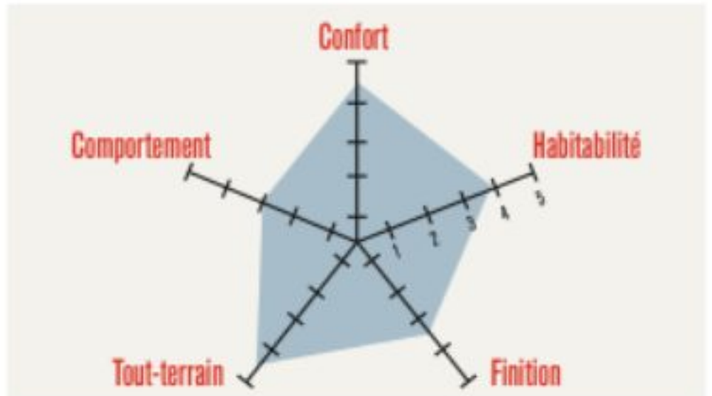
KIA

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, confort, aptitudes tout-terrain
− Consommation, BVA lente, sensibilité au roulis



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 (€)

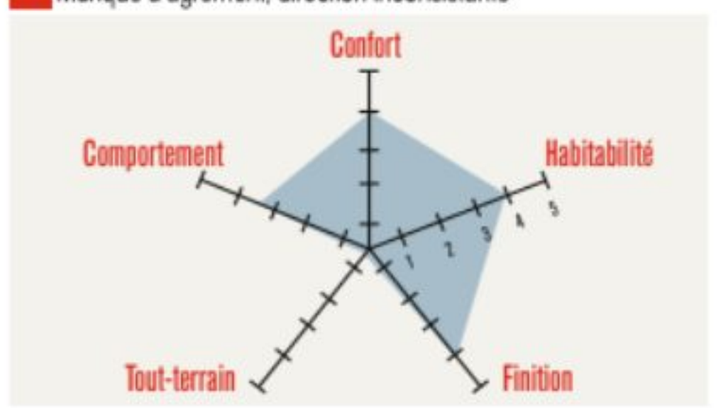
- Pack Navigation (nav. écran 7", TomTom Live 7 ans) (Active) 500
- Peinture métallisée/bi-ton (Design/Premium) ..... 550 / 950
- Systèmes d'aide à la conduite (freinage d'urgence auto en ville, alerte au franchissement de ligne, gestion auto des feux de route, ordi de bord) .. 600
- Toit ouvrant (Premium 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 (HEV) Motion AJ 4X4	141	5	28 990
1.6 GDi (PHEV) Motion	141	5	35 990
e-Niro 100 kW (EV) e-Active	136	1	37 000
e-Niro 150 kW (EV) 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. + accès/dém. sans clé, chargeur smartphone par induction, jantes 17", rég. adaptatif fonction embouteillages.
- Design hybride et rechargeable : Active + accès/dém. sans clé, chargeur smartphone induction, jantes 18", phares full LED, siège 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

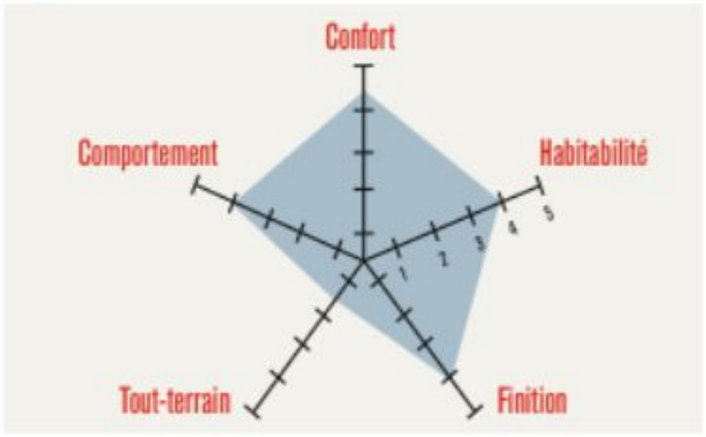
Sportage ★★★★☆

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	27 490
1.6 CRDi (mHEV) Active 4x2 AJ 4X4	136	7	31 990

- 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 ★★★☆☆

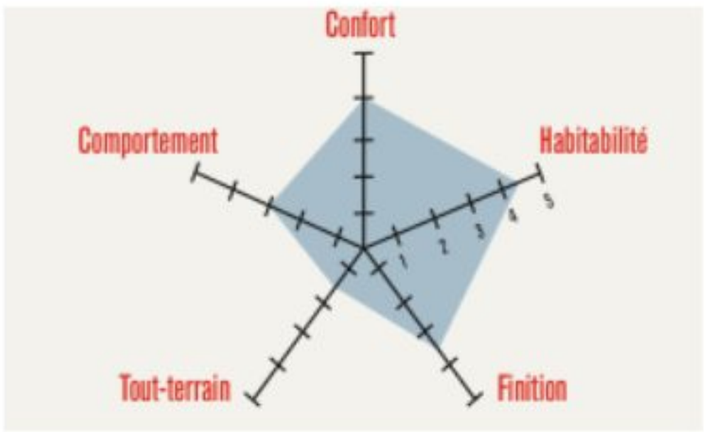
Bientôt remplacé

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

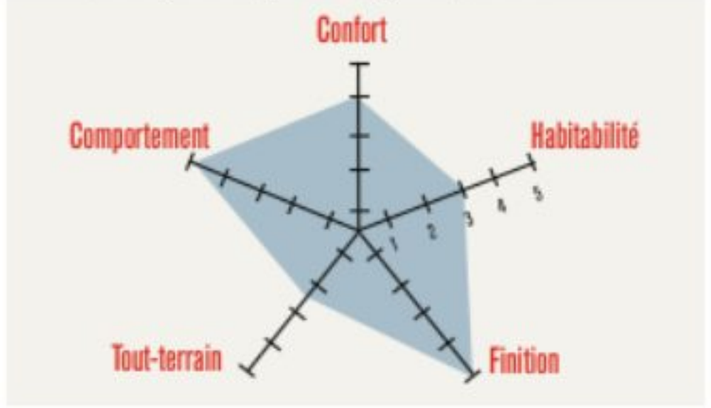
Urus ★★★★★

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

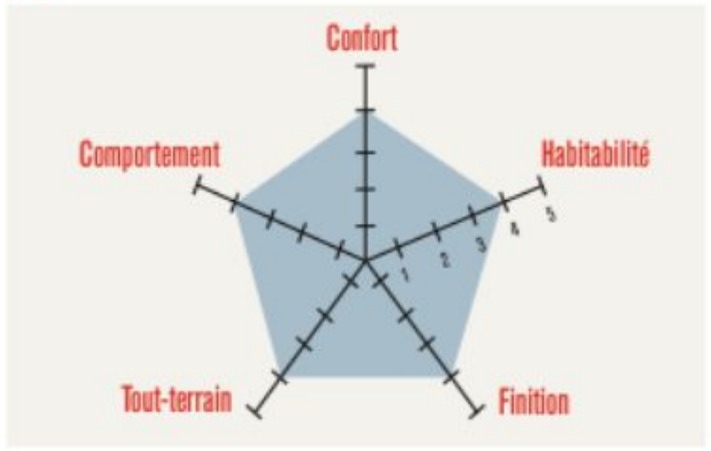
Discovery Sport ★★★★☆

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 (PHEV) 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

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique

- 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

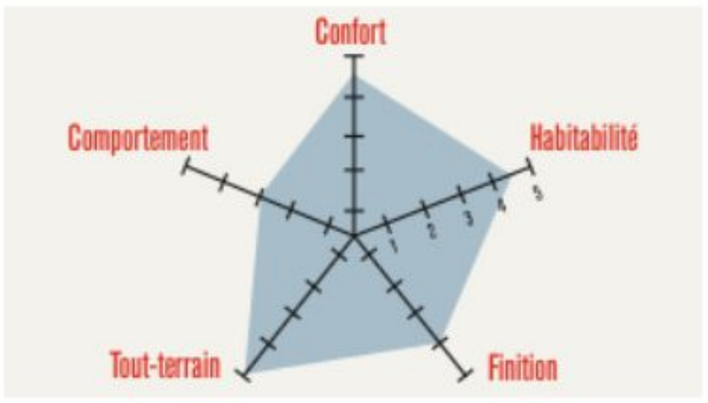
Discovery ★★★½☆

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

+ 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

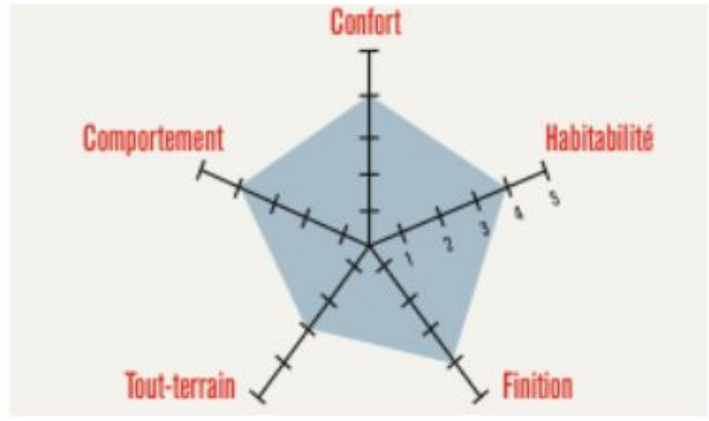
Range Rover Evoque ★★★★☆

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 (PHEV) 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) 504
- Adaptive Dynamics/Dynamics Configurable 1 155/525
- Affichage tête haute 908
- Caméras panoramiques fonction capot transparent 464
- Clé loisirs 421
- 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 5 062
  - S, SE 2 582
- Sièges AV électriques 16 voies à mémoires et chauffants
  - base 1 175
  - S 761
  - SE et HSE 413
- Toit panoramique fixe/ouvrant 1 482/1 997

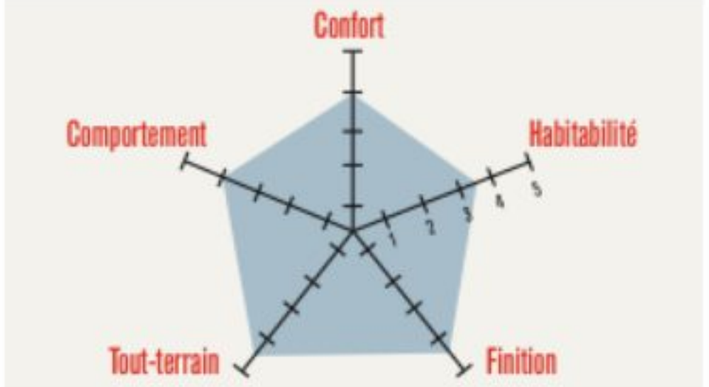
Range Rover Velar ★★★★☆

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 AJ4X4	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)
  - Base, S..... 2 995
  - SE..... 2 319
  - 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

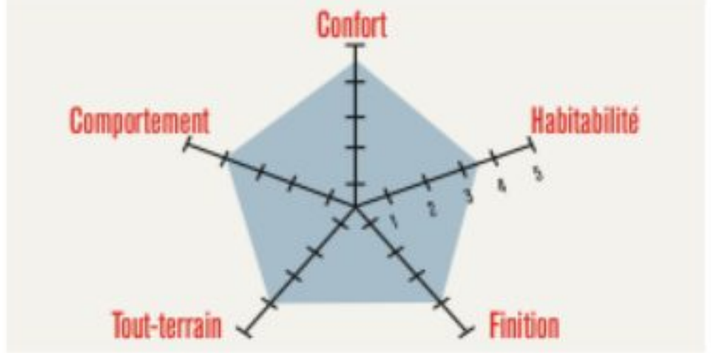
Range Rover Sport ★★★★½

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 (€)
D250 S AJ4X4	250	16	74 000
D300 SE	306	21	82 900
D350 HSE Dynamic	350	25	99 300
P400e (PHEV) SE	404	18	91 700
P300 S	300	21	71 200
P400 (mHEV) SE	400	29	90 800
P525 S/C HSE Dynamic	525	45	102 800
P575 S/C SVR	575	51	136 900

- SE : S + 3 600 €
- HSE : SE + 6 000 € (D250), 5 800 € (D300), 4 900 € (P400e), 5 900 € (P300 et P400)
- HSE Dynamic : HSE + 2 600 € (D250, D300, P400), 2 900 € (P400e), non dispo P300
- Autobiography Dynamic : HSE Dynamic + 13 100 € (D350), 13 200 € (D300, P400e), 12 900 € (P525), non dispo D250 et P300

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

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique

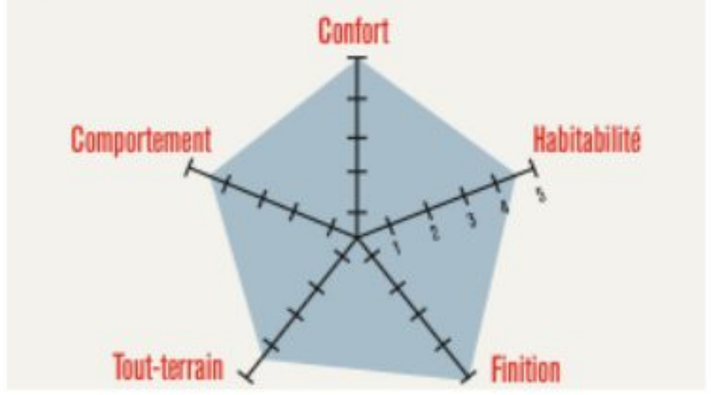
Range Rover ★★★★½

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 (€)
D300 (mHEV) HSE AJ 4X4	300	NC	109 000
D350 (mHEV) Vogue	350	NC	123 800
P400 (mHEV) HSE	400	29	115 200
P400e (PHEV) Vogue	404	17	125 700
V8 S/C Vogue	525	45	129 900
V8 S/C SVAutobio. Dynamic	565	50	182 400

- Empattement long : + 5 600 € (Vogue, Autobiography)
- Vogue : HSE + 8 600 € (D300)
- Autobiography : Vogue + 18 800 € (P400e, D350), 18 700 € (V8 525), 18 900 € (D300)

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 3 960
  - S 3 440
  - SE 2 190
- Peinture métallisée 1 010
- Rétro. intérieur digital (base et S) 660
- Sellerie cuir (base/S et SE) 3 630/1 510

LEXUS

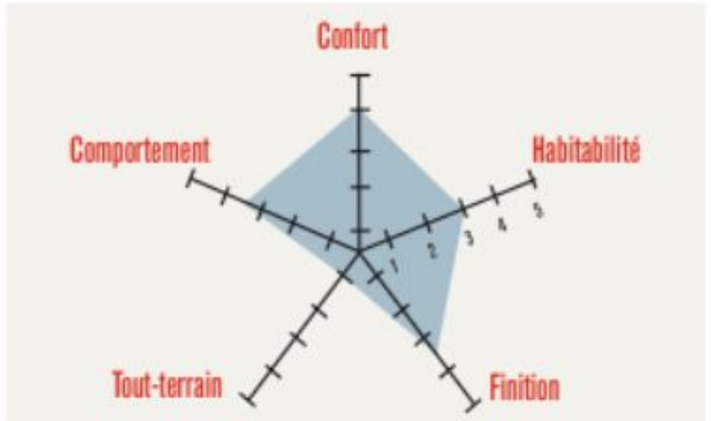
UX ★★★½☆

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 (HEV)	178	7	36 990
250h (HEV) Pack	178	7	37 990
250h (HEV) Luxe	178	7	41 990
250h (HEV) F Sport	178	7	45 490
250h (HEV) Executive 4x4 AJ 4X4	178	8	55 490
250h (HEV) 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 et circulation en marche 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

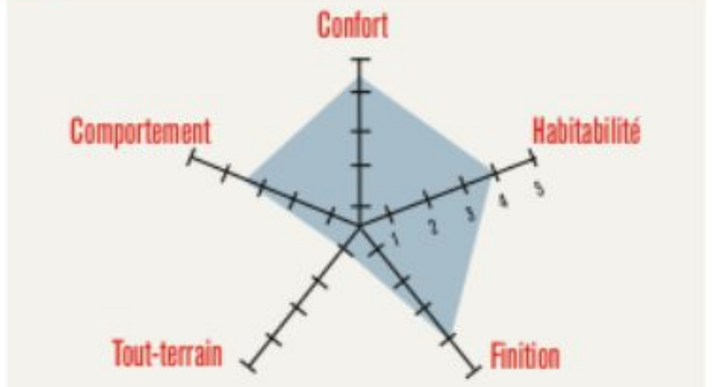
NX ★★★½☆

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 (HEV) Pack 4x2	197	8	45 990
300h (HEV) Design 4x2	197	8	48 990
300h (HEV) Luxe Plus 4x2 AJ 4X4	197	8	53 990
300h (HEV) F Sport Executive 4x2	197	8	65 290
300h (HEV) F Executive Innovation 4x2	197	8	65 390

Équipements de série

▪ Pack : + 6 airbags, alerte pression pneus, caméra de recul, 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.

▪ Design : + accès sans clé, hayon élec., jantes 18", rétros ext. photosensibles, sellerie cuir, sièges AV chauf., surveil. angles morts/trafic AR.

▪ Luxe Plus : + nav. 10,3", radars station. AV/AR, sièges AV élec., toit pano.

▪ F Sport : + phares LED adaptatifs, sièges sport, volant réglable élect.

▪ 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 Design) 1 500
▪ Hayon mains libres (non dispo NX 300h et Pack) 300
▪ Peinture métallisée (sauf Executive et F Sport Executive) 1 000
▪ Pack Confort Tahara: accès sans clé, hayon élec., cuir (Pack) 2 300
▪ Pack Sécurité Avancée : affichage tête haute, surveillance des angles morts, alerte de circulation AR (F Sport) 2 200
▪ Pack Innovation : affichage tête haute, susp. adaptative (Executive) .. 2 600
▪ Radars de stationnement arrière (NX 300h et Pack) 450
▪ Suspension variable adaptative (F Sport) 1 150
▪ Système de navigation Premium écran 10,3" (Pack) 1 600
▪ Toit ouvrant électrique ou panoramique (Luxe) 1 100

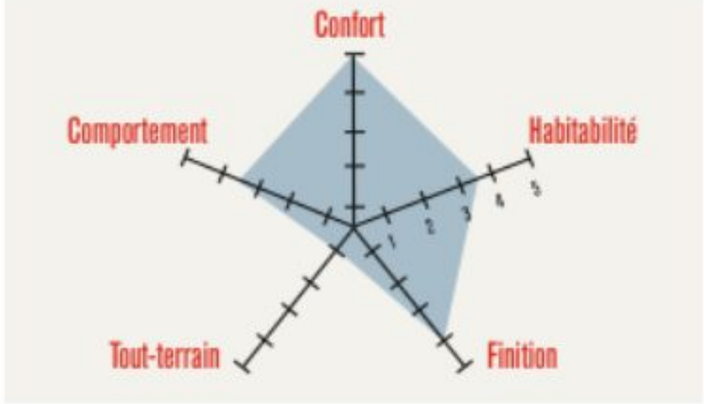
RX ★★★½☆

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 (HEV) Pack	313	15	68 990
450h (HEV) Luxe	313	15	75 490
450hL (HEV) Luxe 7 places	313	15	78 690
450h (HEV) F Sport AJ 4X4	313	15	81 490
450h (HEV) F Sport Executive	313	15	84 790
450h (HEV) Executive	313	15	86 490
450hL (HEV) Executive 7 places	313	15	89 690

Équipements de série

▪ Pack : 6 airbags, aide maintien dans voie, alerte pression pneus, audio 9HP, 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 12HP, 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

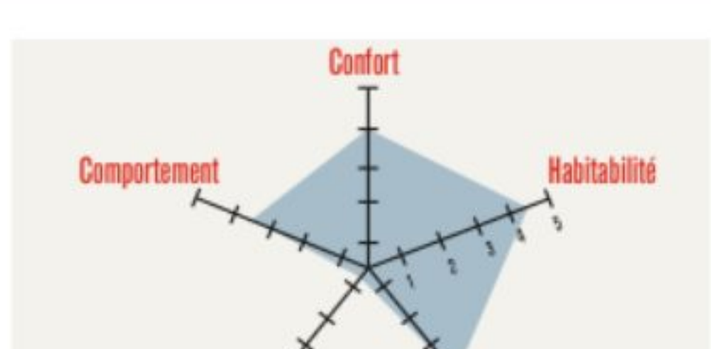
Levante ★★★½☆

Rouler en Maserati et en SUV c'est possible grâce au Levante. La proposition perd de son charme en diesel. Le Trofeo est explosif.

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	95 250
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 : + fermeture porte assistée, intérieur soie, jantes 19", navigation, phares LED adaptatifs, radar de recul, sièges AV élec. 8 voies.

▪ GranSport : + 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☆

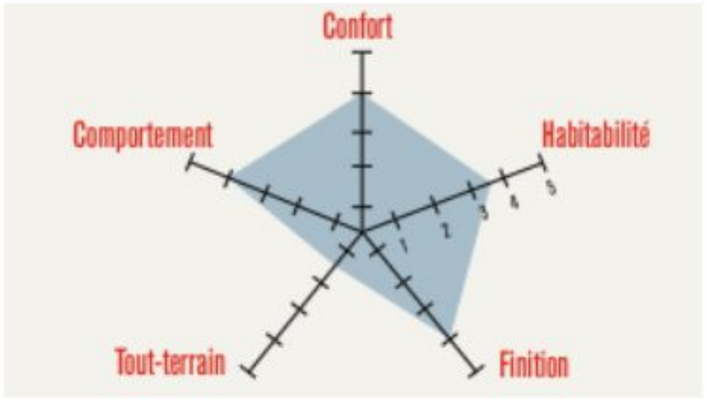
Le petit frère du CX-5 hérite d'un tempérament routier dynamique et de technologies à la page. L'habitabilité est correcte mais le coffre petit.

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

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 SkyActiv-G 4x2 Élégance	121	7	22 700
2.0 SkyActiv-G 4x2 Sélection AJ 4X4	121	7	26 200
2.0 SkyActiv-G 4x2 Exclusive Edition	121	7	27 400

Équipements de série

• Élégance : 6 airbags, alerte pression pneus, Bluetooth, clim. auto, dém. sans clé, ESP, freinage d'urgence auto, hi-fi CD/MP3 6 HP, jantes 16", nav. écran 7", rétros dégiv./rabat., rég./lim. vitesse.

• Sélection : + accès sans clé, affichage tête haute, alerte angles morts/franchissement voie/trafic marche AR, caméra recul, détec. pluie/lum., jantes 18", phares LED, radars station. AV/AR, sièges AV chauf.

• Exclusive Edition : + sellerie cuir, siège conducteur élec.

Options (€)

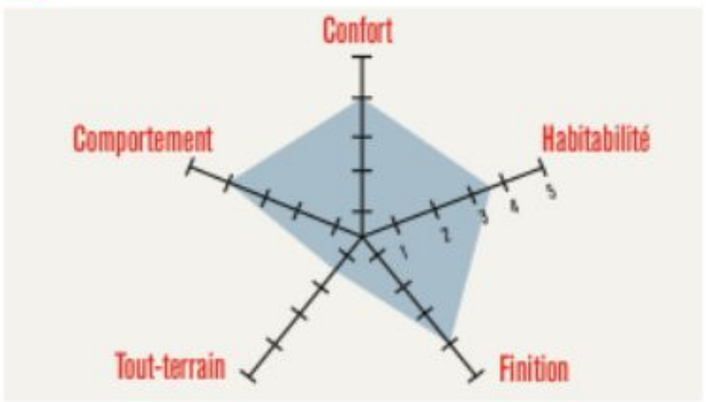
• Boîte auto 6 (sauf Élégance) 2 000
• Pack Driver (rég. vit. adaptatif fonction embouteillages, alerte anticollision, freinage urgence marche AR, phares LED adaptatifs, hi-fi Bose 7 HP, volant chauffant, recon. panneaux) (Exclusive Edition) 1 300
• Peinture métallisée/Soul Red 600/900

CX-30 ★★★½☆

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 (mHEV) 4x2	122	6	26 900
2.0 Skyactiv-X (mHEV) 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 (EV)	143	NC	33 900
e-Skyactiv (EV) Modern Conf./Indus. 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 (€)

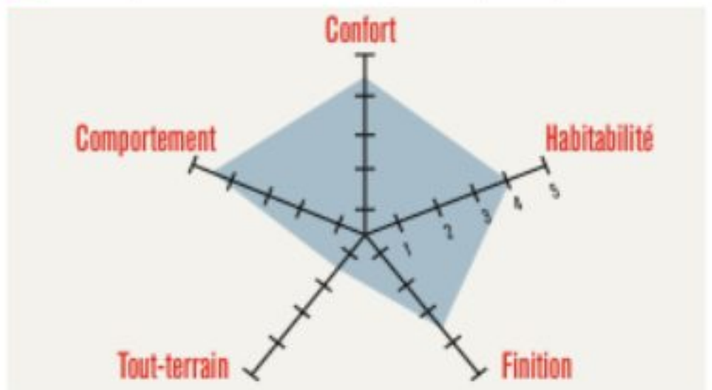
• Peinture métallisée/3 tons 600/1 600

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 Dynamique AJ 4X4	150	8	37 300
2.2 SkyActiv-D 4x4 Sélection	184	10	44 350
2.0 SkyActiv-G 4x2 Élégance	165	9	32 300

• Dynamique : Elégance + 2 600 €
• Sélection : Dynamique + 3 650 €
• Takumi : Sélection + 1 300 €

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.

• Takumi : + inserts bois et chrome, sellerie cuir.

Options (€)

• Boîte auto 6 rapports (non dispo 165 ch Elégance) 2 000
• Peinture métallisée/Soul Red 600/900

MERCEDES

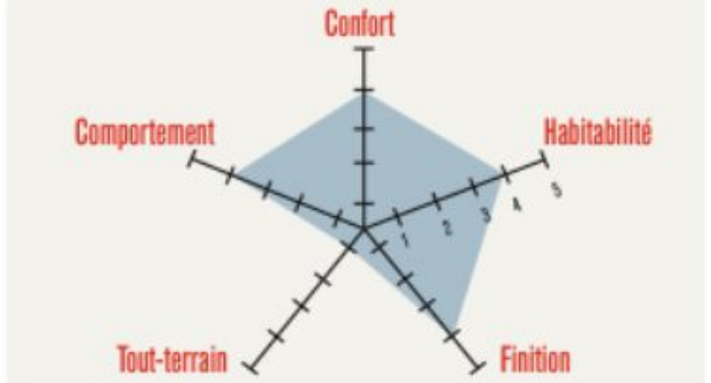
GLA ★★★★☆

Nouvelle génération

Renouvelé début 2020, le GLA II se fait plus SUV. Habitable et modulable, il est aussi technologique. Offre large de moteurs.

L/l/h/e (m) : 4,41/1,83/1,61/2,73 - 5 places

✚ Présentation, technologie, habitabilité, confort de suspension
▬ Nombreuses options utiles, coffre modeste, direction



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
200 DCT-7 Progessive Line AJ 4X4	163	9	41 900
250 DCT-8 4MATIC AMG Line	224	12	43 400
250e (PHEV) DCT-8 Progessive Line	160+102	NC	48 399
35 AMG DCT-8 4Matic	306	NC	56 990
45 S AMG DCT-8 4Matic+	421	NC	74 649
200d DCT-8 Progessive Line	150	8	42 800
220d DCT-8 4MATIC AMG Line	190	9	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☆

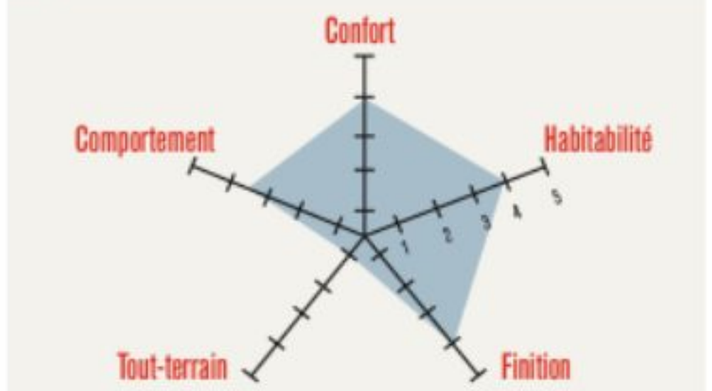
Nouveau modèle

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	46 850
250 BVA8 4Matic AMG Line	224	13	54 750
35 AMG BVA8 4Matic	306	20	59 500
200d BVA8 Progressive Line	150	8	46 250
200d BVA8 AMG Line	150	8	47 750
220d BVA8 4Matic AMG Line	190	10	54 750

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 ★★★★☆

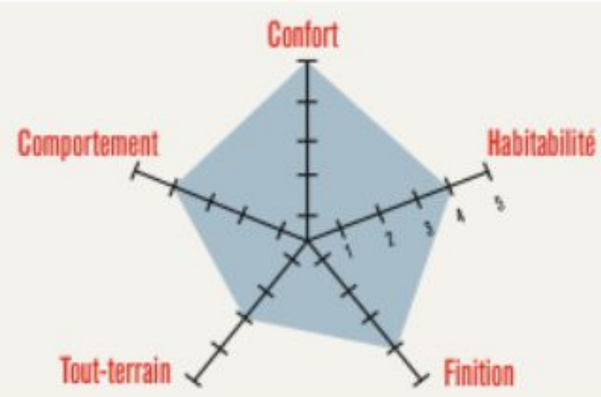
Modèles restylés

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 (€)
200d Avantgarde Line AJ 4X4	163	9	53 900
220d 4Matic Avantgarde Line	194	11	57 750
300d 4Matic Avantgarde Line	245	14	60 250
300de EQPower (PHEV) 4Matic Av. Line	194+122	NC	63 250
400d 4Matic Avantgarde Line	330	22	68 150
300 EQBoost (mHEV) 4Matic Av. Line	258+14	16	61 450
300 EQPower (PHEV) 4Matic Av. Line	211+122	10	64 450
43 AMG 4Matic	390	29	72 450
63 S AMG 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., BVA9, 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

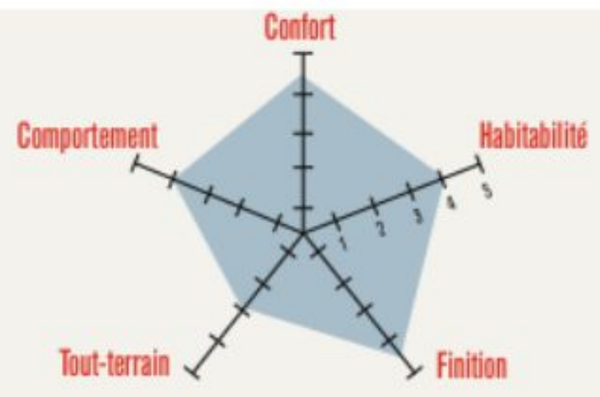
GLE ★★★★½

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	68 750
350d 4Matic Avantgarde Line	272	17	69 750
350de 4Matic Avantgarde Line	194+136	8	82 150
400d 4Matic Avantgarde Line	330	22	75 750
450 EQBoost (mHEV) 4Matic Av. Line	367+22	25	79 150
53 EQBoost (mHEV) AMG 4Matic+	453+22	33	95 700
63S EQBoost (mHEV) AMG 4Matic+	612+22	NC	148 200

- 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

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique

GLE Coupé ★★★½☆

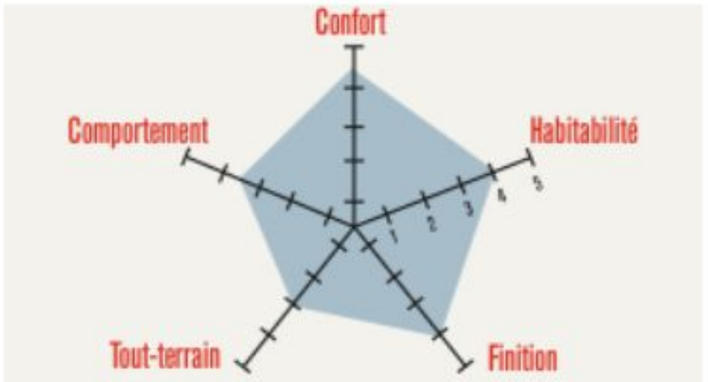
Bientôt remplacé

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☆

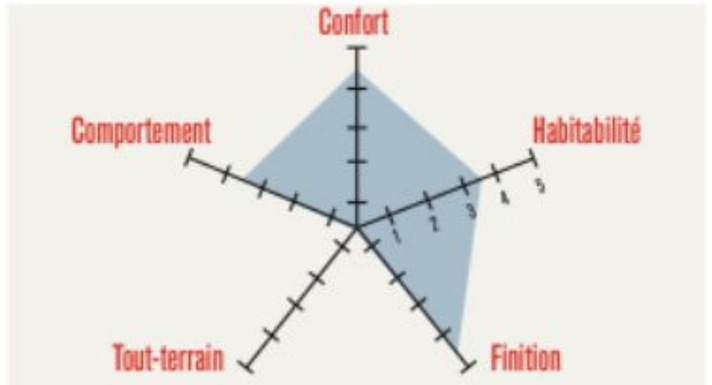
Nouveau modèle

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 (EV) 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 ★★★★☆

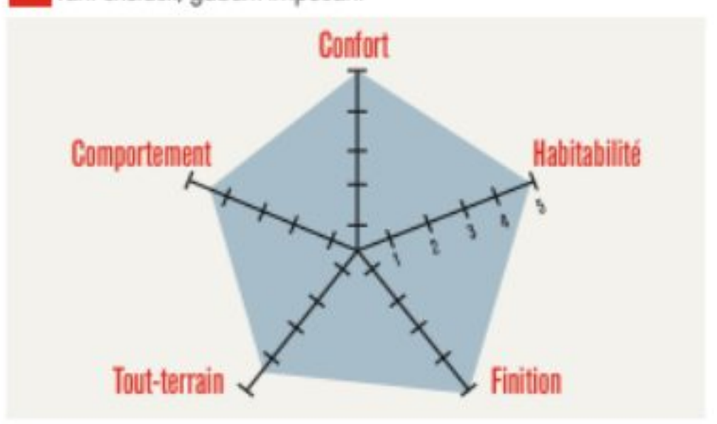
Nouvelle génération

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 (mHEV) 4Matic Executive	489+22	NC	124 600
63 EQBoost (mHEV) 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

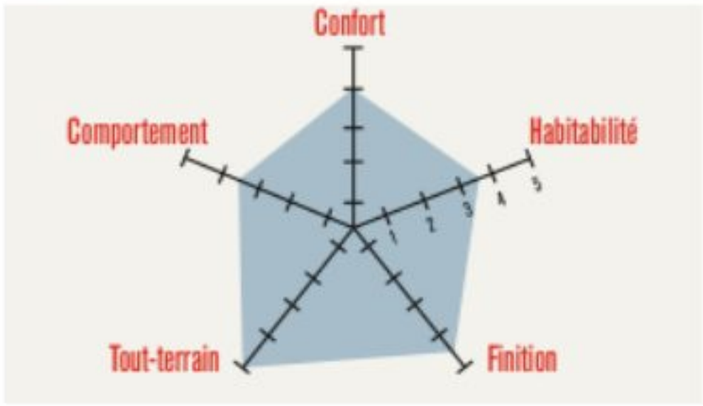
G ★★★★☆

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	166 350

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", jantes 20", phares 84 led.

▪ 63 AMG : Style Line + amort. adaptatif, caméras 360°, compteurs digitaux 12,3", détec. angles morts, hi-fi Burmester, jantes 20", phares 84 led, rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV multicontours vent., stat. semi-auto, toit ouvrant.

Options (€)

▪ Amortissement adaptatif 1 600
▪ Compteurs digitaux 12,3" (Style) 1 100
▪ Hi-fi Burmester 15 HP 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☆

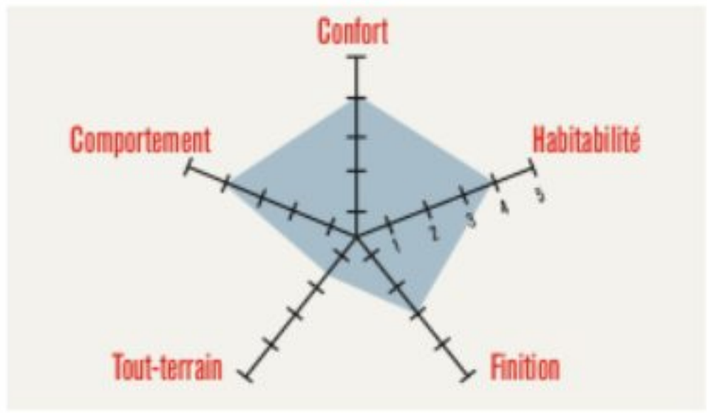
Modèle restylé

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 (€)
Cooper AJ 4X4	136	7	29 400
Cooper S	178	NC	34 100
Hybride rechargeable (PHEV) e-ALL4	220	6	40 600
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, Bluetooth, clim. manuelle, compteurs digitaux, détec. pluie/lum., écran multimédia 8,8", hi-fi 6 HP, jantes 16", phares full LED, radar recul, rétros dégiv., rég. vitesse, services connectés.

▪ Cooper S : + clim. auto bizone, jantes 17", modes conduite, sièges AV sport.

▪ Hybride rech. : Cooper + affichage tête haute, 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 BVA (4 roues motrices) (sauf One D) 4 200
▪ Affichage tête haute 610
▪ Boîte auto (série sur ALL4) 2 200
▪ Hayon électrique mains libres 460
▪ Hi-fi Harman Kardon (12 HP 360 W) 800
▪ Pack City Zen (caméra recul, stat. semi-auto, toit ouvrant pano.) 1 300
▪ Pack Confort (accès sans clé, sièges AV élec. et chauffants, hi-fi Harman/Kardon) 2 100
▪ Pack Connected Navigation (nav., services connectés, Apple CarPlay, recharge tél. par induction, compteurs digitaux) 1 300
▪ Pack Technology (Pack Connected Navigation, conciergerie, Mini Connected XL avec Alexa, affichage tête haute) (tous/PHEV) ... 2 600/2 000
▪ Sièges avant électriques à mémoires conducteur 1 270

MITSUBISHI

ASX ★★★☆☆

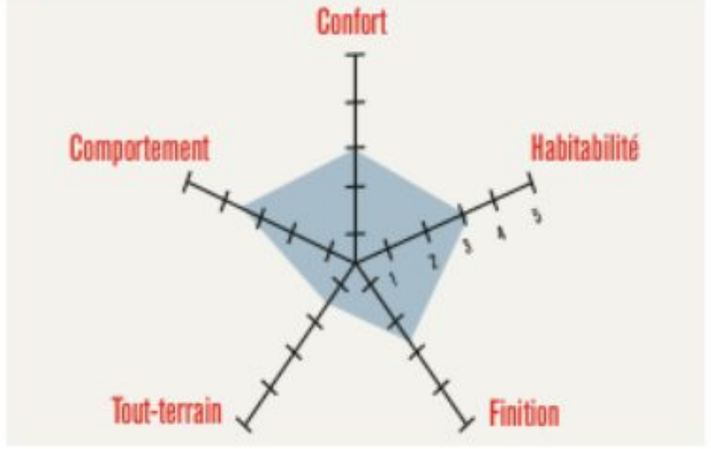
Modèle restylé

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☆

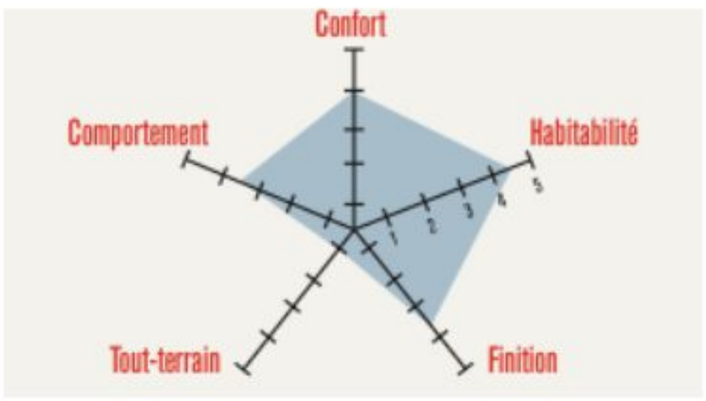
La version légèrement restylée fin 2018 gagne en caractère et soigne sa présentation intérieure. Bon confort mais comportement peu dynamique.

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

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique



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☆

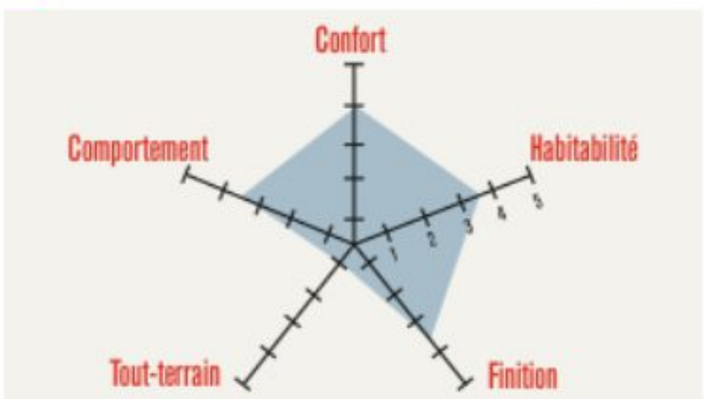
Nouvelle génération

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	22 190
DIG-T BVM6 N-Connecta	117	6	24 190
DIG-T BVM6 Tekna AJ 4X4	117	6	25 990
DIG-T BVM6 N-Design	117	6	26 640

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

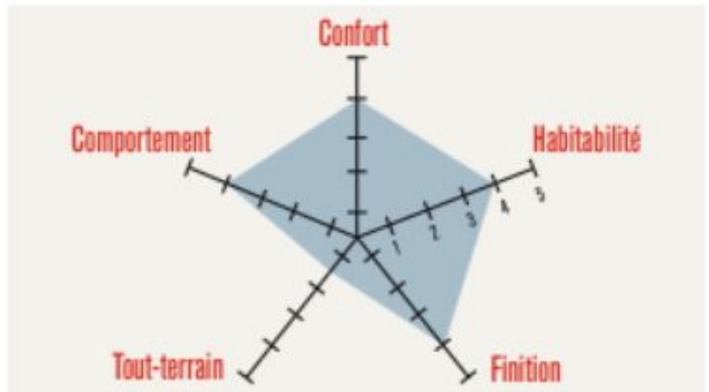
Qashqai ★★★½☆

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

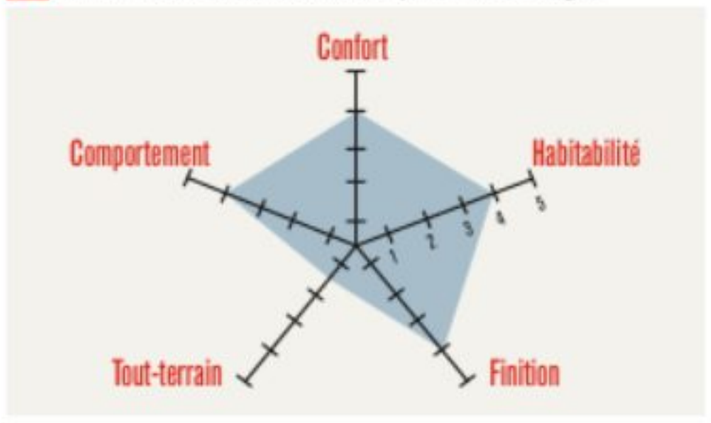
X-Trail ★★★☆☆

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

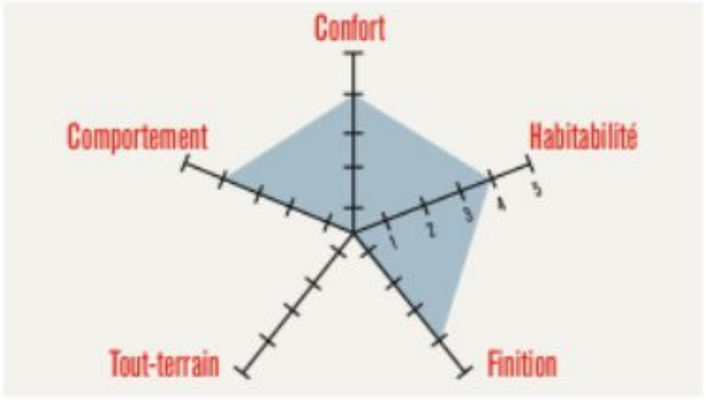
OPEL

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	19 750
1.2 Turbo Edition	110	6	21 700
1.2 Turbo Ultimate AU 4X4	130	7	27 950
1.5 Diesel Edition	102	5	23 200
1.5 Diesel Elégance BVA	120	6	25 560

- 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 (€)

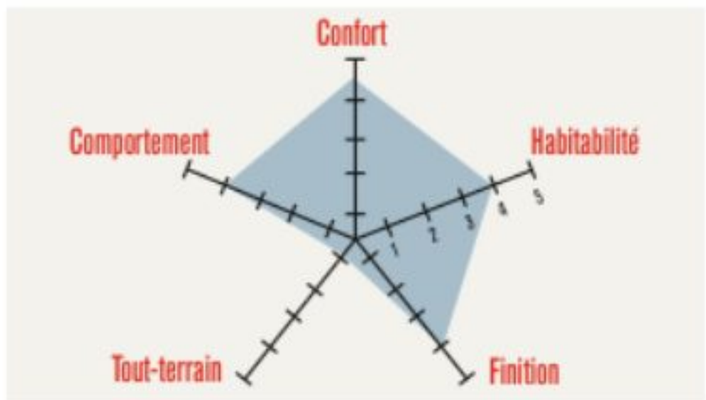
- Accès et démarrage sans clé 250
- Affichage tête haute couleur 350
- Appel d'urgence et services connectés 300
- Boîte auto (1.2 Turbo 110 ch) 1 300
- Hi-fi Premium 7 HP 150
- Navigation 3D écran 8", cartographie Europe, reconnaissance vocale
  - Edition 700
  - Elégance 600
- Pack Advanced City 180° (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 BVM, pas de 4x4, manque d'image



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.2 Turbo Edition AU 4X4	130	7	27 800
1.6 Turbo BVA Elite	180	10	37 650
Hybrid (PHEV) Edition	225	8	42 200
Hybrid4 (PHEV) Elite	300	9	52 200
1.5 Diesel Edition	130	7	29 800

- 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

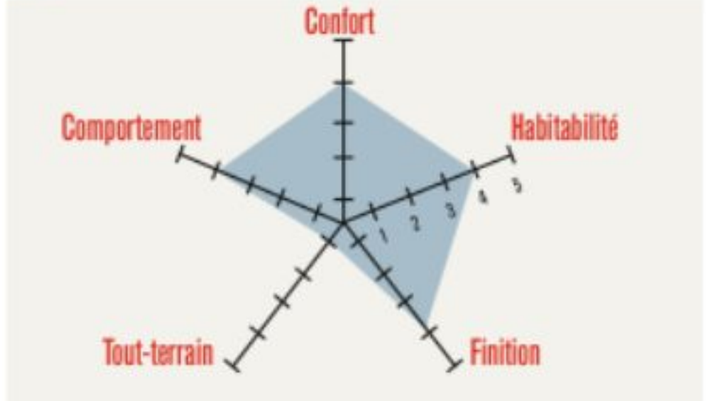
2008 II ★★★★☆

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, coffre moyen, position conduite



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PureTech Active	100	6	21 500
PureTech Active AU 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 (EV)	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

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique

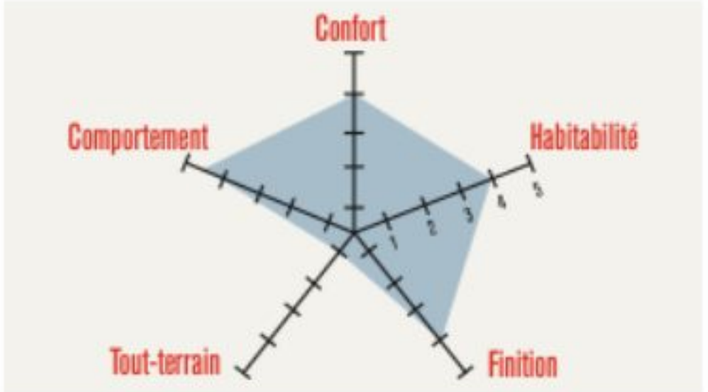
3008 ★★★★½

Le 3008 II profite de la plateforme réussie de la 308 et met l'accent sur la qualité de l'accueil à bord. Le comportement fait référence.

L/l/h/e (m) : 4,45/1,84/1,62/ 2,68 - 5 places

✚ Comportement, confort, moteurs performants et sobres

▬ Tarifs pas donnés, détails d'ergonomie



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PureTech 130 Access AU 4X4	130	6	27 650
PureTech 180 EAT8 GT Line	180	10	39 150
Hybrid (PHEV) e-EAT8 Allure	225	8	43 800
Hybrid4 (PHEV) 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)

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

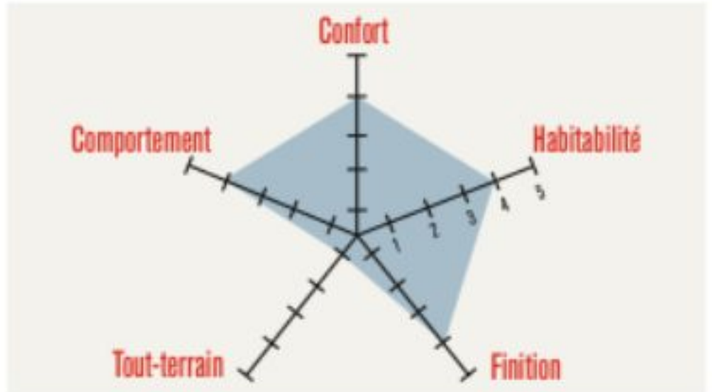
5008 ★★★★½

Le 5008 décline la recette du 3008 en 7 places. Il ne perd presque pas en agrément et propose un habitacle vaste, modulable et malin.

L/l/h/e (m) : 4,64/1,60/1,65/2,84 - 7 places

✚ Comportement, modularité étudiée, habitabilité record

▬ Tarifs élevés, détails d'ergonomie



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PureTech 130 Access	130	7	28 450
PureTech 180 EAT8 GT Line	180	10	41 150
BlueHDi 130 Active AU 4X4	130	6	34 550
BlueHDi 180 EAT8 GT Line	180	9	44 350

- Active : Access + 3 900 €
- Allure : Active + 2 350 €
- GT Line : Allure + 2 100 €
- GT : GT Line + 1 850 € (BlueHDi 180 EAT8)

Équipements de série

- Access : 6 airbags, alerte franchis. voie, clim. manuelle, compteurs digitaux, ESP, hi-fi 6 HP écran LCD, jantes 17", recon. panneaux, rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv.
- Active : + clim. bizone, détec. pluie/lum., écran capacitif 8", feux route auto, interfaces smartphone, nav. 3D connectée., radar recul.
- Allure : + accès/dém. sans clé, caméra recul, , jantes 18", Pack Safety Plus, radar station. AV, rétros rabat., toit noir.
- GT Line : + phares full LED.
- GT : + hayon mains libres, jantes 19", Pack Drive Assist, sellerie Alcantara.

Options (€)

- Advanced Grip Control (antipatinage optimisé, contrôle de vitesse en descente, jantes 18" pneus Mud & Snow)
  - Active 810
  - Allure et GT Line 410
- Boîte auto EAT8 (PureTech 130 et BlueHDi 130, non dispo Access) ... 2 050
- Hayon mains libres (Allure, GT Line, GT) 450
- Pack City 1 (radar de stationnement AV, caméra de recul) (Active) 450
- Pack City 2 (stationnement semi-auto, caméra 360°) (sauf Active) 600
- Pack Cuir Claudia (sellerie cuir) (Allure) 1 100
- Pack Cuir Nappa (sellerie cuir, sièges AV électriques et massants) (GT Line /GT) 2 700/2 200
- Pack Drive Assist (Pack Safety, rég. adaptatif embouteillages) (Active/autres) 700/400
- Pack électrique (sièges AV élec. et chauffants) (Allure, GT Line) 900
- Pack électrique et massages (Pack élec., sièges AV massants) (GT et GT Line) 1 300
- Pack Safety (freinage urgence ville, alerte anti-collision) (Active) 300
- Peinture métallisée/nacrée et vernis coloré 650/830
- Phares full LED (Allure) 1 200
- Recharge smartphone sans fil (Active, Allure) 100
- Recharge smartphone sans fil, prise 220 V (GT Line, GT) 180
- Système Hi-Fi Focal (10 HP 515 W) (non dispo Access et Active) 850
- Toit ouvrant panoramique (Allure, GT Line et GT) 1 200

PORSCHE

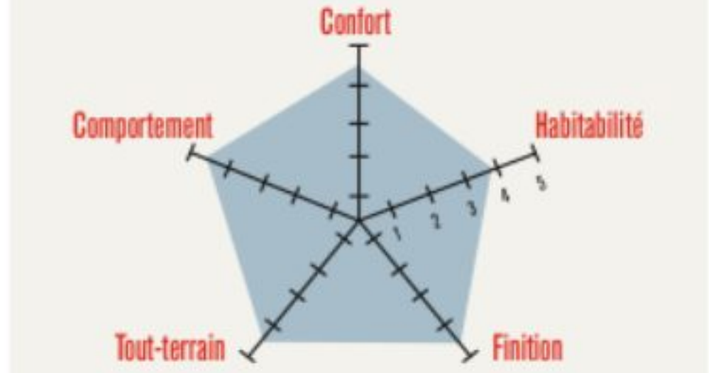
Macan ★★★★☆

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 trop nombreuses, 4 cylindres sans saveur



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Macan	245	15	61 460
S	354	25	67 100
GTS	380	NC	81 020
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 (€)

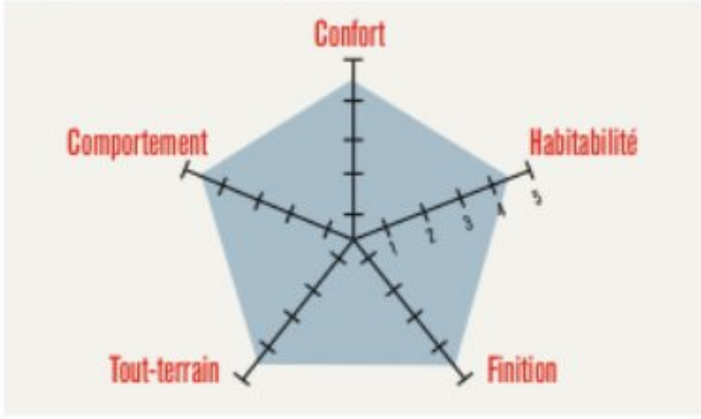
- Accès sans clé 708
- Apple CarPlay 300
- Assistance angle mort et changement de voie 1 176
- Feux arrière LED avec bandeau lumineux 606
- Hi-fi Bose/Burmester 1 188/4 788
- Pack Sport Chrono 1 146
- Peinture métallisée/premium 900/2 388
- Phares matriciels à LED avec PDLS+ 1 518
- Porsche Torque Vectoring 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
S	440	34	92 300
E-Hybrid (PHEV) AJ 4X4	462	21	93 780
GTS	460	NC	116 340
Turbo	550	47	144 180
Turbo S E-Hybrid (PHEV)	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 matriciels (autres modèles / Turbo) ..... 1 968 / 1 068
- Régulateur de vitesse adaptatif 1 716
- Roues arrière directrices 2 064
- Sellerie cuir unie/bicolore (base, E-Hybrid, S) ..... 3 324 / 3 924
- Sellerie cuir bicolore (Turbo) 600
- Sièges élec. (14 directions) à mémoires (base, E-Hybrid, S) 1 620
- Sièges sport adaptatifs (18 directions) (base, E-Hybrid, S) 2 004
- Surveillance des angles morts 780
- Suspensions adaptatives (base) 1 560
- Suspensions pneumatiques (base/S et E-Hybrid) ..... 3 714 / 2 154
- Système de vision nocturne 2 232
- Toit ouvrant panoramique 2 028

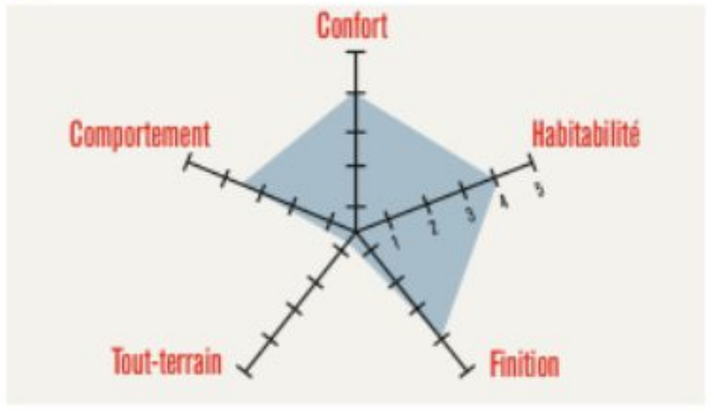
RENAULT

Captur ★★★★☆

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	18 600
TCe 100 GPL BVM5 Zen	100	5	21 200
TCe 130 Zen AJ 4X4	130	7	22 800
E-Tech Plug-in (PHEV) 160 EDC7 Intens	160	5	33 700
Blue dCi 95 Zen	95	5	23 200
Blue dCi 115 Zen	115	6	24 200

- Zen : Life + 2 300 €
- Intens : Zen + 2 500 €
- Initale Paris : Intens + 3 500 € (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 (€)

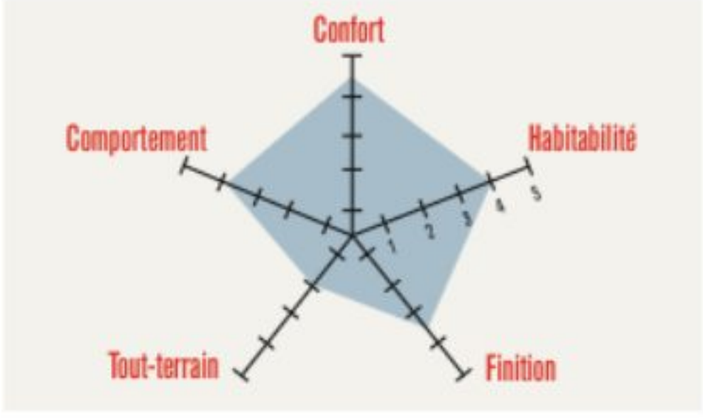
- Boîte de vitesses EDC7 (TCe 130 et Blue dCi 115) 1 800
- Caméra pano. (Initiale Paris) 250
- Pack City 360° (caméra pano., radars station. AV/AR) (Intens) 600
- Pack Confort (clim. auto, détect. pluie) (Zen) 450
- Pack Cuir (sellerie cuir, sièges AV et volant chauffants) (Intens) 1 250
- Pack Sécurité (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) 1 600
- 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	28 500
TCe 160 EDC Intens	160	9	35 400
Blue dCi 115 Zen AJ 4X4	115	6	30 000
Blue dCi 150 Intens	150	8	36 200

- Intens : Zen + 3 500 €

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 (€)

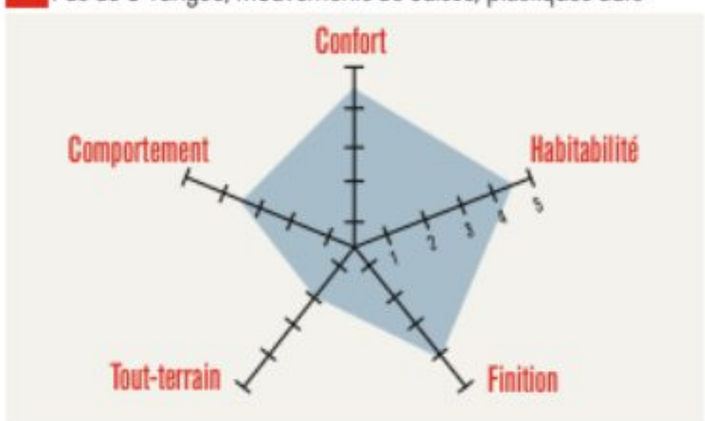
- 4x4 (Blue dCi 150) 2 000
- Boîte auto EDC (TCe 140 Intens, Blue dCi 115) 2 000
- Bose sound system (Intens) 600
- Pack Cuir (sièges AV chauffants, siège conducteur élec.) (Intens) 1 600
- Pack extended grip (pneus M+S, ESP optimisé, jantes 17") (Intens) 300
- Pack Navigation (R-Link 2, recon. panneaux) (Zen) 400
- Peinture métallisée / spéciale ..... 650 / 850
- Stationnement semi-auto (Intens) 350
- Toit panoramique (Intens) 700

Koleos ★★★½☆

Etroitement 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	34 850
Blue dCi X-Tronic 4x4 Zen AJ 4X4	190	11	41 250

- Zen : Life + 2 400 €
- Intens : Zen + 3 250 €
- Initiale Paris : Intens + 2 800 €

Équipements de série

- Life : 6 airbags, alerte changement voie, ESP, freinage d'urgence auto en ville, clim auto bizone, détec. luminosité, jantes 17", rétros élec., régul./lim. vitesse.

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique

- 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)..... 1 200

SEAT

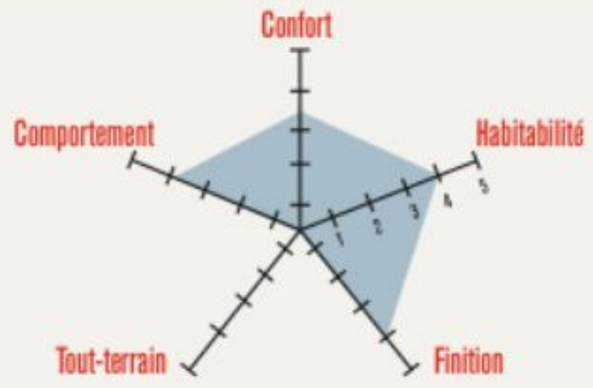
Arona ★★★★☆

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	16 900
1.0 EcoTSI Style AJ 4X4	115	6	21 000
1.5 TSI FR	150	7	25 950
1.6 TDI Reference	95	5	20 500

- 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 ★★★★☆

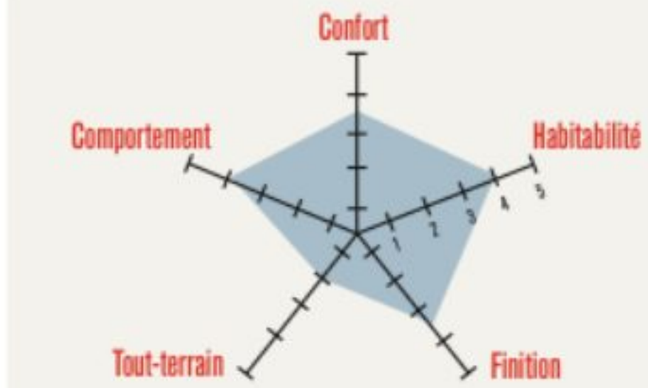
Bientôt restylé

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, 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 fonction 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

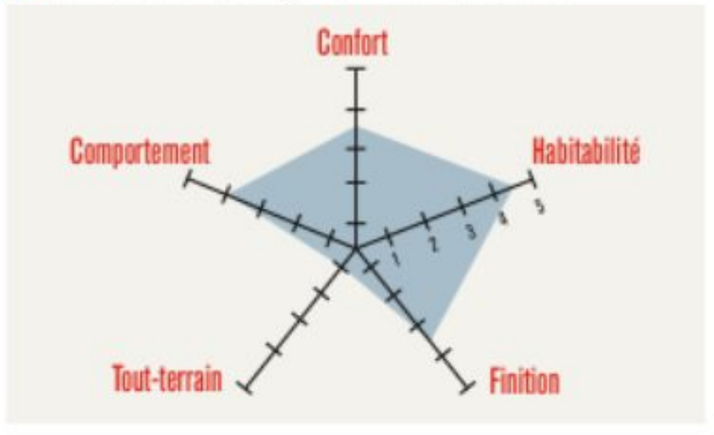
Tarraco ★★★★☆

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 ★★★★☆

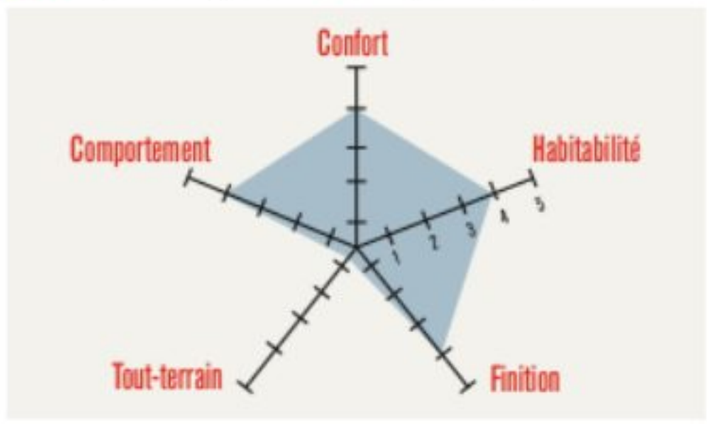
Nouveau modèle

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 €
- Scoutline : Ambition + 1 900 €
- 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.
- Scoutline : Ambition + kit carrosserie, jantes 17", phares full LED, radar station. AV, rétros rabattables.
- Style : Ambition + 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 et Scoutline).....400
- Airbag genoux conducteur (non dispo Active) 230
- Boîte auto DSG7 (non dispo TSI 95) 1 500
- Caméra de recul (non dispo Active).....280
- Feux de route auto (non dispo Active) 200
- Pack Confort (hayon élec, détec. fatigue, pack coffre) (non dispo Active) . 570
- Pack Premium (sellerie cuir/suède, sièges AV chauffants) (Style)..... 1 040
- Pack Sound (hi-fi 10 HP, roue secours) (non dispo Active).....470
- Pack Traveling (Side Assist, phonebox, rétro rabat.) (non dispo Active)...790
- Pack Simply Clever + (protec. arêtes ports, 12 V) (non dispo Active) 200
- Peinture métallisée/premium 600/990
- Phares full LED adaptatifs (non dispo Active) 910
- Régulateur vitesse adaptatif (stop&go sur DSG) (non dispo Active).....420
- Siège conducteur électrique (non dispo Active).....430
- Side Assist (alerte angles morts et trafic AR) (non dispo Active).....460
- Stationnement semi-auto avec radars AV/AR.....350
- Toit panoramique (Ambition/Scoutline et Style).....800/740

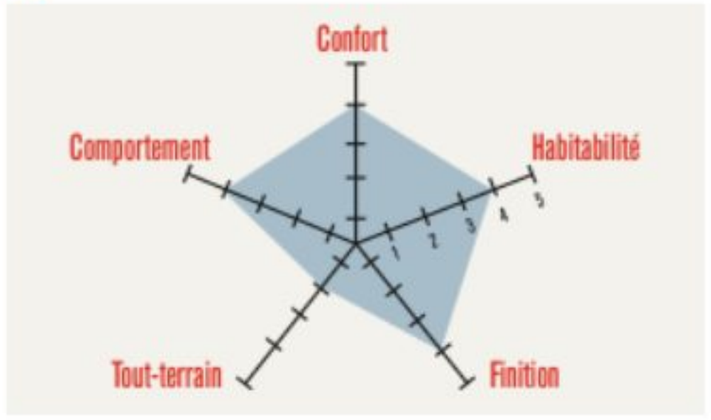
Karoq ★★★★☆

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	40 250
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 €
- Scout : Ambition + 2 390 € (non dispo TSI 116, TDI 116 et TSI 190)
- Sportline : Ambition + 4 010 € (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

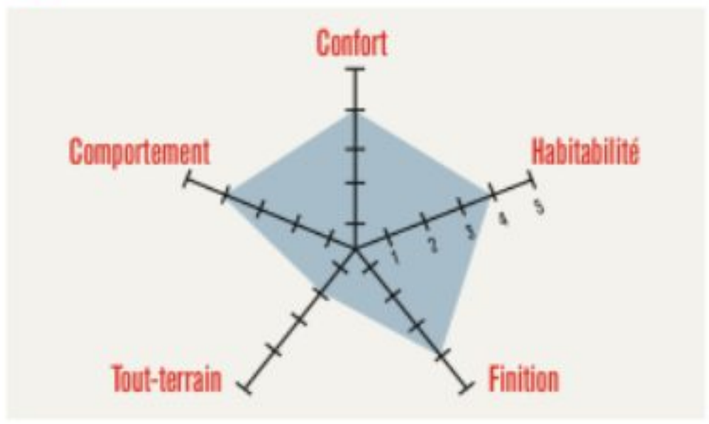
Kodiaq ★★★★☆

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, habitabilité record, 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 (7 places).....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

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique

- 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

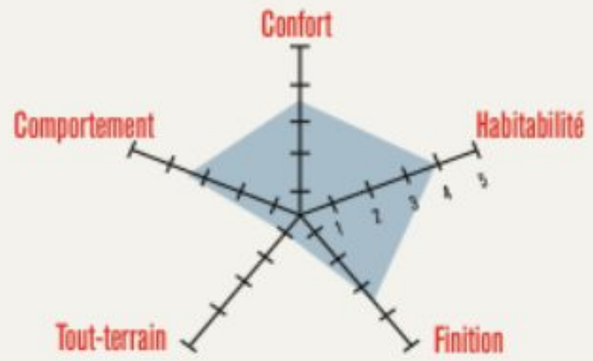
Tivoli ★★★☆☆

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 agile, direction artificielle, pneus



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 Diesel I Lov It AJ 4X4	136	7	21 990
1.2 Essence	128	7	15 990
1.5 Essence Sport	163	9	25 490

- I Lov It : base + 2 000 €
- Pop : I Lov it + 3 000 € (1.6), 2 000 € (1.2)
- Limited : Pop + 3 000 €

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.
- I Lov It : + accès/dém. sans clé, clim. auto bizone, détec. pluie/lum., feux route auto, jantes 18", radar station. AV/AR, rétros rabat./dégiv.
- Pop : + navi. écran 9", phares full LED, sellerie cuir, sièges AV chauf.
- Limited : T-Pop + compteurs digitaux 10,25", phares full LED, sellerie cuir, sièges AV chauf./ventilés, siège cond. élec.

Options (€)

- 4 roues motrices (1.5) 2 500
- Boîte auto (1.5) 2 000
- Peinture métallisée 490

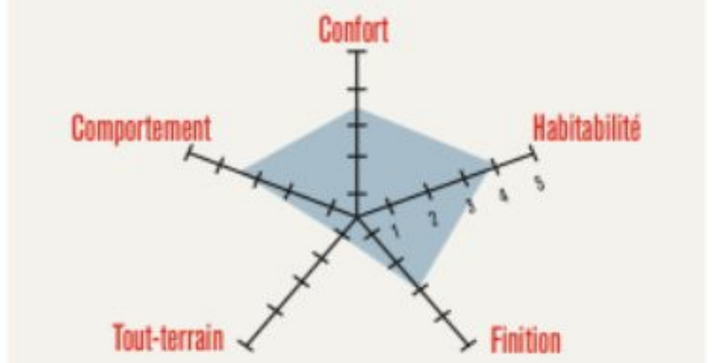
Korando ★★★☆☆

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 X6I	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

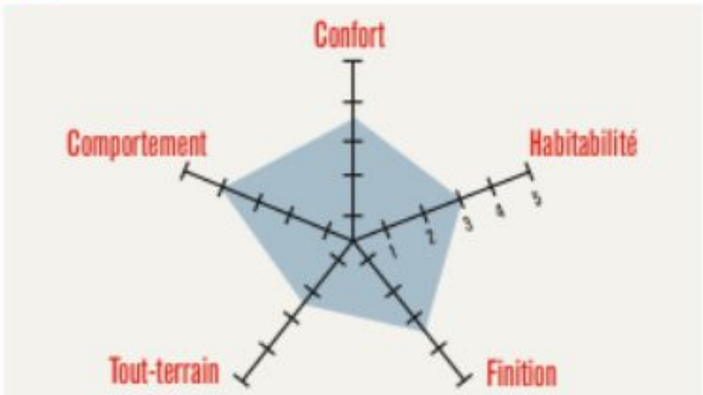
XV ★★★½☆

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 (HEV) 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☆

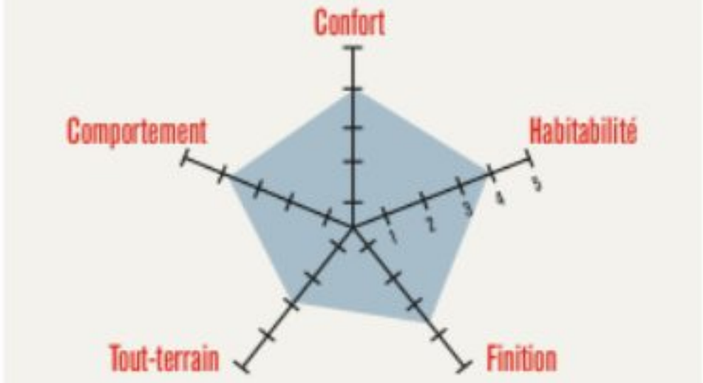
Nouvelle génération

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 (HEV) Confort BVA8 AJ 4X4	150	9	39 990
2.0i e-Boxer (HEV) Premium GPS BVA8	150	9	43 990
2.0i e-Boxer (HEV) 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

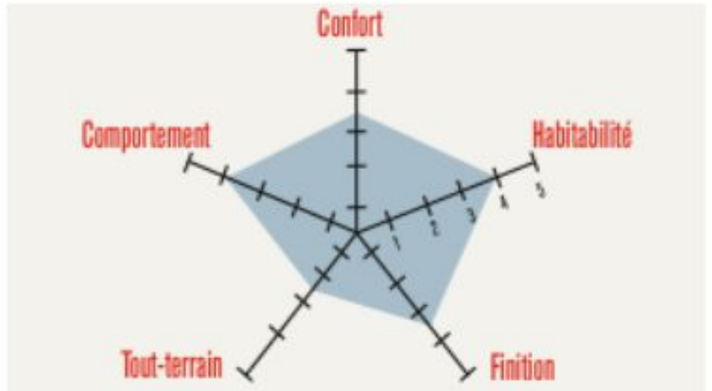
Vitara ★★★☆☆

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

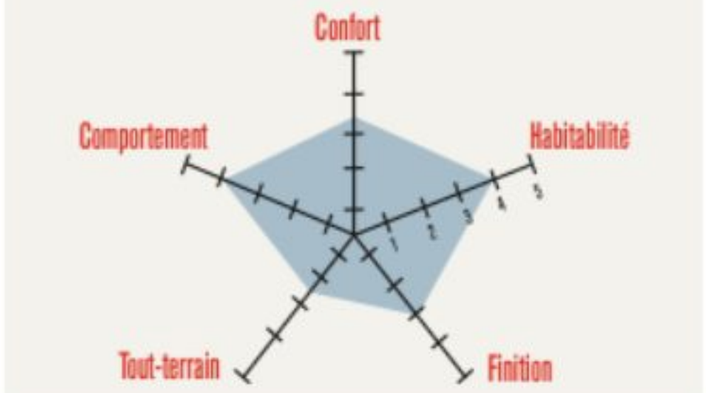
S-Cross ★★★☆☆

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

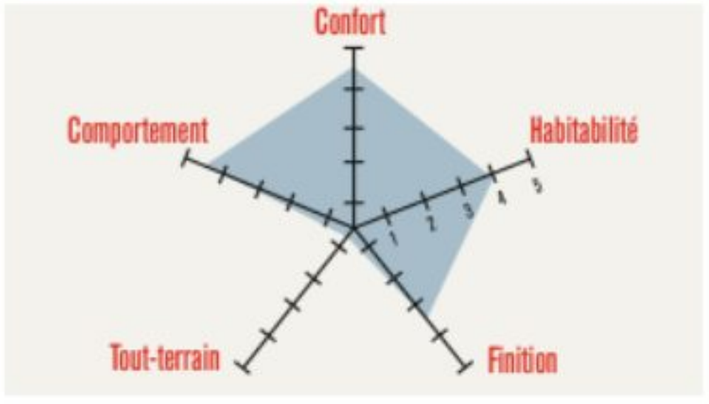
Model X ★★★★☆

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 (EV)	100	10	95 990
Performance (EV)	100	10	112 990

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 (pilotage autonome sur autoroute, changement de voie auto, système de stationnement auto, assitance en ville)..... 7 500
- Peinture métallisée/premium 1 600/2 600
- Sellerie cuir blanc/beige (série sur Performance) 1 600

TOYOTA

C-HR ★★★½☆

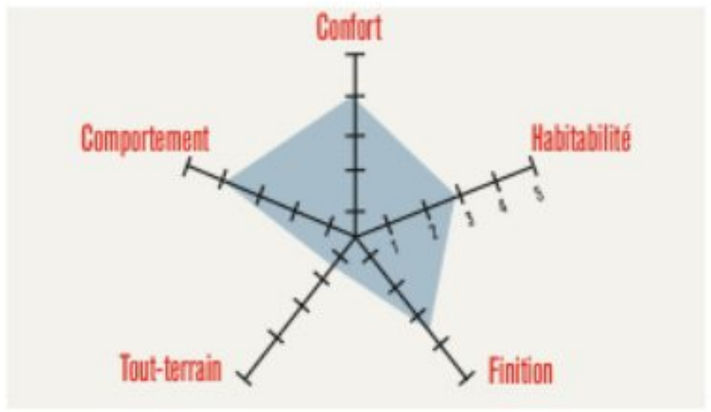
Modèle restylé

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 (HEV) 122 Dynamic	122	5	30 200
Hybride (HEV) 184 Edition AJ 4X4	184	7	33 700

- 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

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique

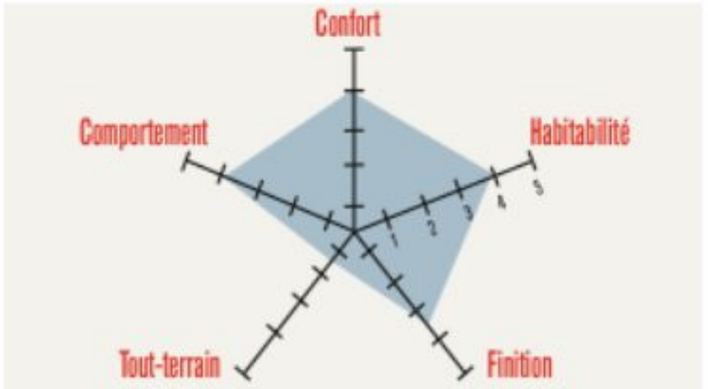
RAV4 ★★★★☆

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

✚ Confort, habitacle généreux, rangements nombreux

▬ Détails de finition, ambiance triste, multimédia vieillot



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Hybride (HEV) Active	218	9	37 300
Hybride (HEV) Dynamic	218	9	39 450
Hybride (HEV) Lounge AJ 4X4	218	9	45 350
Hybride (HEV) Collection	218	9	47 350
Hybride Rechargeable (PHEV) Design	306	9	52 650
Hybride Rechargeable (PHEV) Collection	306	9	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, Design et Collection) 1 300
• Toyota Touch & Go 2 : nav. écran tactile 8" info trafic (Dynamic) 950

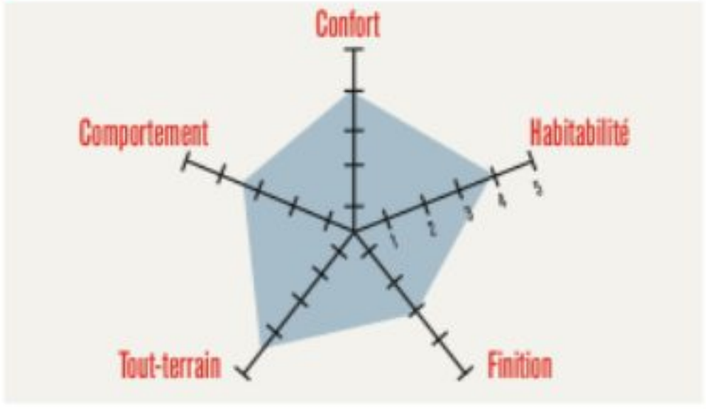
Land Cruiser ★★½☆☆

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

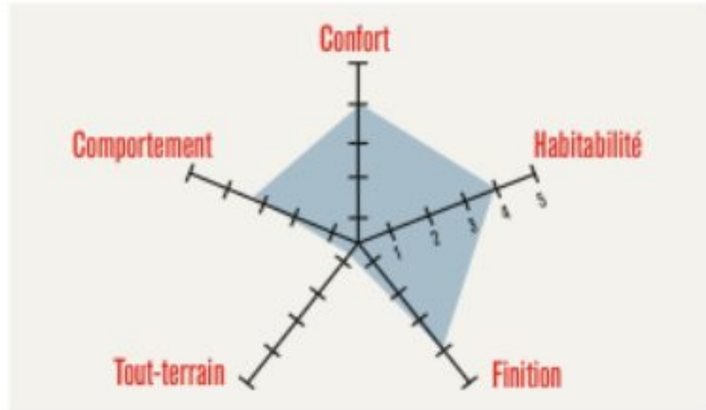
T-Cross ★★★★☆

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

• 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

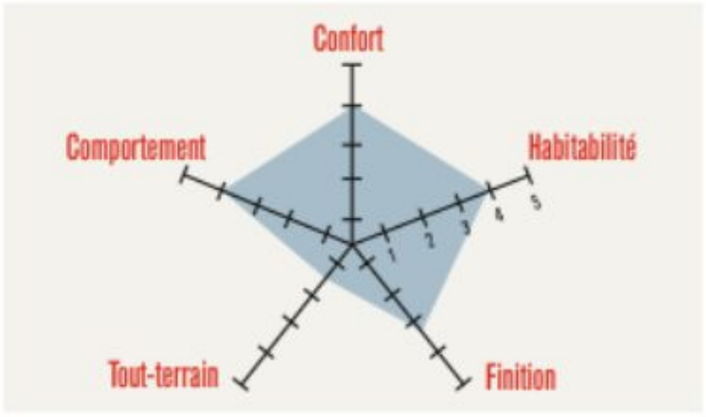
T-Roc ★★★★☆

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	110	6	26 210
1.0 TSI Style Cabriolet	110	6	34 400
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 DSG7 Style Cabriolet	150	8	38 600
1.5 TSI Evo DSG7 R-Line Cabriolet	150	8	42 900

R 2.0 TSI 4Motion	300	19	48 500
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
- 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

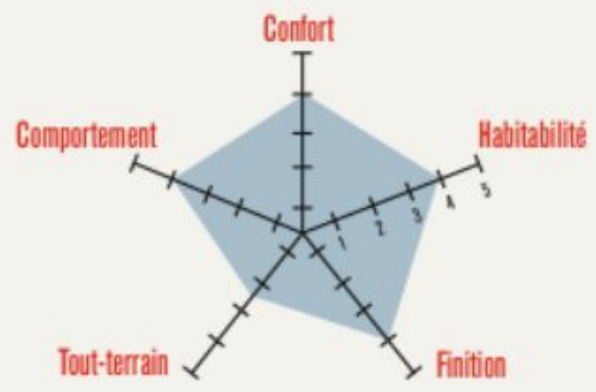
Tiguan ★★★★☆

Bientôt restylé

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

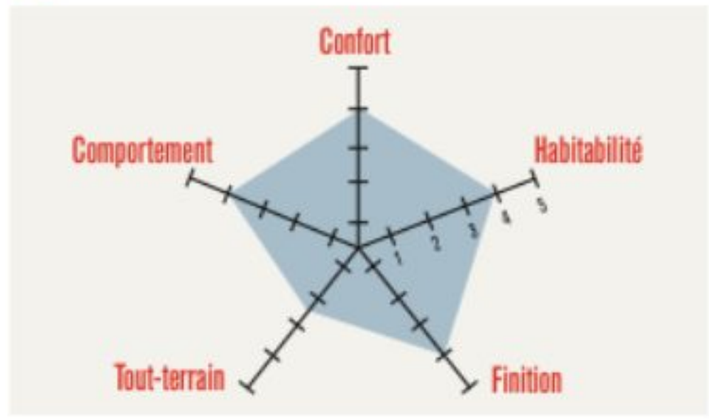
Tiguan Allspace ★★★★☆

Bientôt restylé

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

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique

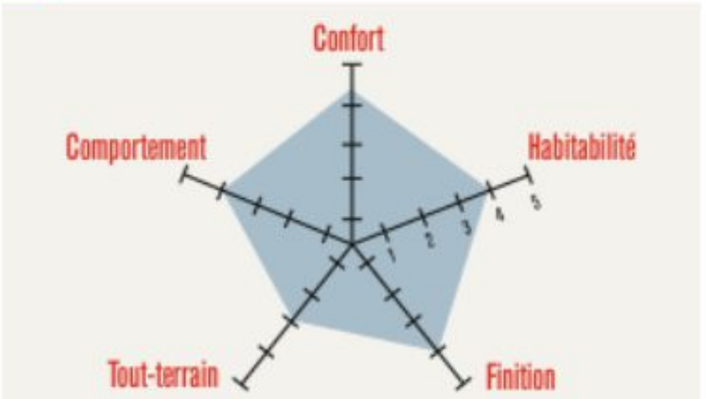
Touareg ★★★★☆

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

VOLVO

Actena Automobiles
www.actena.fr
56, AV. DE VERSAILLES
01 44 30 82 30
75 PARIS 16e
Groupe Priod

* Prix public TTC conseillé au 06/01/2011 pour un VOLVO V60 DRIVe Stop & Start 115 ch BM6 Kinetic. Gamme VOLVO V60 : consommation Euromix (l/100 km) : 4,5/10,2 - CO_2 rejeté (g/km) : 119/237.

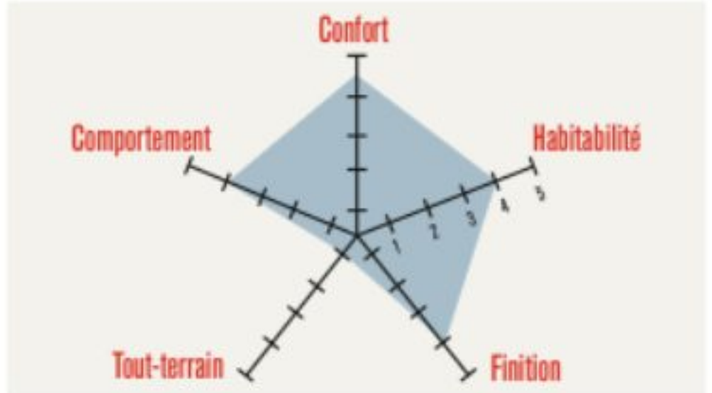
XC40 ★★★½☆

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 (mHEV) BVA8 R-Design	197	11	44 600
B4 (mHEV) BVA8 AWD Momentum	197	11	42 000
T4 Recharge (PHEV) DCT7 R-Design	129 + 82	7	49 900
T5 Recharge (PHEV) DCT7 R-Design	180 + 82	10	50 400
P8 Recharge (EV) R-Design	408	6	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 990
  - Inscription Luxe 540
- Climatisation auto bizone (base/autres finitions) 540/240
- Pack Accessibilité Pro (hayon élec. mains libres, accès sans clé)
  - Momentum 1 000
  - R-Design et Inscription 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 1 600
  - autres finitions 720
- Pack Stationnement (caméra de recul, radars AV/AR) Momentum/ autres finitions 950/600
- Pack Techno (caméra de recul, nav. 3D)
  - base, Momentum 1 680
  - R-Design, Inscription 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 1 680
  - R-Design 630
- Stationnement semi-auto avec radars AV/AR (non dispo base)
  - toutes finitions 650
  - Inscription Luxe 240
- Suspensions pilotées (non dispo base) 840
- Toit ouvrant panoramique (non dispo base) 1 380

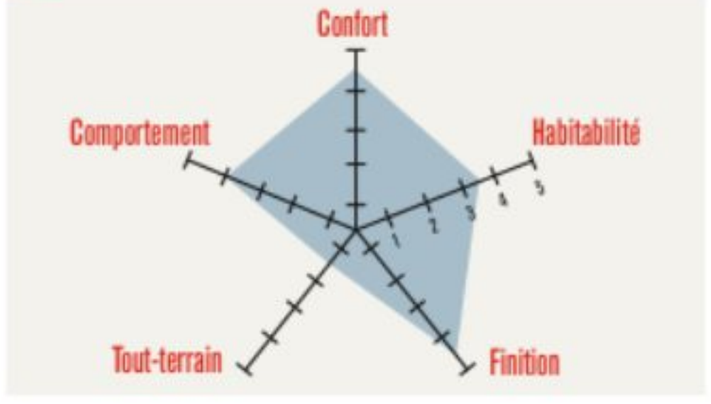
XC60 ★★★★☆

Le XC60 deuxième génération s'inspire de son grand frère. Son confort de roulement est excellent, comme sa finition et son niveau de sécurité.

L/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 (mHEV) BVA8 R-Design	197	NC	53 830
B5 essence (mHEV) BVA8 AWD R-Design	250	15	59 080
T6 Recharge (PHEV) BVA8 AWD R-Design	253 + 87	15	68 880
T8 Polestar (PHEV) BVA8 AWD	318 + 87	20	81 880
D4 Momentum AJ 4X4	190	10	48 380
B4 diesel (mHEV) BVA8 AWD Momentum	197	11	58 130
B5 diesel (mHEV) BVA8 AWD Momentum	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

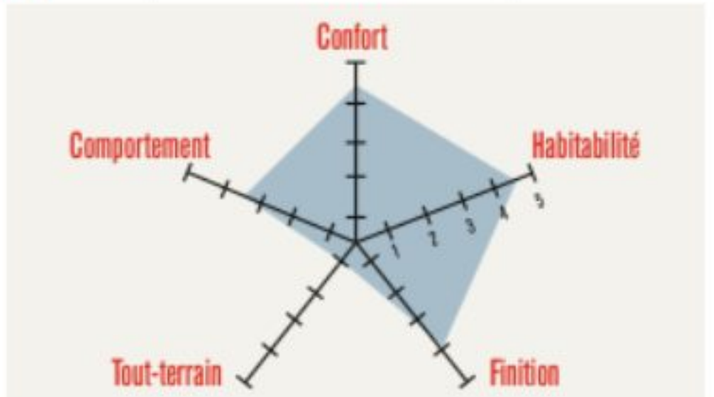
XC90 ★★★★☆

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..... 1 100
- Inscription Luxe 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 2 950
  - R-Design et Inscription..... 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 2 100
  - R-Design et Inscription..... 840
- Stationnement semi-auto..... 330
- Suspensions pneumatiques et châssis actif..... 2 580
- Système audio Bowers & Wilkins 19 HP 1 400 W..... 3 400
- Toit ouvrant panoramique électrique..... 1 800

EXTRAIT MALUS 2020

CO_2 WLTP (g/km)	Malus (€)
138	50
139	75
140	100
141	125
142	150
143	170
144	190
145	210
146	230
147	240
148	260
149	280
150	310
151	330
152	360
153	400
154	450
155	540
156	650
157	740
158	818
159	898
160	983
161	1074
162	1172
163	1276
164	1386
165	1504
166	1629
167	1761
168	1901
169	2049
170	2205
171	2370
172	2544
173	2726
174	2918
175	3119
176	3331
177	3552
178	3784
179	4026
180	4279
181	4543
182	4818
183	5105
184	5404
185	5715
186	6039
187	6375
188	6724
189	7086
190	7462
192	8254
193	8671

HEV : hybride classique / mHEV : micro-hybride / PHEV : hybride rechargeable / EV : 100 % électrique

Audi pour vous | Aujourd'hui, Audi s'engage à vos côtés avec Audi pour vous, un ensemble d'engagements et de services pour vous aider à mieux repartir.

DÉCOUVREZ NOS ENGAGEMENTS

AudiPourVous.bauerparis.fr

Volkswagen Group France, SA au capital de 198 502 510 €, 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts, RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr).
Consommation électrique cycle mixte de la gamme Audi e-tron Sportback (kWh/100km) WLTP : 21,7 - 26,3. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 0 (en phase de roulage). Valeurs au 12.12.2019 avec mise à jour au 09.04.2020, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre partenaire. *Audi Occasion *:plus* et Audi Service.

Audi Bauer Paris Saint-Ouen
78-80, rue du Docteur Bauer
93400 Saint-Ouen
01 49 18 30 00

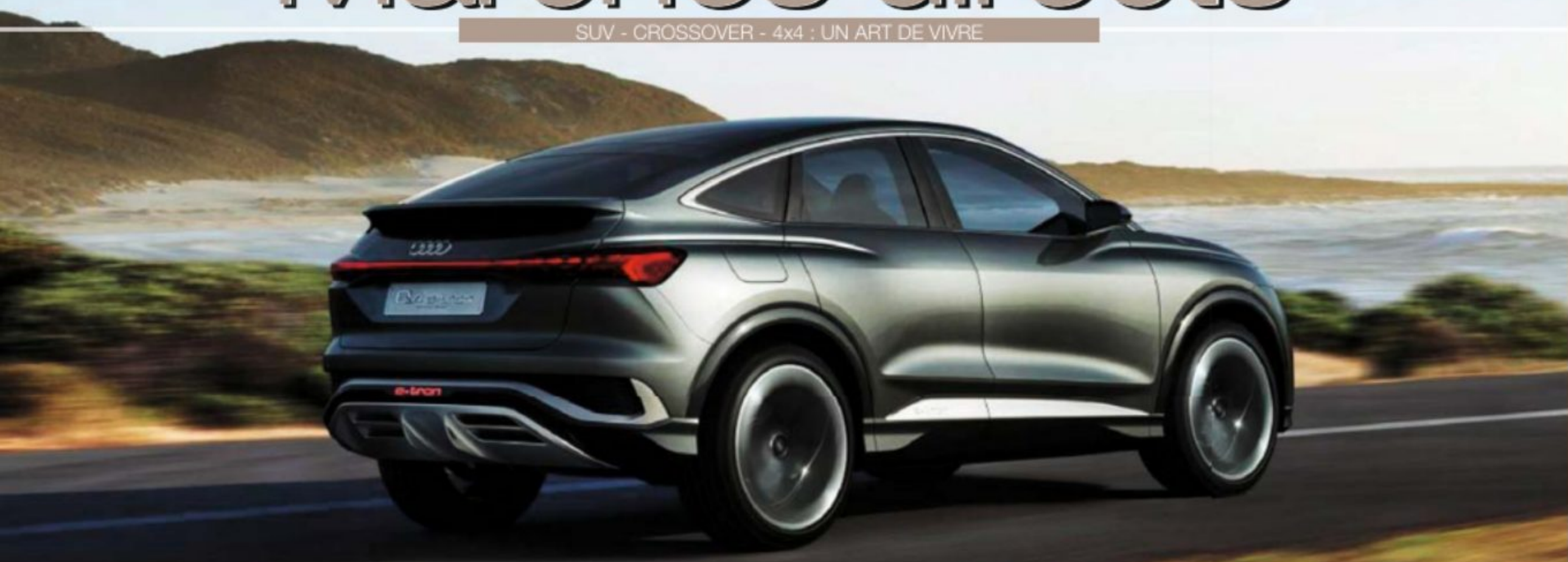
Audi Bauer Paris Wagram
21, rue Cardinet
75017 Paris
01 42 12 30 00

Audi Bauer Paris Roissy
1, rue des Marguilliers
95700 Roissy-en-France
01 85 74 30 00

Audi Bauer Paris Nanterre*
36, av. Vladimir Ilitch Lénine
92000 Nanterre
01 85 76 30 00

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.

Banner *INSIDE:* BMW, VW, AUDI, PORSCHE, MERCEDES, SEAT, SKODA, ASTON MARTIN, SUZUKI , ...

POWER BULL PROFESSIONAL REPOND AUX NORMES SEVERES DE BMW ET VW!

La gamme Power Bull PROfessional est livrée aux constructeurs BMW et VW en première monte. Le bac de 190mm de haut ainsi que la technologie employée permettent d'améliorer la tenue aux cycles et la prise de charge. La série PROfessional apporte également plus de puissance et de capacité. Gamme complète de 50Ah à 110Ah. **Banner – The Power Company.**

Banner France SAS
Zone Industrielle n°2 - 5 Rue Vauban - 68170 RIXHEIM
Tél: 03.89.44.28.38, Fax: 03.89.54.13.28, email: office.bf@bannerbatteries.com

bannerbatteries.com

LEADING COMPANIES OF AUSTRIA

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification
N° FR020262-1

4.7/5
AVIS CLIENTS
THE FEEDBACK COMPANY
eKomi
NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 2929 AVIS*

G.LOPEZ

Ancien Moderne

NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES…
94% DE NOS CLIENTS SONT SATISFAITS,
POURQUOI PAS VOUS ?

Quattro ASSURANCES

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR

NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

NOUVEAU LAND ROVER DEFENDER

L'ICÔNE RÉINVENTÉE

LAND ROVER

ABOVE & BEYOND

Le nouveau Land Rover Defender concrétise 70 ans d'innovation et d'amélioration. Repensé pour les aventures du 21ème siècle, il est équipé des technologies embarquées les plus avancées permettant un confort, une connectivité et une visibilité optimisés, au service de ses capacités inégalées. Entre clins d'oeil aux traditions du Defender et subtils nouveautés, la réinterprétation de ses lignes le rendent immédiatement reconnaissable, et parfaitement taillé pour l'aventure.
C'est certain, le nouveau Defender est capable de réaliser de grandes choses.

Découvrez le dès à présent dans votre concession Neubauer Paris 15.

NEUBAUER Distributeur Paris 15
99 - 101 Boulevard de Grenelle, 75015, Paris
01 45 79 81 51

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

ABOVE & BEYOND : Franchir de nouveaux horizons.
La version 110 sera disponible dès le printemps 2020. La version 90 arrivera ultérieurement. Plus d'infos sur landrover.fr
Les valeurs d'émissions de CO2 et de consommations indiquées sont susceptibles d'être impactées par le changement de normes d'homologation.
Consommations mixtes Norme CE 1999/94 (l/100km) : de 7.6 à 10.2 - Emissions de CO2 (g/km) : de 199 à 234. RCS Nanterre B 493 361 521.

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

LIQUI MOLY

Le propre de votre moteur

En vente chez les meilleurs professionnels de l'entretien et de la réparation automobile.

Auto Plus Occasions

VENDEZ GRATUITEMENT VOTRE VOITURE SUR AUTOPLUS.FR

LES PETITES ANNONCES AUTO PLUS

100% GRATUIT
100% SÉCURISÉ

- Annonce gratuite et visible pendant 30 jours
- Jusqu'à 20 photos
- Confidentialité du vendeur
- Vérification de la plaque d'immatriculation et de la carte grise

DÉPOSEZ VITE VOTRE ANNONCE SUR occasion.autoplus.fr

VOLVO

XC90 Recharge T8 AWD 390 ch Inscription Luxe

7 Places Geartronic 8 Rapports

N'attendons plus pour évoluer

980€ /MOIS (1) AVEC APPORT

LOA 48 MOIS / 60 000 KM

ENTRETIEN, GARANTIE ET PERTE FINANCIÈRE INCLUS

Autonomie 100% électrique : 50 km
CO^2 : 64 g/km rejeté*
TVS : 20 €**

WWW.ACTENA.FR

Un Crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

(1) Exemple pour la Location avec Option d'Achat (LOA) avec apport, incluant les prestations «maintenance et assistance» et «gestion des pertes totales» d'un VOLVO XC90 Recharge Inscription Luxe T8 AWD neuf, avec option peinture métallisée, au prix de vente TTC de 78 435€ financé sur 48 mois et 60 000 km, soit un 1er loyer de 7 850€ suivi 47 loyers de 980 € TTC pour un montant total, avec assurance Protection Pécuniaire et Garantie Longue Durée dont assurance incluse, Révisions et pièces d'usure professionnel, de 96 919,44 EUR TTC avec une option d'achat final de 43 007,56 EUR TTC.Consommation mixte (L/100 km) : 2,8. – CO2 rejeté (g/km) : 64. Loyers mensuels exprimés TTC, hors prestations optionnelles et hors bonus/malus écologique et carte grise. Offres non cumulables, réservées aux professionnels, en France métropolitaine, valables jusqu'au 31/10/2020, dans le réseau Actena Automobiles selon conditions générales LOA et sous réserve d'acceptation du dossier par CGL, Compagnie Générale de Locations d'équipements, Groupe Société Générale – SA au capital de 58 606 156€ - 69 avenue de Flandre 59700 Marcq-en-Bareuil – SIREN 303 236 186 RCS Lille Métropole. CGI FINANCE est une marque de la Société Générale mise à disposition de CGL. (2)Contrat d'assurance et d'assistance souscrits par CGL, tant en son nom propre que celui de ses filiales, par l'intermédiaire de FINASSURANCE – société de courtage d'assurance immatriculée à l'ORIAS sous le numéro 07000574 (www.orias.fr – SNC au capital de 15 250€ - 69 avenue de Flandre 59700 Marcq-en-Bareuil – SIREN 352 937 247 RCS Lille Métropole, Entreprises d'assurances régies par le code des assurances et soumises au contrôle de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution.

ACTENA AUTOMOBILES

75 PARIS 16	01 44 30 82 30	56, AVENUE DE VERSAILLES
92 NEUILLY	01 46 43 14 40	58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
92 LA GARENNE	01 56 47 06 60	86, AVENUE DE L'EUROPE
78 PORT MARLY	01 39 17 12 00	8, ROUTE DE ST GERMAIN
78 VERSAILLES	01 39 20 17 17	45/47, RUE DES CHANTIERS
78 MAUREPAS	01 30 50 67 00	ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
78 BUCHELAY	01 34 79 92 92	ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTES-ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 06 60

PRIOD

© VICTOR PARIS

ŠKODA KODIAQ

DE LA PLACE POUR TOUTES VOS ENVIES

ŠKODA

À PARTIR DE

429€ /MOIS(1)

SANS APPORT / LLD SUR 37 MOIS

LE SUV JUSQU'À 7 PLACES.

À ceux qui pensent qu'une voiture ne peut pas être en même temps design, technologique et fonctionnelle, nous répondons avec un SUV jusqu'à 7 places à l'habitacle immense et aux lignes élégantes. Son style unique et ses technologies innovantes ne laissent rien au hasard et vont vous surprendre. **ŠKODA KODIAQ, reconnectez-vous avec ce qui compte vraiment.**

Modèle présenté : KODIAQ Sportline 1.5 TSI 150ch DSG, avec options, remise de 4 500€ déduite. 37 loyers de 568€ en location longue durée et 30 000 km. Dans la limite des stocks disponibles. Offre valable du 01/07/2020 au 30/09/2020.

(1) Ex pour KODIAQ Ambition 2.0 TDI 150ch DSG, location longue durée sur 37 mois et pour 45 000 km maximum, 37 loyers de 429€, hors assurances facultatives, dans la limite des stocks disponibles. Offres réservées aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement, remise de 6 000€ déduite du tarif au 01/07/2020 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.

Gamme KODIAQ : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : WLTP : 5,3 – 9,4. Rejets de CO2 (g/km) min - max : WLTP : 140 - 217.

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