l'auto-journal évasion & 4x4

JANVIER - FÉVRIER - MARS 2021

l'auto-journal évasion & 4x4

LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS

BMW IX

RENAULT ARKANA

CES NOUVEAUX SUV QUI CHANGENT LA DONNE !

AUDI Q5 SPORTBACK

L 14662 - 95 - F: 5,95 € - RD

ESSAI Aston Martin DBX



LE PLAISIR À L'ÉTAT PUR

DOSSIER ESSAIS

LES MEILLEURS SUV URBAINS PLUG-IN

SUPER ESSAI Peugeot 3008



RESTYLÉ ET HYBRIDE

FACE-À-FACE Ford Kuga/DS 7 Crossback



DEUX VISIONS DU PREMIUM

& PORSCHE CAYENNE GTS, LAND ROVER DISCOVERY…



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 : 12DTU

ŠKODA

NOUVEAU ŠKODA

ENYAQ iV

100% ÉLECTRIQUE

LA VOITURE DE DEMAIN
POUR LES GENS D'AUJOURD'HUI

AUTONOMIE (WLTP) :
500 KM

ÉMISSIONS DE CO_2 :
0 G/KM

iV
RECHARGE LIFE*

Configurez-le dès maintenant sur skoda.fr.

Consommation électrique mixte ENYAQ iV (kWh/100 km) min-max WLTP : 14,6 – 21,6 (en cours d'homologation)
Rejets de CO2 (g/km) : 0 (en phase de roulage). Valeurs au 13/10/2020, susceptibles d'évolution.
Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

*Recharge Life = Rechargez votre vie

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



LE SUV 100% ÉLECTRIQUE PAR BMW.

Consommation en cycle mixte de la BMW iX3 : **18,6 à 19,1 kWh/100 km.** CO_2 : **0 g/km,** selon la norme européenne WLTP.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.



7 ANS DE GARANTIE*
PREUVE DE QUALITÉ

www.kia-idfa.com

Gamme Kia Niro

Il n'y a rien de comparable à un Niro.

Jusqu'à 455 km d'autonomie électrique en cycle mixte et 615 km en urbain(1)

Hybride Rechargeable

100% Électrique

Hybride

niro

KIA

Le Pouvoir de Surprendre

7 ANS DE MISE À JOUR DE LA CARTOGRAPHIE**

VOS CENTRES D'ESSAI EXCLUSIFS KIA NIRO :

ILE DE FRANCE AUTOMOBILES

Vente / Après-vente

Automobiles Paris Suffren
76 bis avenue de Suffren
Paris . 01 53 58 56 00

Vente véhicules neufs et occasions

Kia IDFA Grande Armée
27 Avenue de la Grande armée
Paris . 01 53 64 09 69

Kia IDFA Boulogne
3 route de la Reine
Boulogne-Billancourt . 01 48 25 00 01

Consommations mixtes et émissions de CO_2 du Kia Niro Hybride Rechargeable : 1,3 L/100 km – 29 g/km ; du Kia e-Niro : 250 Wh/km – 0g/km ; du Kia Niro Hybride : 3,4 L/100 km – 79 g/km.

*Garantie 7 ans ou 150 000 km (1er des deux termes échu) valable pour tous les modèles Kia en France métropolitaine et Corse (hors DOM-TOM) et dans tous les Etats membres de l'UE ainsi qu'en Norvège, Suisse, Islande et Gibraltar sous réserve du respect du plan d'entretien défini par le constructeur et présenté dans le manuel utilisateur. **Offre limitée à l'achat d'un véhicule Kia neuf équipé d'un terminal Navigation LG ou MOBIS monté en usine par Kia à compter du 1er mars 2013 chez les distributeurs participants. L'offre comprend la mise à jour annuelle des cartes du terminal du véhicule, dans la limite de 6 mises à jour, sous réserve d'une installation par un Réparateur Agréé Kia et de la disponibilité de ladite mise à jour. (1) Pour la version 64 kWh en cycle mixte et urbain WLTP avec une simple charge.

N° 95 • 1er trimestre 2021 • L'Auto-Journal Évasion & 4x4, le premier magazine des SUV et des loisirs

DU POIDS, DES MESURES



Taxer une voiture sur son poids, c'est aussi mettre un impôt sur son niveau de sécurité… Ubuesque.

EURONCAP

Imaginons un cas purement théorique. Toute ressemblance avec une situation ayant déjà existé, existant ou pouvant exister à l'avenir est, bien sûr, purement fortuite. Prenons donc un nouvel impôt fictif inventé par le législateur, qui s'ajouterait à un impôt déjà en vigueur et qui reposerait sur le même critère. Critère dont la valeur aurait été préalablement augmentée sous la pression dudit législateur. Cet impôt, voté dans un pays qui serait à l'origine de la construction européenne, irait à l'encontre des règles communautaires en instaurant un protectionnisme déguisé. Ajoutons, pour être tout à fait dans la fiction, que cet impôt à la visée « humaniste » de réduire la pollution et de sauver le monde… ne satisferait pas les écologistes. Le contexte étant posé, la question est la suivante : cet impôt serait-il voté ? En France, oui… il l'a même été ! Bienvenue dans le pays qui ne donne envie de chanter qu'à Michel Sardou : l'Absurdie.

L'impôt dont on parle est donc bien réel, c'est la taxe sur le poids. Le tarif, c'est 10 euros le kilo (au-delà de 1800 kg), comme quand on va chez le boucher sauf qu'ici la note peut vite devenir indigeste. Rappelons deux points élémentaires pour commencer. Le premier est que le système de malus repose déjà sur les émissions de CO_2, directement liées aux valeurs de consommation, directement liées au poids. Les véhicules lourds sont d'ores et déjà davantage taxés.

Le second amène à s'interroger sur l'origine du poids des véhicules. Une partie peut être imputée à des choses certes « futiles » - comme la climatisation, la radio, le GPS ou le toit panoramique - mais demandées par les clients. L'autre partie est à mettre sur le compte des normes de sécurité - qui ont imposé dans les véhicules des structures renforcées, des équipements de sécurité active et passive… donc du poids - décrétées elles-mêmes par le législateur ! Il en vient donc à taxer ce qu'il a auparavant mis en place.

Mais arrêtons un instant les sarcasmes et soyons prêts à voir en cette mesure la fin des problèmes de pollution de la planète… Eh bien là encore, il va falloir repasser car le seuil des 1800 kg est trop haut pour pénaliser un volume suffisant de véhicules. Ça n'est pas très « écolofriendly ». Il est en revanche idéalement placé pour toucher le haut de gamme allemand. Ça n'est pas très « Merkel friendly ».

Cerise sur l'impôt, le poids stigmatisé comme responsable du problème est aussi indissociable de la solution. Plombées par les batteries et les moteurs supplémentaires, les vertueuses électriques et hybrides rechargeables dépassent souvent ce seuil. Le gouvernement a donc décidé de les exonérer. Il serait peut-être bon de rappeler que l'universalité de l'impôt fait partie des principes fondateurs de la Déclaration des Droits de l'Homme. Mais au point où on en est…

La rédaction

SOMMAIRE

en couverture
Ces SUV qui changent la donne

8 BMW iX
12 Volkswagen Tiguan X
14 Renault Arkana
18 Ford Mustang Mach-e
20 Audi Q5 Sportback
24 Skoda Enyaq
26 Volkswagen ID.4

actualités
30 Le tour de vis du malus

essais
32 Aston Martin DBX V8 550 ch
50 Cupra Formentor TSI 300 ch
80 Porsche Cayenne Coupé GTS 460 ch
98 Mazda MX-30 E-Skyactiv 145 ch

super essais
38 Peugeot 3008 Hybrid 225 ch
86 Land Rover Defender D 240 ch

face-à-face
56 Ford Kuga Ecoblue 150 ch / DS 7 Crossback BlueHDi 180 ch

dossier essais
Les SUV compacts hybrides rechargeables

70 Renault Captur E-Tech Plug-in 160 ch
74 Jeep Renegade GSE T4 4xe 190 ch
76 Kia Niro GDI Eco Plug-in 141 ch
78 Mini Countryman Cooper SE 220 ch

évasion
104 Le Sri Lanka chic et zen

tourisme
112 Le Calvados, un amour de Normandie

guide d'achat
122 Fiche occasion Audi Q5
124 Le guide d'achat
159 Les petites annonces classées

CLÉMENT CHOULOT

Le prochain numéro sera en kiosque le 18 mars 2021



En page 68

choisissez votre abonnement

BMW iX
ÉLECTRON LIBRE

BMW COMPLÈTE SA FAMILLE I, DÉDIÉE À LA PROPULSION « PROPRE ». UN POSITIONNEMENT QUI DOIT SE VOIR, QUITTE À ROMPRE AVEC LE RESTE DE LA GAMME. C'EST CE QUE FAIT LE IX, QUI VISE LE TESLA MODEL X.

Par Michel Courtois Photos BMW AG

BMW aborde l'électrification sans a priori. Faut-il faire de l'hybride rechargeable, électrifier des modèles existants ou développer de nouveaux véhicules ? BMW a opté pour les trois… et ne pas faire d'impasse est probablement la meilleure façon de ne pas se tromper ! Aujourd'hui, l'hybride rechargeable est proposée sur les X1, X2, X3 et X5 ; quant au 100 % électrique sur un modèle déjà connu, il arrive sur le X3. BMW complète cette stratégie visant à couvrir tout le champ de bataille en dévoilant le iX. Celui-ci intègre la famille « i », laquelle n'avait pas connu de nouveauté depuis… 6 ans. Il faut dire que l'ambition de cette lignée était grande. L'idée du constructeur était de libérer ces modèles des contraintes classiques qui pèsent sur le reste de la gamme, en termes de style ou d'architecture, tous deux soumis à la nécessité de polyvalence entre moteurs thermiques, hybridation et 100 % électrique. L'objectif ? Faire comme Tesla et partir d'une feuille blanche en repensant la structure d'une voiture pour exploiter au mieux les atouts de l'électrique. Une démarche qui a donné naissance à deux modèles iconoclastes : la citadine i3 en 2013 et la sportive i8 en 2014. Fin 2021 arrivera le iX qui suit ce sillon et espère profiter de l'engouement intarissable pour les SUV afin de transformer un défi technologique en succès commercial.

S'il n'y avait pas le double haricot version XXL sur la proue de ce SUV et les logos de la marque, il serait probablement impossible de reconnaître du premier coup une BMW. Les designers ont visiblement eu beaucoup de latitude pour modeler ce nouvel acteur. La calandre surdimensionnée façon Série 4 a d'ailleurs un côté paradoxal •••

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 90 000 €

COMMERCIALISATION : FIN 2021

LE IX VISE 600 KM D'AUTONOMIE ET UNE PUISSANCE DE 500 CH. SON GABARIT LE DESTINE PLUS AUX ÉTATS-UNIS.



••• lorsque l'on sait que les besoins de refroidissement de l'électrique sont radicalement différents de ceux du thermique. Mais c'était un passage obligatoire pour permettre d'identifier ce nouveau venu. Le hayon arrière autoclave (façon Audi Q5) intègre des phares horizontaux (façon Jaguar iPace). On reconnaît en revanche dans le 3/4 arrière des airs de X2, qui rapprochent le iX de la catégorie des breaks de chasse plutôt que de celle des SUV coupés. Outre modeler une identité, la carrosserie d'une électrique doit aussi présenter le moins de résistance possible à l'air. Le coefficient de pénétration (Cx) du BMW descend à 0,25, ce qui constitue une belle performance. Les poignées affleurantes (en renfoncement et actionnées par un simple bouton) participent à ce résultat mais on ne retrouve pas de rétroviseurs caméras comme chez Audi. Destiné en priorité au marché américain, pour venir concurrencer le Tesla Model X, le BMW affiche la longueur d'un X5 (4,92 m) et la hauteur d'un X6 (1,70 m).

Le iX que vous avez sous les yeux n'est pas encore la version définitive. BMW précise être toujours en phase de finalisation du développement pour un lancement commercial fin 2021. Cela évite au constructeur d'avoir à s'étendre sur la fiche technique. On sait malgré tout que cette nouveauté repose sur une structure spécifique utilisant de l'acier à haute résistance, de l'aluminium, du thermoplastique et du plastique renforcé de fibre de carbone (PRFC). Elle est mue par deux moteurs électriques, placés sur chacun des essieux, développant au total 500 ch. Une puissance qui devrait se traduire par un 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes. La batterie promet une capacité supérieure à 100 kWh, ce qui autoriserait 600 km d'autonomie, soit une consommation de 21 kWh/100 km. En face, le Model X revendique 561 km. La recharge du SUV allemand (de 10 % à 80 %) pourrait se faire en 40 minutes grâce à une puissance maxi de charge de 200 kW. Encore faut-il que le réseau Ionity soit capable de délivrer cette valeur. On sait d'expérience qu'en la matière, l'écosystème mis en place par Tesla avec ses superchargeurs est bien plus efficace. Sur une Wallbox 11 kW, le temps pour faire le plein passe à 11 heures, valeur qui risque d'être dépassée dans la réalité.

Les clients qui passeront de la i3 au iX ne seront certainement pas très nombreux… mais ils trouveraient un air de

Le iX sera capable d'une conduite autonome avancée… dès que la législation le permettra.

L'écran, ici incurvé, rappelle celui de Mercedes. Le volant hexagonal interroge sur son utilité.





famille entre les deux modèles. Planche de bord aérienne, console centrale portant en son extrémité les commandes du MMI, écran multimédia horizontal (contrairement à Tesla) sont autant de points communs. C'est dire, d'ailleurs, à quel point la citadine était avant-gardiste… Le SUV va naturellement plus loin avec son immense dalle 16/9 incurvée qui rassemble les compteurs (12,3") et le multimédia (14,9"), comme chez Mercedes. Autre idée piquée chez le concurrent, les réglages de sièges électriques placés sur la contre-porte. L'utilisation du "cristal", que l'on avait découverte sur le pommeau de levier de vitesses du X5, est ici étendue à d'autres commandes qui demeurent sous différentes formes, sans céder au tout tactile. Les matériaux naturels font aussi leur entrée avec du bois certifié FSC ou le cuir de la sellerie et du tableau de bord traité aux extraits de feuilles d'olivier. Quant au volant hexagonal, il ne sera pas des plus pratiques en manœuvre, à condition qu'il soit conservé.

Le système multimédia est compatible 5G et la capacité de calcul permettra d'exploiter les communications V2V (entre véhicules) et V2X (avec les infrastructures). Elle poussera également plus loin la conduite autonome avec la possibilité de débloquer les stades 3 (le conducteur peut lâcher le volant et quitter la route des yeux tout en étant capable d'intervenir) et 4 (le conducteur peut faire la sieste !)… dès que la législation l'autorisera. Quant aux audiophiles, ils seront comblés par l'installation Bowers & Wilkins (30 HP intégrés pour 1 615 W) et la signature sonore du moteur électrique signée du célèbre compositeur de musique de film Hans Zimmer. Dans cette débauche de technologies, qui a dû demander beaucoup de travail aux équipes du développement, les ingénieurs ont eu droit à un moment de détente : ils en ont profité pour intégrer le tuyau de remplissage de lave-glace… derrière le logo avant ! Il n'y a pas d'âge pour faire des farces.





Certaines commandes adoptent une finition "cristal". D'autres, tactiles, sont fondues dans le bois. Avec 4,92 m de long, l'iX devrait ménager une belle habitabilité.

Le rival

Les SUV électriques commencent à se multiplier mais le rival à abattre reste le Tesla Model X, autant pour son succès commercial (aux Etats-Unis) que pour son image. Plus long que le bavarois (5,04 m), le Model X se décline en une version Grande Autonomie Plus (561 km, 4,6 s. de 0 à 100 km/h, 89 900 €) et Performance (548 km, 2,8 s. de 0 à 100 km/h, 106 990 €). Le réseau fiable de Surpechargeurs est aussi un atout qui pèse.



Volkswagen Tiguan X
EXPORT - IMPORT

VOLKSWAGEN LANCE LE TIGUAN X SUR LE MARCHÉ CHINOIS. MAIS CETTE VERSION COUPÉ DU SUV LE PLUS VENDU EN EUROPE DEVRAIT FAIRE LE CHEMIN INVERSE D'ICI PEU.

Par Michel Courtois Photos VW AG

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 42 000 €

COMMERCIALISATION : NON CONFIRMÉE





La planche de bord est celle du Tiguan restylé, avec l'apparition de nombreuses commandes tactiles.



La ligne élancée du Tiguan X s'explique aussi par ses dimensions. Avec 4,76 m, il est plus grand que le Allspace.

Les SUV coupés ne sont plus l'apanage des constructeurs premium. Mais les généralistes ne se lancent pas dans cette niche motivés par le seul marché européen. Renault a d'abord commercialisé son Arkana (cf. p. 14) en Russie puis l'a techniquement refondu pour l'adapter au marché asiatique - sous la marque Samsung - puis à l'Europe. Volkswagen pourrait dès lors emprunter une voie similaire pour le dérivé coupé de son Tiguan. Présenté en 2013 sous la forme d'un concept car au Salon de Shanghai, il se dévoile aujourd'hui dans sa version définitive… chinoise. Si rien n'a pour le moment été confirmé par VW, rien ne l'empêche non plus d'apporter les modifications techniques nécessaires pour l'adapter au Vieux Continent… tout comme Renault l'a fait avec l'Arkana.

Les SUV coupés étant rentrés dans le paysage automobile, la découverte d'un nouveau spécimen crée désormais rarement la surprise. Surtout lorsque ledit spécimen est badgé VW, marque réputée pour un certain conservatisme en matière de design. S'il n'étonne pas, le Tiguan X parvient malgré tout à séduire par son style élancé et ses proportions équilibrées, en particulier à l'arrière. Il n'est pas toujours facile pour les designers de dessiner une poupe élégante lorsqu'il faut combiner une lunette arrière en pente douce et une hauteur de caisse importante. Le X s'en sort bien et se montre même plus attirant que celui dont il dérive. Le profil flatte l'œil également avec ses roues repoussées aux quatre coins de la carrosserie. Mais cette caractéristique s'explique par une spécificité du marché chinois. Les clients y sont très sensibles à la place réservée aux passagers arrière. VW s'est donc servi de l'empattement du Allspace 7 places (2,79 m) et non du Tiguan classique. Cela explique aussi pourquoi le X mesure 4,76 m, soit 6 cm de plus qu'un Allspace.

S'il venait à l'importer chez nous, VW aurait deux solutions. L'adapter sur l'empattement du Tiguan classique, ce qui n'est vraiment pas sorcier pour un groupe automobile passé maître dans l'art de la déclinaison de différents modèles sur la même plateforme. Il pourrait également décider de l'importer tel quel. Il compléterait la gamme vers là-haut, venant se positionner, en prix, entre le Allspace et le Touareg. Il y a là une place à occuper, comme le prouve la présentation du Tiguan R qui suit le même dessein.

Aucune différence n'est à relever sur la planche de bord, intégralement reprise de la récente version restylée du Tiguan. Les nouvelles commandes tactiles qui ont fait leur apparition sur le volant et sur le combiné de climatisation sont bien là. Tout comme le combiné multimédia 9,2" et les compteurs numériques 10".

La version dévoilée par VW est badgée 380 TSI 4Motion, ce qui ne nous parle pas à nous, européens. Il s'agit d'une appellation spécifique à la Chine qui désigne en réalité le 4 cylindres 2.0 TSI de 220 ch, marié à la boîte à double embrayage DSG7 et à la transmission intégrale 4Motion. Une version plus accessible sera proposée avec le même 2.0 TSI en 186 ch, la DSG mais sans les 4 roues motrices. Développé pour la Chine, dévoilé en Chine et produit en Chine, le VW Tiguan X est pour le moment concentré sur ce seul objectif. Mais tel quel, il ne dépareillerait déjà pas dans la gamme Tiguan que l'on connaît ici. Il suffirait d'adapter les motorisations et le SUV star du marché européen pourrait compter sur une version haut de gamme désirable.



Renault Arkana
LA GUERRE DES CLONES

NÉ EN RUSSIE SUR UNE BASE DE DACIA DUSTER, L'ARKANA EST DEVENU SAMSUNG XM3 EN CORÉE AVANT DE PRENDRE, ENFIN, LA DIRECTION DU MARCHÉ FRANÇAIS.

Par Pierre Richet Photos Renault

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 35 000 €
COMMERCIALISATION : DÉBUT 2021



L'Arkana repose sur le châssis du Captur. Avec 4,57 m, il est pourtant, nettement plus long.

Si l'Arkana avait été lancé quelques années plus tôt, il y a de fortes chances pour qu'il n'ait jamais été commercialisé chez nous. Mais le développement et l'accélération de l'information à l'échelle de la planète ont changé la donne. A peine le premier SUV coupé de Renault avait-il été présenté au Salon de Moscou en 2018 que nous l'imaginions déjà fouler les routes de l'Hexagone. Du côté de Renault en revanche, on ne se voyait importer ce véhicule, pour des raisons techniques. L'Arkana russe est en effet basé sur le châssis plus âgé du Duster, qui ne peut dès lors pas recevoir d'hybridation, figure de style désormais imposée chez nous. Que s'est-il donc passé entre-temps ? Eh bien l'Arkana est allé de Russie… en Corée pour enfin pouvoir arriver en France ! Samsung, partenaire de Renault, a ainsi dévoilé le XM3 début 2019, un SUV coupé clone de l'Arkana, mais cette fois basé sur la plateforme du dernier Captur. Il n'en fallait pas plus pour que Renault y appose son losange.

Si la genèse de l'Arkana européen détaillée en préambule de cet article a déjà causé des migraines aux plus sensibles d'entre vous, son positionnement risque de ne pas améliorer les choses… Ce nouvel acteur repose donc sur la récente plateforme du Captur, nous l'avons dit. Et le style de sa face avant confirme la proximité entre les deux modèles. Pourtant, il ne mesure pas moins de 4,57 m entre ses deux pare-chocs. Le Captur (4,22 m) est loin en dessous et même le Kadjar (4,50 m) est battu. L'Arkana se place en réalité entre ce dernier et le Koleos (4,67 m). Un gabarit qui en dit long sur les ambitions de l'Arkana et la raison de sa commercialisation en Europe. En mêlant les arguments du Captur à une carrosserie inédite et un gabarit bien à lui, il doit apporter son soutien aux « grands » SUV Renault, Kadjar et Koleos, qui ont bien du mal à trouver leur place face aux redoutables concurrents que sont les Peugeot 3008/5008 et VW Tiguan Allspace. Le défi est de taille… ●●●



AVEC L'ARKANA, RENAULT SE DOTE D'UN SUV À VOCATION HAUT DE GAMME DONT IL A CRUELLEMENT BESOIN.

••• C'était une des conditions de sa venue sur le Vieux Continent : l'Arkana devait pouvoir recevoir de l'hybridation. Elle se présente sous deux formes. La première est une micro-hybridation basée sur un alterno-démarreur alimenté par une batterie 12V (et non 48V comme c'est souvent le cas). Un système à la contribution légère - mais pas insignifiante - qui permet de contenir son coût. Il viendra se greffer sur le 1.3 TCe qui se déclinera en deux niveaux de puissance, 140 et 160 ch. Plus efficace sera la version E-Tech non rechargeable - de 140 ch également - que l'on connaît déjà sur la Clio et qui arrivera bientôt sur le Captur en parallèle de l'E-Tech Plug-in.

Dans sa déclinaison non rechargeable, le système E-Tech utilise les services du même 1.6 4 cylindres auquel est greffée l'innovante boîte sans embrayage à crabots (comme en Formule 1), elle-même équipée de deux moteurs électriques. Le plus gros des deux (E-Motor) permet de rouler en 100 % électrique et fait office de générateur. Le petit moteur est un alterno-démarreur qui va lancer le moteur thermique, récupérer de l'énergie et stabiliser les passages de rapports en l'absence de synchroniseur. La différence avec la version rechargeable tient dans une plus petite batterie (1,2 kWh contre 9,8 kWh) qu'il n'est pas possible de brancher. Une technologie qui a fait preuve de son efficacité sur la Clio. Reste à savoir ce qu'elle donnera sur un véhicule plus lourd et imposant. Espérons que les bénéfices soient réels car l'Arkana tire purement



Sobres, les compteurs digitaux se déclinent en 4,2", 7" et 10,2". L'élégant levier de vitesses e-Shifter est lui réservé au E-Tech.



Selon la finition, l'écran mesure 7" ou 9,3". Intuitif, il intègre les services Google et TomTom.



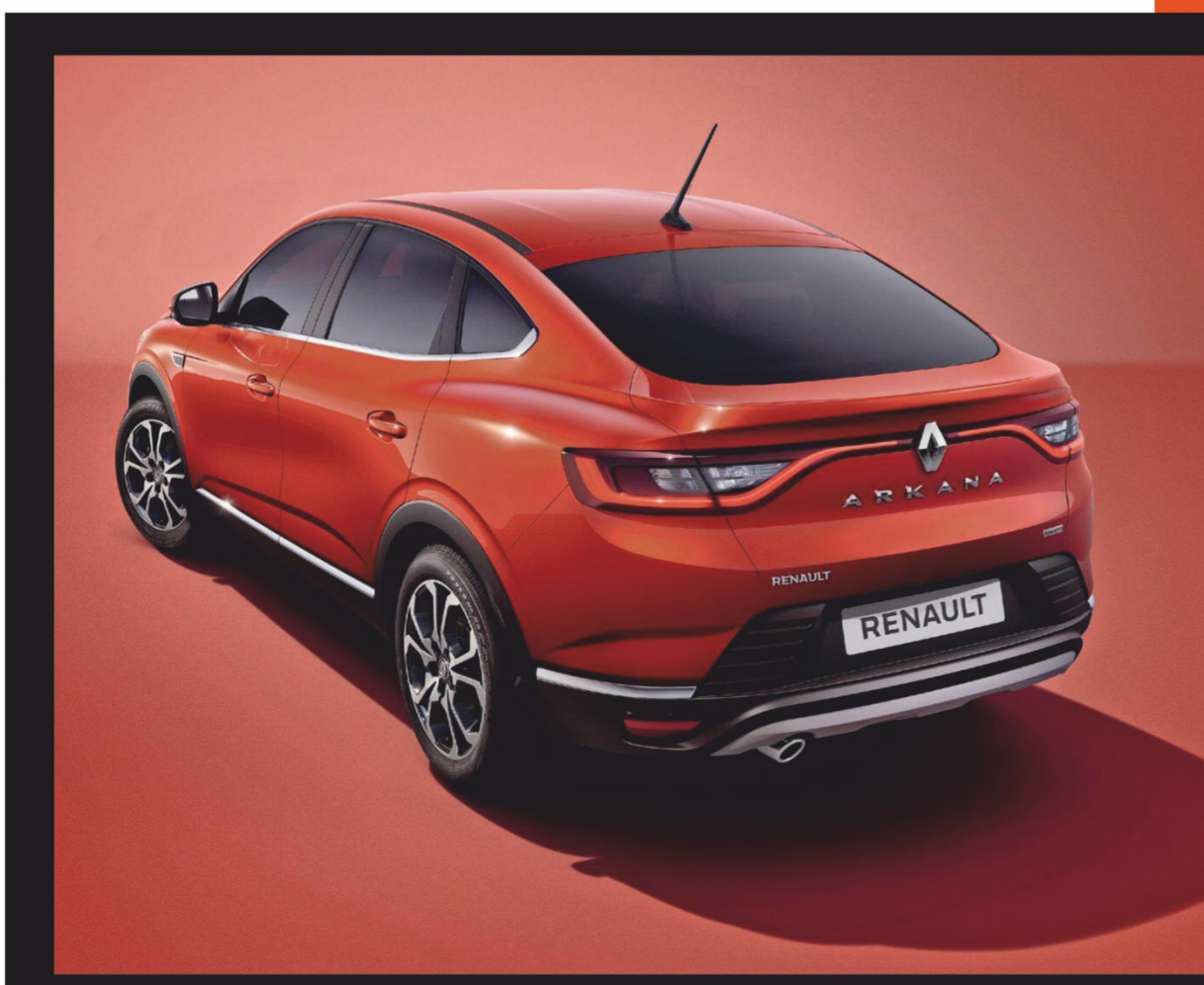
Le coffre est moins accueillant que celui du Captur avec 513 dm³ et même 438 dm³ pour l'hybride E-Tech.

et simplement un trait sur les diesels. Un choix qui peut faire tiquer les amateurs de longs trajets, ce pour quoi ce grand SUV coupé semble taillé. Quant à la version E-Tech Plug-in, qui fonctionne très bien sur le Captur, elle n'est étonnamment pas prévue pour le moment, alors que le positionnement haut de gamme de ce modèle en ferait une proposition cohérente. Mais le constructeur ne s'interdit pas de l'ajouter si la demande s'en faisait sentir.

L'Arkana a mis sa longueur extérieure à profit pour étirer son empattement (2,72 m). Cela a permis d'avancer l'implantation de la banquette arrière dans l'habitacle de façon à ce que les passagers ne soient pas pénalisés par la chute du toit. C'est le cas, sans que cette décision ne pénalise trop la place disponible aux jambes.

A l'avant, Renault n'a pas tergiversé et a repris telle quelle la planche de bord du Captur. Une excellente nouvelle en soi dans la mesure où le SUV urbain a fait d'impressionnants progrès en matière de présentation. L'Arkana en profite, comme de la tablette tactile verticale (de 7 à 9,3 pouces), des compteurs digitaux ou des ingénieuses commandes de climatisation qui affichent les informations en leur centre. En revanche, la très élégante console flottante portant le levier de vitesses e-Shifter (sans liaison mécanique) sera réservée à la version E-Tech.

Compte tenu de son positionnement et de son gabarit, l'Arkana sera plus cher que le Captur auquel il ressemble pourtant. Sa gamme devrait débuter vers 35 000 €.



Faux frère

Dévoilé mi-2018, le Renault Arkana russe repose sur le châssis plus rudimentaire du Dacia Duster. Ça l'empêche de recevoir des motorisations hybrides mais il peut en revanche proposer une transmission intégrale. Si on reconnaît certains commodos du Captur, sa planche de bord lui est propre et la présentation légèrement supérieure à celle d'un Duster.



Pas de diesel dans l'Arkana mais deux types d'hybridation pour des puissances de 140 et 160 ch.

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 48 990 €

COMMERCIALISATION : EFFECTIVE

BONUS 2020/2021 : 7 000 €/6 000 €

Ford Mustang Mach-e
CHEVAL DE TROIE

POUR ATTAQUER LE MARCHÉ EUROPÉEN SANS SE FAIRE REFOULER, LE LABEL SPORTIF DE FORD PREND LES TRAITS D'UN SUV ET TROQUE SON V8 POUR UN MOTEUR ÉLECTRIQUE. LE SENS DU SACRIFICE…

Par Pierre Richet Photos Ford







Que ce soit dans l'aménagement de sa planche de bord, son gabarit ou sa construction de gamme, le Mach-e prend comme étalon le Tesla Model Y.

Il va falloir s'y faire : rouler en Mustang ne sera bientôt plus synonyme d'embrasser une partie du rêve américain. Avec l'arrivée du Mach-e - qui est à la fois une Ford et une Mustang même si seul le cheval au galop orne ce qui lui reste de calandre - l'icône américaine fait sa révolution. Non content de décliner un SUV sur un label qui évoque depuis toujours le sport et seulement le sport, Ford profite en effet de l'occasion pour passer au 100 % électrique. Ça fait certainement beaucoup pour un seul modèle mais la marque n'avait pas vraiment le choix si elle voulait en vendre ailleurs que dans les Etats américains situés entre les deux côtes, paradis perdus des V8 *big blocks*. Le Mach-e est donc le cheval de Troie idéal pour pénétrer le marché européen sur lequel l'électrique est en train d'être imposé à marche forcée.

Sur notre marché, la gamme de l'étalon américain débute à 48 990 € en 76 kWh (269 ch), auxquels il faut enlever les 7 000 € du bonus 2020. Deux autres versions seront disponibles avec une batterie plus puissante (99 kWh) : une développant 294 ch à 56 500 € et une de 351 ch Extended Range à 65 500 €. Cette dernière permet d'ailleurs de comparer le Mach-e (4,72 m) à son principal rival, le Tesla Model Y (4,75 m). Dans sa version Grande Autonomie, le Californien s'affiche légèrement moins cher, à 63 000 €… sachant qu'il sera ensuite disponible aux alentours de 48 000 € dans une déclinaison moins puissante. Autre point commun entre les deux Yankees, ils offrent la possibilité de choisir en deux et quatre roues motrices.

Fidèle à ses habitudes, Ford se montre plutôt généreux en équipements puisque l'entrée de gamme reçoit déjà un airbag genoux pour le conducteur, les phares LED, l'écran tactile 15,5'', la navigation connectée avec commande vocale, l'alerte angles morts, la caméra de recul ou encore le régulateur de vitesse intelligent avec fonction embouteillages. Au chapitre des détails qui font la différence, on retiendra la possibilité de faire des mises à jour à distance (Over The Air) - comme chez Tesla -, l'utilisation du smartphone pour déverrouiller les portes, le modem embarqué avec abonnement inclus pendant 10 ans et un coffre avant étanche doté d'une bonde d'évacuation.

Côté autonomie, le Mach-e revendique de 400 km avec la version 76 kWh 4WD (269 ch) à 610 km avec la 99 kW 2WD (294 ch). La version Standard Range accepte des recharges en courant continu jusqu'à 115 kWh, 150 kWh pour les Extended Range. Sur borne rapide, cela permet de limiter l'immobilisation à 45 mn.

S'il était risqué de « transformer » une Mustang en SUV, il faut reconnaître que les designers ont bien travaillé. Le résultat ne manque pas d'allure. A l'intérieur, ils ont visiblement louché du côté de Tesla dont ils reprennent le principe de l'immense dalle digitale verticale. La qualité de finition fait bonne impression même si les parties basses du mobilier sont parfois en plastique rigide. Bien vu l'intégration parfaite, directement dans la planche de bord, des haut-parleurs de l'installation B&O (10 HP en tout). L'habitabilité s'annonce accueillante, mais plus au niveau des places arrière que du coffre (402 dm^3).

Reste à découvrir ce que réserve le Mach-e sur la route même si ses dessous de berline (évolution du châssis de la Focus IV) permettent d'être raisonnablement optimiste. Quant à faire des *burns* comme avec une vraie Mustang, mieux vaut être raisonnablement… réaliste et tirer un trait dessus !

LES DIFFÉRENTES VERSIONS DU MACH-E

	2 roues motrices		4 roues motrices	
Batterie (kWh)	76	99	76	99
Prix (€)	48 990	56 500	56 500	65 500
Puissance (kW/ch)	198 / 269	216 / 294	198 / 269	258 / 351
Couple (Nm)	430	430	580	580
0 à 100 km/h (s)	6,9	7	6,3	5,8
Autonomie (km)	440	610	400	540

Lorsque le Q5 est arrivé sur le marché, il y a 12 ans de cela, il se suffisait à lui-même. Ça n'était alors que le deuxième SUV de la marque aux anneaux, après le lancement réussi de l'élitiste Q7. Répondant de manière pragmatique aux attentes des familles avec la juste dose de premium qu'il fallait, il a rapidement connu le succès et a eu le loisir de faire durer sa carrière jusqu'en 2017. Il s'est alors renouvelé en une seconde génération plus technologique et plus premium, de façon à laisser la place à son petit frère le Q3, arrivé entre-temps. Mais il n'a pas profité de l'occasion pour se décliner en coupé. C'est peu après le restylage de 2020 qu'il saute le pas. Certainement pour attirer l'attention face à un Q3 qui prend décidément beaucoup de place… Et rendre la pareille à ses concurrents de toujours qui occupent le terrain, BMW avec le X4 et Mercedes avec le GLC Coupé.

Bien qu'il soit coupé, ce nouveau modèle mesure 7 mm de plus que le Q5 dont il dérive. Plus étonnant, sa hauteur est strictement identique, caractéristique qui se constate à l'arrière par une poupe relativement haute, imposée par une lunette de hayon très inclinée. Audi a ainsi été contraint de redessiner le bas de caisse pour éviter qu'il ne soit trop imposant à l'œil. La vague que forme l'insert gris aluminium allège la partie basse. On remarque également une petite excroissance au pied de la lunette arrière, chargée de faire office d'aileron pour garantir la •••

Audi Q5 Sportback

RAVIVER LA FLAMME

APRÈS AVOIR LAISSÉ LE CHAMP LIBRE AUX BMW X4 ET MERCEDES GLC COUPÉ, AUDI RÉPLIQUE ENFIN AVEC UN Q5 SPORTBACK. LEQUEL DOIT AUSSI RELANCER LE Q5 FACE À UN DUO Q3/Q3 SPORTBACK TRÈS SÉDUISANT.

Par Pierre Richet Photos Audi AG

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 52 000 €

COMMERCIALISATION : 1ER SEMESTRE 2021

AUDI Q5 SPORTBACK

••• stabilité à haute vitesse. La poupe constituant un des principaux éléments distinctifs de cette version, Audi l'a dotée de possibilités de personnalisation au niveau des feux, ce qui est inédit. Grâce à la technologie OLED, l'acheteur pourra ainsi choisir entre trois signatures lumineuses lors de la commande. Chacune d'entre elles est dotée d'une chorégraphie spécifique au verrouillage et au déverrouillage. Moins futile, les feux arrière peuvent s'allumer automatiquement si une voiture s'approche à moins de deux mètres, lorsque le Sportback est à l'arrêt. A l'avant, la calandre S Line reprend les mêmes formes que celles du Q5 mais le traitement nid d'abeille est un peu différent puisqu'il reçoit des facettes.

Alors que certains constructeurs font l'impasse sur le diesel (cf. Renault Arkana p. 14), Audi lancera son Sportback… uniquement en diesel ! C'est le 4 cylindres de 204 ch (40 TDI quattro) qui officiera, seul dans un premier temps. Il s'adjoint les services d'une micro-hybridation avec alterno-démarreur et batterie 48V. De quoi couper le diesel plus tôt (dès 22 km/h), le relancer avec plus de douceur et récupérer de l'énergie au freinage pour la restituer. Il est également équipé d'un catalyseur SCR qui, grâce à l'injection d'AdBlue (urée), réduit ses émissions d'oxyde d'azote. La gamme se déploiera ensuite avec un 30 TDI de 150 ch (52 150 €), un 50 TDI V6 (286 ch), deux quatre cylindres TFSI (dont le 45 TFSI 265 ch) et une déclinaison SQ5… elle aussi TDI (341 ch). Incontournable, l'hybridation rechargeable sera proposée sous la forme des 50 et 55 TFSI e quattro déjà existants sur le précédent Q5 (299 et 367 ch). Pour marquer sa différence au volant, le Sportback reçoit le châssis sport de série et, en option, un amortissement piloté voire une solution pneumatique.



Le gabarit est très proche du Q5 classique car le Sportback est seulement 7 mm plus long.

ALORS QUE CERTAINS CONSTRUCTEURS TIRENT UN TRAIT SUR LE DIESEL, LE Q5 SPORTBACK EN FAIT SA MOTORISATION DE LANCEMENT.



La planche de bord et l'équipement sont au goût du jour. Mais le tactile ne s'est pas encore généralisé.



L'AUDI Q5 SPORTBACK FACE À SES RIVAUX

	Audi Q5 SB	BMW X4	Mercedes GLC Coupé
Prix (à partir de)	52 000 €	56 850 €	62 550 €
Dimensions	4,69 / 1,89 / 1,66 / 2,82 m	4,75 / 1,92 / 1,62 / 2,86 m	4,73 / 1,89 / 1,60 / 2,87 m
Coffre	510 dm³	525 dm³	500 dm³
Moteurs essence	45 TFSI BVA7 quattro (265 ch) RS quattro (450 ch)	30i BVA8 xDrive (252 ch) M40i BVA8 xDrive (360 ch) M Compétition BVA8 xDrive (510 ch)	43 AMG BVA9 4Matic (390 ch) 63 S AMG BVA9 4Matic (510 ch)
Moteurs diesels	35 TDI BVA7 (163 ch) 40 TDI BVA7 quattro (204 ch) 50 TDI BVA8 quattro (286 ch)	20d BVA8 xDrive (190 ch) 30d BVA8 xDrive (286 ch) M40d BVA8 xDrive (340 ch)	220d BVA9 4Matic (194 ch) 300d BVA9 4Matic (245 ch) 400d BVA9 4Matic (330 ch)
Moteurs hybrides rechargeables	50 TFSI e BVA7 quattro (299 ch) 55 TFSI e BVA7 quattro (367 ch)	–	300 e BVA9 4Matic (211 + 122 ch) 300 de BVA9 4Matic (194 + 122 ch)





A l'arrêt, le conducteur de la version coupé ne verra pour ainsi dire aucune différence avec le SUV familial, sauf à regarder dans le rétroviseur central bien sûr. La planche de bord est celle du Q5 restylé, qui se distingue de celle remplacée par l'adoption de la dernière génération du système multimédia MMI. Dans sa version haut de gamme, il passe par une dalle 10,1 pouces, propose un écran d'accueil personnalisable et peut être piloté via une commande vocale intelligente qui se déclenche après avoir prononcé « Hey Audi ». L'ensemble des aides au conducteur connues sur le Q5 seront reprises ici, avec la conduite semi-autonome avec fonction embouteillages, le régulateur de vitesse intelligent capable de freiner en se basant sur les données GPS ou l'assistant au changement de voie qui effectue les manœuvres de dépassement de façon autonome. La gamme sera succincte : le Sportback ne sera disponible qu'en S Line et Advanced.

A l'arrière, les passagers ne devraient pas trop souffrir du toit plongeant. Ils ne verront en tout cas aucune différence au niveau de la place aux genoux, l'empattement étant identique. Audi a en plus eu la bonne idée de proposer une banquette coulissante. Il est seulement regrettable qu'elle soit en option. Elle permet de faire augmenter le volume de coffre de 60 dm³, pour atteindre 570 dm³. En configuration normale, la capacité de chargement affiche donc 510 dm³ ce qui n'est pas beaucoup moins que le Q5 classique et ses 550 dm³.

Ce nouveau Q5 Sportback sera produit au Mexique et arrivera sur notre marché au premier semestre 2021 à des prix qui devraient commencer vers 52 000 €.



La banquette, dessinée pour deux, peut être coulissante en option. De quoi faire gagner 60 dm³ au coffre.

Skoda Enyaq iV
SORTIR DU PELOTON

APRÈS AVOIR PARADÉ SUR LE TOUR DE FRANCE, L'ENYAQ NOUS OUVRE SES PORTES. UNE DÉCOUVERTE QUI NE MANQUE PAS DE (BONNES) SURPRISES.

Par Benoît Lande Photos Skoda





L'Enyaq impressionne par sa qualité de présentation. L'écran 14" centralise la plupart des commandes.



Peu de voitures peuvent s'enorgueillir d'avoir déjà, avant même leur commercialisation, réalisé un tour de France sous les yeux de millions de téléspectateurs passionnés. Alors certes, ces derniers le sont plus de vélo que de voiture, mais on peut dire que le premier SUV électrique de Skoda a réussi son départ. Ce qu'il va chercher à faire, maintenant, c'est sortir du peloton des nouveaux arrivants sur le segment des SUV zéro émissions. Pour son échappée, il compte sur un style de puncheur et un prix sans EPO.



Bien qu'il partage sa fiche technique avec le VW ID.4, l'Enyaq s'en affranchit esthétiquement. Bonne idée.

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 35 300 €

COMMERCIALISATION : PRINTEMPS 2021

LES DIFFÉRENTES VERSIONS DE L'ENYAQ IV

	Propulsion			4 roues motrices	
Batterie (kWh)	50	60	80	80	RS
Prix (€)	35 300	40 800	47 300	53 000*	57 000*
Puissance (kW/ch)	109 / 150	132 / 180	150 / 205	195 / 265	225 / 305
Couple (Nm)	220	310	310	425	460
0 à 100 km/h (s)	11,4	8,7	8,5	6,9	6,2
Autonomie (km)	340	390	510	460	460

*prix estimés

La stratégie de l'équipe VW en matière d'électrique est la même que pour le reste de la gamme : développer un châssis et un groupe électrique commun et le décliner sous toutes les marques. L'Enyaq est donc un VW ID.4 sauce Skoda. Ce qui, en l'occurrence, illustre bien la relative liberté qu'ont les designers pour donner deux caractères distincts à des véhicules reposant sur les mêmes bases. Alors que le cousin de chez VW arbore un style sage, tout en rondeur, le Tchèque opte pour un caractère plus affirmé, qui n'est pas sans rappeler, par certains côtés, un BMW X1. On ne copie que les meilleurs paraît-il. La calandre sera l'objet de toutes les attentions avec ses barrettes verticales finition « cristal » qui peuvent s'illuminer grâce à 130 LED.

A l'intérieur, Skoda se range dans la catégorie des constructeurs qui cherchent à rassurer. Pour cela, la marque s'inspire de la planche de bord de la dernière Octavia. Détail qui a son importance : alors que la berline peut être équipée d'un écran multimédia de 10 pouces et de compteurs digitaux de 10,25 pouces, l'Enyaq lui privilégie le multimédia avec une dalle de 14 pouces. En revanche, les compteurs doivent, eux, se contenter d'une dalle toute petite de 5,3 pouces. Un choix justifié par la volonté de n'afficher que les informations essentielles, sachant que ces compteurs pourront être complétés d'un affichage tête haute en réalité augmentée, comme sur l'ID.4. Le modèle dans lequel nous avons pris place mettait en avant une finition de belle qualité sur toutes les parties visibles de l'habitacle. On retrouve les astuces chères à Skoda comme le parapluie dans l'épaisseur de la portière, le gratte-givre dans le hayon ou un Pack Sommeil (appuis-tête d'avion). L'accueil réservé aux passagers arrière est d'ailleurs tout ce qu'il y a de plus satisfaisant avec de l'espace et une banquette dessinée afin que deux occupants voyagent confortablement. Le coffre, pour sa part, déçoit par rapport au gabarit extérieur. Alors que l'Enyaq ne mesure, avec 4,65 m, que 5 cm de moins que le Kodiaq, son volume d'emport est près de 20 % inférieur (à 585 dm^3).

Côté gamme, l'Enyaq a décidé de laisser un maximum de choix au client. Cinq niveaux de puissance seront ainsi proposés (cf. tableau), sachant que les premiers à être commercialisés seront les 60 et 80. Comme l'ID.4, l'Enyaq accepte des recharges à 125 kW, ce qui limite le temps de branchement à 38 minutes (de 5 à 80 %) sur une borne rapide. Outre une série limitée de lancement, Skoda proposera quatre « ambiances » comme peut le faire DS. L'ecoSuite, par exemple, sera axé développement durable avec des matériaux recyclés, des tissus en laine et un cuir traité à l'extrait de feuilles d'olivier.

Autre argument et non des moindres : son prix. La 60 débutera ainsi à 40 800 € avant bonus et sans sacrifier sa dotation de série. La future 50, à 35 300 €, pourra ainsi rivaliser avec un Peugeot e-2008, plus petit de 35 cm !

Volkswagen ID.4
MEA CULPA

LE GROUPE VW A MIS LES BOUCHÉES DOUBLES DANS L'ÉLECTRIQUE APRÈS L'AFFAIRE DU « DIESELGATE ». UNE SORTE DE MEA CULPA ÉCOLOGIQUE QUI A DONNÉ NAISSANCE À CET ID.4.

Par Pierre Richet Photos Volkswagen AG



PRIX : À PARTIR DE 47 950 €

COMMERCIALISATION : DÉBUT 2021





L'empattement égale presque celui du Tiguan Allspace: les passagers ne manquent pas de place. Le coffre est quelconque.





"Il ne faudrait pas que Tesla soit à Volkswagen ce qu'Apple a été à Nokia"

Herbert Diess, patron de Volkswagen

L'histoire du groupe Volkswagen avec l'électrique tient plus de la contrainte que de la vocation. C'est en effet suite à l'affaire des diesels truqués (pour passer les normes antipollution) - surnommée *dieselgate* - que le géant allemand a décidé de se racheter une vertu en se lançant à corps perdu dans l'électrique. Pour que ces efforts ne passent pas inaperçus, il a pris le parti de développer une gamme complète et distincte du catalogue traditionnel. Cette famille 0 émissions a été baptisée ID. Mais comme souvent lorsque l'on fait les choses sous la contrainte, le lancement des premiers modèles ne s'est pas réellement déroulé comme prévu. Ainsi le calendrier de lancement de la compacte ID.3, du gabarit d'une Golf, a-t-il été retardé de quelques mois à cause de problèmes de développement de logiciel. Dans une catégorie où il s'agit avant tout de rassurer le client, ça n'est pas très… rassurant. Mais l'ID.3 est désormais là et dans son sillage arrive un incontournable SUV, l'ID.4.

Première impression en découvrant ce nouvel acteur: il ne s'identifie pas immédiatement à un SUV. Sa calandre très fine, sa ligne de toit se prolongeant visuellement derrière les montants 3/4 arrière et ses lignes douces lui donnent plutôt l'air d'un gros break, malgré une garde au sol de 210 mm. Si l'ID.3 est très légèrement plus courte que la Golf, l'ID.4 prend le contre-pied puisqu'il est plus long que le Tiguan de 7 cm. Mais la dimension la plus intéressante est celle de l'empattement: avec 2,77 m, il égale presque celui du Allspace… alors que l'ID.4 est plus court de 12 cm. Voilà une preuve que VW a essayé de profiter des atouts de l'électrique, notamment en termes de répartition de l'espace. On le constate en prenant place à bord avec un habitacle qui réserve une bonne aisance quelle que soit la place occupée. Le volume dégagé par l'habitacle n'est d'ailleurs pas sans rappeler celui d'un ●●●

UN SYSTÈME DE VISION TÊTE HAUTE EN RÉALITÉ AUGMENTÉE À BORD DE L'ID.4.


Lignes douces et sans aspérités pour ce SUV qui reprend les dessous de la compacte ID.3.

••• monospace, éloignant encore l'ID.4 du monde des SUV. Le coffre dément cette affirmation. Avec 543 dm³, il est moins accueillant que celui d'un Tiguan (615 dm³). De surcroît, lorsque l'on rabat le dossier, il demeure une marche qui empêche de profiter d'un espace de chargement plat, sauf à opter pour le double plancher.

La planche de bord est calquée sur celle de l'ID.3 avec ses partis pris. Inutile, par exemple, de chercher le sélecteur de vitesses sur le tunnel central, il a migré derrière le volant, dans le prolongement de l'écran digital 5,3 pouces présentant les compteurs. C'est plus original que pratique. Ce qui l'est, pratique, c'est l'espace de rangement dégagé du coup entre les sièges des passagers avant. Au-dessus trône l'écran multimédia 10 à 12 pouces, complété par des touches sensitives pour le volume et la ventilation. Un système qui n'est pas aussi intuitif que ce à quoi on pouvait s'attendre. Heureusement, la commande vocale intelligente permettra d'accéder plus rapidement aux fonctionnalités voulues. A noter que l'ID.4 pourra recevoir des mises à jour à distance (On The Air), comme chez Tesla. Au chapitre des innovations, le système de vision tête haute en réalité augmentée suscite beaucoup de curiosité. En effet, seul Mercedes, et sur la très luxueuse Classe S, parvient aujourd'hui à proposer un tel système. Reste aussi à pouvoir juger de la qualité de finition sur les versions commercialisées car celle qui nous est passée entre les mains n'était pas pleinement convaincante.

Ça n'est pas le choix de la motorisation qui laissera le client dans l'embarras. Au lancement, l'ID.4 sera uniquement pourvu d'un moteur électrique synchrone à aimants permanents de 204 ch, placé sur l'essieu arrière, et alimenté par une batterie de 77 kWh. Une capacité qui permet de tabler sur un rayon d'action de 520 km. Volkswagen annonce qu'il pourra être branché à des bornes rapides et rechargé en 125 kW, ce qui correspond à 320 km d'autonomie récupérée en 30 minutes. Le genre d'affirmation que l'on a appris à tempérer avec les véhicules électriques. D'autres versions suivront, à la fois plus puissantes (300 ch avec 4 roues motrices) et moins puissantes (environ 150 ch), sur le modèle de l'Enyaq (cf. p. 24).

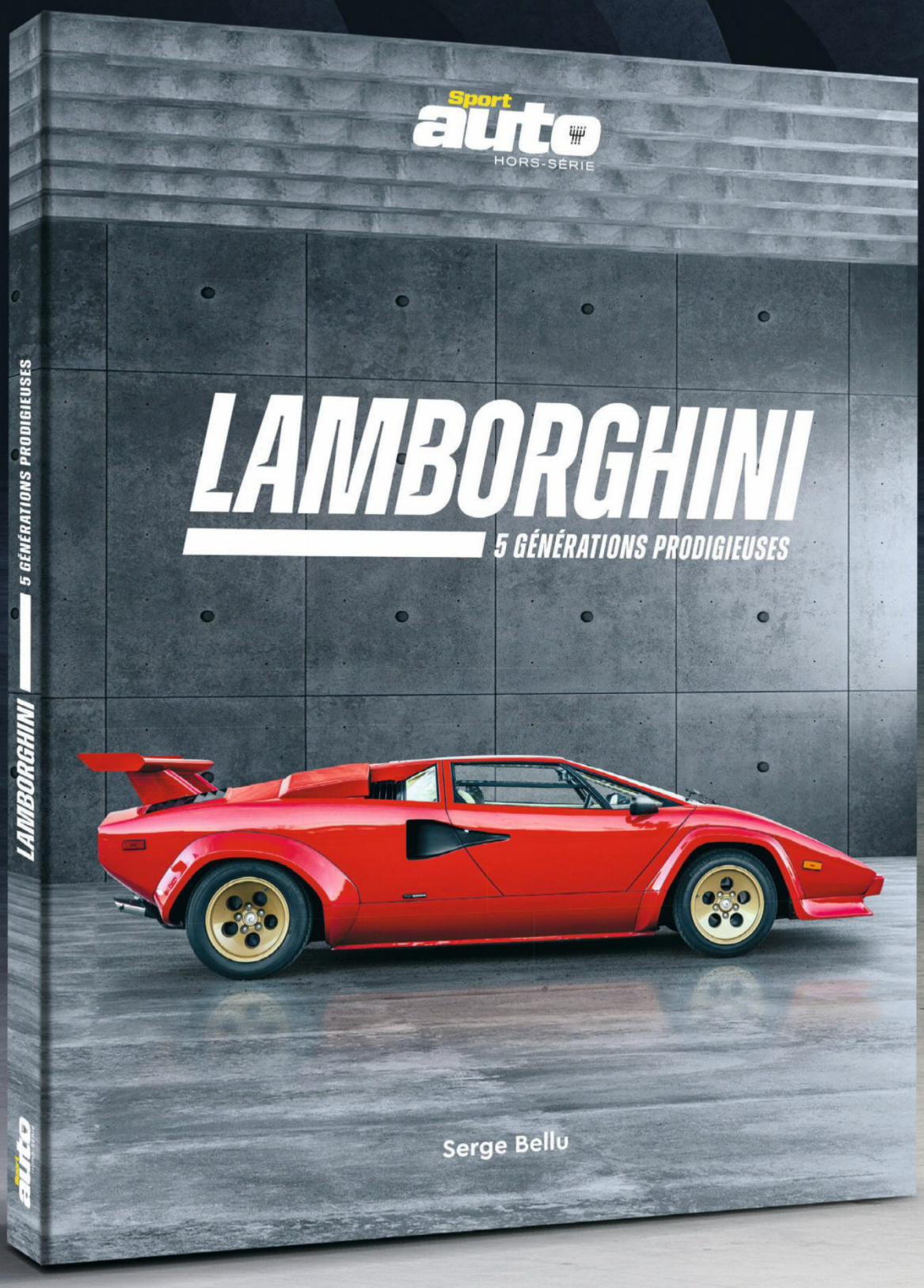
L'ensemble des finitions ne sera pas, non plus, disponible au lancement. L'ID.4 se déclinera en une version 1st bien dotée et une 1st Max, encore plus richement dotée. Les prix seront à l'avenant avec respectivement 47 950 € et 58 950 €.



Ecrans digitaux, commandes tactiles mais ergonomie et finition à valider à l'usage.

Sport auto HORS-SÉRIE

5 GÉNÉRATIONS DE LAMBORGHINI









Depuis plus de cinquante ans, la marque italienne de Sant'Agata s'est caractérisée par des modèles aux performances extrêmes, des voitures d'exception stylées. Cet ouvrage vous dévoile tous les secrets des modèles les plus emblématiques de la marque : La Miura, la Countach,la Diablo, la Murciélago et enfin l'Aventador. Cinq générations présentées à travers 160 pages qui reflètent superbement l'esprit Lamborghini.

EN VENTE ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur Pour une info en continu

MALUS 2021

ENCORE UN TOUR DE VIS

Crise sanitaire, crise sociale, crise économique, rien n'y fait, le gouvernement garde le cap sur les taxations. Le malus augmente et une nouvelle taxe sur le poids apparaît.

Il paraît qu'en temps de crise, période marquée par une grande incertitude, le réflexe naturel est de se tourner vers des choses qui ne changent pas, pour leur dimension rassurante. Et en la matière, on peut faire confiance à nos édiles pour ne surtout pas toucher… aux impôts ! A croire qu'il est plus facile de trouver un consensus sur les moyens de lutter contre la pollution automobile que contre la Covid-19. Il faut dire que le premier rapporte de l'argent, cela peut aider les décideurs à se mettre d'accord… La grille du malus se durcit donc dès le 1er janvier 2021 avec un seuil de déclenchement qui passe de 138 g/km à 133 g/km de CO_2. A ce petit jeu, tout le monde est perdant même si on note, par exemple, que le malus des véhicules émettant de 142 à 144 g/km n'augmente « que » de 90 €, alors que celui des véhicules à 137 g/km s'alourdit de 150 €. Vous avez dit cohérent ? Rappelons aussi que ce sont les diesels qui se montrent les plus performants en matière de CO_2 et qui sont, dès lors, privilégiés face aux essence. Ce qui va à l'encontre de la stratégie suivie par le gouvernement. Concernant les aides à l'achat de véhicules propres, elles seront réduites de 1 000 € à 6 000 € pour les électriques et 1 000 € pour les hybrides rechargeables. Il faut croire que « trop d'aides tuent les aides »… Mais la meilleure idée de cette fin d'année est encore la taxe au poids (10 €/kg de trop), qui touchera les véhicules de plus de 1 800 kg. Or si l'on s'intéresse, même de très loin, à l'automobile, on sait que l'un des principaux facteurs ayant entraîné la hausse du poids des véhicules est l'amélioration de la sécurité (structure, équipement…). De surcroît, les véhicules les plus lourds sont souvent les hybrides rechargeables et les électriques (batteries, moteurs supplémentaires). Mais eux seront exonérés.

EXTRAIT DU MALUS 2021

CO_2 (g/km)	2021	2020
133	50	0
134	75	0
135	100	0
136	125	0
137	150	0
138	170	50
139	190	75
140	210	100
141	230	141
142	240	150
143	260	170

CO_2 (g/km)	2021	2020
144	280	190
145	310	210
146	330	230
147	360	240
148	400	260
149	450	280
150	540	310
151	650	330
152	740	360
153	818	400
154	898	450

TOP 10 DES IMMATRICULATIONS EN 2020

DEUX EXCEPTIONS



FORD

Le retard accumulé au début de l'année s'est, selon les modèles, réduit ou confirmé. Deux exceptions : tout d'abord le 2008 qui, grâce au lancement de sa nouvelle génération, réussit à passer dans le vert. Un bel exploit ! Ensuite l'entrée remarquée du Ford Puma dans le top 10. Il fait non seulement sortir le VW T-Roc mais passe devant le Toyota C-HR. Un petit nouveau qu'il faudra surveiller !

	DE JANVIER À OCTOBRE		ÉCART 2019/2020
	Volume 2020	Volume 2019	(%)
Peugeot 2008	53 682	53 598	+ 0,2
Renault Captur	44 938	56 191	- 20
Peugeot 3008	37 231	61 595	- 39,6
Dacia Duster	25 800	41 191	- 37,4
Citroën C3 Aircross	25 168	40 569	- 38
Citroën C5 Aircross	22 375	28 213	- 20,7
Peugeot 5008	16 630	23 485	- 29,2
Renault Kadjar	16 289	23 989	- 32,1
Ford Puma	12 525	–	-
Toyota C-HR	12 340	15 231	- 19

31

C'EST LE POURCENTAGE QUE REPRÉSENTE LE DIESEL DANS LES IMMATRICULATIONS DE JANVIER À OCTOBRE. IL Y A CINQ ANS, CETTE PROPORTION ÉTAIT ENCORE À 57 %. LE DIESEL SEMBLE AVOIR PERDU SA BATAILLE D'IMAGE. PARADOXAL LORSQUE L'ON SAIT QUE CETTE TECHNOLOGIE N'A JAMAIS ÉTÉ AUSSI PROPRE QU'AUJOURD'HUI.

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

Dacia devrait renouveler complètement le Duster en 2024. Il reprendra le châssis du Captur, déjà utilisé par la Sandero. Ça lui permettra de reprendre le système hybride E-Tech 140 ch mais dans une version simplifiée.

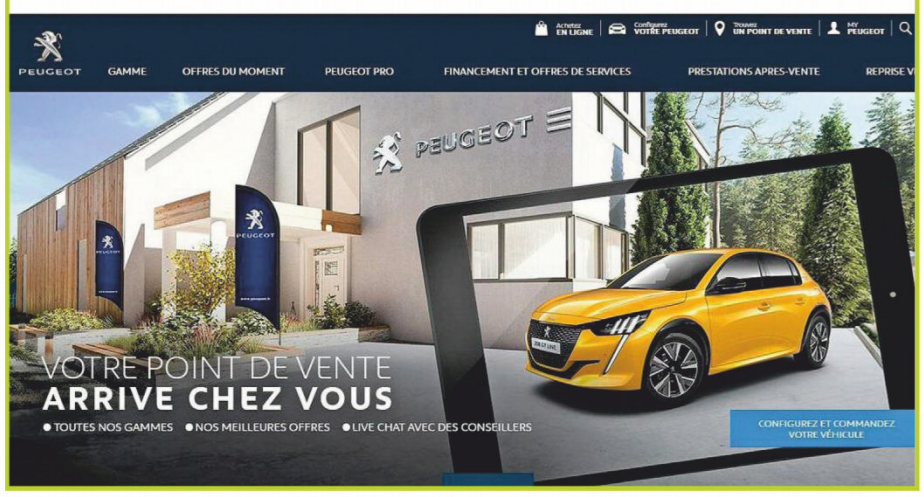
DS enrichira sa gamme d'une compacte DS 4 et d'un SUV 4 Crossback. Basé sur le châssis de la future 308, il recevra des moteurs essence micro-hybridés et hybrides plug-in en 150, 180 et 225 ch. Un seul diesel de 130 ch subsistera.

Nissan lancera la 3e génération de Qashqai à l'été 2021. Le nouveau venu sera plus grand mais plus léger que l'actuel. Il oubliera le diesel qu'il remplacera par un système hybride Nissan (e-Power), différent du E-Tech de Renault.

VENTE EN LIGNE

LE COUP DE BOOST DES CONFINEMENTS

Contrairement à nombre de domaines de la vie courante, l'achat automobile n'était jusqu'alors pas gagné par une digitalisation galopante. La crise sanitaire, et les confinements qui en ont découlé, devraient jouer un effet d'accélérateur. Les constructeurs se sont adaptés et ont développé des systèmes de commande en ligne suivie de la récupération du véhicule en concession sur rendez-vous (façon click&collect) ou livraison à domicile. Certaines marques ont également mis en place un système de visio en streaming. Un "e-vendeur", bien réel, est à la disposition de l'acheteur pour lui faire faire le tour de son véhicule et répondre à toutes ses questions. Ce service est souvent accessible 7 jours sur 7 et à des horaires élargis. Une démarche qui s'inscrit naturellement dans le prolongement du processus de configuration, lui aussi en ligne. Certes, la généralisation de l'achat d'un véhicule par voie dématérialisée n'est pas pour demain mais le secteur automobile comble le retard qu'il a accumulé. Cela étant, nous ne le répéterons jamais assez : tout le monde essaie une paire de chaussures avant de l'acheter. Alors pour une voiture, cette étape est d'autant plus incontournable.



PEUGEOT

MARCHÉ

CHANGEMENT D'HUMMER

C'est l'heure de la renaissance pour Hummer ! Alors qu'il n'a plus produit de véhicule depuis 2010, l'iconique constructeur américain (propriété de GM) vient de dévoiler un pick-up… 100 % électrique qui marque son retour aux affaires. L'EV est un beau bébé de 5,51 m de long pour 2,20 m de large qui ne sera proposé qu'en double cabine (4 portes avec benne). Trois moteurs électriques sont chargés de déplacer ce mastodonte. Avec 1 000 ch et un couple surnaturel de… 15 592 Nm, ils ne devraient pas avoir trop de mal. Hummer avance même un 0 à 100 km/h atomisé en 3 secondes. La batterie fonctionne en 800 V ce qui autorise des charges à 350 kW permettant de récupérer 160 km d'autonomie en 10 minutes. Le rayon d'action pourrait, lui, dépasser les 560 km. En tout-terrain, le Hummer est annoncé comme impérial avec une garde au sol maxi de 404 mm, des débattements de suspension de 330 mm, une profondeur guéable de 813 mm et quatre roues directrices lui autorisant des déplacements… en crabe ! Le nouveau Hummer sera lancé en édition limitée dès la fin de l'année à 112 595 $ (95 100 €). Il se déclinera ensuite dans des versions moins élitistes à savoir 800 ch/12 880 Nm à 99 995 $ (84 460 €) puis 625 ch/10000 Nm à 89 995 $ (76 015 €). Il ne viendra pas en France, sauf peut-être par les chemins détournés des importateurs.


GMC

IL A DIT LORS DE LA PRÉSENTATION DES RÉSULTATS SEMESTRIELS DE TOYOTA :

« TESLA CLAME QUE SA RECETTE SERA LA RÉFÉRENCE MONDIALE À L'AVENIR […]. JE PENSE QUE NOUS SERONS LES PREMIERS À ÊTRE CHOISIS PARCE QUE NOUS AVONS UN MENU COMPLET EN MATIÈRE D'ÉLECTRIFICATION. »

Akio Toyoda, PDG de Toyota

INDUSTRIE

DE SMARTVILLE… AU 4X4

L'usine d'Hambach, en Moselle, aura décidément eu une vie mouvementée. Inaugurée en 1997 par Jacques Chirac et Helmut Kohl, elle est sortie de terre pour assembler la Smart, cette citadine visionnaire née initialement de l'imagination de Nicolas Hayek, fondateur de Swatch. Après une saga industrielle faite de hauts et de bas, Daimler a brutalement annoncé la mise en vente du site, les Smart électriques devant être assemblées en Chine. Ironie de l'histoire c'est un géant de la pétrochimie, Ineos, qui va reprendre le site pour produire ce qui pourrait être le descendant direct… du Defender. Land Rover l'ayant remplacé par un 4x4 haut de gamme et bourré d'électronique (cf. p. 88), il y a une place à prendre. Le Grenadier sera ainsi assemblé sur le site dès la fin 2021. Ça n'est peut-être pas très "smart" mais cela permet de sauver des emplois.


DAIMLER



INEOS

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

Peugeot utilisera, pour le futur e-3008 prévu en 2023, une batterie 100 % française, produite à Douvrin dans le Pas-de-Calais par ACC, coentreprise de PSA avec Total. Elle affichera une capacité allant de 60 à 100 kWh .

Volkswagen a fait rouler son ID.4 en version coupé sur le Nürburgring. Son arrivée se fera donc quelques mois après celle de l'ID.4 (cf. p.26). Il devrait se décliner dans une version sportive GTX développant au bas mot 300 ch.

Volvo s'est doté d'un centre de développement pour les moteurs électriques. Le constructeur a pour objectif d'être autonome en la matière. Il vise, en 2025, la moitié de sa gamme en hybride et l'autre en 100 % électrique.

PÉCHÉ CAPITAL ?

RÉSISTER ÉTAIT TROP DUR, MÊME POUR ASTON MARTIN. LA CÉLÈBRE MARQUE ANGLAISE DE GT CÈDE AUX SIRÈNES DU SUV. VEND-ELLE SON ÂME AU DIABLE POUR AUTANT ? ABSOLUMENT PAS, C'EST MÊME TOUT LE CONTRAIRE !

Par Michel Courtois Photos Max Earey/Aston Martin

ASTON MARTIN DBX

V8 550 CH

PRIX : 195 130 €

PUISSANCE FISCALE : NC

MALUS 2020/2021 : 20 000 €/29 070 €

ESSAI ASTON MARTIN DBX

V8 550 CH



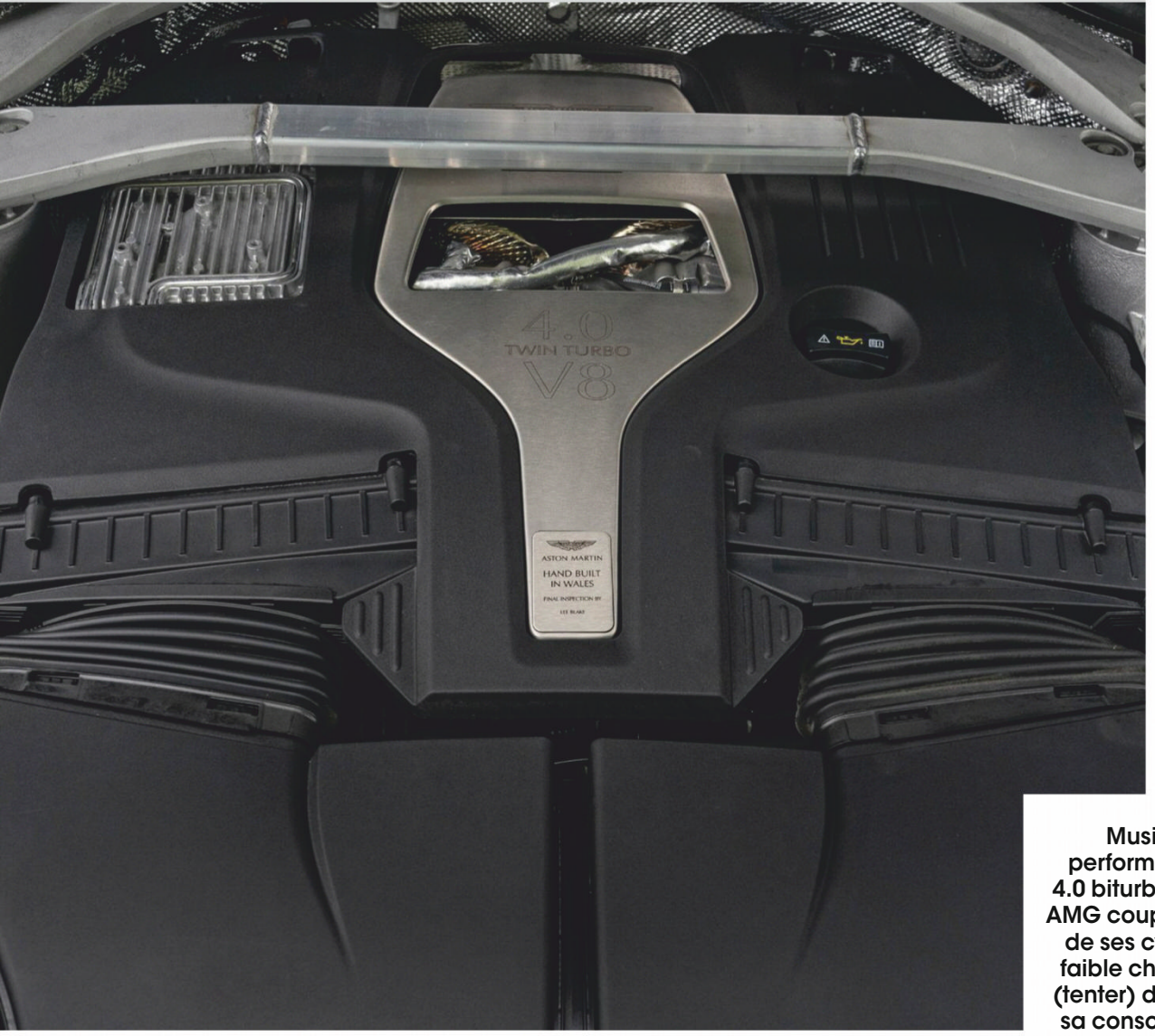
Le DBX va faciliter la vie de nombre de clients d'Aston Martin, c'est une évidence… mais a fortiori d'un en particulier. Lequel cumule à la fois une longévité record de fidélité à la marque de Gaydon, un certain manque de soin qui l'amène à changer souvent de modèle et un goût immodéré pour les catalogues d'options au format brochure Ikea. Ce client, qui bénéficie également d'une modeste notoriété, c'est Bond, James Bond. L'agent de Sa Majesté ne sera plus obligé de quitter son Aston et de monter dans un Land Rover pour couper à travers champs. Il lui suffira d'opter pour le DBX, de cocher la monte pneumatique mixte proposée par le constructeur, d'opter pour le Pack Aventure (bavettes anti-boue, barre de toit, bagage pour ranger un vêtement mouillé) et de passer par le département personnalisation baptisé Q by Aston Martin, ça ne s'invente pas. Bref, James Bond y trouvera son bonheur, et ça n'est pas le seul !

Pour son premier SUV, Aston a mis les petites théières dans les grandes. Il y a la volonté de bien faire, ça ne fait aucun doute, mais aussi l'instinct de survie : la marque anglaise compte sur le DBX comme sur le messie et rêve d'un miracle à la Porsche ou Lamborghini, respectivement « sauvés » par les Cayenne et Urus. Le nouveau venu a ainsi non seulement eu droit à un châssis inédit, mais également à une toute nouvelle usine autour pour l'assembler. Un investissement nécessaire commercialement (objectif de 4 500 ventes par an) et techniquement puisque le châssis est en aluminium extrudé et que la carrosserie mêle alu et carbone. Crime de lèse-majesté, le cœur qui anime ce sculptural SUV n'est pas Anglais mais Allemand. Il s'agit du V8 4.0 qui œuvre déjà dans les GT de la marque et sous le capot des AMG. La boîte automatique à convertisseur, le différentiel central actif et le réseau électrique viennent aussi de chez Mercedes,



Le DBX réussit le tour de force de marier comportement agile et confort de haut niveau. Il sait aussi gambader dans les chemins !







Musical et performant, le V8 4.0 biturbo d'origine AMG coupe la moitié de ses cylindres à faible charge pour (tenter) de maîtriser sa consommation.

logique lorsque l'on sait que Daimler est actionnaire d'Aston. Heureusement, cela se voit peu. En montant à bord, la première chose qui frappe est l'élégance de la présentation, grâce à une qualité d'exécution qui force l'admiration et un choix des matériaux qui confine à l'acribie. Il n'y aurait pas d'agneaux au Pays-de-Galles… car Aston va chercher la laine qui compose la sellerie en Australie ! Ajoutons à cela la possibilité, sans même déranger Q, de se façonner un intérieur sur mesure parmi les 28 couleurs de cuir pour la sellerie, 21 pour habiller le mobilier, 23 pour les surpiqûres et 6 pour les ceintures. On en oublierait presque que les commandes situées sur le tunnel de transmission viennent de chez Mercedes et que l'écran multimédia n'est pas tactile. Long de 5,04 m, doté d'un empattement de 3,06 m, le DBX peut sans mal endosser le rôle de voiture de maître. Sauf que la meilleure place est derrière le volant.

Alors que l'on s'attendait à devoir s'adapter au gabarit du DBX, la prise en mains est en réalité naturelle. On se sent vite en confiance malgré une visibilité arrière perfectible… mais bien meilleure que chez certains de ses concurrents (Lamborghini Urus pour ne pas le citer). Une confiance qui pousse à titiller le V8 biturbo de 550 ch. Il n'en faut pas plus pour qu'il propulse le DBX avec une autorité qui ne laisse pas de place à la contestation. Aston table sur 4,5 secondes pour bondir de 0 à 100 km/h. Et s'il y en a plus, ce n'est pas beaucoup. •••

LA LAINE QUI COMPOSE LA SELLERIE VIENT D'AUSTRALIE. DANS LE DBX, L'EXCEPTIONNEL DEVIENT LA NORME.





ESSAI ASTON MARTIN DBX

V8 550 CH



La finesse de la finition atteint un niveau qui n'a d'égal que la qualité des matériaux. En revanche, le système multimédia est... l'ancien de Mercedes !

Malgré sa double suralimentation, le V8 offre une courbe d'expression régulière, qui lisse (un peu) les sensations en accélération. Cela étant, on peut compter sur le râle grave du bloc pour ajouter une touche d'émotion bienvenue, surtout lorsque le mode Sport + (parmi GT, Sport et Individuel) est enclenché. Cela modifie également la cartographie du moteur et de l'accélérateur, l'assistance de direction, la fermeté des suspensions pneumatiques 3 chambres, la répartition du couple entre les essieux mais également la gestion des barres antiroulis actives. En fonction du programme choisi, la raideur entre l'avant et l'arrière sera adaptée, modifiant l'équilibre du châssis. Une astuce préférée aux roues arrière directrices, absentes ici. En Sport+, le châssis fait preuve d'une grande efficacité et d'une neutralité qui permet de provoquer, sans arrière-pensée, le train arrière pour qu'il enroule le virage. La direction offre des remontées d'informations qui autorisent des placements précis alors que les freinages sont convaincants, les étriers 6 pistons à l'avant mordant dans des disques grands comme des pizzas XXL (410 mm). Sans être un SUV sportif pur est dur, le DBX fait état de qualités dynamiques de haut vol.

Mais son plus grand talent est de faire cohabiter ce dynamisme avec un excellent confort d'un côté et des étonnantes aptitudes au franchissement de l'autre. En mode GT, le travail des suspensions est exceptionnel et le désaccouplage des barres antiroulis actives permet d'éviter le phénomène de copiage sur chaussée dégradée. Il n'y a qu'à basse vitesse que les jantes font remonter des percussions, à condition d'y prêter attention.

L'autre talent du DBX, c'est de pouvoir prendre la clé des champs. Vous vous demandez peut-être pourquoi Aston s'est donné la peine d'offrir des prestations tout-terrain à son SUV ? D'abord parce que c'est une question de légitimité et de savoir-faire, ensuite parce que cela peut être utile dans certains pays au réseau routier aléatoire ou aux conditions climatiques hostiles. Outre la transmission intégrale permanente (répartition de 47/57 à 1/99), le DBX dispose de deux modes tout-terrain qui vont adapter les aides électroniques. En mode Terrain+, la garde au sol gagne 30 mm à 235 mm, les barres antiroulis sont désaccouplées pour augmenter les débattements et le contrôle de vitesse en descente est enclenché. Reste à savoir qui osera risquer une rayure sur le DBX qui commence à 195 130 € et dont la peinture gris mat est facturée 18 160 € ! ■

Conclusion

★★★★★

A plus de 190 000 €, difficile de trouver des défauts une fois que l'on a exclu le prix et la consommation (14,3 l/100 km annoncés, le double en conduite sportive) ! D'autant que le DBX ajoute au segment des SUV de luxe une proposition qui n'a pas d'équivalent. Il réussit la délicate alchimie entre la sportivité, le confort, l'élégance et le luxe, sans préférer un critère au détriment des autres. Mais, nous y revenons, cela à un prix : un Porsche Cayenne Turbo 550 ch est moins cher de… 51 000 € !



Qualités

Compromis confort/comportement
+
Présentation époustouflante
+
Sonorité moteur

Défauts

Tarif délirant
–
Consommation décourageante
–
Visibilité 3/4 arrière



La console centrale recycle des commandes AMG mais l'habillage donne le change.



Les roues de 22" percutent à peine à basse vitesse.



Prix

Modèle hors options : 195 130 €	Modèle à l'essai : NC
Émissions CO_2 : **269 g/km**	Puissance fiscale : **NC**
Malus 2020/2021 : **20 000 €/29 070 €**	Garantie : **2 ans, kilométrage illimité**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, aide active au maintien dans la voie, appel d'urgence et d'assistance, avertisseur d'ouverture de porte, Bluetooth, caméras 360°, contrôle de la pression des pneus, détecteurs pluie et luminosité, ESP, freinage auto d'urgence, radars stationnement avant et arrière, reconnaissance panneaux et feux, régulateur de vitesse adaptatif, rétros dégivrants/rabattables et photosensibles, surveillance angles morts et trafic en marche arrière.

Agrément : accès et démarrage sans clé, banquette rabattable électriquement, clim. auto 3 zones, compteurs digitaux 12,3", feux de route auto, hayon électrique, hi-fi Aston Martin 14 HP 800 W, interfaces smartphone (Apple CarPlay et Android Auto), jantes 22", navigation écran 10,25" à commande vocale, phares bi-LED, prises 12V (3) et ports USB (4), sellerie cuir, sièges avant électriques (12 voies), sièges avant et arrière chauffants, système antiroulis, volant réglable électriquement.

Options

↳ option modèle essayé

Hayon mains libres	**NC**
Peinture métallisée	**NC**
Sièges avant électriques 16 voies	**NC**
Sièges avant et arrière ventilés	**NC**
Stationnement semi-auto	**NC**

Packs

↳ pack modèle essayé

Pack animal de compagnie	**NC**
Cloison coffre/habitacle, protège seuil de coffre, laveuse portative	
Pack événementiel	**NC**
Panier pique-nique, couverture, sièges pliables, rangement pour parapluie	
Pack plein air	**NC**
Coffret en aluminium pour armes à feu, bâton de tir en cuir	
Pack neige	**NC**
Porte-skis sur le toit, sac à skis, chaînes à neige, chauffe-chaussures	

Technique

Performances	
Vitesse maxi (km/h)	**291**
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	**4,5**
Consommations	
Mixte (l/100 km)	**14,3**
Réservoir (l)	**85**
Dimensions / Coffre	
L / l / h / empattement (m)	**5,04 / 2,05 / 1,68 / 3,06**
Volume coffre 5 places (dm^3)	**632**
Moteur	**V8 biturbo, essence**
Cylindrée (cm^3)	**3 982**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**550 à 6 500**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**700 à 2 200**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**12,4**
Suspension avant	**double triangulation, boudins pneumatiques + barre antiroulis**
Suspension arrière	**double triangulation, boudins pneumatiques + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés**
Transmission	**4x4 permanent**
Boîte de vitesses	**BVA 9**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**2 245 / 2 700**
Pneumatiques	**Pirelli P Zero**
Dimensions	**285/40 R 22 - 325/55 R 22**

L'HEURE DU RESTYLAGE A SONNÉ POUR LE ROI DES SUV, ET CELA SE VOIT. CE QUI EST PLUS DISCRET, C'EST SA MOTORISATION HYBRIDE RECHARGEABLE, PERFORMANTE ET EFFICIENTE. UNE VERSION QUI VA FAIRE PARLER D'ELLE.

Texte Michel Courtois Photos Tibo

LE ROI LION

PEUGEOT 3008
HYBRID 225 CH E-EAT8
GT PACK

PRIX : 49 900 €

PUISSANCE FISCALE : 10 CV

BONUS 2020/2021 : 2 000 €/1 000 €



Calandre et logos "dark chrome"; éléments de carrosserie et jantes 19" noirs signent le Black Pack (300 €).



P

Peugeot n'a pas attendu le restylage du 3008 pour lui faire profiter du système hybride rechargeable. Cela peut paraître étonnant de ne pas avoir fait coïncider ces deux nouveautés, d'autant que cela s'est joué à quelques mois seulement. Mais la réduction des émissions moyennes des constructeurs (imposée par les normes européennes CAFE) n'est pas une considération marketing : c'est une véritable course contre la montre. Il était donc urgent de doter la star 3008 d'une technologie efficiente, quitte à décevoir quelques clients, attirés par cette nouveauté mécanique et qui voient aujourd'hui débarquer une fringante nouvelle mouture. Qu'ils se rassurent, au-delà de la nouvelle identité, les évolutions sont plutôt modestes. Ce qui n'empêche pas ce nouveau 3008 Hybrid de confirmer son statut de référence.

Une fois encore, les cultures françaises et allemandes en matière de restylage s'affrontent. Alors que VW retouche son Tiguan avec parcimonie, Peugeot change profondément le caractère de son 3008. Un signe ne trompe pas : une fois que l'on a vu cette nouvelle mouture, croiser un ancien 3008 donne l'impression qu'il est démodé. C'est d'ailleurs peut-être là l'objectif de Peugeot : donner envie aux propriétaires actuels de renouveler leur SUV. Ce qui, compte tenu de l'important parc roulant, est loin d'être dénué de sens. Plus expressive, plus statutaire, la face avant fait également un peu moins ostentatoire, surtout lorsqu'elle reçoit le Black Pack qui remplace tous les éléments chromés par du noir. Derrière leur nouveau dessin, les phares avant reçoivent la technologie •••

MIEUX INTÉGRÉ DANS LA GAMME, LE 3008, RESTYLÉ DE FAÇON VISIBLE, DÉMODE LA VERSION ACTUELLE.

Le moteur électrique aide le 4 cylindres turbo sur les roues avant. Ce qui ne va pas sans quelques pertes de motricité.







Bien vu

« Les aides à la conduite sont plus nombreuses mais elles ont le bon goût d'assister le conducteur sans être trop invasives. »

COMME DE JOUR
Le système de vision nocturne avertit le conducteur par des alertes visuelles et sonores lorsqu'un piéton ou un animal entre dans une zone de 250 m devant la voiture. Efficace.

AFFICHER LA COULEUR
Lorsque le 3008 fonctionne en 100 % électrique, un voyant bleu, visible depuis l'extérieur, s'allume derrière le rétroviseur central. Une idée à généraliser.

Les facettes de la calandre mordent sur la carrosserie ce qui accentue l'impression de largeur.

●●● LED dès le premier niveau de finition. Moins de nouveautés à signaler sur le profil comme sur la poupe, hormis des blocs de feux arrière qui représente 3 triples griffes grâce au recours, là aussi, à la technologie LED et des clignotants à défilement.

Dans l'habitacle, on retrouve rapidement ses marques avec un aménagement repris presque tel quel. On note malgré tout l'écran central qui gagne en dimensions en passant de 8 à 10 pouces. Cette hausse permet de présenter, de part et d'autre de l'écran multimédia, des raccourcis vers le réglage de la température. Dès lors, l'espace dédié à la carte du GPS n'est pas plus grand. Sans compter que le format horizontal n'est pas des plus adaptés à l'affichage d'un itinéraire de navigation. Grâce à Apple Carplay et Android Auto, il est possible de dupliquer l'écran de son smartphone et profiter, par exemple, de la navigation Waze. Le branchement se fait par la prise USB mais la puissance de cette dernière est insuffisante pour ne serait-ce que maintenir la charge du smartphone ainsi connecté. Dommage. Pour le reste, le système se montre intuitif, assez réactif et la commande vocale permettra de régler la température, définir une destination ou encore changer de station de radio. Peugeot aurait aussi pu profiter de cette mise à jour pour changer son système de caméras de stationnement. Au démarrage, l'image affiche toujours une zone hachurée autour du véhicule qui ne se dévoile qu'en avançant ou reculant… à l'aveugle du coup.

Le conducteur est bien installé dans un siège enveloppant et profite d'une bonne position de conduite, qu'il faudra régler

A revoir

« Le système de caméras 360° présente trop souvent des parties hachurées qui imposent de manœuvrer à l'aveugle. »





AIDE PARTIELLE
Les points d'intérêt intègrent les bornes de recharge mais pour bénéficier d'un service complet (intégrant le paiement) il faut se tourner vers l'offre de Free2Move, en supplément.

DEUX DE TENSION
En branchant son smartphone en USB, il est possible d'utiliser Waze sur l'écran multimédia. Mais la puissance de la prise n'est pas suffisante pour maintenir la charge du téléphone.

VERDICT Sur la route

Ville ★★★★☆

Avec ses 40 km d'autonomie en électrique, le 3008 est très agréable en ville. La direction légère facilite les manœuvres, tout comme le diamètre de braquage (10,9 m). Dommage que le système de caméras affiche trop souvent une zone grisée autour de la voiture.

Route ★★★★½

Grâce à ses tarages de suspension spécifiques et son train arrière multibras, le 3008 Hybrid parvient à faire oublier son surpoids. Il est très plaisant à conduire même si le rythme sportif ne convient pas à cette version. Le travail de filtration est remarquable.

Autoroute ★★★★☆

L'autoroute n'est pas l'exercice préféré des hybrides et pourtant, le 3008 s'en sort très bien. Il maîtrise sa consommation, même une fois que la batterie est vide, et gratifie d'un très bon confort. Ses aides à la conduite se montrent efficaces.

finement s'il veut voir le bas des compteurs, souvent cachés par le volant. Des compteurs qui restent digitaux (12,3"), à l'affichage amélioré, mais qui ne passent pas à la 3D comme sur la dernière 208. Les plus observateurs auront repéré, sur l'écran, un petit sigle représentant une route et une lune. Il s'agit d'un nouveau système de vision nocturne qui n'est opérationnel que lorsque la luminosité est suffisamment basse. La nuit, il est ainsi possible d'afficher l'image de la caméra infrarouge entre les compteurs. Mais le plus intéressant dans ce système, c'est qu'il est constamment en veille et alerte le conducteur de la présence d'un piéton ou d'un animal jusqu'à 250 m, en le signalant par un carré rouge sur l'image infrarouge (qui s'affiche automatiquement) et une alarme. Un système très efficace et sécurisant, surtout sur les routes de campagne ou dans les villages mal éclairés.

Au chapitre des aides à la conduite toujours, le 3008 enrichit son offre d'un régulateur adaptatif avec fonction embouteillages qui redémarre automatiquement si l'arrêt est inférieur à 3 secondes. Notons également l'aide active au maintien dans la voie qui permet au conducteur de choisir la position entre les lignes, pratique pour laisser passer les deux roues. •••



A basse vitesse, en ville par exemple, le 3008 Hybrid peut facilement parcourir 40 km sans émettre un gramme de CO_2.

••• Au chapitre des nouveautés intérieures, on pourra encore ajouter de nouveaux habillages de planche de bord, de nouvelles selleries ou encore l'ajout de deux prises USB à l'arrière. Pour le reste, les valeurs d'habitabilité ne changent pas. La bonne nouvelle est que l'implantation des batteries n'entame pas l'espace dévolu aux passagers arrière. C'est heureux car celui-ci n'a jamais été vraiment généreux. Le bilan est moins positif au niveau du coffre avec un volume en retrait de 139 dm³, à 408 dm³. La modularité régresse également dans la mesure où l'assise de banquette, désormais fixe, ne permet pas de bénéficier d'un plancher parfaitement plat lorsqu'on rabat le dossier. Sous le plancher se trouvent des espaces pour ranger les câbles de chargement. Il est possible de soulever le plancher sur la moitié de sa profondeur pour accéder au premier bac, ce qui peut éviter d'avoir à vider entièrement le coffre.

Depuis le début de l'année, le 3008 est disponible en versions hybrides rechargeables : 225 ch traction ou 300 ch 4 roues motrices. La plus petite des deux n'est pas la moins intéressante, au contraire. Grâce à son moteur électrique de 110 ch (320 Nm), qui vient en soutien du 4 cylindres THP de 180 ch, elle peut rouler officiellement sur 56 km en tout électrique. Ça lui donne droit au bonus de 2000 €, au certificat d'immatriculation gratuit dans la plupart des régions et, pour les entreprises, à une exonération de TVS (Taxe sur les Véhicules des Sociétés) et un plafond d'amortissement rehaussé. De quoi compenser, en partie, le surcoût à l'achat de 6 500 € par rapport au PureTech 180 ch, certes moins puissant. Les économies doivent aussi intégrer celles réalisées à l'usage, en carburant. C'est vrai en ville, naturellement, où le 3008 peut parcourir 40 km selon nos mesures. Dans ces conditions, le coût est divisé par deux par rapport à l'essence (8,7 l/100 km).

LE 3008 A REVU SES RÉGLAGES DE SUSPENSIONS. IL N'Y A QUE DANS LES VIRAGES SERRÉS QUE L'ON RESSENT LE POIDS.

Qualités

Comportement préservé
+
Très bon confort de roulement
+
Consommations maîtrisées

Défauts

Surcoût pas facile à amortir
–
Pertes de motricité
–
Coffre, modularité et réservoir en retrait

La hausse du poids ne perturbe pas le comportement, toujours impérial. Les batteries grignotent le coffre de 139 dm³.





Avec moins de 29 s. sur le 1 000 mètres départ arrêté, le 3008 ne manque pas de repartie. La banquette est fixe.

La contribution du moteur électrique reste importante sur route, ce qui permet de réduire l'appétit. Sur autoroute, enfin, et bien que la batterie se décharge rapidement, le bilan reste parfaitement maîtrisé puisque l'Hybrid consomme 8,2 l/100 km contre 8,7 l/100 km pour le PureTech 180 ch. Cela s'explique par la contribution du moteur électrique qui, une fois que sa batterie est déchargée, continue malgré tout à fonctionner comme un hybride classique.

L'ajout des batteries et du moteur électrique fait grimper le poids du 3008 de 322 kg. Ça n'est pas rien mais Peugeot a revu le tarage des amortisseurs en fonction et a doté cette version d'un train arrière multibras en lieu et place de la barre de torsion des 3008 thermiques. Dire que l'on ne ressent pas le surpoids serait exagéré, en particulier dans les virages serrés, mais le bilan reste excellent. Le comportement ●●●

SUPER ESSAI PEUGEOT 3008

HYBRID 225 CH E-EAT8 GT PACK

Sellerie et habillages inédits distinguent le 3008 restylé. Le style prend parfois le pas sur l'ergonomie, ça n'est pas nouveau.



L'écran passe à 10" mais la carte n'est pas plus grande. La boîte fait son travail en douceur mais sans précipitation.



••• se caractérise toujours par un équilibre étonnant relevé d'une pointe de dynamisme. La direction, précise, profite du petit volant qui renforce l'impression d'agilité. Même la consistance de la pédale de frein ne souffre pas de la récupération d'énergie. Seules les remontées de couple dans la direction et les pertes d'adhérence du train avant, lorsque le couple de l'électrique arrive, sont perturbantes. Un autre point mérite d'être souligné, il s'agit de l'excellent travail réalisé par les trains roulants en matière de confort. La qualité de la filtration est rarement perturbée par les remontées des roues de 19 pouces et les mouvements de caisse sont maîtrisés avec une belle progressivité. En résulte un excellent niveau de confort.

Trois modes de conduite sont proposés : Electric, Hybrid et Sport. Le 3008 démarre par défaut en Hybrid et gère, automatiquement, les flux d'énergie. En étant progressif sur l'accélérateur, il est possible d'emmener le 3008 en 100 %

LE FONCTIONNEMENT DE L'HYBRIDE EST TRANSPARENT ET LA SENSATION AU FREINAGE BIEN GÉRÉE.

électrique jusqu'à 130 km/h. En cas de besoin, le moteur thermique se remet en route sans à-coups même si ses montées en régimes peu mélodieuses ne poussent pas à abuser de ses services. Via un menu spécifique, il est aussi possible de recharger et de préserver un niveau de charge de la batterie (10 km, 20 km ou Max) en vue, par exemple, d'accéder à une zone urbaine à faible émission.

Vous l'aurez compris, pour profiter au mieux des avantages de l'hybride rechargeable, il faut recharger le plus souvent. Le chargeur de série (3,4 kW) permet selon Peugeot de faire le plein en 7 heures sur une prise domestique. Nous avons, de notre côté, relevé 10 h 30. Avec le câble 7,4 kW (300 €), ce temps tombe officiellement à 1 h 45, 2 h 30 dans la réalité. Peugeot propose d'accompagner ses clients dans l'installation de prises renforcées ou de Wallbox pour la recharge à domicile. Pour la recharge sur une borne, c'est Free2Move Service (4,99 €/mois) qui permet de localiser, régler les charges ou planifier un itinéraire. Les différentes tentatives que nous avons entreprises lors de notre essai nous ont une fois de plus confortés dans l'idée que la recharge sur borne publique est une science hautement aléatoire. ■

VERDICT Vie à bord

Habitabilité ★★★☆☆

Le Peugeot 3008 n'a jamais été très généreux avec les passagers arrière. La version Hybrid ne l'est pas plus et perd encore 139 dm³ de coffre ainsi que son plancher plat une fois la banquette rabattue. Les places avant sont accueillantes et les rangements nombreux.

Présentation ★★★★☆

Avec le restylage, le 3008 gagne des nouveaux habillages et des selleries inédites. Les matériaux sont globalement de bonne qualité mais le dessin alambiqué de la planche de bord complique les ajustements entre les différentes parties du mobilier.

Technologie ★★★★☆

La dotation technologique s'enrichit d'aides à la conduite abouties et la sécurité gagne à l'arrivée de l'efficace système de vision nocturne. La taille de l'écran multimédia effectivement utilisée reste petite et le repérage des bornes sur le système embarqué n'est pas très performant.



Batterie vide, l'Hybrid 225 ch consomme moins que le Puretech 180 ch. Un argument qui fait une vraie différence.

ROI DE LA JUNGLE URBAINE

Avant l'apparition de l'Hybrid4 (300 ch), le 3008 n'existait tout simplement pas en version 4 roues motrices. L'Hybrid 225 ch à l'essai ici est dépourvu du second moteur électrique sur le train arrière. Simple traction, il doit également composer avec le couple généreux du moteur électrique dès les plus basses vitesses. Heureusement, la progressivité de la boîte permet de gérer l'arrivée du couple sur les roues avant et ainsi de limiter les pertes d'adhérence. Cela étant, ce SUV sera vite dépassé sur sol meuble. Sa garde au sol de 219 mm, en revanche, apporte une certaine marge de sécurité au moment d'emprunter des chemins roulants. Quant aux habitués du 3008 qui comptaient trouver l'habituel Advanced Grip Control (antipatinage optimisé, contrôle de la vitesse en descente, jantes 18"), ils seront certainement déçus d'apprendre qu'il est incompatible avec la version hybride.

VERDICT Tout-terrain

★☆☆☆☆

La garde au sol est plutôt généreuse, ce qui sera rassurant au moment d'emprunter un chemin. Mais le 3008 Hybrid est dépourvu des 4 roues motrices (contrairement à l'Hybrid4) et ne peut recevoir l'Advanced Grip Control. Autant de raisons qui poussent à rester sagement sur le bitume.

CAPACITÉS TOUT-TERRAIN

GARDE AU SOL	219 mm		
ANGLE D'ATTAQUE	20°	ANGLE DE FUITE	29°

LE SURCOÛT EST PLUS FACILE À AMORTIR POUR UNE ENTREPRISE.

Prix

Modèle hors options : 49 900 €	Modèle à l'essai : 54 420 €
Puissance fiscale : **10 CV**	CO_2 : **30 g/km**
Garantie : **2 ans, kilométrage illimité**	Bonus 2020/2021 : **2 000 €/1 000 €**

Sécurité : 6 airbags, alerte franchissement de ligne, caméra de recul, détecteurs de pluie et de luminosité, Pack Safety Plus (freinage d'urgence auto, alerte active franchissement de ligne, feux de route auto, surveillance angles morts), radars de stationnement AV/AR, reconnaissance panneaux, régulateur/limiteur de vitesse.





Agrément : accès et démarrage sans clé, climatisation auto bi-zone, compteurs digitaux, démarrage mains libres, dossier siège passager avant rabattable, écran multimédia tactile 10", hayon électrique mains libres, hi-fi Focal 10 HP 515 W, interfaces Apple/Android, jantes 19", navigation 3D connectée, Pack City (stationnement semi-automatique, caméras 360°), Pack Drive Assist Plus (régulateur de vitesse adaptatif fonction embouteillages, assistant actif au maintien dans la voie), phares full LED, prises USB (3) et 12V (2), rétros électriques dégivrants et rabattables, rétro intérieur photosensible, sellerie TEP/Alcantara, sièges avant électriques, chauffants et massants, toit noir, vitres avant acoustiques.

Options

↳ option modèle essayé

Advanced Grip Control	**gratuit**
Chargeur embarqué 7,4 kW	**300 €**
Pare-brise chauffant	**100 €**
Peinture métallisée	**830 €**
Recharge smartphone par induction	**100 €**
Système de vision nocturne infrarouge	**1 400 €**
Toit ouvrant panoramique	**1 200 €**

Packs

↳ pack modèle essayé

Black Pack	**790 €**
Eléments chromés teints en noir	
Pack Attelage	**790 €**
Rotule démontable, contrôle de stabilité de l'attelage	
Pack Cuir Nappa	**1 600 €**
Sellerie cuir Nappa, sièges AV électriques, chauffants et massants	

VERDICT Budget

★★☆☆☆

Le bonus, les aides fiscales aux entreprises et la consommation réduite sont des arguments. Mais le surcoût à l'achat reste conséquent et la recharge nécessite l'installation d'une Wallbox ou un abonnement pour avoir accès aux bornes publiques. Il ne faut pas oublier non plus que si elle est moins chère que du sans-plomb, l'électricité n'est pas gratuite non plus.

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**225**
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**8,8 / 28,8**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**6,4**
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	**10 / 31 / 66**
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	**7,6***
Ville / route / autoroute (l/100 km)	**8,2 / 7,4 / 7,1***
Réservoir / Autonomie (km)	**43 / 565**

* batterie vide

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	**4,45 / 1,85 / 1,63 / 2,68**
Espace aux jambes AR (cm)	**24**
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**149 / 148**
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm^3)	**408 / 1 357**
Seuil de chargement (cm)	**68**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**90 / 105 / 50**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**166 / 114 / 74**

Technique

Système hybride	
Puissance maxi cumulée (ch à tr/mn)	**225**
Couple maxi cumulé (Nm à tr/mn)	**360**
Moteur thermique	**4 cyl. en ligne, turbo essence**
Cylindrée (cm^3)	**1 598**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**180 à 5 500**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**300 à 3 000**
Moteur électrique	**synchrone à aimant permanent**
Puissance maxi (kW/ch)	**81 / 110**
Couple maxi (Nm)	**320**
Type batterie / Capacité (kWh)	**Lithium-ion / 13,2**
Autonomie en électrique (km)	**40**
Temps de charge 3,7 kW / 7,4 kW (h)	**4 heures / 2 h 30**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**10,9**
Suspension avant	**type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Suspension arrière	**essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés / disques**
Transmission	**aux roues avant**
Boîte de vitesses	**BVA 8**
Poids	
Poids vide / maxi remorquable (kg)	**1 802 / 1 310**
Pneumatiques	**Michelin Primacy 3**
Dimensions	**225/55 R 18**



Conclusion

★★★★☆

Avec sa motorisation hybride rechargeable et son restylage, le 3008 ajoute encore des arguments à une copie très séduisante. Le système Hybrid 225 ch se montre performant et efficient, sans détériorer le comportement. Son surcoût n'est pas négligeable mais les aides gouvernementales adoucissent un peu la facture (surtout pour les sociétés). Dommage que le coffre et la modularité soient en retrait. Cela n'empêchera pas le 3008 de séduire, surtout sous des traits efficacement modernisés.


4402 LJF

CRÉER UNE MARQUE SPORTIVE PAR LES TEMPS QUI COURENT EST UNE DRÔLE D'IDÉE. MAIS ÇA N'EST PAS NOUS QUI ALLONS LE SOULIGNER. ON VA PLUTÔT PRENDRE LE VOLANT DU PREMIER MODÈLE!

DÉPART ARRÊTÉ

Par Pierre Richet Photos Tibo/Cupra

CUPRA FORMENTOR
2.0 TSI 310 CH DSG7 4DRIVE VZ

PRIX : 44 670 €

PUISSANCE FISCALE : 19 CV

MALUS 2020/2021 : 8 254 €/10 488 €

ESSAI CUPRA FORMENTOR

2.0 TSI 310 CH DSG7 4DRIVE VZ

Si la France était le maître étalon des marchés automobiles de la planète, le Formentor n'aurait jamais existé. La marque Cupra non plus. Heureusement, ça n'est pas le cas et il reste encore des débouchés pour des modèles sportifs dont, soit dit en passant, la contribution au problème global de la pollution est infime, voire insignifiante. Mais passons. Seat, marque jeune et dynamique du groupe VW, a décidé de rendre indépendant son label sportif Cupra en 2018. Un défi de taille lorsque l'on sait les difficultés que rencontre PSA avec DS. La nouvelle marque doit donc endosser le label de la sportivité. Pour cela, elle n'avait jusqu'alors à sa disposition que des modèles Seat rebadgés (Leon, Ateca). Le Formentor est donc la première Cupra que l'on ne croisera pas au catalogue de Seat.

Si Seat prend des risques en lançant une nouvelle marque, elle n'est pas non plus totalement dénuée de raison et mise sur un SUV pour porter les valeurs du nouveau label. Un positionnement qui commence par le style. Celui du Formentor tape dans le mille, en tout cas pour les amateurs de SUV musclés. Elancé et sculptural, il attire les regards sur son passage. Surtout habillé de cette teinte bleu mat (2 000 €) qui lui sied parfaitement, et chaussé de jantes 19" aux reflets dorés. De nuit, c'est le bandeau



Appuyer sur le sigle Cupra permet de sélectionner le mode de conduite. L'écran 12" convainc par sa qualité et sa facilité d'utilisation.



Agréable compagnon de route en mode normal, le Formentor se fait sportif à la demande. Une polyvalence appréciable.



DE MÊME LONGUEUR, LE FORMENTOR EST 10 CM PLUS BAS QU'UN PEUGEOT 3008. D'OÙ SON ALLURE D'ATHLÈTE.

reliant les feux arrière à LED qui fera certainement son effet. Il faut au moins cela pour qu'on vous remarque, en tant que modèle et marque, rappelons-le. Se faire une idée du gabarit du nouveau venu n'est pas compliqué : prenez un Peugeot 3008 restylé et enlevez-lui… 10 cm en hauteur et vous obtenez le Cupra ! Une hauteur modeste, combinée à un long capot, qui lui donne presque des airs de break surélevé plus que de SUV abaissé. Toujours est-il que cette taille le place dans une catégorie des plus concurrentielles, dominée en France par le 3008 qui a justement fait de son comportement dynamique un de ses atouts majeurs. Le Formentor n'a donc pas droit à l'erreur.



Qualités

Performances au rendez-vous
+
Confort en mode normal
+
Habitacle accueillant

Défauts

Présentation intérieure timide
–
Comportement très (trop) neutre
–
Consommation et malus élevés

En prenant place à bord, on est en un sens rassuré de constater que Cupra n'a pas réservé le caractère sportif à l'extérieur. Le conducteur s'installe dans un magnifique siège baquet et pose les mains sur un volant sport qui présente le démarreur en majesté. Il n'en faut pas plus pour lancer la machine. Car pour cette « mise en bouche », Cupra a fait les choses très correctement. Elle est allée chercher le 4 cylindres turbo de la Golf GTi qui développe ici 310 ch. Un coup d'œil sur la fiche technique douche un peu les espoirs dans la mesure où le Formentor ne semble pas avoir particulièrement pris soin de surveiller son poids (1 644 kg annoncés). Au volant, les premières sensations ne sont pas réellement grisantes mais c'est on ne peut plus normal sachant que ce SUV dispose de modes de conduite et d'un amortissement piloté, de série. Via le bouton situé sous la branche gauche du volant, arborant fièrement le logo Cupra, on fait défiler le menu sur Sport puis Cupra. En Sport, les choses s'améliorent déjà avec une réponse plus franche de l'accélérateur et une direction plus consistante. Mais c'est sur la position Cupra que le Formentor dévoile le visage que l'on attend de lui. Direction raffermie, amortissement verrouillé, cartographie d'accélérateur revue et bande-son libérée (via les haut-parleurs), le SUV espagnol se montre agréablement rageur. Et plus efficace que sportif dans la mesure où il préfère élargir la trajectoire en conduite sportive plutôt que d'accepter de décaler son train arrière pour aider à tourner. La présence des •••



Malgré son poids, le Formentor court le 0 à 100 km/h en 4,9 s.



Compteurs digitaux 10,25" à affichage personnalisable.

LE MOTEUR A LA SANTÉ MAIS IL S'EXPRIME PAR LES HAUT-PARLEURS ET NON L'ÉCHAPPEMENT. DOMMAGE.

●●● 4 roues motrices n'est d'ailleurs par étrangère à cet équilibre. On peut également noter que la direction, qui gagne en consistance, ne gagne pas réellement en précision. Reste que sous le capot, le 4 cylindres ne manque pas d'arguments. La preuve avec un 0 à 100 km/h signé en moins de 5 secondes. Plein partout, il se marie bien avec la boîte à double embrayage DSG7. Le freinage, confié à Brembo (2 250 €), est à la fois performant et endurant. En mode Comfort, le Formentor retrouve ses bonnes manières avec une certaine douceur mécanique et une suspension qui n'est plus du tout cassante.

Si le conducteur avait été séduit par les sièges et le volant sports, un examen complet de la planche de bord devrait lui procurer une certaine déception. Nombreux sont les plastiques rigides mais surtout, la présentation reste trop convenue : trop Seat, pas assez Cupra. Les compteurs digitaux personnalisables et l'écran multimédia 12" de belle qualité constituent un ensemble malgré tout agréable à utiliser. Sous l'écran, les commandes sensitives de température demandent une certaine habileté. L'habitabilité est bonne comme pourront en témoigner les adultes qui prendront place à l'arrière. Une aisance préférée au volume de coffre (420 dm³).

Le Formentor a un autre atout dans sa manche : il est facturé 44 670 €. A titre de comparaison, une Golf GTi, plus petite (4,29 m) et moins puissante (245 ch), s'affiche à 43 210 €. On évitera en revanche de parler du malus et se rassurer en précisant que d'autres motorisations arriveront (1.5 TSI 150 ch puis hybrides rechargeables 204 et 245 ch) sous cette séduisante plastique. ■

Conclusion

★★★★☆

Le premier modèle Cupra était attendu au tournant… il ne manque pas la trajectoire. Sous une ligne séduisante, il propose un bon rapport prix/performances (hors malus) et peut, en sélectionnant le mode de conduite adapté, procurer de belles sensations. Autant de qualités qui lui permettent de se distinguer de la marque sœur Seat. On regrette qu'un comportement moins neutre et une présentation intérieure plus relevée n'accentuent pas cette différence.

La planche de bord est sérieusement construite. Mais hormis le volant et les inserts dorés, l'ambiance n'est pas assez typée Cupra.



L'équipement est généreux, le coffre moins (420 dm³). La boîte de vitesses est plus esthétique que pratique.





Prix

Modèle hors options : 44 670 €	Modèle à l'essai : 53 560 €
Émissions CO_2 : **192 g/km**	Puissance fiscale : **19 CV**
Malus 2020/2021 : **8 254 €/10 488 €**	Garantie : **2 ans, kilométrage illimité**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, aide active au maintien dans la voie, alertes angles morts et trafic en marche arrière, appel d'urgence et d'assistance, assistant à l'ouverture des portes arrière, Bluetooth, caméra de recul, contrôle de la pression des pneus, ESP, freinage d'urgence automatique en ville, radars de stationnement avant et arrière, reconnaissance des panneaux de circulation, surveillance attention conducteur, régulateur de vitesse intelligent avec fonctions embouteillages et arrêt d'urgence.

Agrément : accès et démarrage sans clé, amortissement adaptatif, chargeur smartphone par induction, climatisation auto trizone, commande vocale intelligente, compteurs digitaux (10,25"), détecteurs de pluie et de luminosité, éclairage d'ambiance personnalisable, feux de route auto, hayon électrique mains libres, hi-fi 7 HP, interfaces smartphone avec Apple Carplay (en Bluetooth) et Android Auto, jantes alliage 19", modes de conduite, navigation 3D écran tactile 12", phares full LED, radio numérique, rétroviseurs électriques, rabattables et dégivrants, rétroviseur intérieur photosensible, services connectés, stationnement semi-automatique, volant multifonction.

Options

	↳ option modèle essayé
Caméras 360°	↳ **560 €**
Freinage Brembo	↳ **2 250 €**
Hi-fi Beats Audio	↳ **500 €**
Jantes 19"	↳ **300 €**
Peinture bleu mat	↳ **2 000 €**
Sellerie cuir, sièges baquets, siège conducteur à réglages électriques, pack Hiver (sièges avant et volant chauffants)	↳ **1 500 €**
Toit ouvrant panoramique	↳ **1 300 €**

Pack

	↳ pack modèle essayé
Pack Precrash Assist	↳ **480 €**
Préparation à l'accident, airbags genoux conducteur et passagers arrière	

Technique

Performances	
Vitesse maxi (km/h)	**250**
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	**4,9**
Consommations	
Mixte (l/100 km)	**8,5**
Réservoir (l)	**55**
Dimensions / Coffre	
L / l / h / empattement (m)	**4,45 / 1,84 / 1,53 / 2,68**
Volume coffre 5 places (dm³)	**420 / NC**
Moteur	**4 cylindres en ligne, turbo essence**
Cylindrée (cm³)	**1 984**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**310 à 6 500**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**400 à 2 000**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**NC**
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**
Transmission	**4x4 permanent**
Boîte de vitesses	**DSG 7**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**1 644 / 1 800**
Pneumatiques	**Bridgestone Potenza**
Dimensions	**245/40 R 19**

PREMIÈRE

DANS UN TRAIN, IL Y A LA LOCOMOTIVE, LA LANTERNE ROUGE ET LES WAGONS. LE NOUVEAU FORD KUGA ET LE DS 7 CROSSBACK, DANS LEURS VERSIONS HAUT DE GAMME, SONT DES VOITURES DE PREMIÈRE CLASSE. RESTE À SAVOIR LAQUELLE OFFRE LE MEILLEUR SERVICE!

Texte Thierry Emptas Photos Benjamin Asket

FORD KUGA
ECOBLUE 150 CH MHEV BVM6 VIGNALE

PRIX : 39 800 €

MALUS 2020/2021 : NEUTRE/100 €

PUISSANCE FISCALE : 8 CV

La vénérable maison Ford a été fondée en 1903, quant à la marque DS, elle est née ex nihilo en 2014 de la réflexion d'un quarteron de penseurs marketing qui ont souhaité donner au groupe PSA un label haut de gamme pour jouer dans la cour de Volvo, de BMW ou d'Audi. Aujourd'hui, le pari est loin d'être gagné. La marque DS - qui soit dit en passant vampirise l'image du plus emblématique des modèles Citroën sans renouer avec ses qualités exceptionnelles - a bien du mal à se forger une personnalité et à trouver sa place dans un marché où l'image pèse plus lourd que sur les autres segments. Pour Ford, la question ne se pose pas. De la Fiesta au plus gros des pick-up, l'Américain construit des voitures pour les « classes moyennes » ; même sa Mustang ne cherche pas à rivaliser avec les plus nobles GT, mais elle en donne vraiment beaucoup pour son prix. On retrouve cette qualité sur le nouveau Kuga, troisième du nom, qui entre dans la danse au moment où le marché des SUV représente 40 % des ventes de voitures en France. Forte de trente-trois versions,

CLASSE

DS 7 CROSSBACK
BLUEHDI 180 CH BVA8 GRAND CHIC

PRIX : 50 300 €

MALUS 2020/2021 : 818 €/1 272 €

PUISSANCE FISCALE : 9 CV

la gamme est chapeautée par la finition premium Vignale que nous avons retenue pour affronter le DS 7 Crossback, lui aussi dans sa finition la plus huppée baptisée en toute simplicité Grand Chic ! Le SUV français propose de son côté trente-cinq versions, avec comme son rival un choix de motorisations hybrides, essence et diesel. Pour ce match, notre choix s'est porté côté Ford sur un moteur diesel microhybride - c'est-à-dire marié à un alterno-démarreur - de 150 ch et, côté DS sur un HDI 180 ch. Boîte manuelle à six vitesses pour l'Américain, transmission automatique à huit rapports pour le Français, les constructeurs ont fait le choix pour nous puisqu'ils n'offrent pas d'alternative ! Le match peut sembler inégal mais l'objectif est de démontrer que derrière les locomotives du segment emmenées par le trio Peugeot 3008, Citroën C5 Aircross et Renault Kadjar, il existe d'autres options qui permettent un choix décalé en misant sur un rapport prix/prestations attractif dans le cas du Kuga ou sur une élégance « gothique flamboyante » dans le cas du DS 7.

FACE-À-FACE

FORD KUGA / DS 7 CROSSBACK

Vie à bord

Voilà deux visions bien différentes d'un univers haut de gamme. Chez Ford la sobriété reste de mise. Le Kuga partage sa planche de bord avec la Focus. L'agencement est classique tout comme le design qui présente une certaine symétrie entre le cadre des compteurs et celui, au centre, qui inclut les aérateurs et les commandes sous l'écran. Fidèle à sa réputation, la marque américaine met en scène une finition soignée mais les plastiques durs restent nombreux. Heureusement, le nappage noir intégral escamote quelque peu leur présence. Boîte à gants ou coffre central, les rangements sont accueillants avec une mention particulière pour les bacs de portière, larges et creux. Au pied de la console, un petit espace propose une recharge par induction pour votre smartphone. Bien traité par Ford, le conducteur dispose d'un siège à réglages électriques (10 directions) propre à cette version Vignale. Il se conjugue à un volant réglable dans les deux plans, une association contrariée par le mauvais dessin du siège. Son manque de maintien latéral et surtout son assise trop courte nuisent rapidement au confort de conduite. De son côté, le passager doit se contenter de réglages manuels ; le Kuga pratique un mode de vie premium à deux vitesses ! L'ergonomie et l'agencement sont en revanche à l'abri des critiques.



La suspension sport contrôle le roulis mais génère de petites trépidations. Le combiné des instruments est paramétrable et les informations diffèrent suivant le mode de conduite retenu.





BONNE ERGONOMIE MAIS POSITION DE CONDUITE INCONFORTABLE.

FORD KUGA

CUIR SURPIQUÉ MAIS PLASTIQUES RIGIDES. PEUT MIEUX FAIRE.

DS 7 CROSSBACK



Plus souples, les suspensions du DS7 entretiennent une légère ondulation. L'affichage permet de sélectionner une multitude d'informations mais le graphisme en losange n'est pas intuitif.



L'accès aux diverses commandes est immédiat et intuitif. De l'allumage de la radio au réglage de la climatisation bi-zone, tout est simple. Même le paramétrage de la navigation via l'écran central se fait sans aller chercher midi à quatorze heures, et si la réactivité n'est pas parfaite, la synchronisation du téléphone est aussi rapide qu'efficace.

Comparée à celle du Ford, l'ambiance du DS 7 est à la fois plus qualitative… et plus clinquante avec des moulures guillochées, des touches aux éclats « diamant » et d'autres aux motifs façon « Art Déco ». Sans oublier bien sûr la montre B.R.M R180, réservée à la finition Grand Chic et qui apparaît, avec le contact, au sommet de la planche de bord. Le DS 7 n'échappe malheureusement pas aux plastiques durs, notamment ceux des portières qui remontent haut. Le confort des sièges, à réglages électriques pour les deux passagers, massants, ventilés et revêtus de cuir, est supérieur. On apprécie notamment le boudin avant réglable pour un soutien optimum des cuisses. Le maintien latéral est également meilleur. Le principal point faible du SUV français est un agencement pas très ergonomique. Pourquoi avoir déporté à droite vers le passager la commande des feux de détresse et surtout celle des différents modes de conduite ? Dans le même ordre d'idée, la touche de démarrage est d'autant plus éloignée qu'à l'arrêt le siège recule et qu'il faut tendre le bras pour l'activer. Enfin, et surtout, les quelques touches - dont le réglage des rétroviseurs - situées à gauche sous le tableau de bord sont totalement invisibles. Voilà autant de petits détails ●●●

FORD KUGA



L'assise trop courte et le manque de maintien latéral nuisent au confort. Le passager est privé de réglages électriques.



L'atout majeur du Kuga, c'est sa banquette arrière coulissante qui permet de moduler l'espace entre le coffre et les passagers.



La modularité est réduite à sa plus simple expression; seuls les dossiers se rabattent et une fois basculés, ils forment une marche.

●●● agaçants au quotidien. Le grand écran de 12 pouces est en revanche à l'abri des reproches. Le graphisme est agréable et les fonctions tactiles intuitives. Seul bémol, la connexion avec un smartphone laisse à désirer.

Les deux toits ouvrants, disponibles en option seulement, apportent la lumière indispensable à des habitacles aussi sombres que du charbon. La sensation de confinement est particulièrement sensible aux places arrière où les passagers doivent s'accommoder de banquettes trop fermes. Certains constructeurs font l'effort de creuser les deux places extérieures, Ford et DS devraient s'en inspirer. L'espace est cependant satisfaisant avec dans le cas du Kuga, une banquette coulissante sur 15 cm, qui dégage 30 cm en position reculée, contre 28 cm en position fixe pour le DS 7. L'astuce du Ford se répercute bien entendu sur le volume du coffre qui varie de 479 à 620 dm³ contre 542 dm³ pour le DS. Dans les deux cas, la modularité se limite aux dossiers rabattables 40/60 qui s'abaissent via deux manettes dans le coffre pour dégager un plancher parfaitement plat dans le DS, mais formant une marche dans le Kuga, lequel est également pénalisé par des dossiers très lourds à relever. Son seuil de chargement est toutefois sensiblement plus faible mais dans les deux cas, le plancher est affleurant et les hayons sont motorisés avec ouverture mains libres.



VERDICT Vie à bord

Ford Kuga ★★★½☆

On apprécie la sobriété de la présentation et surtout l'agencement bien conçu et intuitif des diverses commandes. On regrette que le siège passager soit à réglages manuels. Le Kuga gagne des points avec sa banquette coulissante mais une fois rabattue, elle ne livre pas un plancher parfaitement plat.

DS 7 ★★★½☆

La présentation est plus flatteuse avec notamment une sellerie cuir mais les plastiques durs restent très présents et l'ergonomie est loin d'être parfaite avec des touches peu accessibles. Les sièges offrent un meilleur confort et le passager dispose des mêmes réglages et du même confort que le conducteur.

Verdict ÉGALITÉ

CES SUV À VOCATION FAMILIALE NÉGLIGENT POURTANT LE CONFORT AUX PLACES ARRIÈRE.



Dotés d'un coussin extensible à l'avant, les sièges en cuir du DS 7 se montrent plus confortables. Electriques, ils sont aussi ventilés et massants.



Si l'espace aux jambes est satisfaisant, l'assise de la banquette manque de relief: DS serait bien inspiré de creuser les places latérales.



Le coffre du DS 7 est plus grand mais le seuil de chargement plus élevé. La modularité se limite aussi aux dossiers rabattables.

FACE-À-FACE

FORD KUGA / DS 7 CROSSBACK



FORD KUGA

Qualités

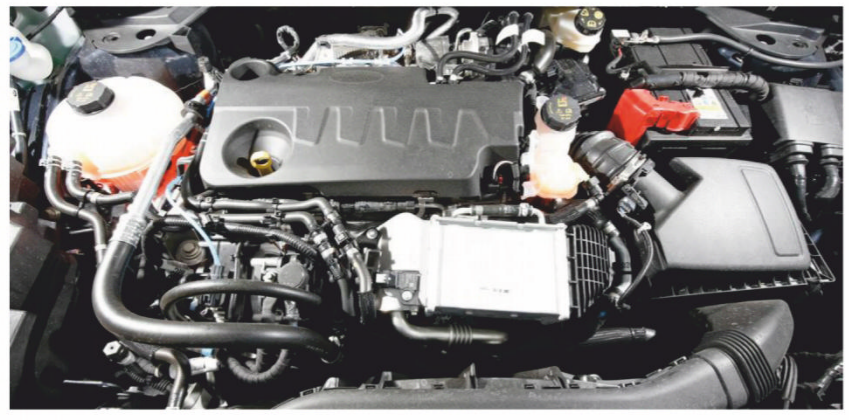
Commandes bien agencées
+
Consommation vraiment basse
+
Banquette coulissante

Défauts

Quelques lacunes d'équipement
–
Sièges manquant de maintien
–
Embrayage et commande de boîte trop fermes



La commande de boîte est ferme. A ce défaut s'ajoute, en ville, la raideur de l'embrayage.



Associé à un alterno-démarreur, le moteur ne manque pas de tonus. Il se montre également peu gourmand et discret.



Le Kuga offre un comportement très sûr mais pataud. Défaut sensible sur routes sinueuses où il tire vers l'extérieur du virage.

Sur la route

Les champions de la polémique vont sans doute nous reprocher un match bancal. Pensez donc, un Ford Kuga diesel micro-hybride de 150 ch face à un DS 7 HDI 180 ch, lequel est de surcroît doté d'une boîte automatique, indisponible sur le SUV américain. La lecture de nos mesures suffit à éteindre l'incendie. Les 30 ch d'écart ne permettent pas au DS de faire la différence. Un peu moins nerveux jusqu'à 100 km/h, il reprend 3/10e de seconde au Kuga au passage des 1 000 m. Autant dire que c'est négligeable. Il est par contre sensiblement plus rapide (202 km/h contre 193 km/h) mais la performance tient davantage à l'allongement de la transmission qu'à la puissance moteur. Pour être en paix avec notre conscience, nous avons également mesuré la version HDI 130 ch du DS 7. Le verdict est sans appel : les 100 km/h sont atteints en 12 secondes et les 1 000 m franchis en 33,9 s., pour une vitesse de pointe de 183 km/h.

Au volant les sensations ressenties sont assez similaires. A défaut d'être fougueuses, les relances sont suffisamment franches pour reprendre rapidement une bonne vitesse de croisière ou effectuer un dépassement dans de bonnes conditions de sécurité. La différence se fait

Qualités

Sièges avant très confortables
+
Plancher plat, banquette rabattue
+
Agrément de la boîte auto

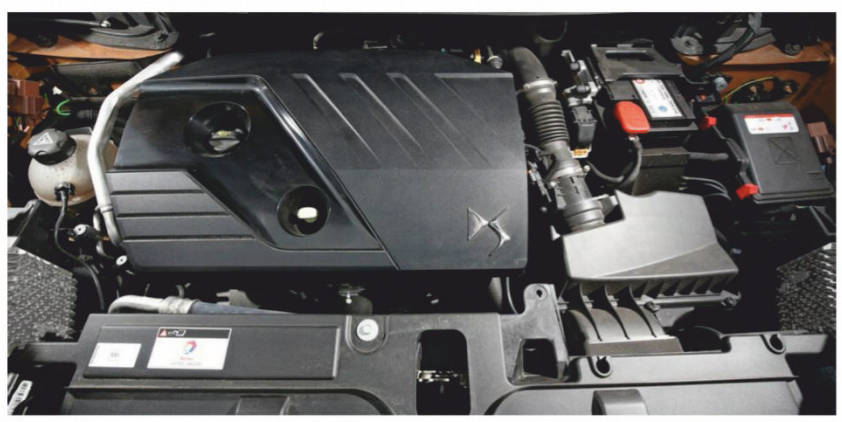
Défauts

Ergonomie à revoir
–
Trop d'options à ce prix
–
Assistants de conduite trop intrusifs

DS 7 CROSSBACK



Boîte auto exclusivement, au fonctionnement très doux, pour le DS 7, avec palettes au volant.



Malgré un avantage de 30 ch, le DS 7 n'est pas plus performant. Il est seulement un peu plus rapide. L'insonorisation est de qualité.

essentiellement au niveau de l'agrément. La boîte automatique à huit vitesses du DS 7 apporte une indéniable douceur de conduite d'autant qu'elle enchaîne les rapports sans à-coup et qu'en cas de besoin on peut, pour plus de réactivité, utiliser les palettes au volant. Ford prive son Kuga diesel de ce type de transmission et c'est dommage. Non pas que nous soyons de farouches opposants à la boîte manuelle, qui offre souvent plus de spontanéité, mais dans le cas présent, l'agrément n'est pas au rendez-vous. La commande de boîte rugueuse et l'embrayage assez ferme, conjuguent leurs imperfections pour vous compliquer la tâche en ville. S'y ajoutent un accélérateur présentant un point ferme et un siège dont l'assise trop courte cisaille le mouvement de la jambe gauche. La conduite devient rapidement fatigante dès lors qu'il faut régulièrement changer de vitesse.

A l'instar des performances, le comportement ne permet pas de départager ces deux SUV d'une neutralité fort rassurante mais plutôt patauds, avec une tendance à vous embarquer vers l'extérieur du virage. L'un et l'autre disposent du bouton magique qui permet de changer le mode de conduite : eco, confort, normal, sport, faible ●●●



Comportement équilibré mais pataud, comme pour le Kuga. Ces SUV n'ont pas inscrit le plaisir de conduite à leur programme.

LA MICRO-HYBRIDATION PERMET AU KUGA D'ÊTRE AUSSI PERFORMANT ET MOINS GOURMAND.

••• adhérence… il y en a pour tous les goûts. A chaque fois l'électronique modifie la réaction de l'accélérateur et la réactivité de la boîte automatique dans le cas du DS 7, dont le mode sport s'accompagne d'une sonorité moteur plus rageuse transmise via… les HP du système audio ! Une foule d'assistants veillent sur votre sécurité mais certains sont trop intrusifs comme l'aide au maintien en ligne, qui n'arrive pas à se caler correctement sur le Kuga et qui ramène le volant de manière trop énergique sur le DS 7. Le mieux est de les déconnecter, la conduite devient plus sereine.

Le confort n'est pas non plus à l'abri des reproches. Tandis que le Ford Kuga est sensible aux petites trépidations, le DS 7 a plutôt tendance à onduler mollement au gré des défauts de la route. Peu sensible aux places avant, ce comportement est plus pénible pour ceux qui sont installés aux places arrière. Précisons que le DS 7 est doté d'une caméra censée lire les défauts de la chaussée pour adapter la suspension par anticipation. Le résultat n'est guère convaincant, moins en tout cas que la suspension à butées hydrauliques du Citroën C5 Aircross. Le freinage, enfin, est à la hauteur de sa mission avec toutefois un avantage au Ford Kuga qui gagne 3 m sur le DS 7 à partir de 130 km/h… Soit presque la longueur d'une voiture !

VERDICT Sur la route

FORD KUGA ★★★½☆

Le Kuga offre un niveau de performances satisfaisant et un freinage un peu plus puissant. Son comportement est pataud et les petites trépidations ne sont pas très bien filtrées. L'agrément est pénalisé par un embrayage et une commande de boîte trop fermes, auxquels s'ajoute un point dur sur l'accélérateur.

DS 7 CROSSBACK ★★★½☆

Malgré un avantage de 30 ch, le DS 7 n'est pas plus performant que son rival mais le niveau global reste néanmoins convaincant. Le comportement est tout aussi pataud ; s'y ajoutent des mouvements de caisse sensibles. La boîte automatique apporte une réelle douceur de conduite.

Verdict ÉGALITÉ

FORD KUGA



Le Kuga se contente d'un écran 8 pouces au graphisme assez simpliste, mais toutes les commandes sont intuitives.

DS 7 CROSSBACK



L'écran central 8 pouces s'inscrit dans un immense pavé numérique 12 pouces, dominé par la montre B.R.M de cette finition Grand Chic.

Tout-terrain

FRILEUX

Voilà deux SUV qui n'ont absolument aucune prétention en tout-terrain, ni même en tout chemin. A noter toutefois que le Ford propose un mode de conduite « faible adhérence » pour renforcer la motricité en cas de besoin. Un mode « pluie » est également disponible. Quant aux carrosseries et aux soubassements, ils sont très mal protégés.

VERDICT Tout-terrain

Ford Kuga ★☆☆☆☆

L'aide à la motricité, associée à un équipement pneumatique ad hoc, pourra vous aider à vous sortir d'une situation délicate. Pour les zones montagneuses, Ford propose une version à quatre roues motrices mais uniquement avec le moteur diesel 2.0 EcoBlue de 190 ch.

DS 7 Crossback ★☆☆☆☆

Chez DS, on vous facture 550 € le système de contrôle de l'adhérence, ce qui est un peu mesquin compte tenu du tarif de ce SUV. Pour une version 4x4, il faut choisir le modèle E-Tense 300 ch (à partir de 55 450 €) qui reçoit un moteur électrique sur le train arrière.

Verdict ÉGALITÉ

Budget

Ces deux modèles, haut de gamme de leurs familles respectives, sont installés sur des marches légèrement décalées. Environ 10 000 euros séparent le Kuga du DS 7, lequel il est vrai dispose d'un équipement plus complet avec notamment une sellerie cuir, un ensemble de sièges avant chauffants, ventilés et massants, un pare-brise chauffant, des vitres latérales feuilletées, pour ne citer que les principaux éléments, le tout agrémenté d'un grand écran 12 pouces. De son côté, le SUV américain peut mettre en avant sa banquette coulissante et surtout sa peinture métallisée livrée de série, un élément indissociable du haut de gamme que DS facture 1 000 €. Pour réduire le différentiel entre ces deux modèles, il faut cocher la finition So Chic du DS 7 affichée à 44 400 € et l'on retrouve peu ou prou un niveau d'équipement comparable à celui du Ford. On peut aussi choisir la version HDI 130 ch (36 300 € en finition Chic) mais la notion de premium est quelque peu égratignée et les performances indigentes.

A l'usage, le SUV français est également pénalisé par sa consommation supérieure avec une moyenne de 7,4 l/100 km - ce qui dans l'absolu reste raisonnable - contre 6,1 l/100 km seulement pour le Ford, ce qui pour le coup représente une véritable prouesse dans la catégorie. Ces résultats se traduisent bien sûr par des rejets de CO_2 - et donc un malus - supérieurs pour le Français. Ces rejets varient de 158 à 170 g/km en fonction de la taille des roues. Si vous conservez les jantes d'origine en 19 pouces, le prix à payer est de 818 € mais si vous passez aux 20 pouces comme sur notre modèle d'essai, la facture écologique grimpe à 2 205 €. De son côté, le Kuga est épargné. Que ce soit en jantes de 18 pouces ou en jantes de 19 pouces, il échappe à tout malus grâce à un niveau de rejets de 135 g/km. ■

VERDICT Budget

Ford Kuga ★★★★☆

Conforme à la politique du constructeur américain, le Kuga bénéficie d'un rapport prix/prestations attractif même si quelques lacunes d'équipement subsistent. Il se distingue également par une consommation qui reste très faible en toutes circonstances. Son absence de malus est un atout supplémentaire.

DS 7 CROSSBACK ★★☆☆☆

Avec un tarif qui dépasse les 50 000 €, le DS 7 se devait d'être irréprochable. Ce n'est pas le cas : trop d'équipements premium restent en option comme la peinture métallisée ou le toit ouvrant. Plus gourmand que le Kuga, il pâtit d'un malus qui peut atteindre 2 205 € avec les roues de 20 pouces.

Verdict FORD KUGA

Nos remerciements à l'association du Chemin de Fer de la Vallée de l'Eure (www.cfve.org) pour son accueil au cœur du site exceptionnel de Pacy-sur-Eure (27). A visiter absolument !



Prix

	Ford	DS
Modèle hors options	**39 800 €**	**50 300 €**
Modèle à l'essai	**45 000 €**	**60 990 €**
CO_2 (à partir de)	**135 g/km**	**158 g/km**
Malus 2020 / 2021 (à partir de)	**neutre / 100 €**	**818 € / 1 276 €**
Puissance fiscale	**8 CV**	**9 CV**

Équipements

Série : 6 airbags, accès et démarrage sans clé, affichage tête haute (Ford), aide au maintien en ligne, alerte angle mort (DS), alerte vigilance conducteur, banquette AR coulissante (Ford), caméra de recul (DS), climatisation auto bi-zone, hayon motorisé, détection de sous-gonflage (DS), feux de route auto, hi-fi B&O 10 HP (Ford), interfaces Apple CarPlay/Android Auto, jantes 18" (Ford) et 19" (DS), navigation écran tactile 8" (Ford) et 12" (DS), pare-brise chauffant (DS), peinture métallisée (Ford), phares LED dynamiques, recharge téléphone par induction, limiteur de vitesse avec affichage des limitations, rétroviseurs ext. électriques et dégivrants, sellerie cuir Nappa (DS), siège conducteur à réglages électriques (Ford), sièges AV chauffants, sièges AV électriques, massants et ventilés (DS), vitres latérales surteintées et feuilletées (DS), volant cuir (DS).

Options

↳ option modèle essayé

	Ford	DS
Ambiance Opéra Noir Basalte	_	↳ **2 700 €**
Climatisation auto étendue	_	↳ **250 €**
Jantes 20 pouces	↳ **1 250 €**	↳ **1 090 €**
Peinture métallisée	_	↳ **1 000 €**
Peinture métallisée Premium	↳ **300 €**	_
Tapis de coffre réversible	↳ **100 €**	_
Toit ouvrant panoramique	↳ **1 500 €**	↳ **1 450 €**
Vitres arrière surteintées	↳ **250 €**	_
Système hi-fi Focal 14 HP	_	↳ **1 000 €**
Roue de secours galette	_	↳ **150 €**

Packs

↳ pack modèle essayé

	Ford	DS
Pack Assistance	↳ **1 300 €**	_
Assistant de stationnement, surveillance des angles morts, caméras AV/AR 180°, reconnaissance des panneaux avec alerte de circulation à contresens, régulateur de vitesse adaptatif stop&start		
Pack Hiver	↳ **700 €**	_
Sièges AV/AR chauffants, pare-brise à dégivrage rapide, volant chauffant		
Pack Night Vision	_	↳ **1 250 €**
Vision nocturne, caméras 360°		
Sensorial Drive	_	↳ **250 €**
Réglage du comportement dynamique (5 modes), de l'ambiance intérieur et de la qualité de l'air		
Pack Sécurité étendue	_	↳ **1 450 €**
Freinage d'urgence auto jusqu'à 140 km/h, conduite semi-autonome, alerte vigilance conducteur		

Performances

mesurées par l'AJ4x4

	Ford	DS
Vitesse maxi (km/h)	**193**	**202**
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**9,7 / 31,6**	**9,9 / 31,3**
Reprises de 90 à 130 km/h en 6e / en D (s)	**13,8**	**9,2**
Freinages		
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	**10 / 31 / 63**	**11 / 33 / 66**
Consommations		
Moyenne (l/100 km)	**6,1**	**7,4**
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	**6,4 / 5,9 / 5,9**	**8 / 7,1 / 7,1**
Réservoir (l) / Autonomie (km)	**54 / 885**	**55 / 743**

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

	Ford	DS
Extérieures / Intérieures		
L / l / h / empattement (m)	**4,63 / 1,88 / 1,68 / 2,71**	**4,57 / 1,91 / 1,63 / 2,74**
Espace aux jambes AR (cm)	**20 - 35***	**28**
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**150 / 144**	**147 / 150**
Coffre		
Volume 5 places / 2 places (dm^3)	**479 - 620* / 1 534**	**542 / 1 752**
Seuil de chargement (cm)	**71**	**78**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**90 - 105* / 104 / 48**	**93 / 102 / 48**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**177 / 127 / 78**	**170 / 124 / 70**

* banquette coulissante sur 15 cm

Technique

données constructeur

	Ford	DS
Moteur	**4 cyl. en ligne turbodiesel + alterno-démarreur**	**4 cyl. en ligne turbodiesel**
Cylindrée (cm^3)	**1995**	**1997**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**150 à 3 500**	**180 à 3 750**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**370 à 2 000**	**400 à 2 000**
Châssis	**monocoque**	**monocoque**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**11,4**	**10,45**
Suspensions avant	**type McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**	**type McPherson, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs pilotés + barre antiroulis**
Suspensions arrière	**essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**	**essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs pilotés + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés / disques**	**disques ventilés / disques**
Transmission	**roues avant motrices**	**roues avant motrices**
Boîte de vitesses	**BVM 6**	**BVA 8**
Poids		
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**1 703 / 1 900**	**1 690 / 1 550**
Pneumatiques	**Continental Premium Contact 6**	**Goodyear Eagle F1**
Dimensions	**225/55 VR 19**	**235/45 VR 20**



Conclusion

Malgré des personnalités contrastées, ces deux SUV sont bien plus proches qu'il n'y paraît. Les prestations dynamiques sont similaires, comme l'habitabilité et la modularité. La différence tient essentiellement à la présentation, sobre et classique sur le Kuga, plus clinquante sur le DS 7. Le Ford s'impose essentiellement grâce à son rapport prix/équipement attrayant - même si quelques lacunes subsistent - et surtout une consommation vraiment basse. Plus cher, sans en offrir vraiment plus au quotidien, plus gourmand, le SUV français s'adresse avant tout à une clientèle qui cherche à se démarquer.

Le gagnant FORD KUGA

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

DROIT DE CITÉ

ENCORE CHÈRE, LA TECHNOLOGIE PLUG-IN HYBRIDE ARRIVE SEULEMENT SUR LES SUV URBAINS. BONNE NOUVELLE CAR ELLE LEUR VA COMME UN GANT !

Dossier réalisé par Pierre Richet









La promesse de l'hybride rechargeable (PHEV) est aussi simple qu'alléchante : rouler toute la semaine en ville sans émettre le moindre gramme de CO_2 et partir en week-end sans contrainte d'autonomie. Sur le papier, cette solution a tout de la panacée. Mais elle a un gros défaut : elle reste chère. Heureusement, deux facteurs viennent atténuer ce grief. Le premier est le retour providentiel du bonus (2 000 € en 2020/1 000 € en 2021) sur les hybrides rechargeables. A condition, malgré tout, qu'ils soient capables de parcourir plus de 50 km en électrique, rejettent moins de 50 g/km de CO_2 et coûtent moins de 50 000 €. Le second réside dans la multiplication de l'offre, donc le développement de la concurrence qui aura, à terme, un effet sur les prix. Certes, ça n'est pas encore une avalanche de nouveautés mais le fait qu'une des stars du marché s'y convertisse (Renault Captur) devrait faire boule de neige.

Dans cette sélection, nous avons fixé 4,40 m comme longueur maxi au-delà de laquelle un SUV ne peut plus, selon nous, être considéré comme urbain. Quatre modèles en ressortent avec chacun un positionnement bien spécifique. Comme quoi en partant d'une même intention, le résultat peut être largement hétéroclite.

Si en matière de plug-in le temps de charge n'est pas un critère de choix crucial, il en va autrement de l'autonomie réelle en électrique et de la consommation du moteur thermique une fois la batterie à plat (les PHEV fonctionnent alors comme des hybrides classiques). Autre aspect à prendre en compte : l'habitabilité, car les batteries prennent de la place, la plupart du temps sur le coffre.

Si vous aspirez à rouler « propre » en ville sans faire de concessions sur la polyvalence, alors votre futur SUV urbain se trouve dans les pages qui suivent.

RENAULT CAPTUR
TECHNO-PARADE

GRÂCE À UNE TECHNOLOGIE INÉDITE, LE CAPTUR DEVIENT HYBRIDE RECHARGEABLE SANS FAIRE EXPLOSER SON PRIX. TROP BEAU POUR ÊTRE VRAI ?



RENAULT CAPTUR
E-TECH PLUG-IN 160 CH

PRIX (À PARTIR DE) : 33 700 €

BONUS 2020/2021 : 2 000 €/1 000 €

PUISSANCE FISCALE : 5 CV

Chez Renault, la voiture de demain est forcément 100 % électrique… enfin « était » serait-il plus correct de dire. Investi depuis de nombreuses années dans le 0 émissions, avec comme porte-étendard la Zoe, Renault n'a pas fait partie des pionniers de l'hybride, rechargeable ou non. A tel point qu'il n'avait jusqu'alors aucun modèle au catalogue. Conscient de son retard, il a pris le parti de faire son entrée avec une technologie inédite, sur un segment quasi inoccupé et avec un argument prix séduisant. Voilà qui s'annonce bien.

Aux côtés de la Mégane, c'est donc le Captur qui reçoit le label E-Tech Plug-in, un système hybride rechargeable dont la principale innovation réside dans la boîte de vitesses. Celle-ci est à crabots (comme en Formule 1), dépourvue d'embrayage et de synchro, et dotée de deux moteurs électriques. Le gros moteur électrique peut entraîner seul le Captur, coupler son effort au thermique et il récupère l'énergie au freinage. Le petit est lui solidaire du thermique. Il sert à le démarrer, à récupérer l'énergie et apporte son aide - modeste - à l'accélération le cas échéant. Outre la possibilité d'adapter cette « boîte de vitesses électrifiée » sur d'autres moteurs, ce système présente l'intérêt d'un faible encombrement et d'un coût maîtrisé. Par rapport au TCe 155 ch, le surcoût est de moins de 3 500 € bonus/malus respectifs intégrés, auxquels il faut enlever, le cas échéant, les avantages fiscaux dont bénéficient les entreprises.

L'E-Tech est aussi annoncé comme performant sur le plan environnemental avec une autonomie électrique annoncée à 65 km en ville. La réalité est, comme toujours, moins idyllique puisque nous avons relevé 42 km en 0 émissions en conditions urbaines. Une valeur intéressante malgré tout, surtout rapportée à la puissance modeste de la batterie (9,8 kWh). •••



La planche de bord se révèle agréable et la finition sérieuse. La banquette est toujours coulissante mais le coffre régresse de 74 dm³.





Le supplément de poids (260 kg) joue à peine sur le compromis comportement/confort du Captur, toujours excellent.

PHOTOS : YANN LEFEBVRE / EMAS



Le système multimédia se montre convivial. Les bornes de recharge, ainsi que quelques-unes de leurs caractéristiques, sont affichées sur le GPS.

●●● En termes de sensations, la douceur offerte en ville par les moteurs électriques fait merveille. Le couple (205 + 50 Nm) délivre un répondant suffisant et lorsque le moteur thermique se met en route, c'est avec une belle progressivité et sans éclat de voix. La boîte, pour sa part, ne parvient pas à lisser totalement les évolutions à basse vitesse et donne quelques petits à-coups. Côté performances, cette version hybride rechargeable ne peut pas faire de miracles. Avec 260 kg de plus que le TCe 155 ch, elle perd 2 secondes sur le 1 000 mètres départ-arrêté, ça commence à faire… Heureusement, sur les reprises de 90 à 130 km/h, l'écart se réduit à 8 dixièmes (avec 9 secondes). On retiendra également que la boîte manque un peu de rapidité au rétrogradage, sans que cela ne devienne caricatural. Sa vengeance, le E-Tech va la chercher en consommation. Même lorsque sa batterie est vide et qu'il fonctionne alors comme un hybride classique, le Captur économise 1,2 l/100 km en moyenne, ce qui est toujours bon à prendre, et jusqu'à 3 l/100 km en utilisation urbaine !

Pour adapter le fonctionnement du système à ses besoins, le Captur propose 3 modes de conduite : Pure (100 % électrique), Sport (hybride dynamique) et MySense (hybride efficient). Il est également possible de basculer le levier de vitesses sur une position B, synonyme de récupération d'énergie accrue. Enfin, un mode e-Save permet de sauvegarder l'autonomie électrique.



Le Captur E-Tech peut charger en 3,7 kW max. Il lui faut alors environ 3 heures pour faire le plein.

En termes de comportement, le poids supplémentaire joue sur l'agilité mais de manière limitée. L'arrivée d'un train arrière multibras spécifique compense en partie et améliore également la qualité de filtration, ce qui sera apprécié des passagers arrière. Le bilan est moins bon côté coffre avec un recul de 74 dm³. La version hybride rechargeable parvient tout de même à conserver sa banquette coulissante (15 cm), un atout.

Avec son positionnement prix attractif dans la catégorie, le Captur E-Tech est une proposition séduisante. Son système hybride rechargeable se montre efficace quelle que soit la charge de la batterie. Confort et comportement sont convaincants, seules les performances sur route pourraient être meilleures. Mais dans le cadre d'un usage domicile-travail, il a tout bon, tout en gardant une polyvalence certaine. Pour être complet, on précisera que le Captur sera également disponible dans une version hybride classique moins efficiente… mais aussi moins chère.

YANN LEFEBVRE



Innovant techniquement, le système hybride du Renault Captur conjugue agrément d'utilisation, prix maîtrisé et efficience avérée.

Technique

Puissance maxi cumulée	**160**
Puissance maxi thermique (ch à tr/mn)	**91 à 5600**
Couple maxi thermique (Nm à tr/mn)	**144 à 3200**
Puissance maxi électrique (ch)	**66 + 34**
Couple maxi électrique (Nm)	**205 + 50**
Capacité batterie (kWh)	**9,8**
Temps charge (prise dom./Wallbox 7,4 kW) (h)	**5 / 3**

Performances/Consommations

mesurées par l'AJ4x4

Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**10,6 / 32,2**
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)	**4,7 / 6,3 / 7,7***
Autonomie électrique moyenne (km)	**35**
Auton. élec. ville / route / autoroute (km)	**42 / 37 / 27**

* batterie vide

Dimensions/Poids/Coffre

mesurées par l'AJ4x4

Longueur / largeur / hauteur (m)	**4,23 / 1,80 / 1,58**
Empattement (m)	**2,64**
Poids (kg)	**1600**
Espace aux jambes (cm)	**11 - 26***
Largeur aux coudes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**140 / 139**
Volume de coffre 5 places / 2 places (dm^3)	**288 - 408* / 1118**

* banquette coulissante

JEEP RENEGADE
ÉVASION DURABLE



Technique

Puissance maxi cumulée	**190**
Puissance maxi thermique (ch à tr/mn)	**130 à 5 500**
Couple maxi thermique (Nm à tr/mn)	**270 à 1 850**
Puissance maxi électrique (ch)	**60**
Couple maxi électrique (Nm)	**250**
Capacité batterie (kWh)	**11,4**
Temps charge (prise dom./Wallbox 7,4 kW) (h)	**6 / 1 h 50***

* avec chargeur optionnel à 450 €

Performances/Consommations
mesurées par l'AJ4x4

Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**7,7 / 30,2**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**7,4**
Conso. moyenne (l/100 km)	**7,9***
Conso. ville / route / autoroute (l/100 km)	**7,9 / 6,7 / 9***
Autonomie électrique moyenne (km)	**34**
Auton. élec. ville / route / autoroute (km)	**37 / 38 / 28**

* batterie vide

Dimensions/Poids/Coffre
mesurées par l'AJ4x4

Longueur / largeur / hauteur (m)	**4,24 / 1,81 / 1,70**
Empattement (m)	**2,57**
Poids (kg)	**1 832**
Espace aux jambes (cm)	**20**
Largeur aux coudes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**148 / 148**
Volume de coffre 5 places / 2 places (dm^3)	**345 / 1 277**

QUI AURAIT PRÉVU, IL Y A QUELQUES ANNÉES, QUE JEEP SERAIT PARMI LES PREMIERS À PROPOSER UN SUV URBAIN PHEV ? PERSONNE ! ET POURTANT…

La totalité de la gamme Renegade actuelle est malusée (de 170 à 10 011 €), c'est dire si l'arrivée d'une version PHEV était attendue… A l'heure où les normes européennes imposent une baisse drastique des émissions moyennes des constructeurs, le passage à cette technologie pour Jeep n'était pas une option, ni même un objectif, mais une question de survie. Baptisée 4xe, elle apparaît sur le Compass et sur le Renegade, faisant de ce dernier un rival tout trouvé pour le Renault Captur.

Le SUV urbain PHEV est disponible en deux versions : 190 ch ou 240 ch. La variation de puissance est due au choix entre le 4 cylindres 1.3 GSE dans sa déclinaison 130 ou 190 ch. Car dans les deux cas, la machine hybride est la même. Deux moteurs électriques sont greffés dans le Renegade. Le premier est accolé au thermique et sert autant à le couper et le relancer de manière efficace qu'à récupérer l'énergie au freinage. Le second développe 60 ch et 250 Nm et entraîne les roues arrière faisant de ce Renegade la première Jeep 4x4 sans arbre de transmission. C'est désormais également le seul Renegade en version intégrale.

Même en optant pour la plus petite version, on se dit que 190 ch sous le capot d'un citadin, ça doit largement suffire. C'est le cas, avec un temps très honnête de 30,2 secondes sur le 1 000 m départ-arrêté, même si derrière le volant, on ne se dit jamais qu'il y a trop de puissance. Déjà lourde à l'origine, cette Jeep embarque 200 kg de plus à cause de ses moteurs électriques et de sa batterie de 11,4 kWh. Sans parler de son aérodynamisme à peine meilleur que celui d'une armoire normande.

En ville, le couple des moteurs électriques suffit à procurer le répondant nécessaire. Dommage que l'habitacle fasse caisse de résonance, ce qui émousse l'aspect silencieux auquel on est habitué lorsque l'on roule en électrique. L'autonomie officielle est annoncée à 50 km ce qui lui permet de décrocher le bonus de 2000 €. Dans la réalité, la moyenne tombe à 34 km et, en conditions urbaines, il ne faudra pas espérer faire plus de 37 km. Quant à la recharge, elle peut se faire sur une Wallbox 7,4 kWh (câble en option à 450 €) en 1 h 50, en 6 heures sur une prise domestique.

Sur la route, le couple cumulé des deux moteurs permet de dépasser en toute sécurité (7,4 s. pour passer de 90 à 130 km/h) mais le comportement ne montre aucune velléité de dynamisme : il se révèle sain, c'est déjà ça. Le supplément de poids a poussé les ingénieurs à revoir les réglages de suspensions, vers plus de confort en l'occurrence. Ce qui est réussi. Les bruits d'air sont en revanche très présents et l'approximation de la direction confirme que l'on est bien dans un 4x4 qui a de vraies dispositions à l'évasion. Attention côté consommation, lorsque la batterie est déchargée, l'appétit flirte avec les 8 l/100 km.

Bonne nouvelle à l'intérieur, l'implantation de la chaîne hybride n'entame la capacité d'accueil qu'à la marge.

Disponible seulement en version haut de gamme, le Renegade n'est pas vraiment cadeau. Il goûte peu aux trajets autoroutiers et demande à être rechargé régulièrement. Mais il a du charme, se montre accueillant et propose l'argument des 4 roues motrices.



Les performances sont là mais le comportement est plus sage que précis. Présentation soignée mais ergonomie complexe.



FLORIAN GROUT

Le Renegade est la première Jeep "bonussée". Son système hybride offre un fonctionnement fluide et 4 roues motrices.



KIA NIRO
BONNE DÉFENSE

PIONNIER DU SEGMENT, LE KIA NIRO A SÉDUIT PAR SON EFFICIENCE. SON RESTYLAGE LUI SUFFIRA-T-IL POUR CONTRER LA NOUVELLE CONCURRENCE ?

Le Kia Niro est toujours le seul SUV urbain à être disponible en hybride, hybride rechargeable et 100 % électrique. La preuve, s'il en était nécessaire, que la marque maîtrise l'électrification sous toutes ses formes. Si la version 0 émissions, baptisée e-Niro, a attiré tous les projecteurs en milieu d'année avec une offre de location longue durée à partir de 47 €/mois, son alter ego PHEV peut aussi faire valoir de nouveaux arguments. Il bénéficie ainsi du retour du bonus de 2 000 € faisant baisser son ticket d'entrée à 33 990 €. Mais est-ce que ce sera suffisant face au nouveau Captur E-Tech plug-in ?

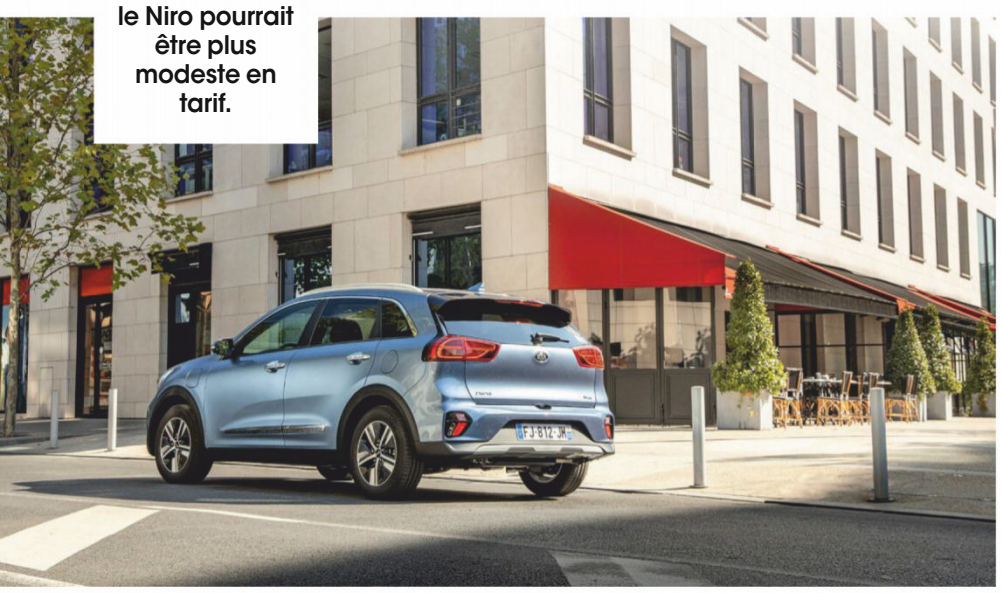
Si le Niro a connu, fin 2019, un léger restylage (avec surtout une remise à jour de son système multimédia), sa fiche technique n'a pas changé. On retrouve donc le 4 cylindres 1.6 GDI de 105 ch marié à un moteur électrique de 60,5 ch pour une puissance cumulée de 141 ch. Par rapport au concurrent français, il accuse donc un léger déficit de puissance (19 ch). Mais cela ne le pénalise aucunement en accélérations, le Kia se montrant plus véloce que le Renault, et à peine en reprises. Il profite certainement de son poids inférieur d'une petite trentaine de kilos. Au chapitre de la performance énergétique, nos deux rivaux font jeu égal avec une moyenne de 35 km parcourus en tout électrique et jusqu'à 43 km en ville. De belles valeurs à rapporter à une batterie de puissance plutôt modeste (8,9 kWh). Le Niro parvient à creuser l'écart en consommation batterie vide avec 5,8 l/100 km mais en y regardant de près, c'est sur autoroute qu'il se montre le plus sobre, or ça n'est pas là qu'il sera le plus utilisé. Côté charge, il dispose d'un câble 3,7 kW, pas plus.

Le comportement du Niro se révèle sage, sans réel dynamisme et n'invite pas à hausser la cadence. Le frein n'est pas perturbé par la récupération d'énergie et c'est plutôt la sécheresse des suspensions à basse vitesse qui perturbe la vie à bord. Les palettes au volant offrent la possibilité de moduler le niveau de récupération d'énergie au freinage ou de passer les rapports en mode Sport.

L'accueil à bord a progressé lors du dernier restylage grâce à un plus grand soin apporté à la présentation et l'apparition de compteurs numériques et d'un écran de 10,25''. Doté d'une nouvelle interface plus intuitive, le multimédia UVO gagne aussi en connectivité et peut communiquer avec un smartphone via une application dédiée. Outre l'échange d'informations avec le véhicule (positionnement, verrouillage…), elle permet de connaître l'état de charge de la batterie et de repérer les stations de recharge. Reste un point que le restylage n'a pas réussi à corriger : le volume de coffre est toujours inférieur de 38 dm³ à celui de la version thermique. L'espace à l'arrière est, lui, généreux.

Plus ancien que le Captur, le Kia Niro hybride rechargeable garde de beaux arguments en matière d'efficience, de performances et d'habitabilité. Seul son prix pourrait justifier un petit effort de la part de Kia.

Sobre sans pénaliser les performances, le Niro pourrait être plus modeste en tarif.





T. ANTOINE / ACE-TEAM

KIA NIRO
1.6 GDI ECO PLUG-IN 141 CH

PRIX (À PARTIR DE) : 35 990 €

BONUS 2020/2021 : 2 000 €/1 000 €

PUISSANCE FISCALE : 4 CV



Le restylage de fin 2019 a principalement concerné une remise à jour du multimédia. Le Niro reste un agréable compagnon.

Technique

Puissance maxi cumulée	**141**
Puissance maxi thermique (ch à tr/mn)	**105 à 5 700**
Couple maxi thermique (Nm à tr/mn)	**147 à 4 000**
Puissance maxi électrique (ch à tr/mn)	**60,5**
Couple maxi électrique (Nm à tr/mn)	**170**
Capacité batterie (kWh)	**8,9**
Temps charge (prise dom./Wallbox 7,4 kW) (h)	**4 h 30 / 2 h 30**

Performances/Consommations

mesurées par l'AJ4x4

Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**10 / 31,8**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**10**
Conso. moyenne (l/100 km)	**5,8***
Conso. ville / route / autoroute (l/100 km)	**5,8 / 5,6 / 6,1***
Autonomie électrique moyenne (km)	**35**
Auton. élec. ville / route / autoroute (km)	**43 / 35 / 27**

* batterie vide

Dimensions/Poids/Coffre

mesurées par l'AJ4x4

Longueur / largeur / hauteur (m)	**4,36 / 1,81 / 1,54**
Empattement (m)	**2,70**
Poids (kg)	**1577**
Espace aux jambes (cm)	**30**
Largeur aux coudes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**149 / 148**
Volume de coffre 5 places / 2 places (dm^3)	**314 / 1322**

MINI COUNTRYMAN
ECOLO-COOL



Direction précise, suspensions fermes, le Countryman aime le sport. Le 3 cylindres est mélodieux mais sonore.

Technique

Puissance maxi cumulée	**220**
Puissance maxi thermique (ch à tr/mn)	**125 à 5 000**
Couple maxi thermique (Nm à tr/mn)	**220 à 1 500**
Puissance maxi électrique (ch)	**95**
Couple maxi électrique (Nm à tr/mn)	**165**
Capacité batterie (kWh)	**10**
Temps charge (prise dom./Wallbox 7,4 kW) (h)	**5 h 30 / 3 h 20**

Performances/Consommations

mesurées par l'AJ4x4

Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**7,3 / 32**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**6,2**
Conso. moyenne (l/100 km)	**7,6***
Conso. ville / route / autoroute (l/100 km)	**7,8 / 7,7 / 7,3***
Autonomie électrique moyenne (km)	**37**
Auton. élec. ville / route / autoroute (km)	**40 / 37 / 34**

* batterie vide

Dimensions/Poids/Coffre

mesurées par l'AJ4x4

Longueur / largeur / hauteur (m)	**4,30 / 1,83 / 1,56**
Empattement (m)	**2,67**
Poids (kg)	**1 799**
Espace aux jambes (cm)	**30**
Largeur aux coudes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**143 / 141**
Volume de coffre 5 places / 2 places (dm^3)	**368 / 1 275**

C'EST TENDANCE DE ROULER ÉCOLO ? ALORS OPTER POUR LA MINI COUNTRYMAN PHEV C'EST S'ASSURER UNE DOUBLE DOSE DE COOL.





La Mini SUV a été restylée : cela se voit aux feux arrière arborant l'Union Jack et aux compteurs digitaux. Multimédia peu intuitif.

Est-ce parce que le Countryman a de nombreuses - autres - raisons de se faire remarquer qu'on oublie qu'il a été le premier SUV urbain hybride rechargeable du marché ? C'était en 2017, avant le Kia Niro et alors même que les Renault Captur et Jeep Renegade étaient seulement en phase de développement. Alors que ses concurrents ont tous choisi un 4 cylindres essence, le Countryman avait déjà l'intention de se distinguer puisque c'est un 3 cylindres 1.5 qui se cachait sous le capot. C'est d'ailleurs toujours le cas 3 ans après, même si l'adaptation aux normes anti-pollution lui a fait perdre 9 ch (à 125 ch). A contrario, la batterie est passée de 7,6 kWh à 10 kWh fin 2019, entraînant une hausse de l'autonomie 100 % électrique… ce qui lui permet aujourd'hui de décrocher les 2000 € de bonus. Rappelons, avant de prendre le volant, que l'unité électrique (qui passe de 88 à 95 ch) entraîne les roues arrière, faisant de cette Mini une 4 roues motrices.

Avec l'appui de l'électrique, ce sont 220 ch qui sont mis à la disposition du Countryman. De quoi frôler la barre des 7 secondes de 0 à 100 km/h, avec un beau temps de 7,3 s. En revanche, le chiffre sans éclat avancé sur le 1000 m départ-arrêté (32 s) trahit une tendance à l'essoufflement. Heureusement, le couple hybride retrouve sa santé en reprises avec seulement 6,2 s pour passer de 90 à 130 km/h, un vrai atout pour la sécurité en cas de dépassement. Un tempérament musclé qui fait le charme de cette Mini et qui colle parfaitement avec le tempérament routier. Les suspensions fermes et la direction consistante mettent en confiance et on prend du plaisir à enchaîner les virages. Compte tenu du poids et du centre de gravité, on est bien sûr loin du caractère de kart de la trois portes thermique, mais dans la catégorie, peu sont capables de suivre la cadence. Il y a en revanche plus confortable, vous l'aurez compris, mais à bord d'une Mini cela n'a rien de rédhibitoire.

Le choix d'un petit 3 cylindres, s'il se révèle pertinent lorsque le moteur électrique apporte son soutien, marque ses limites une fois la batterie vide. La consommation moyenne grimpe alors à 7,6 l/100 km. Plus embêtant, l'appétit en ville ne profite pas de l'appui, même limité, de l'électrique (7,8 l/100 km). Avec le Countryman, il faudra éviter de rouler batterie vide. Pour la recharge, on retrouve une solution classique (3,7 kW) qui permet de faire le plein en 3 heures sur une Wallbox.

Cet été, le Countryman a reçu un léger restylage dont profite aussi la version plug-in. Les modifications se voient à l'avant (boucliers, full LED de série…) et dans les phares arrière, qui dessinent désormais l'Union Jack. A l'intérieur, la nouveauté la plus visible est la disparition du compteur analogique au profit d'un écran 5''. L'habitabilité pour les passagers ne pâtit pas du passage à l'hybride. En revanche, la batterie, installée sous la banquette, supprime l'assise coulissante, empiète sur le coffre (415 à 368 dm³) et sur le réservoir (51 à… 36 litres).



BERNHARD FILSER / MINI

A droite, le sélecteur Sport/Green répartit les efforts en hybride, à gauche, le mode EDrive force le 100 % électrique.

UN SUV DE 2,3 TONNES PEUT-IL ÊTRE SPORTIF ? LE CAYENNE COUPÉ GTS COUPE COURT À TOUTE POLÉMIQUE EN PROUVANT NON SEULEMENT QUE C'EST POSSIBLE, MAIS QUE C'EST AUSSI SOUHAITABLE !

COUPER COURT

Par Michel Courtois Photos Porsche AG





PORSCHE CAYENNE
COUPÉ GTS 460 CH TIPTRONIC S 8

PRIX : 120 780 €

PUISSANCE FISCALE : 35 CV

MALUS 2020/2021 : 20 000 €/29 070 €

ESSAI PORSCHE CAYENNE

COUPÉ GTS 460 CH TIPTRONIC S 8

On pourrait reprocher à Porsche de décliner sur l'ensemble de la gamme les recettes appliquées à ses sportives, en faisant valoir l'argument qu'une berline ou un SUV n'est pas taillé pour jouer les avaleurs de courbes. Mais ce serait en quelque sorte censurer, pour des raisons « philosophiques », le plaisir automobile. Lequel est déjà suffisamment mis à mal comme ça par des normes plus castratrices les unes que les autres. On a donc plutôt tendance à se réjouir lorsque la marque de Stuttgart applique le mythique logo GTS à son monumental Cayenne. Certes, ce ne sera jamais la version la plus vendue de ce SUV, mais ceux qui auront la chance d'en prendre le volant vivront une expérience que l'on aurait certainement pensée impossible il y a de ça une dizaine d'années.

Flanqué du logo GTS, le Cayenne vient se positionner entre le S (440 ch) et le Turbo (550 ch). Il se revendique plus puissant - de peu - que le premier et plus sportif que le second. Deux qualificatifs qui s'appliquent également si l'on compare le nouveau venu avec celui qu'il remplace. Outre la puissance en hausse (20 ch), c'est la façon dont elle est atteinte qui force le respect. A l'époque du downsizing à tout va, Porsche troque en effet le V6 3.6 de l'ancien GTS contre un V8 4.0 ! Une différence qui s'entend - et s'apprécie - dès la mise du contact, le V8 maintenant pendant quelques secondes un ralenti plus élevé. Le matin au moment de quitter le parking, ça annonce déjà une bonne journée… Puisqu'on en est à parler musique, précisons que Porsche (à force de lire nos critiques sur la trop grande similarité entre Cayenne et Cayenne Coupé ?) a développé une ligne d'échappement spécifique pour le Coupé. Il faut, pour en profiter, cocher l'option Pack Sport construction légère (à partir de 8 425 €), qui inclut également le toit en carbone. Un investissement, certes, mais la sonorité en retour est réellement grisante. Caverneuse dans les tréfonds du compte-tours, elle devient rauque à l'approche de la zone rouge avec, tout au long de son ascension, cette même tessiture sauvage qui donne l'impression d'une force inépuisable. Ce qu'elle n'est pas loin d'être si on jette un œil sur les

RECONNAISSABLE PAR SA DOUBLE SORTIE CENTRALE, LA LIGNE D'ÉCHAPPEMENT SPORT RÉVÈLE LA MUSICALITÉ DU V8.







Pas de double embrayage PDK ici mais une boîte auto 8 classique. Les freins céramique (9012 €), peints en jaune, sont redoutables d'efficacité.





Qualités

Comportement époustouflant
+
Sonorité du V8
+
Polyvalence préservée

Défauts

Prix élitiste et options nombreuses
–
Consommation en conduite sportive
–
A-coups de boîte à basse vitesse

performances. Le 1 000 mètres départ-arrêté est expédié comme une simple formalité en… 24,4 secondes avec le Pack Sport Chrono et son mode Sport+ délivrant le maximum des capacités du V8 pendant 20 secondes. La transmission intégrale, couplée à la monte pneumatique de voiture de course (285/35 ZR 22 à l'avant, 315/30 ZR 22 à l'arrière), ne laisse pas un seul des 620 Nm se perdre lors des sprints. Le V8 pousse fort, mais de manière linéaire, sans que l'entrée en scène des deux turbos - placés au centre du V - ne se traduise par un sursaut vraiment perceptible. Une volonté de la part de Porsche, soucieux de reproduire le caractère d'un V8 atmosphérique. Contrairement à la Panamera GTS, avec laquelle le Cayenne partage le moteur, le SUV n'adopte pas la boîte à double embrayage PDK mais la traditionnelle automatique 8 rapports Tiptronic S, officiellement pour maximiser la capacité de remorquage (3 500 kg !). Mais sur une version GTS, on aurait accepté rogner un peu à ce chapitre. Non pas que la boîte auto fasse mal son travail, au contraire, le chiffre affiché en reprises est renversant (4,3 s. de 90 à 130 km/h); mais elle distille une sensation moins sportive que son homologue robotisée au passage des rapports. Celle de notre modèle d'essai laissait aussi apparaître quelques à-coups à basse vitesse ce qui n'est pas dans ses habitudes. •••

••• Pour être le plus agile des Cayenne, le GTS réduit sa garde au sol de 20 mm, reçoit un amortissement piloté et la répartition vectorielle de couple sur les roues arrière de série. Cela permet déjà d'en faire un champion du comportement. Mais il est capable de jouer les surdoués en la matière… à condition de casser sa tirelire. Pour la suspension pneumatique à 3 chambres surbaissée de 10 mm (2 155 €), l'essieu arrière directionnel (2 065 €) et l'antiroulis électromécanique PDCC (3 300 €). Chacune de ces options donne l'impression d'amputer le Cayenne d'une centaine de kilos dans les virages. En mode Sport+, l'imposant SUV vire parfaitement à plat, suit la trajectoire imprimée par une direction précise et consistante, avalant les courbes à des vitesses à peine avouables. La remontée d'informations met en confiance tout comme la capacité de freinage hors normes. Il faudra ainsi revoir ses repères de freinage lorsque le Cayenne est équipé de l'option freins céramique (9 012 €), au risque d'avoir à réaccélérer avant la courbe ! Sauf à faire du circuit, cette option est loin d'être indispensable. La solution intermédiaire avec disques recouverts de carbure de tungstène (3 000 €) est déjà redoutable.

Jantes de 22 pouces, suspensions raffermies, le GTS est passablement ferme au quotidien. Mais en l'occurrence, cela peut être considéré comme une qualité. On se surprend ainsi à rouler souvent en mode Sport, plus réactif à l'accélérateur, plus ferme en suspension et plus expressif en sonorité. On a alors réellement l'impression d'être au volant d'une sportive et non d'un SUV.
L'achat d'une Porsche quelle qu'elle soit, qui plus est dans sa version GTS, recèle une part de rêve et relève d'un acte financièrement peu objectif... Heureusement vu la facture finale. ■

Conclusion

★★★★☆

Porsche ayant dans sa gamme des Cayenne hybrides rechargeables, lorsque l'on s'oriente vers le GTS, c'est en connaissance de cause côté consommation. Ce chapitre évacué, il est possible d'apprécier à sa juste valeur ce SUV de 2,3 tonnes qui donne l'impression d'être au volant d'une sportive. Et grâce au retour du V8, les performances progressent mais l'émotion aussi. Ce qui est encore plus plaisant.





Le V8 biturbo souffle fort mais a le caractère linéaire d'un moteur atmo. Le toit en carbone (11 410 €) réduit le poids de 22 kg et abaisse le centre de gravité.



AU QUOTIDIEN, ON SE SURPREND À OPTER POUR LE MODE SPORT, MOINS CONFORTABLE MAIS PLUS COMMUNICATIF.



Combinée à une direction précise et informative, la position de conduite participe à l'agrément de haut niveau.





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

Prix

Modèle hors options : 120 780 €	Modèle à l'essai : 167 095 €
Émissions CO_2 (à partir de) : **302 g/km**	Puissance fiscale : **35 CV**
Malus 2020/2021 : **20 000 €/29 070 €**	Garantie : **2 ans ou 100 000 km**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, airbag genoux conducteur, appel d'urgence et d'assistance, capot actif choc piéton, contrôle pression pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, fixations Isofix, freinage d'urgence auto, radars de stationnement avant et arrière, régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : amortissement piloté, châssis sport abaissé (20 mm), clim. auto bi-zone, compteurs partiellement numériques, démarrage sans clé, feux route auto, hayon électrique, hi-fi 10 HP 150 W, interface Apple Carplay, jantes 21", modes de conduite, navigation connectée commande vocale, Pack Sport Chrono, phares LED adaptatifs, ports USB (4) et prises 12V (3), répartition variable du couple roues AR (PTV), rétros dégivrants et rabattables, services Porsche Car Connect, sièges AV sport électriques (8 voies), sellerie cuir, toit panoramique.

Options

	↳ option modèle essayé
Accès sans clé	↳ **1 165 €**
Affichage tête haute	↳ **1 475 €**
Barres antiroulis actives (PDCC)	↳ **3 300 €**
Becquet de pavillon noir	↳ **390 €**
Climatisation automatique 4 zones	↳ **830 €**
Fermeture des portes assistée	↳ **780 €**
Freins céramique	↳ **9 010 €**
Hi-fi Bose 14 HP 710 W	↳ **1 360 €**
Peinture métallisée orange	↳ **2 400 €**
Phares Matrix LED teintés	↳ **1 070 €**
Recharge smartphone par induction	↳ **590 €**
Régulateur de vitesse adaptatif avec arrêt automatique d'urgence et aide au maintien dans la voie	↳ **2 830 €**
Roues arrière directrices	↳ **2 065 €**
Sièges avant ventilés et massants	**2 030 €**
Sièges sport électriques (18 voies) adaptatifs	↳ **2 005 €**
Surveillance des angles morts	↳ **780 €**
Suspension pneumatique	↳ **2 155 €**
Vision nocturne	**2 230 €**
Vitrage acoustique, thermo-isolant et AR fumé	↳ **1 740 €**

Packs

	↳ pack modèle essayé
Pack assistance parking	↳ **960 €**
Stationnement semi-auto, caméras 360° 3D, avertissement sortie véhicule	
Pack sport de conception allégée carbone	↳ **11 410 €**
Toit en carbone, sellerie cuir/pieds-de-poule, volant sport chauffant en Alcantara, inserts intérieurs/extérieurs carbone, jantes 22" satinées, ligne d'échappement sport avec sorties centrales	

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**270**
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**4,8 / 24,4**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**4,3**
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	**10 / 31 / 64**
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	**12,5**
Ville / route / autoroute (l/100 km)	**15,4 / 11,5 / 10,7**
Réservoir (l) / Autonomie (km)	**90 / 720**

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	**4,94 / 2,00 / 1,66 / 2,90**
Espace aux jambes AR (cm)	**31**
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**158 / 152**
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm^3)	**525 / 1 540**
Seuil de chargement (cm)	**76**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**102 / 108 / 51**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**189 / 124 / 72**

Technique

Moteur	**V8, biturbo essence**
Cylindrée (cm^3)	**3 996**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**460 à 6 000**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**620 à 1 800**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**11,5**
Suspension avant	**doubles triangles, ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barres antiroulis**
Suspension arrière	**multibras, ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barres antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés**
Transmission	**4x4 permanent**
Boîte de vitesses	**BVA 8**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**2 262 / 3 500**
Pneumatiques	**Yokohama Advan Sport**
Dimensions AV - AR	**285/35 ZR 22 - 315/30 ZR 22**

LA

LAND ROVER DEFENDER D 240 CH SE

PRIX : 69 700 €

PUISSANCE FISCALE : 15 CV

MALUS 2020/2021 : 20 000 €/29 070 €

GRANDE ÉVASION

LE DEFENDER REVIENT SOUS LE MÊME NOM. IL N'A POURTANT PLUS RIEN À VOIR. CELUI QUI POURRAIT ÊTRE LA VERSION « AVENTURE » DU RANGE ROVER SÉDUIT PAR UN CHARME AUSSI INCONTESTABLE… QUE SES PRINCIPAUX DÉFAUTS.

Texte Michel Courtois Photos Clément Choulot

Sur la route

Alors qu'il s'annonçait enflammé, il n'aura finalement pas lieu. Le débat visant à savoir si le nouveau Defender prend la relève de son célèbre ascendant éponyme est nul et non avenu. L'héritier est si différent qu'un test ADN ne serait pas superflu pour s'assurer de leurs gènes communs… Né pour répondre aux besoins des fermiers anglais au sortir de la Seconde Guerre mondiale, « l'outil » à 4 roues qui a donné naissance à la marque Land Rover en 1948 a donc définitivement tiré sa révérence le 19 janvier 2016. 68 ans de carrière pendant lesquels il n'a évolué qu'à dose homéopathique, si peu d'ailleurs qu'il a fini par disparaître. Darwin avait raison. Quant au nouveau Defender - qui aurait très bien pu s'inventer un autre patronyme - ça n'est pas d'évolution qu'il s'agit mais bien de révolution. En route pour le Super essai de cette intrigante nouveauté, toujours amatrice de pistes mais qui semble désormais prendre un malin plaisir à les brouiller…

Avec 1,87 m au garrot et 80 kg, votre serviteur n'est en règle générale pas rangé dans la catégorie des demi-portions. Et pourtant, face au Defender, il se sent… petit. Tout étant relatif, c'est plutôt le Land qui est imposant. De prime abord, il donne l'impression d'avoir été réalisé à une échelle trop grande. Les ingénieurs anglais se seraient-ils emmêlé les stylos dans les •••







PHYSIQUE CUBIQUE, FENÊTRES ARRIÈRE « ALPINES », PETITES VITRES DE TOIT, MARCHEPIEDS SUR LE CAPOT, LE DEFENDER REND HOMMAGE À SON AÎNÉ.



À PEINE LANCÉ, DÉJÀ REVU

Cela ne fait pas très sérieux, et pourtant. A peine lancé, le Defender revoit déjà sa gamme diesel courant 2021. Le D200 et le D240 (à l'essai ici), mettent au placard leur 4 cylindres pour accueillir le 6 cylindres en ligne du D300 déjà disponible. Equipé d'une micro-hybridation, ce moteur se déclinera en D200 et D250. Les émissions baisseront à la marge, sans effet sur le malus.



Bien vu

« Sous les épais tapis de sol, le Defender présente un revêtement en caoutchouc lavable à l'eau. Une idée géniale qui gagne à faire son chemin. »

OMNISCIENT
Garer le Defender relève souvent du casse-tête. Heureusement, le système de caméras 360° avec modélisation 3D du véhicule, permet de visualiser l'environnement sous tous ses angles.

SÉCURISÉES
Toutes les portières sont équipées d'un témoin lumineux alertant l'arrivée d'une voiture ou d'un cycliste dans l'angle mort. Parfait pour sécuriser l'ouverture des portes, en particulier à l'arrière.

SUPER ESSAI LAND ROVER DEFENDER D 240 CH SE

Qualités

Personnalité à part
+
Agrément de conduite
+
Habitacle vaste et bien pensé

Défauts

Gabarit non adapté
–
Porte de coffre peu pratique
–
Réactions pataudes



Poids conséquent, direction démultipliée et suspensions permissives façonnent un agrément typé mais réel.



A revoir

« La tradition est respectée, certes, mais le choix d'une porte de coffre qui s'ouvre côté trottoir (charnières à droite) complique la vie. »

RAYURES
Le plancher de coffre est protégé par un plastique en relief mais les parois sont, elles, en plastique rigide très sensible aux rayures. La carrosserie nue, à l'intérieur de la porte, l'est tout autant aux chocs de bagages baladeurs…

RUADE
Au démarrage, le stop&start n'est pas très réactif et le moteur marque un temps de réponse par rapport à la sollicitation de l'accélérateur. Cela pousse à augmenter la pression et peut se traduire par une ruade.

●●● conversions entre pouces et centimètres ? En tout cas, on ne les remercie pas au moment de chercher une place. Sachant qu'il faut caser 5,02 m en longueur et éviter que les 2,01 m de largeur ne mordent trop sur la chaussée. Un problème qui se pose en trois dimensions lorsqu'il s'agit d'accéder dans un parking souterrain et qu'il y a au moins 7 cm "de trop" (du côté du Land) ou "de pas assez" (du côté du parking). Une fois la manœuvre de stationnement effectuée, il faudra encore manœuvrer la porte de coffre qui ne se contente pas d'être lourde et encombrante - ce qui serait déjà beaucoup - mais qui en plus s'ouvre côté trottoir, compliquant singulièrement les chargements et déchargements dans tous les pays roulant à droite. On peut éventuellement concevoir que Land Rover ait voulu faire l'économie d'inverser la porte (et encore, à 69 700 €, l'effort aurait été apprécié) mais proposer une porte avec charnières à gauche dans la liste des options n'aurait fait de mal à personne.

Il y a une autre option que l'on cherche désespérément dans le catalogue pourtant fourni comme un bottin, ce sont les marchepieds. Certes, cet accessoire est le premier contre lequel on peste en franchissement lorsqu'on l'entend frotter au moindre passage de crête mais en l'occurrence, il aurait été bien utile pour se hisser à bord. Et comme nous considérons que monter et descendre de son véhicule est plus courant que franchir une crête aiguë, on regrette leur absence. Il faudra donc être grand, prendre son élan voire faire la courte échelle pour les enfants afin d'espérer prendre place à bord. Mais le jeu en vaut la chandelle. L'habitacle

du Defender donne l'impression d'avoir pénétré dans un autre monde. Il y a d'abord cette position de conduite qui ne domine pas le reste de la circulation mais la toise. Dommage, à ce propos, que l'assise des sièges avant soit trop plate. Il y a ensuite l'espace disponible qui rappelle ce principe simple : on n'a rien inventé de mieux pour l'habitabilité qu'un style extérieur géométrique. Cinq aventuriers prendront place sans mal dans le Defender et même 7 avec l'option de deux sièges supplémentaires dans le coffre (Pack Famille à 2 340 €). Et si vous hésitez entre la configuration 5 et 7 passagers, Land vient à votre secours avec une option 6 places (898 €), organisées sur deux rangées !

Il y a enfin une ambiance intérieure relativement unique. Le dessin fonctionnel de la planche de bord, les plastiques rigides, la tôle nue et les vis apparentes façonnent un côté rustique. Mais la sellerie cuir, les habillages moussés, l'écran multimédia HD et les équipements de confort en font un vrai 4x4 premium. Difficile, donc, de ne pas se sentir bien à bord d'autant que le Defender regorge d'astuces qui simplifient le quotidien. Parmi elles, on citera les caves à pieds recouvertes de caoutchouc ce qui permet de monter à bord avec des bottes pleines de boue et de nettoyer ensuite •••

VERDICT Sur la route

Ville ★☆☆☆☆

Gabarit problématique, rayon de braquage immense, visibilité arrière amputée, le Defender n'est pas fait pour la ville. Pourtant, ses formes géométriques, son capot plat, sa direction bien assistée et ses innombrables caméras le rendent finalement facile à prendre en mains.

Route ★★★☆☆

Par rapport à son prédécesseur, le Defender évolue dans un autre univers. Il distille un bon confort et fait preuve d'un comportement sain. Mais son poids peut l'embarquer dans les virages serrés et sa direction ne communique que partiellement ce qu'il se passe sous les roues.

Autoroute ★★★★☆

La précédente génération de Defender aurait décroché 1/2 étoile au chapitre autoroute. C'est dire si les progrès sont impressionnants. Bonne allonge, confort soigné et aides à la conduite simples mais efficaces en font un amateur des longs trajets.



Vie à bord

••• tout simplement à l'eau. Bien vu, également, les alertes d'ouverture de porte qui permettent de s'assurer qu'aucun véhicule ou cycliste n'arrive dans l'angle mort au moment où on a décidé de descendre. On citera également le rétroviseur central numérique - dont la caméra est sur le toit - qui permet de conserver la vue dégagée même si le coffre est chargé jusqu'au pavillon. Sans parler des innombrables prises USB et 12 V qui parsèment l'habitacle ou des multiples rangements. Bref, le Defender a l'esprit pragmatique.

Le système multimédia propose une foule de fonctionnalités (en particulier celles relatives à la conduite tout-terrain) mais reste simple dans son fonctionnement. La possibilité de paramétrer les différents raccourcis s'affichant sur l'écran d'accueil est un atout. La dalle est réactive, d'excellente qualité et offre des graphismes élégants. Seul son format 16/9 est un peu juste en hauteur lorsqu'il s'agit d'afficher un itinéraire sur Waze.

Le système de caméras 360°, avec une modélisation 3D qui permet de voir le Defender comme s'il était filmé par un drone, est non seulement bluffant mais en plus utile lorsqu'il s'agit de vérifier les environs. Utile également l'assistant de manœuvre au remorquage qui demande, au préalable, de sélectionner le type de remorque, le nombre d'essieux et les dimensions. Véritable bête de somme, le Defender est capable de tracter jusqu'à 3 500 kg.

Le Mercedes Classe G et le Jeep Wrangler n'ont pas osé le faire, le Defender a décidé de leur montrer la voie. Le 4x4 anglais a en effet remisé ses dessous techniques de charrette - châssis séparé et ponts rigides - pour une architecture on ne peut plus moderne. Alors bien sûr, le châssis monocoque

ON POUVAIT CRAINDRE LE PIRE CÔTÉ CONSO… OR LE BILAN EST RAISONNABLE.



La boîte de vitesses n'est pas très rapide, surtout au moment de rétrograder. Mais elle se montre douce.





Le système multimédia, personnalisable, allie affichage de qualité, bonne ergonomie et connectivité poussée.

La place à l'arrière est royale mais la banquette trop plate. La console centrale accueille deux prises USB et deux prises 12V.



repris au Range Rover et au Discovery sera un peu moins adapté au franchissement mais, soyons francs : qui s'en plaindra ? Car dans 99,9 % des cas d'utilisation - c'est-à-dire sur la route - ce choix technique est une bénédiction. Fini la direction aussi précise que celle d'un supertanker, l'ambiance sonore digne d'une machine à laver sur mode essorage, le comportement qui tenait toute la route plutôt que la route et la filtration des suspensions faisant passer un karting pour un parangon de moelleux. Le Defender est devenu une vraie voiture. Il manque certes désormais un peu de caractère car être derrière son volant n'est pas bien différent que derrière celui du Range ou du Disco, mais quel plaisir d'avaler les kilomètres dans un véhicule qui prend soin des lombaires de ses occupants. Le travail de la suspension pneumatique isole très bien des défauts de la chaussée. Les quelques trépidations sont à mettre sur le compte des roues de 20 pouces, moins adaptées que les 19 pouces de la finition S.

Ce confort se paie par quelques mouvements de caisse, certes, mais la sensation de « flotter » au-dessus de la route est loin d'être désagréable. La direction, très démultipliée, n'est pas encore un modèle de précision, loin de là. Mais le bon calibrage de son assistance fait presque oublier le gabarit du Defender. Et son poids (2473 kg), sauf lors d'une entrée à peine optimiste dans un virage serré, cas de figure où le nez sera plus attiré par ce qu'il se passe à l'extérieur du virage, plutôt qu'à la corde. Un phénomène d'autant plus ●●●

SUPER ESSAI LAND ROVER DEFENDER D 240 CH SE



Ultra-fonctionnelle, agréable à regarder et réalisée avec soin, la planche de bord est un des principaux atouts de ce 4x4.



Entre les compteurs s'affiche la carte du GPS ou les modes de conduite. En version 2 places, le coffre tient de la soute!

●●● marqué que la chaussée est humide. Mais qu'il s'agisse de freinage en appui ou de coup de volant, ce Land demeure serein et sous étroite surveillance électronique.

En dépit de ses 240 ch, le 4 cylindres diesel bi-turbo aurait pu avoir quelques doutes sur sa capacité à déplacer presque 2,5 tonnes. S'il en a, il ne les montre pas avec un honorable temps de 31 secondes sur le 1 000 m d-a. Au quotidien, ce sera sa souplesse et sa capacité à relancer (8,8 s. de 90 à 130 km/h) qui séduiront. Le mérite en revient aussi à la boîte automatique à 8 rapports, qui se montre seulement hésitante à basse vitesse. Il y a aussi un problème de synchronisation entre le stop&start et l'accélérateur. Au moment de redémarrer à un feu, la lenteur de réaction de l'un et de l'autre oblige à forcer sur l'accélérateur et lorsque le couple débarque, c'est le bond en avant assuré ! Notons la sonorité artificielle du moteur (via les haut-parleurs) mais qui donne du coffre à la mécanique et correspond à ce que l'on s'attend… à entendre. En termes de consommation, il y avait de quoi craindre le pire. Eh bien le Defender surprend avec une moyenne raisonnable (9,2 l/100 km), et ce sans hybridation. ■

VERDICT Vie à bord

Habitabilité ★★★★☆

Le Defender est certes encombrant à l'extérieur mais il ménage en contrepartie une belle habitabilité pour 5, 7 et même 6 passagers. Seul le coffre en configuration 5 places manque de générosité. Mais une fois la banquette repliée, le volume est immense.

Présentation ★★★★☆

Il se passe quelque chose à bord du Defender. Outre l'esprit pratique de son habitacle, l'ambiance séduit par sa capacité à mélanger des détails rustiques avec des raffinements premium. L'ensemble a beaucoup de charme et la qualité de réalisation convainc.

Technologie ★★★½☆

Le Defender profite des dernières technologies de la marque. Le système multimédia, complet et intuitif, est au-dessus de toute critique comme les systèmes de progression 4x4. Les aides à la conduite, en revanche, ne cochent pas toutes les cases.





Centre névralgique, le multimédia affiche les infos de franchissement, de passage de gué, de remorquage et l'image des caméras panoramiques… entre autres!



Tout-terrain

CAPACITÉS TOUT-TERRAIN

GARDE AU SOL	291 mm		
ANGLE D'ATTAQUE	38°	ANGLE DE FUITE	40°
ANGLE DE DEVERS	45°	ANGLE DE PENTE	45°
ANGLE DE CRÊTE	28°	PROFONDEUR DE GUÉ	900 MM

VERDICT Tout-terrain

★★★★★

S'il ne sera jamais l'outil indestructible apprécié des pros comme son prédécesseur, le nouveau Defender réalise une démonstration de force en matière de prouesses tout-terrain. Si un tel usage est envisagé, cochez les pneus tout-terrain (306 €), le film de protection satin (4 240 €), le châssis court 90 (5 800 € de moins) et priez pour que l'électronique ne tombe pas en panne.

LE NEC PLUS ULTRA

Bien sûr, le nouveau Defender, contrairement à celui qu'il remplace, n'est pas fait pour aller explorer les coins les plus reculés de la planète. Mais il pourrait le faire s'il le voulait. Land Rover l'a en effet doté de ce qu'il se fait de mieux en matière de franchissement. Certes, il a abandonné son solide châssis échelle et ses ponts rigides mais sa plateforme, héritée du Range Rover, est ici collée/rivetée et dispose de sous-ensembles avant/arrière spécifiques qui lui offrent plus d'amplitude avec le sol. En réglant la suspension au plus haut, la garde au sol, justement, atteint la valeur impressionnante de 291 mm. Opération qui fait aussi progresser les angles d'attaque (de 30,1° à 38°) et de fuite (de 37,7° à 40°). Les 3 mètres d'empattement font courir le risque au Defender de rester posé sur une crête ? Là encore, ses géniteurs ont pensé le châssis et les soubassements légèrement concaves de façon à ce qu'il enjambe les crêtes. Ce 4x4 surdoué informe aussi son conducteur : l'écran central affiche les angles de pentes et de dévers, alors que les caméras se chargent de montrer le flanc des pneus avant, de sonder la profondeur d'un gué ou "d'effacer" le capot pour laisser apparaître ce qu'il se passe en dessous. Le conducteur sera d'ailleurs bien dans ce rôle de spectateur car une fois qu'il aura sélectionné le type de terrain, enclenché la gamme courte et paramétré le magique All Terrain Progress Control, il n'aura plus rien à faire. Ce régulateur de vitesse se charge de gérer la progression en 4x4 (de 1,8 km/h à 30 km/h) et d'optimiser la motricité, le tout avec une efficacité assez bluffante.

PREMIUM, LE DEFENDER JUSTIFIE SON PRIX… PAS SON MALUS.

Budget

Prix

Modèle hors options : 69 700 €	Modèle à l'essai : 83 936 €
Puissance fiscale : **15 CV**	CO_2 (à partir de) : **234 g/km**
Garantie : **3 ans, 100 000 km**	Malus 2020/2021 : **20 000 €/29 070 €**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, alerte franchissement de voie, calcul profondeur de gué, caméras 360°, contrôle de stabilité d'attelage, contrôle de vitesse en descente, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, feux de route auto, freinage d'urgence auto avec détection piétons, Isofix, ouverture des portes arrière sécurisée, radars de stationnement 360°, régulateur/limiteur de vitesse couplés à la lecture des panneaux, surveillance des angles morts et du trafic en marche arrière.

Agrément : accès sans clé, climatisation auto bi-zone, colonne de direction à réglage électrique, compteurs numériques 12,3", hi-fi Meridian 400 W, interfaces Apple/Android, jantes 20", navigation écran tactile 10", phares LED premium, prises USB (5) et 12V (4), rétroviseurs électriques, rabattables et photosensibles, rétroviseur intérieur photosensible et digital, services connectés, sellerie cuir/tissu, sièges avant électriques (12 voies) à mémoires, suspensions pneumatiques, Terrain Response, volant cuir multifonction.

Packs

↳ pack modèle essayé

Pack Black	**495 €**
Eléments de carrosserie noirs	
Pack Hiver	**745 €**
Pare-brise, lave-glace et volant chauffants, lave-phares	

Options

↳ option modèle essayé

Crochet d'attelage électrique	**1 331 €**
Film de protection satin	**4 240 €**
Jantes 20"	**1 331 €**
Peinture métallisée	**1 061 €**
Sièges avant chauffants	**388 €**
Tapis de sol	**102 €**
Toit couleur contrastée	**1 030 €**
Toit panoramique coulissant	**2 040 €**
Vitres arrière fumées	**473 €**



VERDICT Budget

★★☆☆☆

Le positionnement prix du Defender est clairement premium. Ce qui se justifie par des prestations en accord. La liste des versions et des options semble interminable mais laisse la possibilité d'une personnalisation poussée. Le 4 cylindres se révèle performant et assez sobre mais le malus est assassin. A cela, seule la future version hybride pourra y échapper.

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**191**
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)	**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**

* mesure réalisée avec des pneus M+S

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	**5,02 / 2,01 / 1,97 / 3,03**
Espace aux jambes AR (cm)	**33**
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**163 / 159**
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm^3)	**533 / 2 380**
Seuil de chargement (cm)	**81**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**92 / 123 / 48**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**177 / 132 / 90**

* banquette coulissante sur 13 cm

Technique

Moteur	**4 cylindres diesel bi-turbo**
Cylindrée (cm^3)	**1 999**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**240 à 4 000**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**430 à 1 400**
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**
Transmission	**4x4 permanent**
Boîte de vitesses	**BVA 8**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**2 473 / 3 500**
Pneumatiques	**Pirelli Scorpion Zero**
Dimensions	**255/60 R 20**



Conclusion

★★★☆☆

Rouler dans un Defender demandait, jusqu'alors, un réel engagement. Il fallait être professionnel (eaux et forêts, pompiers, humanitaires…), passionné de franchissement ou bobo un peu maso. Désormais, rouler en Defender fera des envieux. Techniquement transfiguré, il offre les prestations routières d'un 4x4 - pas d'un SUV - premium, un habitacle aussi vaste que pratique, tous les équipements de sécurité, de confort et de connectivité nécessaires. Mais ses défauts feront encore une sélection parmi ses clients : il est cher, trop encombrant, doté d'une porte de coffre agaçante et plombé par le malus.

A CONTRE-COURANT

ON A TENDANCE À JUGER LA VALEUR D'UNE VOITURE ÉLECTRIQUE À SON AUTONOMIE. MAZDA NE L'ENTEND PAS DE CETTE MANIÈRE ET PRÉFÈRE, POUR SON MX-30, UNE PETITE BATTERIE SYNONYME DE PETIT PRIX.

Par Benoît Lande Photos Mazda


MAZDA MX-30
E-SKYACTIV 145 CH
MODERN CONFIDENCE
PRIX : 37 800 €
PUISSANCE FISCALE : 6 CV
BONUS 2020/2021 : 7 000 €/6 000 €

M

Mazda est ce que l'on pourrait appeler une marque d'ingénieur. Non pas que les autres constructeurs n'aient pas autant de têtes pensantes dans leurs rangs, mais chez la marque japonaise, on les écoute… Voilà une démarche qui mérite déjà, par principe, le respect. Moteur rotatif Wankel, portes antagonistes, « anti-downsizing » sont des originalités mécaniques signées de la marque d'Hiroshima qui la distinguent de l'uniformisation automobile. Au moment de développer son premier SUV électrique, Mazda ne pouvait donc pas faire autrement… que différemment. Alors que la plupart des acteurs du segment du zéro émissions rivalisent à coups de kilomètres d'autonomie, le MX-30 mise sur une petite batterie, adaptée aux besoins quotidiens moyens des automobilistes (48 km). Avec pour principal avantage un prix bien placé.

33 900 €, c'est justement le prix qu'a réussi à atteindre le MX-30. Par rapport à un Peugeot e-2008, certes plus puissant mais aussi moins grand (4,30 m), c'est 3 950 € de moins. Pour l'acheteur, ce prix sera ramené à 26 900 € après déduction du bonus écologique. Un tarif effectivement raisonnable qui n'est pas obtenu au détriment de l'équipement. La finition de base, la première de trois niveaux, compte déjà le freinage automatique d'urgence, les jantes 18'', les phares LED, la caméra de recul, la navigation, le démarrage sans clé, le régulateur adaptatif et l'affichage tête haute ! Pas chiche le SUV… Outre le prix, l'avantage d'une petite batterie (35,5 kWh contre 50 kWh pour le e-2008) est qu'elle demande moins d'énergie pour être produite et a donc un impact sur l'environnement moins néfaste qu'une batterie de plus grande capacité. Reste à savoir si c'est le genre de critère qui pèse au moment du choix d'un modèle.



ON NE PEUT PAS REPROCHER AU MX-30 UN MANQUE D'ORIGINALITÉ… MAIS DE POLYVALENCE.

Non content de jouer l'originalité sur le plan technique, le MX-30 suit sa propre voie au chapitre de l'architecture. Non seulement il arbore un physique de SUV coupé, mais il se dote de portes arrière antagonistes, déjà utilisées chez le constructeur sur feu la RX-8. Une solution qui impose la contrainte d'ouvrir les portes avant pour pouvoir manipuler celles de l'arrière mais permet de dégager l'accès aux places arrière… théoriquement. Dans le cas qui nous intéresse, il faudra encore se contorsionner et baisser la tête pour prendre place sur la banquette et constater le manque cruel d'espace. Dans un SUV de 4,40 m de long, soit 5 cm de moins qu'un 3008, on frise la disqualification. Et ça n'est pas le coffre qui pourra

Pour accéder à l'arrière, il faut d'abord ouvrir les portes avant. La console flottante et les rangements participent au bien-être à bord.



Sellerie, contre-portes, habillages, le MX-30 a recours, ici et là, à des matériaux recyclés. Les phares LED sont de série.

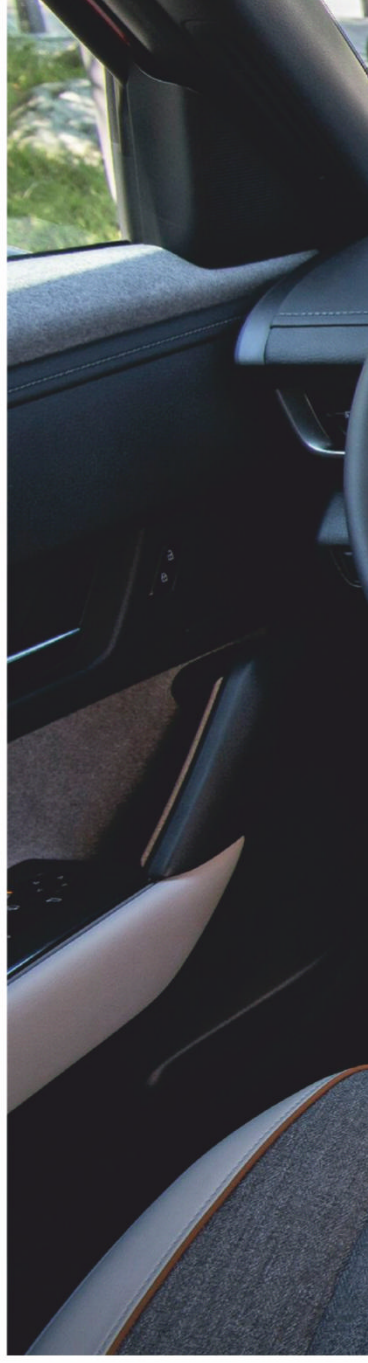


rattraper le coup avec un volume de 366 dm³ et même 341 dm³ avec le système hi-fi Bose.

Sur le papier, Mazda annonce 200 km d'autonomie. Ça ne fait pas rêver mais pour une voiture du quotidien, ça suffit largement. A condition, naturellement, de pouvoir charger de manière quasi systématique, comme on peut le faire avec un smartphone. D'un SUV électrique, le MX-30 a le silence de fonctionnement monacal en ville et la nervosité au démarrage procurée par le couple disponible immédiatement (271 Nm). Passé cet effet, les sensations d'accélération sont plutôt lissées et on ne s'étonne pas de découvrir un modeste 0 à 100 km/h effectué en 10,1 s. En utilisation urbaine, favorable à l'autonomie, le SUV nippon peut parcourir 214 km. Sur route, le bilan est également honnête avec 209 km entre deux charges. Dès que l'horizon s'éclaircit, en revanche, les choses se gâtent. Ainsi, sur autoroute, le rayon d'action s'étiole à 150 km.

Vous me direz, à raison, que Mazda n'a pas conçu le MX-30 pour s'affranchir des zones urbaines. C'est vrai… sauf qu'il s'y révèle très à l'aise en comportement. L'implantation des batteries (310 kg) dans le plancher permet de ménager un centre de gravité bas. Le châssis fait preuve d'un bel équilibre et la direction contribue à la sensation de précision que l'on éprouve derrière le volant. Le roulis se révèle bien maîtrisé, le confort de suspensions abouti et seules les roues de 18'' réagissent parfois sèchement… à basse vitesse ! Même le freinage offre une bonne consistance à la pédale, bien que ferme, ce qui n'est pas toujours le cas sur un véhicule électrique. ●●●

••• A l'intérieur, on retrouve avec plaisir une excellente position de conduite et un dessin qui mêle simplicité et sportivité, le tout rehaussé d'une finition on ne peut plus correcte. L'aspect très sombre de la planche de bord peut être adouci via le choix de selleries bi-ton qui amènent de la clarté. Difficile de ne pas tomber sous le charme de la présentation du levier de vitesses, posé sur une console flottante, au-dessus de rangements habillés de liège. Un détail écolo qui se retrouve aussi dans les contre-portes, habillées d'un tissu réalisé à partir de bouteilles recyclées. L'interface homme-machine s'organise autour de deux écrans. Celui du GPS mesure un modeste 8,8'' et n'est pas tactile, ce qui distingue une fois encore le MX-30 de ses rivaux. Au pied de la console centrale, le second permet de régler la température… ce qui est aussi possible via des boutons physiques !
Côté recharge, Mazda reste fidèle à sa philosophie du « assez » plutôt que « trop ». Pas de charge rapide pour le MX-30 qui accepte au maximum 50 kW en courant continu, de quoi passer de 20 % à 80 % en 45 mn. ■



LE MAZDA MX-30 JOUE AVEC LES PARADOXES. UN PARI RISQUÉ SUR UN SEGMENT OÙ IL S'AGIT D'ABORD DE RASSURER.

Conclusion

★★★☆☆

Le Mazda MX-30 sait se faire remarquer… en jouant sur les paradoxes. Malgré un gabarit respectable, son habitabilité est modeste. Doté d'une autonomie pensée pour la ville, il fait preuve d'un comportement séduisant sur la route. Pourvu de série d'un affichage tête haute, il avance un petit écran GPS 8,8" non tactile. Des concessions que le prix contenu peut aider à accepter… ou pas.

Qualités

Bon comportement routier
+
Rapport prix/équipement
+
Présentation agréable et soignée

Défauts

Habitabilité arrière et coffre modestes
–
Autonomie limitée
–
Performances quelconques





Ambiance épurée à bord du MX-30 avec un soin certain apporté à la qualité de présentation. L'ergonomie est évidente et la position de conduite excellente.



Malgré les portes antagonistes, l'accès aux places arrière n'est pas si aisé. Le coffre se révèle modeste (366 dm³).

Prix

Modèle hors options : 37 800 €	Modèle à l'essai : 39 900 €
Émissions CO_2 : **0 g/km**	Puissance fiscale : **6 CV**
Bonus 2020/2021 : **7 000 €/6 000 €**	Garantie : **3 ans, 100 000 km***

* batteries garanties 8 ans ou 160 000 km

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, airbag genoux conducteur, aide active au maintien dans la voie, alerte attention conducteur, appel d'urgence et d'assistance, Bluetooth, caméras 360°, contrôle de la pression des pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage d'urgence, radars de stationnement avant et arrière, régulateur/limiteur adaptatif avec fonction embouteillages et reconnaissance des panneaux, surveillance des angles morts et du trafic en marche arrière.

Agrément : accès et démarrage sans clé, affichage tête haute, climatisation auto, compteurs digitaux 7", essuie-glaces dégivrants, hi-fi Bose 12 HP, interfaces smartphone Apple et Android, jantes 18", navigation écran 8,8", phares LED adaptatifs, ports USB et prises 12V, rétroviseurs dégivrants et rabattables, rétroviseurs intérieur et extérieur conducteur photosensibles, sellerie tissu/similicuir, siège conducteur électrique (8 voies) avec mémoires, sièges avant et volant chauffants, toit ouvrant électrique.



Options

↳ option modèle essayé

Peinture métallisée 3 tons	↳ **2100 €**

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures	
L / l / h / empattement (m)	**4,40 / 1,80 / 1,56 / 2,66**
Espace aux jambes AR (cm)	**21**
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**149 / 137**
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm³)	**366 / 1171**
Seuil de chargement (cm)	**73**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**79 / 101 / 50**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**153 / 101 / 70**

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**145**
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	**10,1 / 32,8**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**8,6**
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	**10 / 31 / 66**
Consommations	
Moyenne (kWh/100 km)	**19,1**
Ville / Route / Autoroute (kWh/100 km)	**16,6 / 17 / 23,7**
Autonomie / Charge	
Moyenne (km)	**191**
Ville / Route / Autoroute (km)	**214 / 209 / 150**
Temps de charge 7,4 kW (h) / 50 kW (h)	**5 h 30 / 1 h**

Technique

Moteur/batterie	**synchrone à aimant permanent**
Puissance maxi (kW/ch)	**107 / 145**
Couple maxi (Nm)	**271**
Type batterie	**lithium-ion**
Capacité / capacité utile (kWh)	**35,5 / NC**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**11,5**
Suspension avant	**type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Suspension arrière	**essieu souple, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés / disques**
Transmission	**aux roues avant**
Boîte de vitesses	**BVA 1 rapport**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**1 666 / -**
Pneumatiques	**Bridgestone Potenza**
Dimensions	**215/55 R 18**

Plantations de thé, vallées sauvages, réserve d'éléphants, plages vierges, lodges de charme… Au cœur de l'océan Indien, le sud de l'ancienne Ceylan nous invite à méditer en pleine nature, sous le signe de Bouddha. Parcours en boucle de 700 km autour de Colombo.

Le Sri Lanka chic et zen

Par Pascale Desclos Photos Christian Goupi



Séance yoga improvisée au bord du lac Senanayake Samudra, dans le parc national de Gal Oya.



Un des bungalows du luxueux Ceylon Tea Trails Resort, sur les rives du lac Castlereagh.

DE COLOMBO AU LAC CASTLEREAGH, PRÈS DE HATTON, PRENEZ DE L'ALTITUDE !

L'illusion est presque parfaite… Dans les jardins manucurés du palace Galle Face, face à l'océan Indien, la vie dans la capitale du Sri Lanka paraît si douce. Comme au XIXe siècle, au temps de l'empire colonial britannique, on sirote son thé sous les arcades blanches, on pique une tête dans la piscine immaculée… Mais au-dehors, la moiteur tropicale guette. Et Colombo, découvre, pêle-mêle, sa *main street* encombrée de tuk-tuk et de camions aux couleurs peps, les façades végétalisées du nouveau centre commercial Odel, un des plus « hype » d'Asie du Sud-Est, son grand temple de Gangaramaya, où les fidèles viennent se prosterner au pied du grand Bouddha, l'ahurissant marché de Pettah où s'empilent noix de coco et ramboutans, sacs de riz en vrac, poissons séchés, balais multicolores… Alors après un bon petit trek urbain, on n'est pas mécontent de filer se mettre au vert. Chaque jour, les hydravions de la compagnie Cinnamon Air relient le site de Waters Edge (à 20 km du centre de la capitale) à Castlereagh Lake, dans les collines de Hatton, au cœur de la région du thé. C'est sur les rives de cet immense lac, à 1 250 mètres d'altitude, qu'a poussé Ceylon Tea Trails, une collection de cinq villas de planteurs devenues *guest houses* de (grand) charme. Véranda à colonnes blanches, parquets de bois exotique : chacune a son style et ouvre sur un jardin exubérant, avec piscine assortie. Après un *english breakfast* dans les règles, les hôtes partent à l'aventure à pied, à vélo, en bateau à travers les collines. Ne pas oublier sa veste de pluie, car les averses tropicales sont fréquentes ici. Etagées en terrasses, les plantations de thé ondulent en immenses vagues vertes. Les saris des femmes tamouls jettent des couleurs vives entre leurs rangs serrés. Ce sont les *pickers*, les cueilleuses de la Dilmah •••



Face à l'océan Indien, les jardins manucurés du Galle Face Hotel de Colombo, un des plus vieux hôtels fondé en 1864.

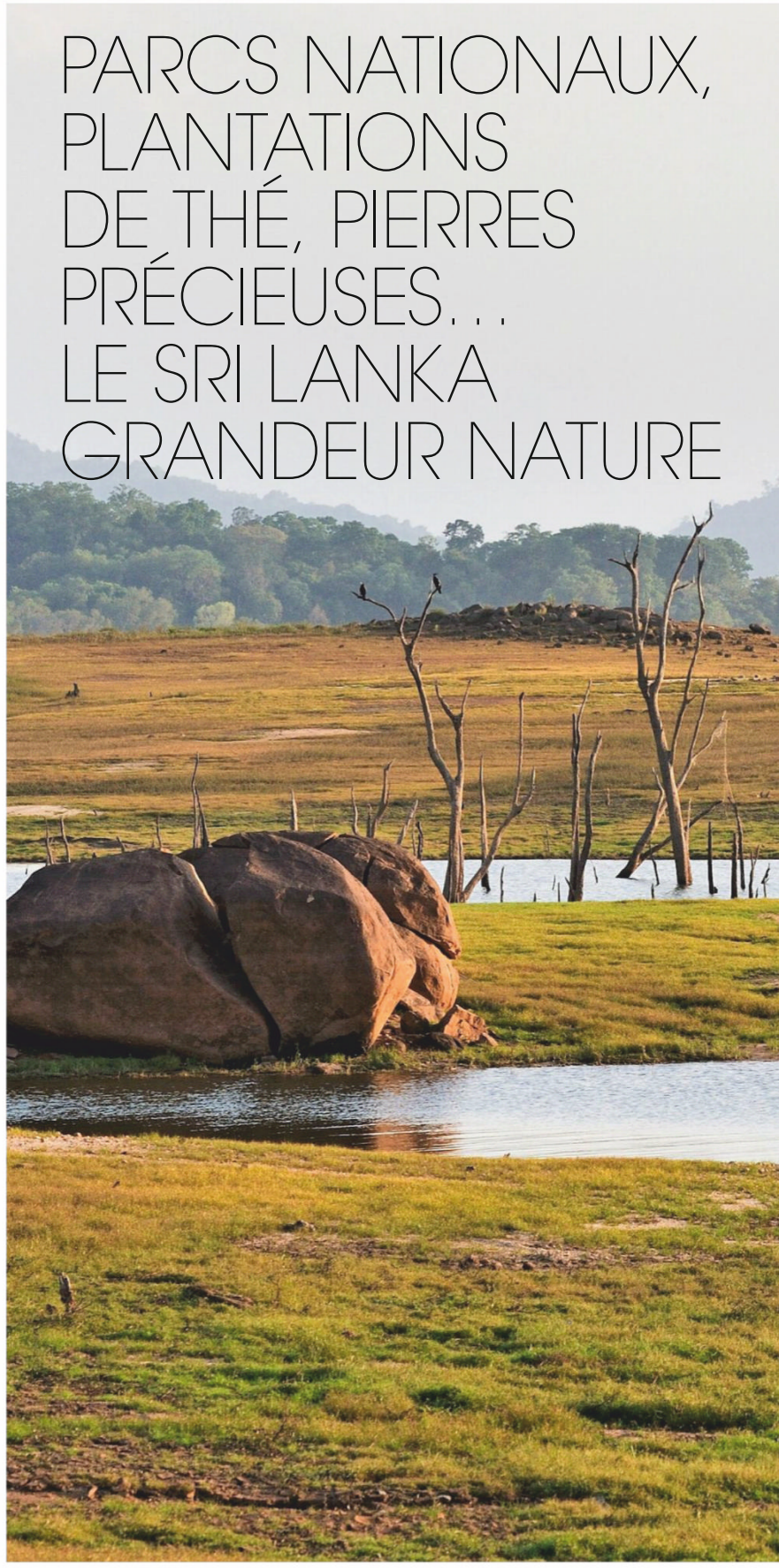
Un thé avec vue sur le lac Castlereagh au bord de la piscine du bungalow Summerville, au Ceylon Tea Trails Resort.



Après un tour au temple Gangaramaya de Colombo, embarquement en hydravion-taxi vers le lac Castlereagh.



PARCS NATIONAUX, PLANTATIONS DE THÉ, PIERRES PRÉCIEUSES… LE SRI LANKA GRANDEUR NATURE



••• Tea Cie, la principale plantation de la région. Rendement moyen : 15 kg de feuilles de thé par jour, pour un salaire avoisinant les 100 dollars par mois, « école, soins et logement fournis aux familles », précise le contremaître. Un arc-en-ciel se dessine dans le ciel redevenu bleu.

Cent kilomètres plus au nord, l'ancienne capitale royale de Kandy est un des plus grands centres bouddhistes du Sri Lanka, avec son palais, ses somptueux jardins botaniques et son temple de Dalada Maligawa, qui abrite une relique de la dent de Bouddha. La posséder, c'était autrefois détenir le pouvoir sur tout le pays ! Chaque année en août, lors de la fête de la Perahera, un cortège d'éléphants escorte dans les rues de la ville ce trésor enfermé dans une châsse. Témoins de la prospérité locale : les innombrables boutiques de pierres précieuses, où l'on négocie saphirs, pierres de lune, aigues-marines ou œil-de-chat extraits des mines du nord du pays. Coupant à travers rizières et hameaux, la route se hisse jusqu'aux verdoyants monts Knuckles, une chaîne de montagnes entaillée de rivières et de vallées profondes. C'est dans ce paradis préservé que se cache le Santani Wellness Resort, un repaire écolo-chic à l'architecture de bois et de verre. Le QG parfait pour recharger ses batteries, entre cours de yoga, soins ayurvédiques et gastronomie bio ! Les amoureux de faune sauvage, eux, poursuivent l'aventure vers le parc national de Gal Oya, encore méconnu des touristes. Créé en 1954, autour de l'immense réservoir d'eau de Senanayake Samudra, il couvre des hectares de savane et de forêts et abrite la plus grande concentration d'éléphants sauvages du pays (environ 600 spécimens). On croise parfois un pachyderme égaré sur les routes de la région… A l'iconique Gal Oya Lodge - 10 chaleureux bungalows en pisé et en bois au cœur de la jungle - on est aux premières loges pour s'offrir un safari bateau sur le lac avec un guide naturaliste. Cet après-midi-là, pélicans blancs, cormorans indiens, hérons cendrés, des centaines d'oiseaux décollent des eaux sur notre passage. Quelques crocodiles des marais paressent sur les rives, gueule béante et œil aux aguets. Dans la lumière rosée du soir, notre barque à moteur glisse vers une crique entourée d'un chaos de roches rouges. C'est le moment de sortir les jumelles : là-bas, à la lisière de la jungle, un troupeau de femelles éléphants broute paisiblement, avec leurs petits… •••





Les trésors du Sri Lanka : saphirs à la bijouterie Tiesh by Lakmini de Kandy et thé sur les collines près de Hatton.



Le parc national de Gal Oya abrite la plus grande concentration d'éléphants du pays avec 600 spécimens.

EN PRATIQUE

Y ALLER : *vol Paris-Colombo via Abou Dhabi à partir de 535 € A/R (www.etihad.com). Tarif indicatif en décembre, durée de vol : 13 h, test négatif Covid-19 96 h maximum avant le départ exigé. Sur place, location de voiture à partir de 175 € la semaine (www.rentalcars.com). Liaison en hydravion Colombo-Castlereagh à partir de 1 000 € pour 8 pers. (www.cinnamonair.com) Plusieurs voyagistes comme Comptoirs des Voyages (www.comptoir.fr) ou Maisons du Voyage (www.maisonsduvoyage.com) proposent des autotours ou des circuits en voiture avec chauffeur, à partir de 1 790 € les 13 jours, vols A/R inclus.*
FORMALITÉS : *Passeport en cours de validité, valable 6 mois après la date de retour. Visa gratuit en ligne sur www.eta.gov.lk/slvisa.*
S'INFORMER : *rendez-vous sur www.srilanka.travel*
LANGUES : *le cinghalais et le tamoul mais l'anglais est largement pratiqué.*
MONNAIE : *la roupie sri-lankaise (1 € = 219 LKR)*
CLIMAT : *climat tropical, avec une saison sèche de décembre à avril et une saison humide de mai à novembre. Période idéale pour découvrir le sud : janvier-février.*
DÉCALAGE HORAIRE : *+ 4 h 30 au Sri Lanka en hiver, + 3 h 30 en été.*
OÙ DORMIR ?
A Colombo, au Galle Face Hotel. *Un palace historique fondé en 1864, face à l'océan. A partir de 138 € la double en B&B. (https://gallefacehotel.com)*
A Hatton, au Ceylon Tea Trails. *Une collection de 5 villas de planteurs dans la région du thé. A partir de 197 € la nuit en B&B. (www.booking.com)*
Dans le parc de Gal Oya, au Gal Oya Lodge. *Un écolodge au cœur de la jungle qui propose également des safaris bateau. A partir de 212 € en B&B. (www.galoyalodge.com)*
A Bentota, à la Villa Bentota. *Une demeure coloniale design au bord de l'océan. A partir de 136 € la chambre double en B&B. (www.paradiseroadhotels.com)*



Escale au Gal Oya Lodge, non loin du lac Senanayake Samudra d'où les hérons cendrés prennent leur envol.

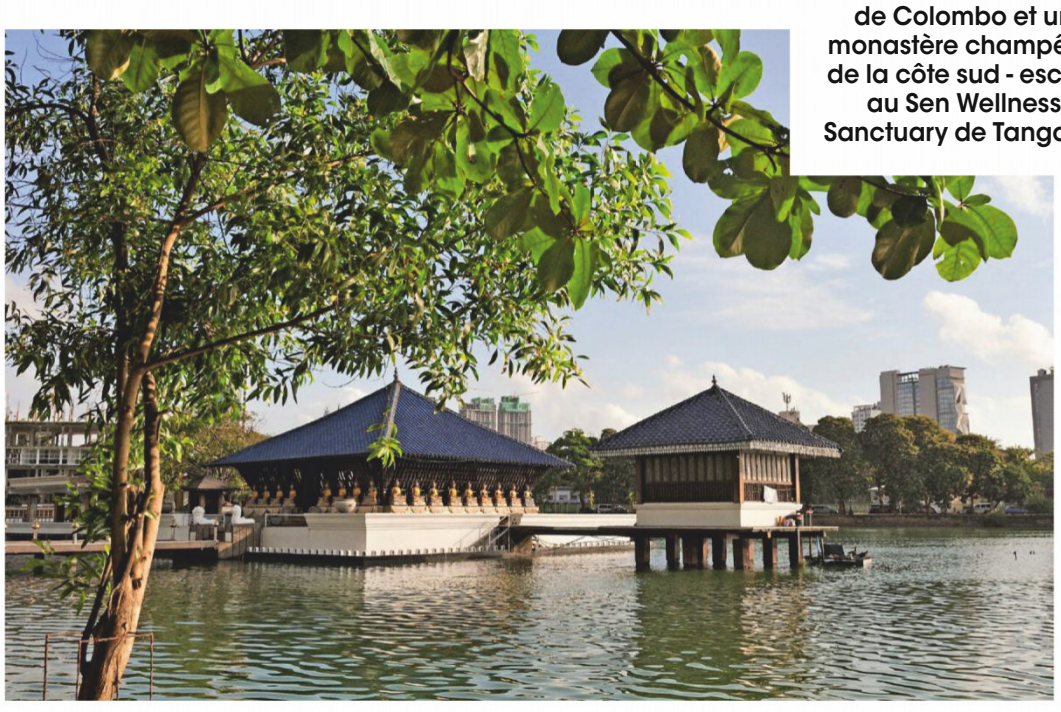








Entre deux temples - Seema Malaka de Colombo et un monastère champêtre de la côte sud - escale au Sen Wellness Sanctuary de Tangalle.





CÔTÉ PLAGES COMME CÔTÉ TEMPLES, AU SRI LANKA CHACUN CULTIVE L'ART DE RESTER ZEN

••• Changement de décor à l'extrême sud de l'île, qui dévide ses pistes sablonneuses en panoramique sur l'océan Indien. A quelques encablures de Tangalle, la plage déroule ses kilomètres de sable vierge, battus de gros rouleaux et liserés de cocotiers verts luisants. Pour se couler dans le rythme aquatique, on fait escale au Sen Wellness Sanctuary. Architecture blanche en forme de coquillage et gros Bouddha à l'entrée, ce centre de bien-être créé par les frères sri-lankais Kankanamge propose des « retraites » détox axées sur le yoga et la vie au grand air. Certains hôtes y restent un mois entier ; d'autres y font simplement étape, le temps de savourer une des jolies chambres à l'esprit néocolonial, un massage ayurvédique à quatre mains ou une baignade revigorante sur la plage attenante. Suivant la côte, la route rejoint la cité fortifiée de Galle, aujourd'hui classée au patrimoine mondial par l'Unesco, qui connut son heure de gloire au XVIII^{e} siècle avec la Compagnie néerlandaise des Indes orientales. Au pied de ses remparts jalonnés de bastions, dans les ruelles taillées au cordeau, s'alignent de belles demeures coloniales, une cathédrale au fronton blanc, d'anciens entrepôts d'épices transformés en B&B, en cafés, en boutiques. Stop shopping recommandé chez Sooriya Weaving Mills, qui décline nappes et draps en coton rayé aux couleurs vives, tissés dans un atelier des environs. Plus au nord, la station balnéaire de Bentota a poussé à l'embouchure de la rivière éponyme. Après un tour en bateau au fil de l'eau, pour admirer la monumentale statue de Bouddha, on pose ses bagages au bord de l'océan, à la Villa Bentota. Il y a 50 ans, l'architecte sri-lankais Geoffrey Bawa (1919 - 2003), le maître du « tropical modernisme », a transformé cette magique bâtisse coloniale en havre de style : jeu de façades graphiques, toits de tuiles patinées, décor en damier noir et blanc, piscine bleu miroir et plage au bout du parc… Un plaidoyer à l'art de vivre tropical sur cette île de Ceylan bénie des dieux et des oiseaux.



Le grand Bouddha au bord de l'eau, sur les rives de la rivière Bentota.

Un amour de Normandie

Elégantes maisons anglo-normandes, haras prestigieux, plages de sable blond, bocage bucolique et villages pittoresques donnent au Calvados un charme indéniable, propice aux virées romantiques. Attention, vous aussi, vous allez succomber…

Texte et photos Thomas Riaud



A l'instar de Deauville, Trouville séduit avec ses belles brasseries ou son casino mais elle paraît moins surfaite que sa voisine.

Les phares d'une Mustang arrivant à toute allure percent la brume du petit matin. La voiture s'immobilise, à deux pas des planches de Deauville. Un homme en sort, puis se jette dans les bras d'une jolie femme qui vient à sa rencontre. Ils s'embrassent. *Chabadabada*… Il n'en fallait pas plus pour mettre sous les feux des projecteurs ce coin de Normandie, devenu *the place to be* pour beaucoup de parisiens et pas seulement des cinéphiles amateurs des films de Claude Lelouch ! Deauville doit d'abord son essor à sa voie ferrée qui la relie à la capitale. Une station balnéaire réputée qui ne craint pas les contrastes, en incitant à faire dans la même journée ●●●

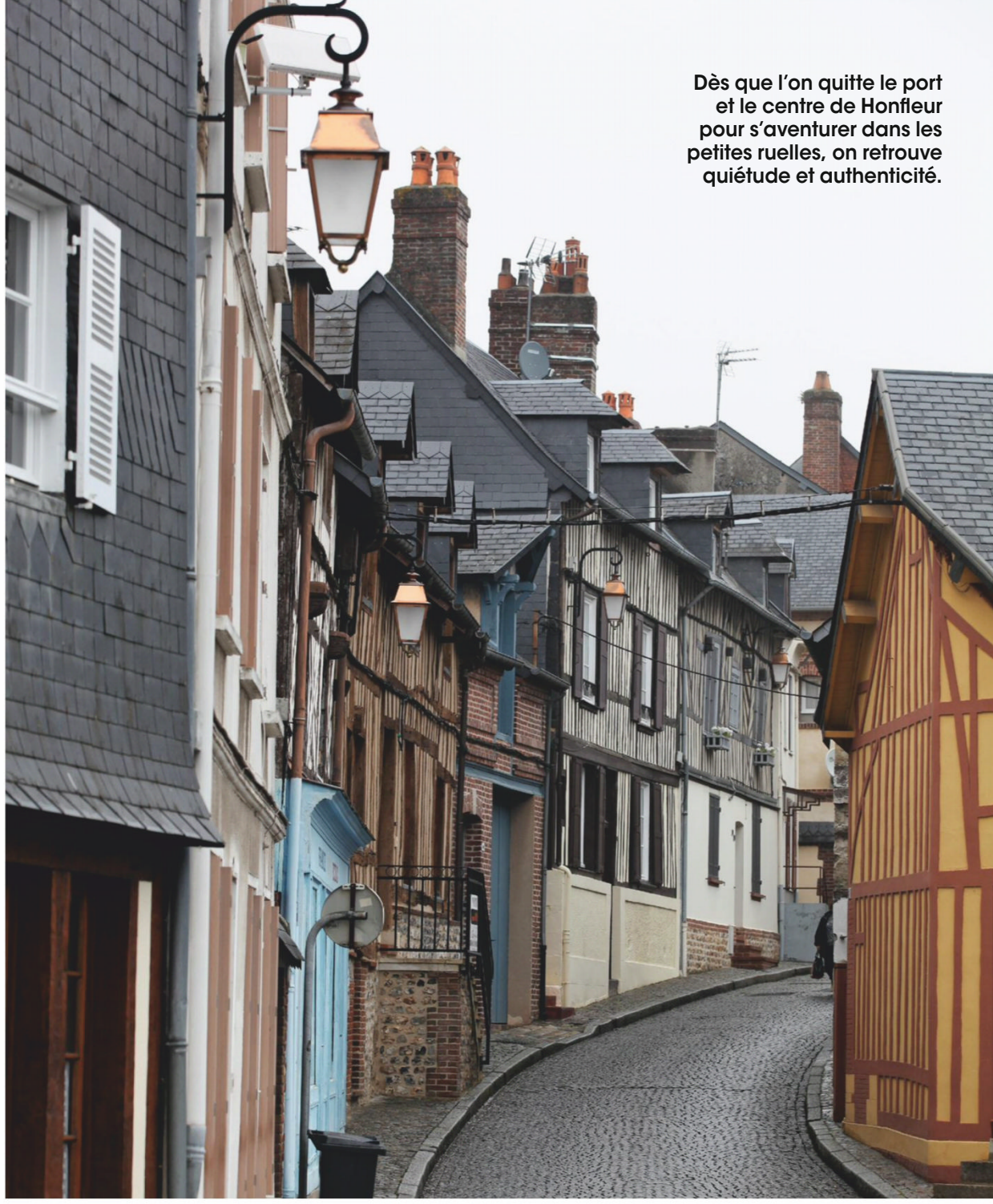




Archétype de la charmante petite maison normande du pays d'Auge, la chaumière à pans de bois y est très répandue.

••• du lèche-vitrine dans son centre huppé, puis aller respirer le grand air sur la plage et finir par jouer dans son hippodrome ou son casino. Ici, les grandes villas Belle Epoque se disputent le front de mer avec les grands hôtels bâtis face à la Manche début XX^{e} ; un âge d'or qui se lit à ciel ouvert de Trouville à Cabourg, en passant par Houlgate. Cette côte fleurie mérite bien son nom, tant elle regorge de joyaux nichés dans la verdure, qui s'enfilent comme des perles au fil des kilomètres. Et nul besoin d'aller bien loin pour admirer le plus étincelant de tous.

Il s'agit sans aucun doute de Honfleur, un adorable petit port de pêche situé juste en face du Havre à la jonction de l'Eure et de la Seine-Maritime, parfaitement préservé. Autour de son bassin où s'alignent des voiliers, l'unité architecturale offerte par ces antiques maisons couvertes d'ardoises est saisissante et les seuls bâtiments qui se démarquent sont remarquables. Outre la Lieutenance du XI^{e} siècle qui garde l'entrée du port, unique vestige du bastion militaire, Honfleur abrite une étrange église Sainte-Catherine en bois, singulière à bien des égards. Construite au XV^{e} siècle par des charpentiers de marine, sa nef est ainsi dominée par un toit de type « coque renversée », tandis que son clocher, dressé seul à côté, fait un peu bande à part ! Se balader dans les ruelles pavées de Honfleur est enchanteur même si ce village est devenu une immense galerie d'art, très prisée des touristes… fortunés ! •••



Dès que l'on quitte le port et le centre de Honfleur pour s'aventurer dans les petites ruelles, on retrouve quiétude et authenticité.

Portraits

LISON MANSOIS ■ PRODUCTRICE DE FROMAGES

La crème de la crème !

Difficile de parler de la Normandie sans évoquer ses fromages ! Les camembert, livarot et autres pont-l'évêque, pour ne citer qu'eux, régalent gourmands et gourmets depuis des générations. Et c'est justement ces fromages de caractère, tous protégés par une AOP, qui sont élaborés et affinés par Lison Mansois et ses associés à la Ferme de la Mondière, à Orbec. *« Nous avons la maîtrise de toute la fabrication car nous récoltons sur l'exploitation le lait de nos 60 vaches normandes. Elles produisent un lait très riche qui donne ce crémeux unique, propre à ces fromages ».* Plus que la quantité, c'est la qualité qui prime dans cette fromagerie à taille humaine, qui privilégie la vente en direct. *« Nos clients peuvent assister à la traite 2 fois par semaine (vendredi et samedi), avant de passer à la boutique ».* Attention, avec une production hebdomadaire limitée à moins de 800 fromages, dont deux tiers de camembert, il n'y en aura pas pour tout le monde, d'autant que ces fromages sont distribués chez des restaurateurs, des épiceries fines mais aussi sur le marché de Bernay. Un vrai goût d'authenticité !

Informations au 06 50 01 83 29 ou sur Facebook.

LES DRONERS/CALVADOS ATTRACTIVITÉ

ICI, LES VILLAS BELLE EPOQUE SE DISPUTENT LE FRONT DE MER AVEC LES GRANDS HÔTELS BÂTIS FACE À LA MANCHE DÉBUT XXE



La plage de Deauville, avec ses parasols et ses cabines, n'a pas séduit que Claude Lelouch.

ARNAUD GUÉRIN/CALVADOS ATTRACTIVITÉ



YANN LEFEBVRE

La voiture de la balade

RANGE ROVER VELAR D300 | **À PARTIR DE 69 300 €**

Si le nom de Velar rend hommage au premier Range, lancé en 1970, c'est parce que, lui aussi, prétend être une icône du design. Ce qui est sûr, c'est que sa ligne élancée, dépourvue d'aspérité avec ses poignées rétractables (une première mondiale!), lui a assuré le titre de « plus belle voiture du monde » lors de sa sortie en 2018. Et depuis, l'élégant Velar se fait toujours aussi désirable et pas uniquement grâce à sa plastique avantageuse! Spacieux, il séduit aussi par son habitacle premium et high-tech, doté des derniers raffinements technologiques. Sur route, le Velar reste un peu pataud en raison de son poids conséquent mais sa suspension pneumatique (optionnelle) fait merveille pour préserver le confort… ou pour surélever la garde au sol. Car c'est aussi un 4x4 digne de son prestigieux blason. Cela se ressent sur les prix, élevés avec le performant diesel de 300 ch, même si le Velar cherche à se faire plus démocratique en proposant les services d'un 4 cylindres essence de 250 ch, ramenant le premier prix à 58 900 €…

Difficile de résister au charme de Honfleur. Mais le tour du bassin est devenu très touristique, les galeries d'art partageant l'espace avec les restaurants.



Outre le château de Guillaume le Conquérant, Caen abrite l'abbaye aux Dames et l'abbaye aux Hommes!

••• Pour retrouver un Calvados plus authentique, il faut s'écarter momentanément de la côte pour plonger dans le fameux pays d'Auge. Mais rassurez-vous, cela n'a rien d'une punition, bien au contraire ! Pour profiter de ses charmes mieux vaut ouvrir l'œil, car l'adage « pour vivre heureux, vivons cachés » semble être appliqué à la lettre. Depuis l'étroite route qui serpente dans le bocage entre des haies parfaitement taillées, on devine au gré d'une percée de sublimes propriétés, dont un nombre important de haras mais aussi des exploitations où l'on distille le calvados ou le cidre, parfois depuis des siècles. Cette terre, riche en patrimoine, l'est tout autant en saveurs multiples et évoquer simplement le nom du village pittoresque de Pont-l'Evêque suffit à s'en assurer !

Mais le village dont on fait « tout un fromage » est celui, presque voisin, de Beuvron-en-Auge, classé parmi les plus beaux de France ! A juste titre, car en arrivant sur la place, vous voilà immergés dans un paysage de carte postale, à déambuler autour de l'antique halle du marché, face à des maisons à pans de bois, appuyées les unes contre les autres. En remontant vers l'ouest, voilà que Caen, la préfecture du département, vous fait face. Malgré les ravages de la guerre, Caen réserve quelques belles surprises avec un centre médiéval bien préservé, doté de quelques monuments de choix. Outre l'abbaye aux Dames et l'abbaye aux •••



Classé parmi les plus beaux villages de France, Beuvron-en-Auge a tout d'une bulle spatiotemporelle immaculée.



A Caen, les bords de l'Orne sentent déjà un peu « la marée ». Il est vrai que la mer et ses fameuses plages du débarquement ne sont pas bien loin!



Du côté de Clécy, un décor de carte postale offert par la Suisse normande. Les impressionnistes ne s'y sont pas trompés…

JACQUES COLETTE/CALVADOS ATTRACTIVITÉ

POUR DÉCOUVRIR LE CALVADOS AUTHENTIQUE, IL FAUT S'ÉCARTER DE LA CÔTE ET PLONGER DANS LE PAYS D'AUGE



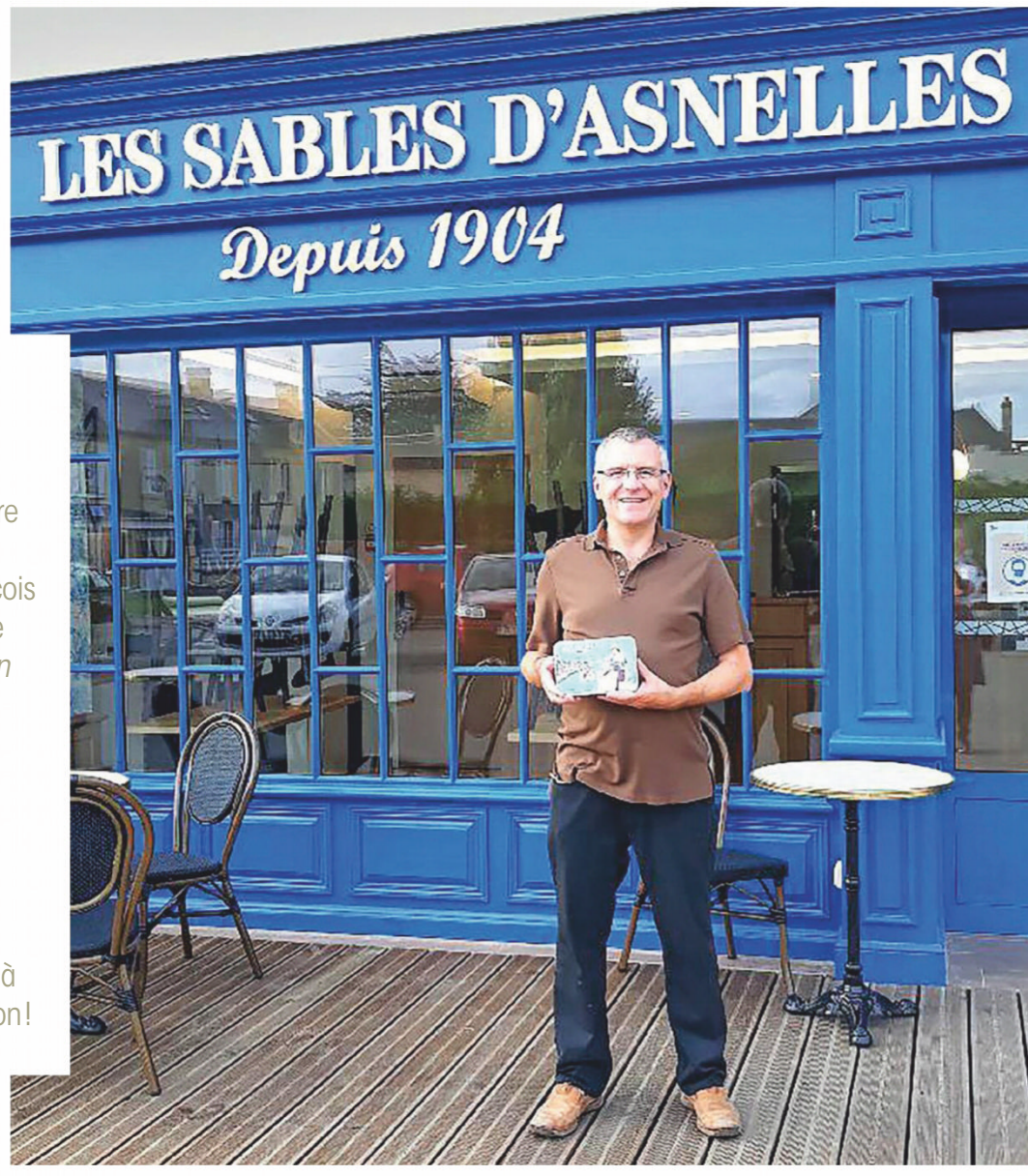
Portraits

JEAN-FRANÇOIS OTTER ■ DIRECTEUR DE BISCUITERIE

Sablés sacrés

Les spécialités culinaires ne manquent pas en Normandie. Il existe notamment, depuis 1904, un petit biscuit né près d'Arromanches qui régale petits et grands : le sablé d'Asnelles. Bien sûr, Monsieur Bansard, à qui l'on doit cette recette toujours tenue secrète, n'est plus de ce monde depuis bien longtemps. Mais sa douceur culinaire lui a survécu, puisque celle-ci est fidèlement transmise à chaque changement de gérant. Depuis plus de 4 ans, charge à Jean-François Otter de faire perdurer cette tradition immuable, et ce n'est pas une mince affaire ! *« Avec mon associé, tout s'est joué près du pétrin. On a passé plus de 15 jours avec l'ancien propriétaire, pour apprendre la recette et surtout acquérir le « tour de main », ce qui n'a pas été évident. De même, le temps de cuisson est essentiel : quelques minutes de plus ou de moins peuvent tout changer. Pour le reste, rien n'a été modifié : il y a toujours les mêmes quantités de beurre d'Isigny, d'œufs, de sucre et de farine. Même les fameuses boîtes bleues, de 250 ou 500 gr, sont restées identiques ! »* Cette véritable madeleine de Proust revisitée façon sablé est à découvrir en direct à la boutique… bien que cette spécialité soit expédiée jusqu'au Japon !

Informations au 02 31 22 32 09 et au www.sables-asnelles.fr



●●● Hommes, il subsiste l'imposant château de Guillaume le Conquérant, édifié voilà un millénaire ! Si vous aimez remonter le temps, n'hésitez pas à pousser jusqu'à Bayeux, cette ville d'art et d'histoire au charme intact renfermant un joyau daté du XIe siècle. Il s'agit de sa fameuse tapisserie inscrite au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco, qui raconte sur 70 mètres la conquête de l'Angleterre par Guillaume, alors duc de Normandie ! Mais le Calvados vous donne également rendez-vous avec l'un des plus grands moments de l'Histoire contemporaine. En regagnant le proche littoral, vous verrez apparaître des noms exotiques devenus familiers, comme ceux de Pegasus Bridge, Utah Beach, Omaha Beach ou Colleville-sur-Mer pour ne citer que les plus connus. Jusqu'à la pointe du Hoc, ce trait de côte garde les stigmates d'un certain 6 juin 1944, en particulier Arromanches, où les caissons du port artificiel Winston défient le temps. Désormais, à vous de débarquer dans ce coin de Normandie…

Merci à Armelle Le Goff du CDT du Calvados pour son aide à la réalisation de ce reportage. Organisez votre séjour en vous connectant au www.calvados-tourisme.com



FX HUET

FRANÇOIS-XAVIER HUET ■ DISTILLATEUR DE CALVADOS

Des pommes pour hommes !

Comment évoquer le Calvados sans mentionner le célèbre digestif éponyme, base du fameux trou normand ? Celui portant le nom de Pierre Huet est un digne représentant de ce savoir-faire depuis 1865, et c'est désormais François-Xavier - la 5e génération - qui a repris en 2004 le flambeau. *« Ce patrimoine est à géométrie variable, puisqu'il comprend d'abord un fantastique verger de 25 ha, abritant une antique maison à colombages, située à Cambremer sur la route du cidre, au cœur du pays d'Auge. C'est notre outil de travail et rien n'a vraiment changé depuis des siècles ! »* Si l'entreprise produit à partir des deux variétés de pommes du jus bio mais aussi du cidre, du vinaigre de cidre, du poiré, du pommeau et d'autres spécialités, le produit phare reste bien le calvados du pays d'Auge, un digestif d'exception répondant à un cahier des charges très strict, protégé par une AOC. *« On écoule 40 000 bouteilles par an, à travers une vaste gamme comprenant de jeunes calvas, vieillis en fût de chêne durant 2 ans minimum, les plus anciens étant les « prestiges » âgés de 50 ans. Evidemment, cet écart se ressent sur les prix, une bouteille de 70 cl étant vendue de 20 € à… 595 € ».*

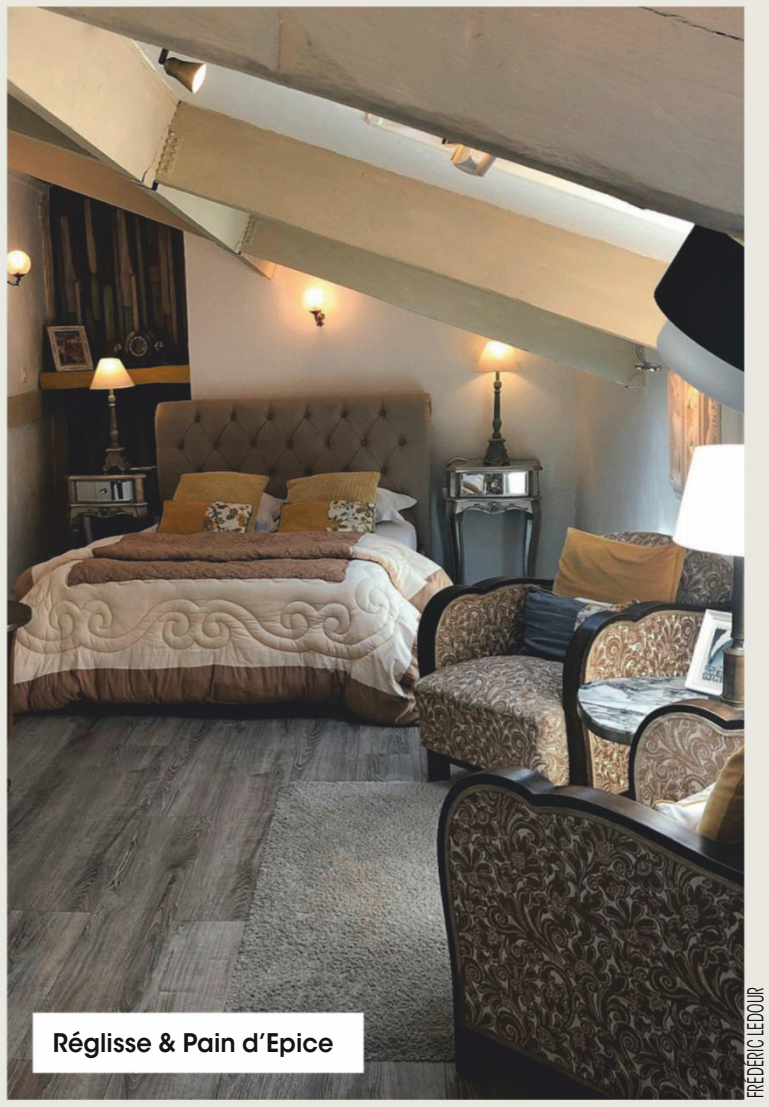
Infos sur www.calvados-huet.com ou au 02 31 63 01 09.

Deauville-Trouville

Impossible de passer à côté de Deauville, bourgade dont le rayonnement va bien au-delà de la Normandie ! Une journée suffira pour vous imprégner du lieu, le front de mer étant aussi incontournable que son centre commerçant. Mais le bourg voisin de Trouville, qui est aussi un port de pêche, propose une ambiance plus authentique… sans se départir d'une certaine élégance ! La brasserie Le Central (02 31 88 13 68) à Trouville est une institution locale depuis les années 1930 où l'on mange très bien pour des prix maîtrisés. Comptez une trentaine d'euros par personne (menus de 20,90 à 31,90 €).

Honfleur

Cet adorable petit port de pêche, magnifiquement préservé, mérite à lui seul une bonne journée pour en faire le tour ! Ancienne capitale des peintres impressionnistes (Claude Monet et Eugène Boudin y vécurent), Honfleur est aujourd'hui très prisée des artistes en tout genre. Au-delà de cet aspect, le patrimoine historique très riche (église en bois du XVe, grenier à sel du XVIe, tour de la Lieutenance du XIe…) est aussi à voir. Le restaurant gastronomique Le Breard (02 31 89 53 40), situé idéalement dans le cœur historique, propose une belle palette de saveurs au gré du marché. Assurément une très bonne table (menus de 34 à 65 €, plats de 15 à 32 €). Pour séjourner à Honfleur, il existe de nombreuses belles adresses. L'hôtel-spa Les Bleuets (3 étoiles, 02 31 81 63 90), dressé face à l'estuaire de la Seine, est tout à fait recommandable (chambre à partir de 75 €/nuit, petit-déjeuner 10 €/personne). Mais il y a plus charmant, avec la chambre d'hôtes Réglisse & Pain d'Epice (02 31 87 84 80), nichée en plein cœur de Honfleur (à partir de 90 €/nuit).



Réglisse & Pain d'Epice

FRÉDÉRIC LEDOUR



Le Pavé d'Auge

OT BAYEUX INTERCOM

Beuvron-en-Auge

Faire le tour de Beuvron va être rapide, tant ce village classé parmi les plus beaux de France est petit, mais quel charme ! Ne négligez pas quelques villages voisins également dignes d'intérêt, comme Beaumont-en-Auge ou même Pont-l'Evêque. La plus belle adresse de Beuvron est sans aucun doute le restaurant étoilé Le Pavé d'Auge (02 31 79 26 71), qui revisite avec talent les saveurs du terroir (menus de 41,40 à 72,50 €). Et pour prolonger le plaisir, sachez qu'il propose une superbe chambre d'hôtes, Le Pavé d'Hôtes. Pour vous restaurer à des prix plus accessibles, allez au Café Forges (02 31 74 01 78) qui propose des menus copieux et savoureux à partir de 21 €.

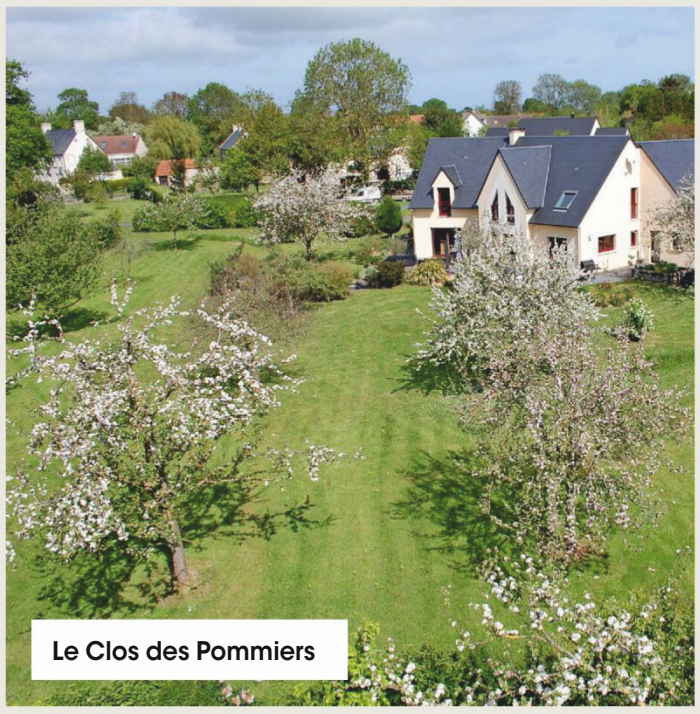


Château Saint-Gilles

OT BAYEUX INTERCOM

Arromanches-les-Bains

Impossible de visiter le Calvados en passant à côté des nombreux musées et sites liés au débarquement. Certains sont incontournables (pointe du Hoc, pont Pegasus, Sainte-Mère-Eglise…) et parmi eux, Arromanches est à voir absolument. Les vestiges de son port artificiel permettent de prendre la mesure de cette incroyable opération humaine et technique. D'ailleurs, pour vous réveiller face à ce port, descendez à l'hôtel La Marine (3 étoiles, 02 31 22 34 19), une institution depuis 1837. Quant au cimetière américain de Colleville-sur-Mer, surplombant Omaha Beach, il fait prendre conscience du terrible sacrifice consenti à l'époque… A Tracy-sur-Mer, belle halte à la chambre d'hôtes le Clos des Pommiers (06 22 47 81 99). Cette belle maison contemporaine, immergée dans un grand verger, propose 4 chambres tout confort (avec spa), à 108 € pour deux personnes petits-déjeuners compris. Sur réservation, une table d'hôtes du terroir est possible.



Le Clos des Pommiers

Cathédrale de Bayeux

Bayeux

Tenue à l'écart des destructions liées à la guerre, Bayeux peut se targuer de posséder un centre médiéval pittoresque parfaitement préservé. Cela vaut aussi pour sa cathédrale, de toute beauté, même si son joyau connu de tous est la fameuse tapisserie qui déroule, sur près de 70 mètres, l'épopée anglo-saxonne d'un certain Guillaume le Conquérant. A 5 minutes de Bayeux se tient l'hôtel-château Saint-Gilles (02 61 77 00 95), en fait une très belle maison de maître du XVIII^e^ qui propose des chambres vastes et confortables (130 €/nuit), jusqu'au studio, idéal pour une petite famille (170 €/nuit). Dans Bayeux, le restaurant Le Ptit Bistrot (02 31 92 30 08) paraît tout indiqué. Pour déguster une cuisine élaborée, préparée à partir des produits frais du marché, comptez de 16,90 à 35 € selon les menus.

Cabourg

Un charme désuet se dégage de cette antique station balnéaire, qui séduit au premier coup d'œil avec l'architecture de son Grand Hôtel et ses belles maisons anglo-normandes. Jadis lieu de villégiature préféré de Marcel Proust, Cabourg recèle de nombreux trésors à découvrir à proximité (la falaise de la vache noire d'Houlgate, la halle médiévale de Dives-sur-Mer…). Faites étape dans une authentique maison anglo-normande du début XX^e^ en descendant à l'hôtel Les Mots Passants (02 61 45 17 01), qui dispose de 14 belles chambres décorées avec goût. Les prix sont très corrects (de 58 à 116 €/nuit hors petit-déjeuner). Dégustez les saveurs de la mer en vous rendant au Baligan (02 31 24 10 92), les menus allant de l'abordable (21,50 €) au gastronomique (75 €/personne pour le homard).

Caen

Malgré d'intenses bombardements ayant rayé de la carte 70 % de la ville, il subsiste heureusement à Caen un cœur historique bien préservé (abbaye aux Dames et abbaye aux Hommes du XI^e^ siècle). Le château de Guillaume le Conquérant est à voir mais aussi les musées nichés dans son enceinte. C'est le cas du musée de Normandie (02 31 30 47 60) et du musée des Beaux-Arts (02 31 30 47 40), exposant des collections de peintures allant du XVI^e^ siècle à nos jours.

NOUVEAU

LE MAGAZINE DES BONS VIVANTS !



EN VENTE ACTUELLEMENT

Guide d'achat

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

37 PAGES POUR MIEUX ACHETER VOTRE 4x4



VOTRE PROCHAIN NUMÉRO SERA EN KIOSQUE LE 18 MARS 2021

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 : 40, avenue Aristide Briand, CS 10024, 92227 Bagneux 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, Patrice Chéreau, Clément Choulot, Michel Courtois, Pascale Desclos, Thierry Emptas, Christian Goupi, Florian Grout, Yann Lefebvre, Thomas Riaud, Pierre Richet, 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 : EMAS SNC
Siège social : 40, avenue Aristide Briand, CS 10024, 92227 Bagneux Cedex
Cogérants : Gautier Normand et Maximilian Freiher Von Richthofen
Associés principaux : REWORLD MEDIA et AXEL SPRINGER FRANCE SAS

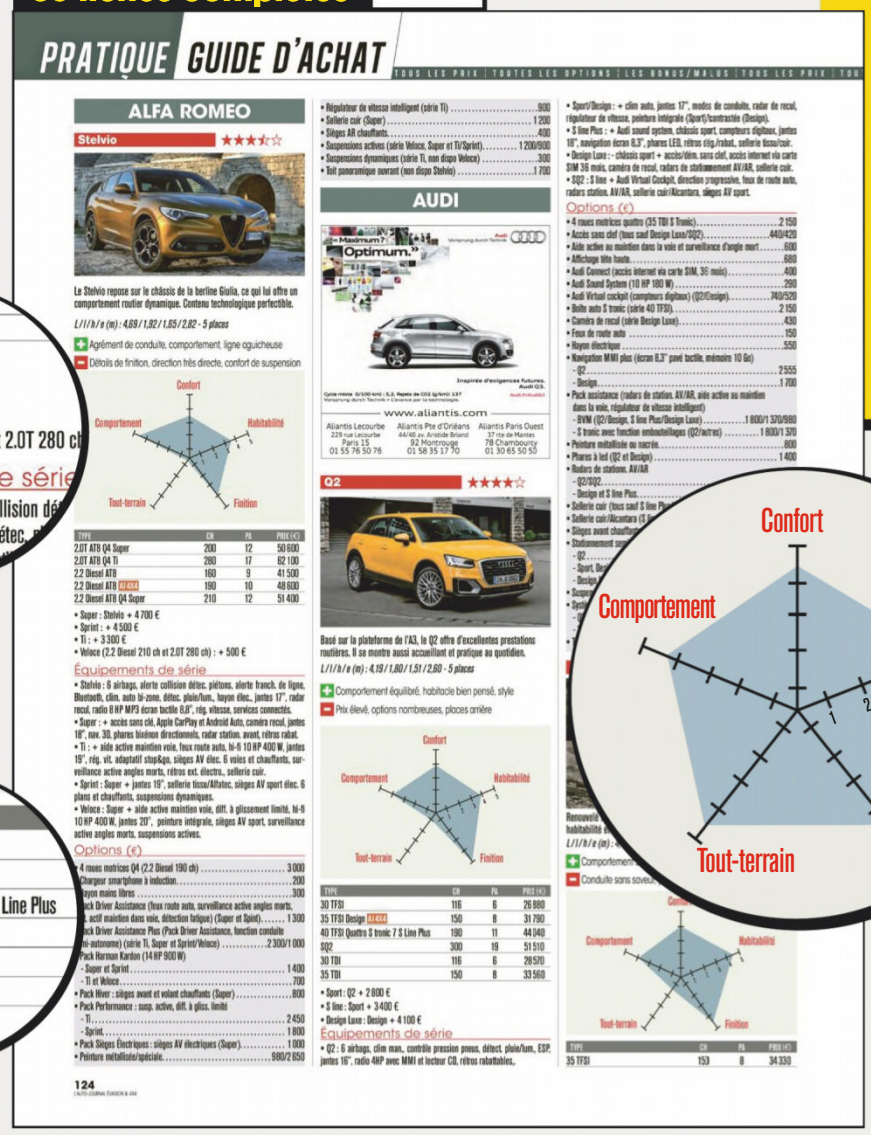
IMPRIMEUR : Quad/Graphics Europe
PHOTOGRAVURE : Compos Juliot, 11 rue Bleue 75009 Paris
N° ISSN : 2106-9964
NUMÉRO DE COMMISSION PARITAIRE : 0722 K 81821
Dépôt légal : décembre 2020
COPYRIGHT 2003 / L'AUTO-JOURNAL 4X4
Abonnement France : 23,80 € pour 4 numéros

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)

Guide d'achat
80 fiches complètes
p.124



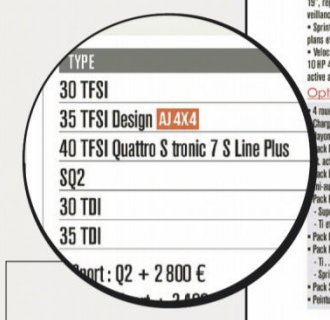
Les pictos pour mieux choisir :

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.

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.159

AUDI Q5 II

NI TROP GROS, NI TROP PETIT, LE Q5 II MET LE CURSEUR AU BON ENDROIT POUR S'ATTIRER LES FAVEURS D'UN LARGE PUBLIC ET FAIT DE MÊME EN MATIÈRE DE FINITIONS ET MOTORISATIONS. SON PREMIER RESTYLAGE, ESTHÉTIQUE ET TECHNOLOGIQUE, DEVRAIT FAVORISER UNE BAISSE DES PRIX EN OCCASION DE CETTE VALEUR SÛRE…

texte Thomas Riaud photos Clément Choulot

Mécanique

Pragmatique, le Q5 opte massivement pour des blocs diesels bien calibrés dans ce SUV équipé d'office de la transmission intégrale, dès l'entrée de gamme (35 TDI 163 ch). Mais c'est la version de 190 ch (40 TDI), plus agréable et à peine plus chère à l'achat, qui a totalisé le tiers des ventes, notamment avec la douce et réactive boîte S-tronic 7. Hélas, ces 4 cylindres TDI concentrent l'essentiel des soucis (distribution). Les gros V6 diesel (45 TDI et 50 TDI) apparus en 2018 couplés à une boîte Tiptronic 8 (et épargnés par les problèmes), qui mixent hautes performances et économies à la pompe, restent confidentiels. A noter que l'élitiste SQ5 a été brièvement proposé avec un gourmand V6 3.0 biturbo essence de 354 ch, jusqu'en septembre 2018, remplacé en février 2019 par un sobre et puissant TDI de 347 ch. Enfin, en essence, l'offre se ventile entre une version 45 TFSI (4 cylindres 2.0 de 252 ch, puis 245 ch en 2019) et une 55 TFSI hybride rechargeable (4 cylindres 2.0 et moteur électrique pour une puissance cumulée de 367 ch).



Le moteur le plus diffusé est le 2.0 TDI. Il n'a pas été épargné en soucis fiabilité.



Équipement

Bien que déjà correctement équipé en finition de base sobrement baptisée Q5 (accès et démarrage mains libres, hayon électrique, capteurs de pluie et de luminosité, radar de recul, jantes alu, climatisation automatique, Audi Drive Select…), cette configuration est assez rare sur le marché. On peut presque en dire autant de l'exécution supérieure baptisée Design, qui ajoute notamment les rétroviseurs électriques rabattables, le radar de stationnement avant, l'ordinateur de bord avec écran 7 pouces ou l'indispensable GPS. Mais ces finitions restent dans l'ombre de la dynamique S line, qui outre une définition spécifique avec le châssis sport, apporte une vraie valeur ajoutée côté look : jantes en alliage de 19'', inserts en alu, phares à LED (avec clignotants dynamiques), compteurs numériques (virtual cockpit) et sellerie cuir. La finition Design Luxe est comparable à la S line en richesse d'équipement mais elle joue plus volontiers la carte bourgeoise que sportive, et elle gagne tout de même des sièges électriques ainsi que la très appréciable banquette coulissante. Quant au très haut de gamme Avus, tout ou presque est de série, y compris les sièges chauffants. Reste le cas de l'élitiste SQ5, qui a le look d'un S line avec la dotation d'un Avus…

Longueur / largeur / hauteur / empattement (m) : 4,67 / 1,90 / 1,66 / 2,82

LA GAMME	Essence		Hybride essence	Diesel				
Moteurs	45 TFSI 252 ch	SQ5 TFSI 354 ch	55 TFSI 367 ch (PHEV)	35 TDI 163 ch	40 TDI 190 ch	V6 45 TDI 231 ch	V6 50 TDI 281 ch	SQ5 V6 TDI 347 ch
Dates de vente	11/2016 - 10/2020	11/2016 - 09/2018	09/2019 - 10/2020	11/2016 - 10/2020	11/2016 - 10/2020	11/2018 - 10/2020	01/2018 - 10/2020	02/2018 - 10/2020
Type	4 cyl. turbo, 1984 cm³	V6 turbo, 2995 cm³	4 cyl. turbo, 1984 cm³ + élec.	4 cyl. turbo, 1968 cm³	4 cyl. turbo, 1968 cm³	V6 turbo, 2967 cm³	V6 turbo, 2967 cm³	V6 turbo, 2967 cm³
Puissance (ch à tr/mn)	252 à 5000	354 à 5400	367 (252 + 143)	163 à 3000	190 à 3800	231 à 3250	286 à 3750	347 à 3850
Couple (Nm à tr/mn)	370 à 1600	500 à 1370	500 (370 + 350)	400 à 1750	400 à 1750	500 à 1750	620 à 1500	700 à 2500
Type de transmission	BVA 7	BVA 8	BVA 7	BVA 7	BVM 6 / BVA 7	BVA 8	BVA 8	BVA 8
0 à 100 km/h (s)	7,1*	6,1*	5,3	9,8*	9,4*	6,7	5,8	5,4
Conso moy. (l/100 km)	9,7*	10,8*	2,2 (40 km en électrique)	7,1*	7,6*	6,1	5,7	6,8

* Mesures AJE&4x4



Commercialisation : **novembre 2016 à aujourd'hui**
Restylage : **octobre 2020**
Production : **depuis octobre 2020 (version restylée)**

Habitacle

Le Q5 offre un bon compromis encombrement/habitabilité et plus encore lorsqu'il est équipé de la banquette coulissante optionnelle. Celle-ci apporte un vrai gain en modularité, en augmentant soit l'espace aux jambes soit le coffre (550 dm³ en position normale). Le Q5 séduit aussi par la rigueur de sa présentation, avec ses plastiques moussés, ses matériaux de qualité et ses ajustements précis. Pourtant, comparé à la première génération, l'actuelle fait quelques économies, notamment dans les parties basses, où les plastiques rigides font leur apparition. Pas de quoi crier au scandale et nul doute que cet ensemble devrait bien vieillir dans le temps. Enfin, outre une liste d'options très fournie, sachez qu'il existe les luxueuses finitions Audi Exclusive, du sur-mesure qui peut justifier un surcoût conséquent.



En dépit de quelques signes d'économies, le Q5 demeure sérieusement construit.

Extérieur

Le Q5 impressionne par la rigueur des ajustements des divers éléments de carrosserie, mais aussi par l'évidente qualité des peintures. Tout est chirurgical, parfaitement maîtrisé, si bien que la moindre imperfection doit vous alerter : vous êtes alors en présence d'un exemplaire qui a eu un accident et qui a été (mal) réparé ! Bien que doté de série de la fameuse transmission intégrale quattro, le Q5 s'aventure rarement dans les chemins creux mais cela ne vous dispense pas d'inspecteur les soubassements. Les zones très exposées en ville demeurent traditionnellement les boucliers peints couleur carrosserie mais aussi le flanc des jantes en alliage.

BILAN ENTRETIEN/FIABILITÉ DE L'AUDI Q5 II

COÛT DE L'ENTRETIEN (2.0 TDI 190 CH S-TRONIC)

Embrayage	–
Courroie de distribution	1 100 €
Disques AV	380 €
Plaquettes AV	220 €
Pneumatiques (la paire)	380 €
Amortisseurs AV (la paire)	350 €
Amortisseurs AR (la paire)	310 €
Révision (12 mois avec vidange et filtres)	500 €

Le Q5 puise dans la large banque d'organes des autres grands classiques de chez Audi (A4) et plus largement chez Volkswagen. Le prix des pièces reste plus élevé que la moyenne…

BILAN FIABILITÉ

- ↳ Encrassement de la vanne EGR et du FAP : tous TDI utilisés majoritairement en ville.
- ↳ Mécanisme vitres électriques AV fragile : tous Q5 produits en 2017.
- ↳ Système airbags défaillant : tous Q5 produits en 2017 et 2018.
- ↳ Défaillance du système de freinage : Q5 produits de 2018 à 2020.
- ↳ Soucis de distribution 2.0 TDI (courroie, galet tendeur…) : tous TDI jusqu'en 2019.
- ↳ Problème de pompe à eau sur 2.0 TFSI : tous 2.0 TFSI version 252 ch jusqu'en 2018.

NOTRE CHOIX

AUD Q5 2.0 TDI 190 CH S-TRONIC 7 S LINE

juin 2018, 42 000 km
Prix prospecté **39 000 €**



FLORIAN GROUT

Qualités	Défauts
Compromis confort/tenue de route	Prix élevés même en occasion
Qualité de construction	Style devenu banal
Habitacle vaste et bien pensé	Modèle largement diffusé
Bonne valeur résiduelle	Entretien Audi pas donné…

Conclusion

Le premier Q5 avait tout bon, en offrant un remarquable compromis et en cochant les bonnes cases. Ce deuxième opus fait de même, en suivant la voie de son prédécesseur. Mais cette absence totale de prise de risque, technique comme stylistique, peut lasser d'autant qu'entre-temps, la concurrence s'est réveillée (BMW X3 plus avenant, Mercedes GLC agréable…), sans parler d'un nouveau Q3 qui s'est largement bonifié. Et en voyant l'interface de ce Q5 II phase 1, aujourd'hui dépassée (écran non tactile), on comprend pourquoi Audi lance une seconde mouture remise à jour sur ce plan. Malgré ces écueils - dont une fiabilité imparfaite - ce Q5 devrait rester, des années encore, un acteur incontournable du segment.

TECHNIQUE AUDI Q5 2.0 TDI 190 CH *

Vitesse maxi (km/h)	207
Accél. 1 000 m d. a. (s)	31
Conso moyenne (l/100 km)	7,6
Conso ville/route/autoroute	8,2/7,3/7,2
Freinage 90/130 km/h (m)	31/65

* Mesures AJE&4x4

ALFA ROMEO

Stelvio ★★★½☆

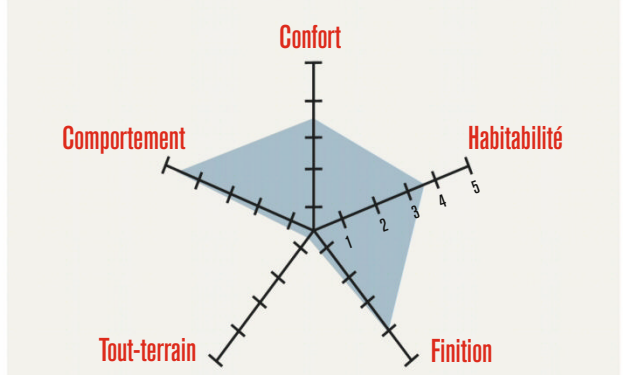


Le Stelvio repose sur le châssis de la berline Giulia, ce qui lui offre un comportement routier dynamique. Contenu technologique perfectible.

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 ★★★½☆



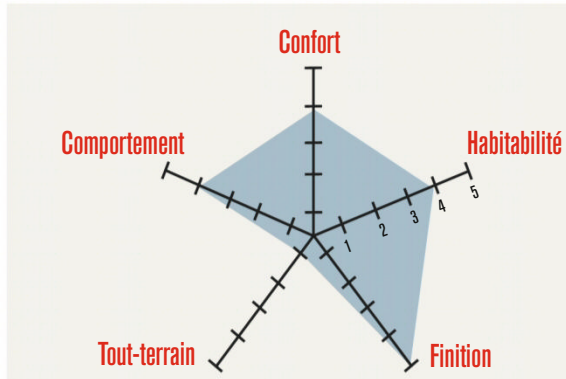
Modèle restylé

Basé sur la plateforme de l'A3, le Q2 offre d'excellentes prestations routières. Il se montre aussi accueillant mais vendu trop cher.

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 (€)
35 TFSI Design	150	8	32 700
35 TFSI S line AJ 4X4	150	8	36 700

- Design Luxe : Design + 5 600 €
- S line Plus : S line + 2 600 €

Équipements de série

- Q2 : 6 airbags, clim. man., contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, freinage urgence auto, jantes 16", limiteur vitesse, phares LED, radar recul, radio 4HP écran 7", rétros dégiv.
- Design : + appel assistance, clim. auto, hi-fi 8 HP, interfaces smartphone, modes conduite, multimédia écran 8,3", rég. vitesse.
- Design Luxe : + accès/dém. sans clé, caméra recul, compteurs 100 % digitaux, hi-fi 10 HP 180 W, jantes 18", navigation, phares Matrix LED, radars station. AV/AR, rétos rabat., services connectés, sellerie cuir/similicuir, sièges AV sport,
- S line : Q2 + appel assistance, clim. auto., hi-fi 10 HP 180 W, interfaces smartphone, jantes 18", multimédia écran 8,3", peinture intégrale, phares Matrix LED, rég. vitesse, rétros élec. rabat., sellerie cuir/tissu, sièges AV sport.
- S line Plus : + caméra recul, compteurs 100 % digitaux, jantes 18", navigation, radars station. AV/AR, services connectés.

Options (€)

- Accès/démarrage sans clef (série Design Luxe et S Line Plus) 445
- Amortissement piloté (Design/autres finitions) 1 260/990
- Boîte auto S tronic 2 150
- Compteurs 100 % digitaux (Design et S line) 560
- Feux de route auto (Design, série autres finitions) 150
- Hayon électrique 550
- Hi-fi B&O 14 HP 705 W 900
- Navigation (écran 8,3" pavé tactile, hi-fi 8 HP) (Design, S line) 2 200
- Pack assistance sécurité (alerte angles morts et trafic marche AR) 830
- Peinture métallisée ou nacrée 850
- Phares Matrix LED (Design) 1 125
- Radars de stationn. AV/AR (série Design Luxe, S line Plus) 785
- Sellerie cuir (S line et S line Plus) 1 865
- Sièges avant chauffants 370
- Station. semi-auto (Design, S line/ Design Luxe, S line Plus) 520/135
- Toit ouvrant 1 175

Q3 ★★★★☆

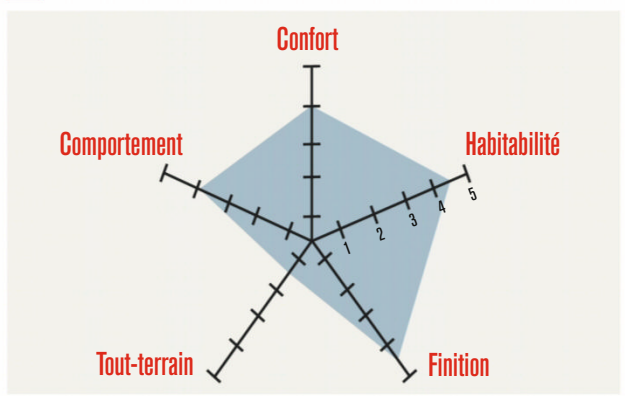


Renouvelé fin 2018, le Q3 se fait apprécier pour son comportement, son habitabilité et sa finition. Pas donné, il manque aussi de dynamisme.

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

➕ Comportement serein, finition soignée, technologies

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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
35 TFSI	150	8	34 750
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 €

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

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 ★★★★☆



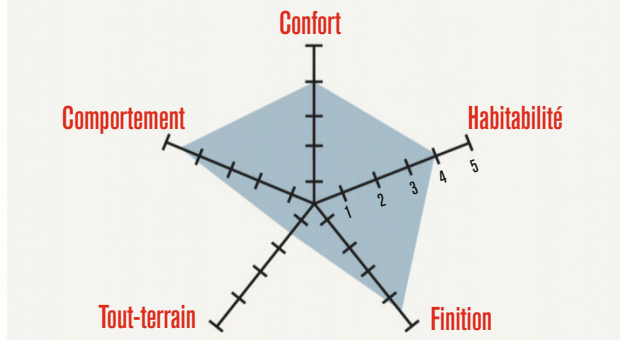
Nouveau modèle

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 connectée 3D écran 10,1" (base/Design) 2 050/1 650
▪ 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 ★★★★☆



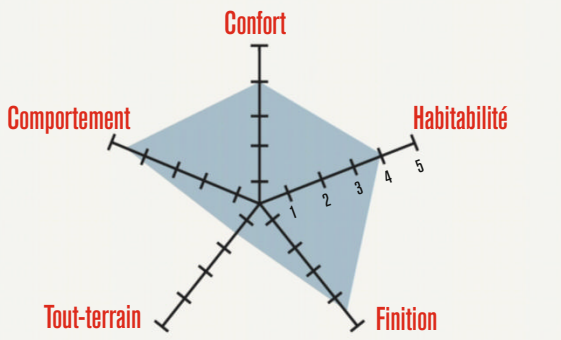
Modèle restylé

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 (€)
45 TFSI (mHEV) BVA7 quattro S line	265	16	66 200
40 TDI (mHEV) BVA7 quattro Design AJ 4X4	204	11	55 100
50 TDI (mHEV) BVA8 quattro S line	286	17	69 500

▪ 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 B&O 19 HP 755 W (Design/S line, Avus) 1 400/1 000
▪ 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) (Design/S line, non dispo Q5) 1 700/1 150
▪ 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 ★★★★☆

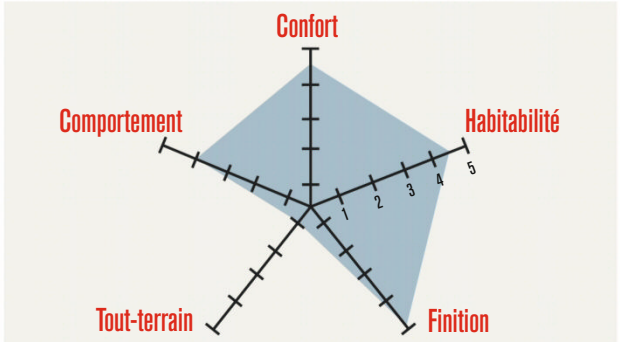


Le Q7 marie confort, équipement riche et finition soignée. Gabarit et tarifs décourageants. Restylage de mi-carrière à l'été 2019.

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 BVA8 quattro Advanced AJ 4X4	231	13	70 350
50 TDI V6 BVA8 quattro Advanced	286	17	73 380
SQ7 TDI V8 BVA8 quattro	435	32	112 800
55 TFSI V6 BVA8 quattro Advanced	340	22	76 080
55 TFSIe (PHEV) BVA8 quattro Advanced	380	22	80 310
60 TFSIe (PHEV) BVA8 quattro Competition	456	22	94 400

- S line : Advanced + 7 550 €
- Avus : Advanced + 9 150 €, 8 300 € (55 TFSIe)
- Avus Extended : Avus + 13 350 €, 12 700 € (55 TFSIe)

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

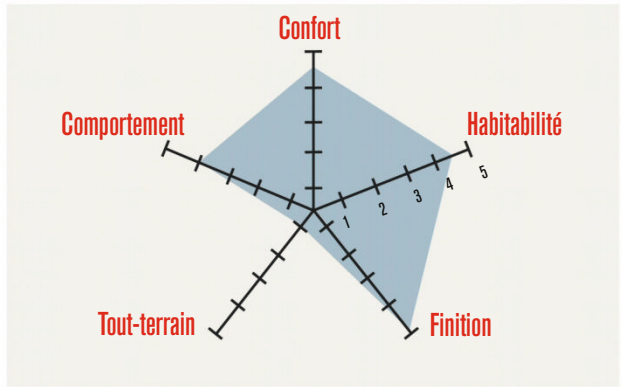


Version sportive du Q7, le Q8 est lancé fin 2018. Technologique et ultra-confortable, il atteint des sommets en prix une fois bien équipé.

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, aide maintien dans voie, appel urgence, clim. auto bizone, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, démar. sans clé, freinage auto urgence, hayon élec., hi-fi 10 HP 180 W, jantes 19", nav. 3D MMI tactile écran 10,1", phares full led, radars station. AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv./rabat., sellerie cuir partielle, services connectés 3 ans, sièges AV élec..
- S line : + caméra recul, interfaces smartphone, jantes 21", Pack S line, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV Sport, susp. pneu. Sport.
- Avus : base + accès sans clé, affichage tête haute, caméra recul, clim. auto 4 zones, feux route auto, hayon mains libres, interfaces smartphone, jantes 20", Pack assistance ville, sellerie cuir, sièges AV chauffants.
- Avus Extended : Avus + clim. auto 4 zones, jantes 21", hi-fi Bang & Olufsen, Pack assistance route, phares HD Matrix LED, sellerie cuir supérieur, sièges AV massants et ventilés à contours individuels, susp. pneu.
- S Q8 : Avus + clim. 4 zones, console centrale tactile, hi-fi B&O 17 HP, jantes 21", phares HD Matrix LED, sellerie cuir/Alcantara, susp. pneu. sport.
- RS Q8 : S Q8 + barres antiroulis actives, clé connectée, différentiel quattro sport, essieu AR directionnel, jantes 22", sièges AV ventilés, station. semi-auto, susp. pneu. sport RS, toit pano.

Options (€)

- Accès sans clé (base, S line) 840
- Affichage tête haute (toutes finitions) 1 650
- Banquette coulissante (toutes finitions) 260
- Climatisations auto 4 zones (base, S line) 950
- Console de climatisation en verre (série S line, Avus Ext.) 350
- Hi-fi Bang & Olufsen
  - Premium 17 HP 730 W (série Avus Ext.) 1 360
  - Advanced 23 HP 1 920 W (Avus Ext./autres) 6 350/7 710
- Pack assistance route (régulateur de vitesse adaptatif fonction embouteillages, aide active au maintien dans la voie, assistants au changement de direction et à l'évitement d'urgence, feux de route auto) (série sur Avus Extended) 2 270
- Pack assistance stationnement (station. semi-auto, caméras 360°) 900
- Pack assistance ville (assistants de croisement et de changement de voie, avertisseur de sortie, alerte de trafic arrière) (base, S line) 1 720
- Pack cuir intégral (non dispo base)
  - S line 3 910
  - Avus/ 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☆

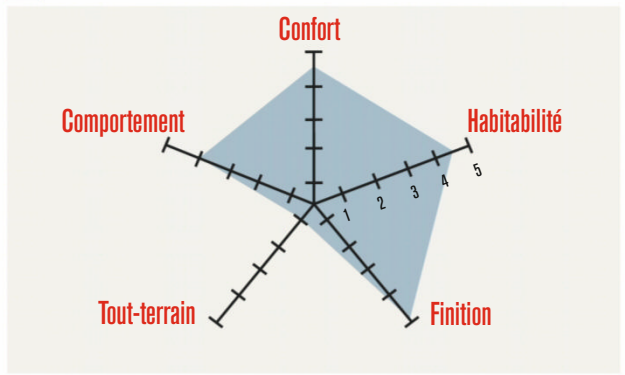


Le premier SUV électrique d'Audi avance 360 che et une autonomie supérieure à 400 km... à condution d'adopter une conduite adaptée.

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

➕ Présentation soignée, dynamisme, innovation

➖ Poids sensible, autonomie décevante, prix



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,

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

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



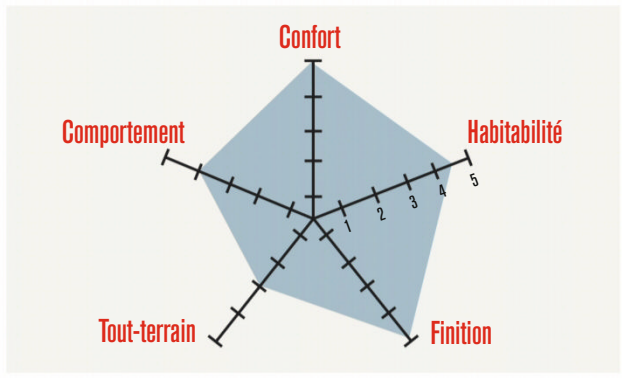
Modèle restylé

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

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 ★★★★☆

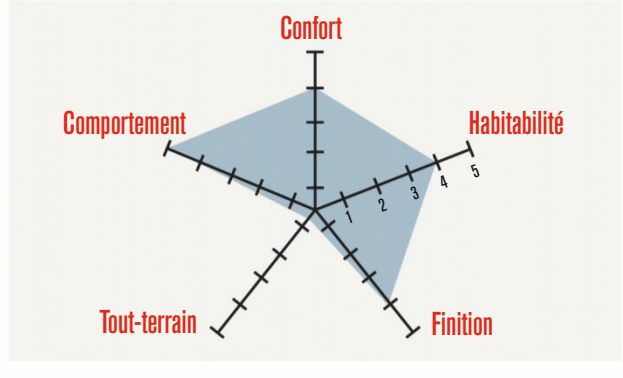


Le X1 deuxième génération s'offre un restylage mi-2019. La principale nouveauté concerne l'arrivée d'une version hybride rechargeable.

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	33 950
20i sDrive BVA8 Lounge	192	11	40 550
25e (PHEV) xDrive BVA6 Lounge	220	7	46 750

▪ 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 ★★★★☆

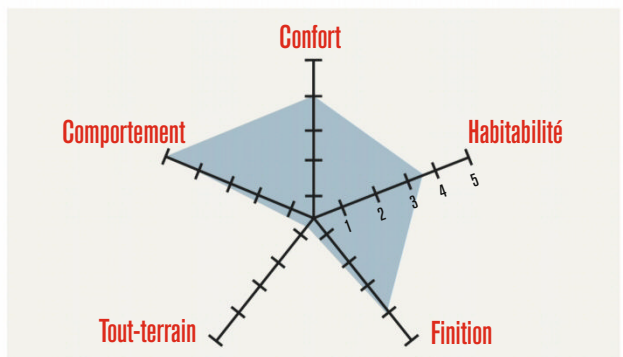


Lancé début 2018, le X2 est le pendant sportif du X1. C'est vrai en style et au volant. L'habitacle manque, lui, d'un caractère plus affirmé.

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	34 450
18d sDrive Première AJ 4X4	150	8	37 200
20d BVA8 sDrive Première	190	10	44 550
18i sDrive Première	140	7	34 050
20i sDrive DKG7 Première	192	10	40 650
25e xDrive BVA6	220	7	48 300
M35i M Performance	306	19	58 200

- 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 ★★★★☆

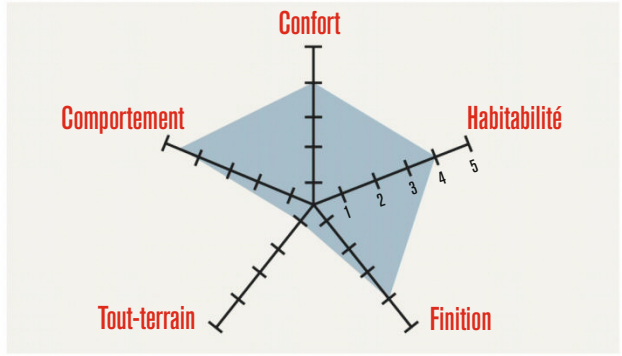


Le BMW X3 3e génération est lancé fin 2017. Derrière une esthétique qui évolue peu, le châssis est tout nouveau. Le comportement y gagne.

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, 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/xLine, Luxury) 1 500/350
- Pack Audio (syst. Harmann Kardon, Apple CarPlay) 1 200
- Pack Confort (accès sans clé, sièges AV électriques et chauffants)
  - Lounge/xLine et M Sport 2 100/1 850
  - 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 ★★★★☆

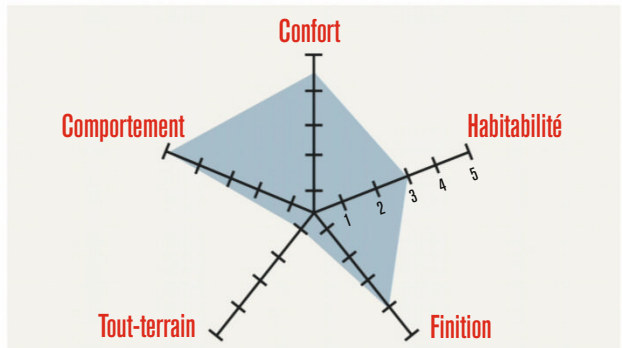


Malgré ses 4 ans, le X4 a changé de génération début 2018. Il reprend le châssis, les technologies et les moteurs les plus puissants du X3.

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

- 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

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

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

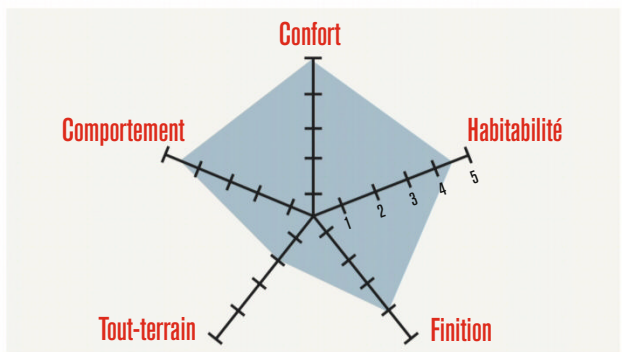


Le X5 4e du nom fait son entrée fin 2018. Basé sur le châssis de la Série 7, il en reprend les technologies de pointe et soigne son dynamisme.

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	75 000
45e (PHEV) xDrive Lounge	394	17	84 350
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, MSport et M50d 8 300
- Park Assist Plus (modélisation 3D véhicule) 650
- Phares laser (non dispo 30d)
  - 40d et M50d 2 050
  - Pack Innovation 1 350
- Sellerie tout cuir
  - 30d et 40d 2 950
  - xLine, MSport et M50d 1 300
- Suspensions pneumatiques
  - 30d et 40d 2 150
  - MSport et M50d 1 300
- Toit ouvrant panoramique/étoilé 1 950/2 800
- Vision nocturne 2 150

X6 ★★★★½



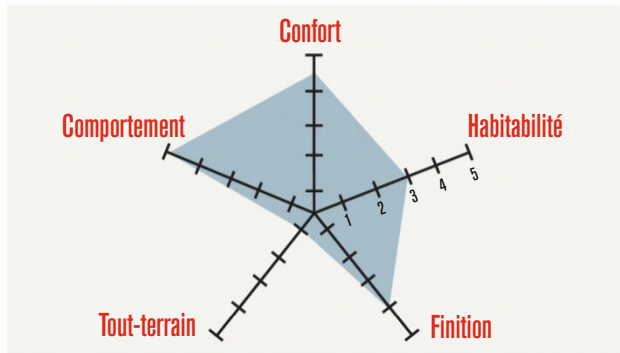
Nouvelle génération

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

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

✚ Performances, contenu technologique, habitabilité correcte

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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
30d xDrive Lounge BVA8 AJ 4X4	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	81 700
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 ★★★★☆



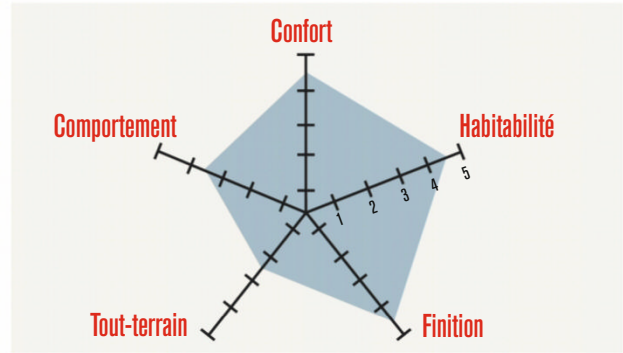
Nouveau modèle

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	98 000
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.
- 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,40i/M50d) 3 900/2 660
- Toit ouvrant panoramique étoilé 900
- Vision nocturne 2 160

CITROËN

C3 Aircross ★★★★☆



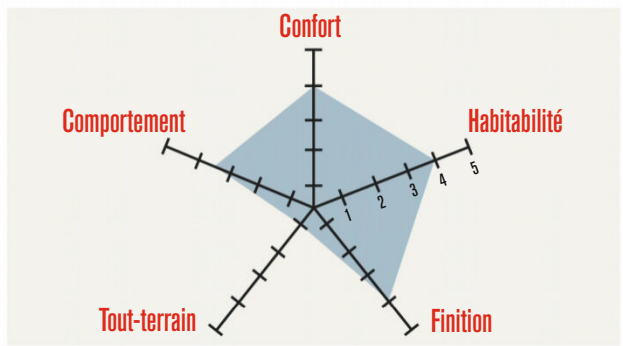
Bientôt restylé

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 ★★★★☆

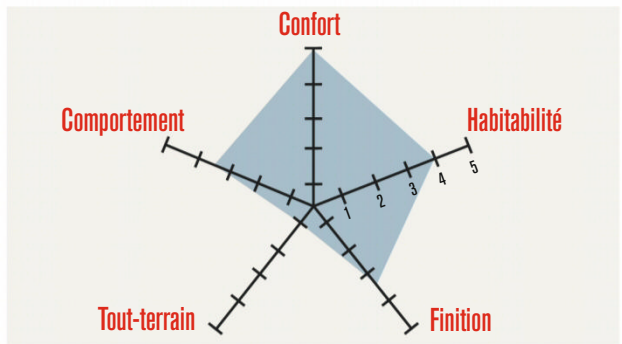


Dérivé du 3008, le C5 Aircross est arrivé fin 2018. Il se distingue par son excellent confort mais manque un peu de dynamisme.

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	26 000
PureTech EAT8 Shine	180	10	36 500
Hybrid (PHEV) e-EAT8 Feel	225	10	39 950
BlueHDi Live	130	7	28 400
BlueHDi EAT8 Shine	180	9	38 900

- 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

CUPRA

Formentor ★★★★☆



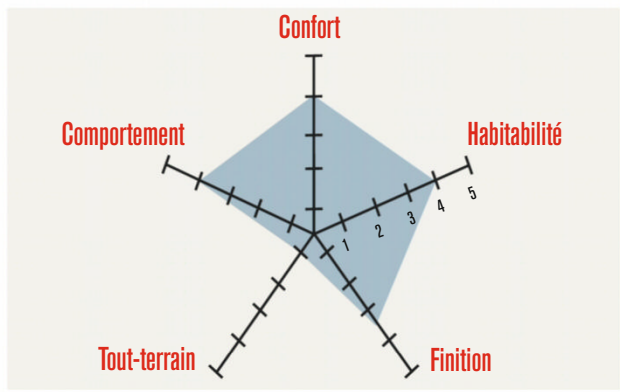
Nouveau modèle

Premier modèle exclusif Cupra, le Formentor arrive fin 2020. Style et châssis sportifs accompagnés d'une alternative hybride.

L / l / h / e (m) : 4,45 / 2,84 / 1,53 / 2,68 - 5 places

✚ Bonne habitabilité, confort, performances en 310 ch

▬ Intérieur peu typé, coffre modeste, image en construction



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

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 TSI	150	8	33 450
1.5 TSI DSG7	150	8	35 350
2.0 TSI DSG7 AWD VZ AJ 4X4	310	19	44 670

Équipements de série

▪ Base : 6 airbags, accès/dém. sans clé, appel urgence, caméra recul, chargeur induction, clim. auto tri-zone, compteurs digitaux 10,25", détec. pluie/lum., feux auto, hayon mains libres, hi-fi 7 HP, interfaces smartphone, jantes 18", nav. 3D écran tactile 12", phares full LED, recon. panneaux, radar recul, régul. intel. avec arrêt urgence, services connectés, sièges baquets.

▪ VZ : + aide active maintien voie, amortis. piloté, jantes 19", radar station. AV, rég. vitesse intel. stop&go, station. semi-auto., surveillance angles morts/trafic marche AR.

Options (€)

▪ Amortissement piloté (base) 695
▪ Caméras 360 ° 560
▪ Freinage Brembo (VZ) 2 250
▪ Hi-fi Beats Audio 300 W 500
▪ Pack Drive Assist XL (régul. intel. stop&go, aide active maintien voie)
- base 640
- VZ 200
▪ Pack Hiver (sièges AV et volant chauffants) 395
▪ Pack PreCrash Assist (PreCrash, airbags genoux cond./latéraux AR) 480
▪ Peinture métallisée/mat ..... 650 à 900/2 000
▪ Sellerie cuir, siège cond. élec., pack Hiver (Formentor/VZ) 1 520/1 500
▪ Stationnement semi-auto 385
▪ Toit ouvrant panoramique 1 300

DACIA

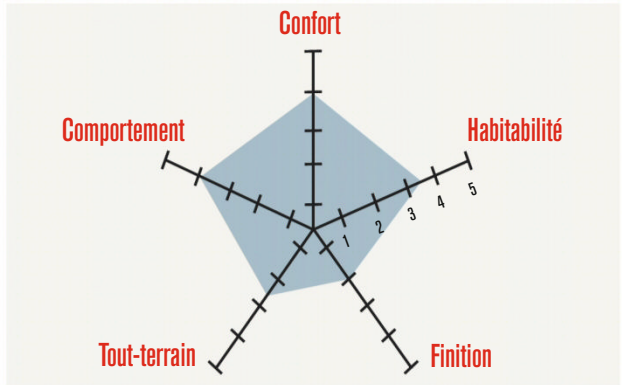
Duster ★★★☆☆



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

✚ Prix imbattables, look, polyvalence, agrément en progrès
▬ Performances limitées, finition simple, modularité limitée



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
TCe 90/ECO-G 100 Access	90/100	5	12 490
TCe 130 Essentiel AJ 4X4	130	7	16 900
TCe 150 Confort	150	8	18 150
Blue dCi 95 BVM6 Access	95	5	15 200
Blue dCi 115 BVM6 Essentiel	115	6	17 700

▪ Essentiel : Access +2 610 € (TCe, Eco-G) 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

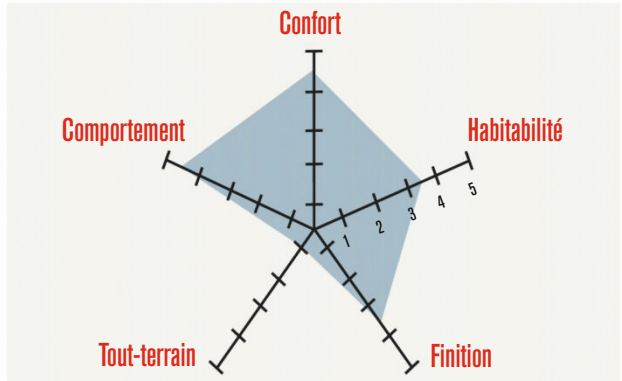
3 Crossback ★★★½☆



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
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 +/Grand Chic 1 000/450
▪ 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 station. AV/AR (Chic/So Chic, Perf Line) 750/350
▪ 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

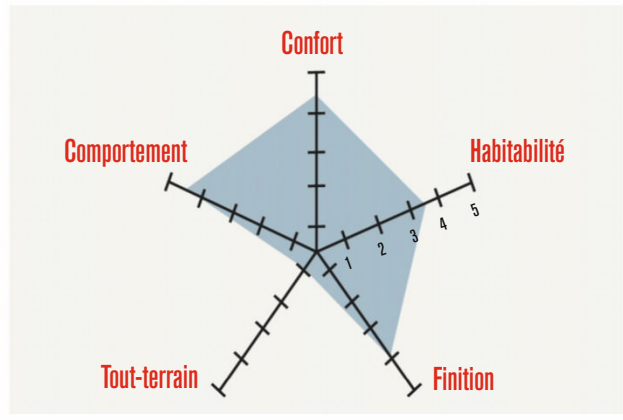
7 Crossback ★★★★☆



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, caméra de recul, hayon mains libres, montre BRM, phares led adaptatifs, radar de parking AV, rétros rabat., 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/ So Chic, Performance Line 2 790/1 600
  - 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 + 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 ★★★☆☆

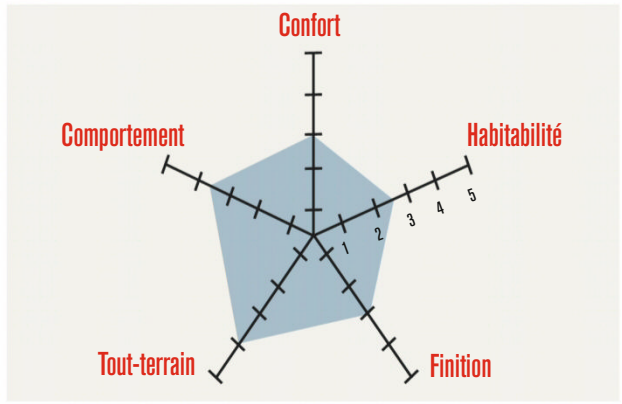


La Panda 4x4 est toujours un petit tout-terrain malin et passe-partout, agréable également en usage urbain. Légère mise à jour en 2020.

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 BSG (mHEV)	70	4	14 490
City Cross 0.9 TwinAir 4x4	85	4	19 690
4x4 0.9 TwinAir Wild AJ 4X4	85	5	17 690

- City Cross Pack : City Cross + 500 €
- City Cross Plus : City Cross Pack + 500 €

Équipements de série

- City Cross : 4 airbags, ESP, Bluetooth, clim. auto, feux de jour LED, interfaces Apple Carplay et Android Auto, jantes acier 15", radio Uconnect écran tactile 7".
- City Cross Pack : + banquette 60/40, radar de recul, rétros élec./dégiv.
- City Cross Plus : + barres de toit, jantes acier 15" spécifiques.
- City Cross 4x4 : + jantes alliage 15", modes de conduite 4x4.
- 4x4 : 4 airbags, clim. manu., interfaces Apple/Android, jantes alliage 15", radar de recul, radio Uconnect écran tactile 7", rails de toit, rétros élec./dégiv.

Options (€)

- Airbags latéraux (4x4) 250
- Climatisation automatique (4x4) 400
- Pack City (rétros élec./dégiv., radar recul) (City Cross) 300
- Pack Safety (rétros élec./dégiv., radar recul, freinage urgence ville)
- City Cross 450
- Pack/4x4 250
- Pack Winter (sièges AV chauffants, pare-brise dégivrant) 350
- Peinture métallisée 500

500X ★★★½☆

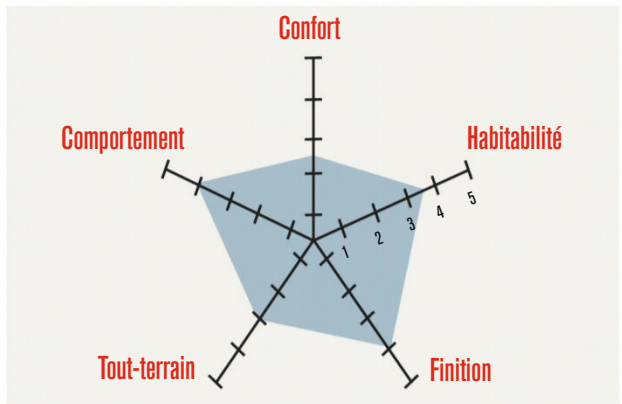


Réussie esthétiquement, bien placée en prix et bien équipée, la 500X pâtit malheureusement d'une suspension encore trop ferme.

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 ★★★☆☆



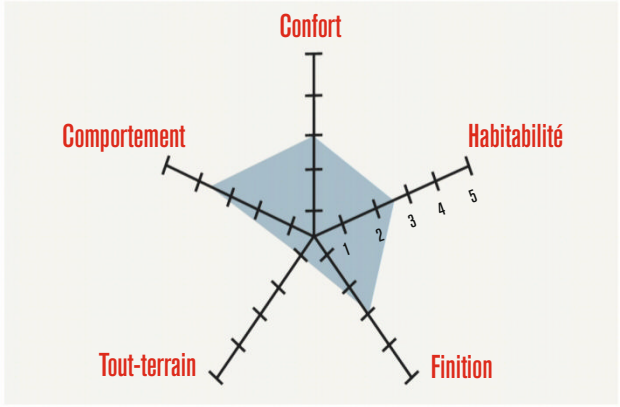
L'EcoSport s'offre un second restylage fin 2017. Il profite aussi d'une remise à jour de ses équipements et d'une ergonomie simplifiée.

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

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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 Ecoboost Trend	100	5	20 400
1.0 Ecoboost BVA6 Titanium AJ 4X4	125	6	24 900
1.5 EcoBlue Trend	95	5	21 190
1.5 EcoBlue Titanium	120	6	23 900

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

Équipements de série

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

Options (€)

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

Puma ★★★★☆



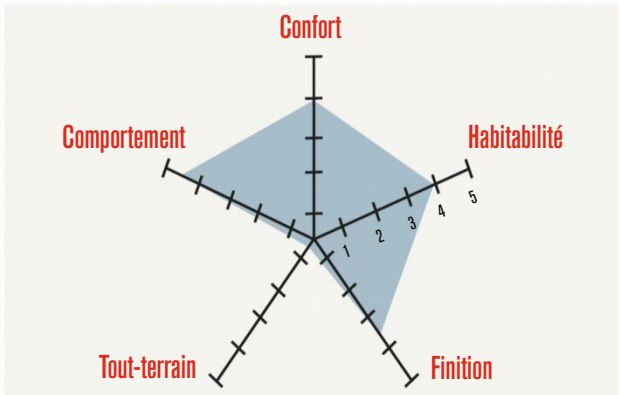
Nouveau modèle

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

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

✚ Comportement agile, grand coffre, consommation maîtrisée

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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 Ecoboost (mHEV) Titanium	125	7	23 100
1.0 Ecoboost DCT7 Titanium	125	7	25 100
1.0 Ecoboost (mHEV) Titanium	155	7	24 100
1.5 EcoBlue Titanium	120	6	24 700

- 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 ★★★★☆



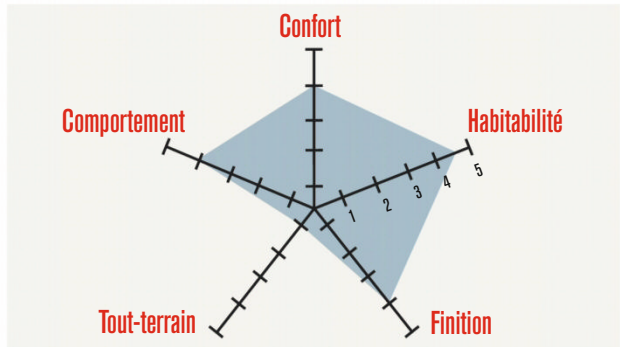
Nouvelle génération

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	27 000
1.5 EcoBoost Titanium	150	8	31 000
2.5 Duratec (HEV) eCVT Titanium	200	11	37 000
2.5 Duratec (PHEV) eCVT Titanium	225	10	40 000
1.5 EcoBlue Trend	120	6	28 000
2.0 EcoBlue (mHEV) Titanium	150	8	34 000
2.0 EcoBlue BVA 8 4x4	190	10	37 000

- Titanium : Trend + 3 000 €
- ST-Line : Titanium + 2 000 € (non dispo EcoBoost 120 ch)
- ST-Line X : ST-Line + 2 400 €
- Vignale : ST-Line X + 2 600 €

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 (€)

- 4 roues motrices I-AWD (2.5 Duratec 200 ch HEV) 2 000
- 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 pano. (Titanium, Vignale/ ST-Line, ST-Line X) 1 500/1 300

Explorer ★★★½☆



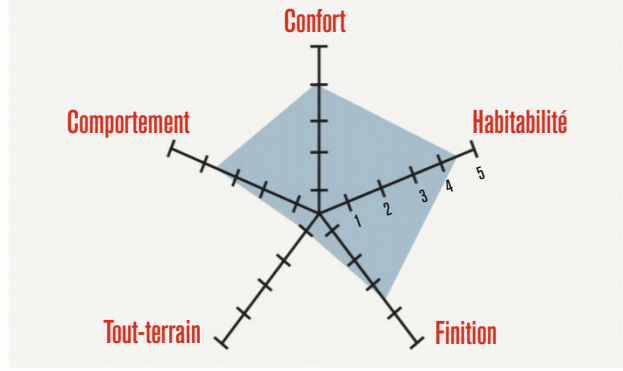
Nouveau modèle

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	32	77 000
3.0 V6 (PHEV) Titanium BVA10 4x4	457	32	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/Anrdoid, 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☆

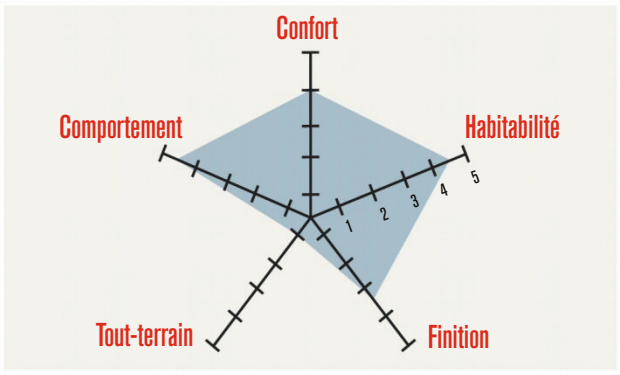


Habitable, performant, sobre et bien équipé, ce SUV est une alternative séduisante dans la catégorie… sauf en qualité de finition.

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	25 100
1.5 i-VTEC Executive AJ 4X4	130	7	27 770
1.5 i-VTEC Exclusive	130	7	29 470

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/dém. 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 ★★★★☆

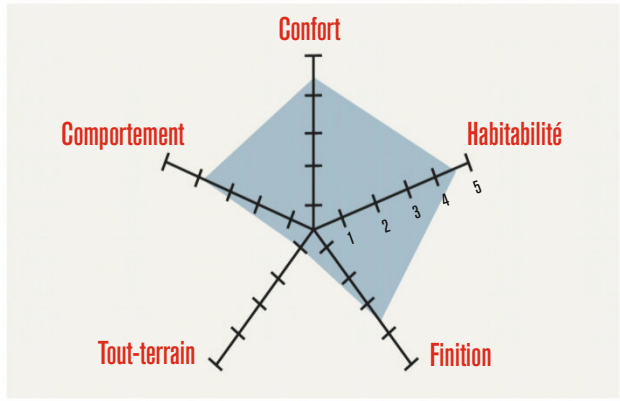


La 5e génération de CR-V (fin 2018) est seulement disponible en hybride. Elle propose un très bon confort et une habitabilité généreuse.

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	35 780
2.0 i-MMD (HEV) Elegance AJ 4X4	184	7	39 530
2.0 i-MMD (HEV) Executive	184	7	42 650
2.0 i-MMD (HEV) Executive toit pano	184	7	43 950
2.0 i-MMD (HEV) Exclusive 4x4	184	7	48 150

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☆



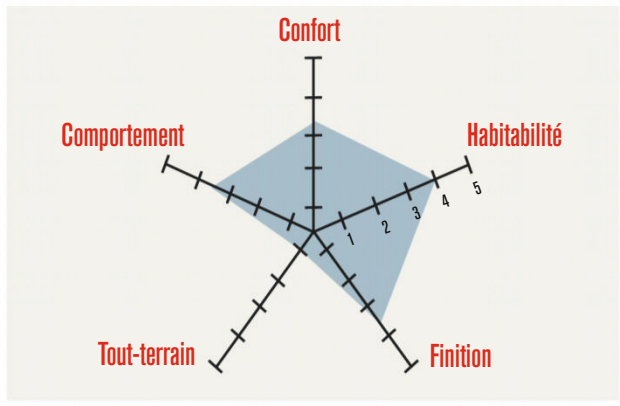
Bientôt restylé

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 modèle non essayé



Nouvelle génération

La 4e génération de Tucson arrive fin 2020. Spectaculaire à l'extérieur, 100 % digital à l'intérieur, il fait le plein de technologies à bon prix.

L / l / h / e (m) : 4,50 / 1,87 / 1,65 / 2,68 - 5 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 CRDi (mHEV) DCT-7 Creative	136	NC	37 800
1.6 T-GDi (mHEV) Intuitive	150	NC	29 900
Hybrid (HEV) Intuitive	230	NC	34 100

▪ Creative : Intuitive + 3 900 €
▪ Executive : Creative + 6 000 € (non dispo 1.6 T-GDi BVM)

Équipements de série

▪ Intuitive : 7 airbags, aide maintien voie, appel urgence, caméra recul, clim. auto bizone, compteurs digitaux 10,25", détect. pluie/lum., ESP, freinage d'urgence auto, hi-fi 4 HP, interfaces smartphone, jantes 17", multimédia écran tactile 8", phares LED, radar recul, rég./lim. vitesse recon. panneaux, rétros rabat.

▪ Creative : + accès/dém. sans clé, assistance sortie aux places AR, chargeur induction, jantes 18", nav. écran tactile 10,25", phares bi-LED, radar station. AV, services connectés, sièges AV chauf., surveil. angles morts/trafic marche AR Krell, phares bi-LED, rég. vitesse adaptatif stop&go, sièges AR chauf., sièges AV élec., surv. angles morts, toit pano.

▪ Executive : + aide active maitien voie, assist. changement voie, caméras 360°, caméras angles morts, clim. auto tri-zone, hayon mains libres, hi-fi Krell, jantes 19", rég. vitesse adaptatif stop&go, sellerie cuir, sièges AR chauf., sièges AV élec./ventilés, toit ouvrant pano.

Options (€)

▪ 4 roues motrices (1.6 CRDi)..... 2 000
▪ Boîte auto DCT-7 (1.6 T-GDi) 1 700
▪ Peinture métallisée 650
▪ Suspensions pilotées (Executive).....800
▪ Toit ouvrant panoramique (non dispo Intuitive) 990

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

Santa Fe — modèle non essayé



Modèle restylé

Arrivée 2019, restylée en 2020, 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 (€)
2.2 CRDi DCT8 Executive AJ 4X4	202	NC	52 800
Hybrid Intuitive	230	NC	41 900
Hybrid Creative	230	NC	49 300
Hybrid Executive	230	NC	53 800

Équipements de série

▪ Intuitive : 6 airbags, accès/dém. sans clef, aide maintien voie, alerte attention cond., caméra recul, clim. auto bizone, détec. pluie/lum., ESP, feux route auto, freinage urgence auto, interfaces Apple/Android, jantes 17", nav. écran tactile 8", phares bi-led, radars station. AV/AR, rétros élec./rabat., rétro. int. photo., sièges AV chauf.

▪ Creative : + chargeur induction, compteurs digitaux 12,3", écran multimédia 10,25", hayon mains libres, hi-fi Krell, jantes 19", recon. panneaux, rég. vitesse intel., sellerie cuir, services connectés, sièges AV élec., surveil. active angles morts/ouvert. portes.

▪ Executive : + affichage tête haute, caméras angles morts, aide active maintien voie, caméra 360°, jantes 20", sièges AV ventil., sièges AR chauf., toit pano.

Options (€)

▪ Peinture métallisée 630
▪ Toit ouvrant panoramique (Creative) 990

JAGUAR

E-Pace ★★★½☆



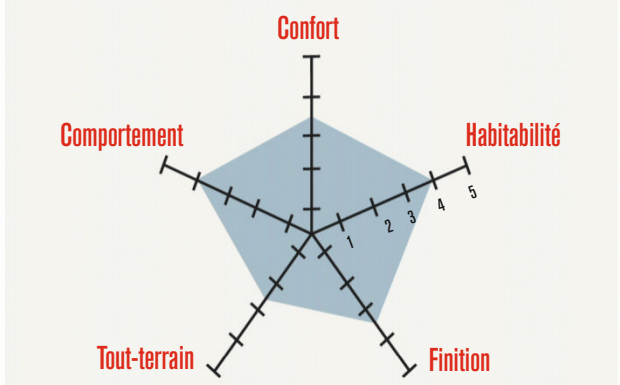
Modèle restylé

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 (€)
D165 BVM	165	9	39 000
D165 (mHEV) BVA AWD AJ 4X4	165	9	44 250
D200 (mHEV) AWD BVA	200	11	47 800
P200 (mHEV) Flexfuel AWD BVA	200	11	44 400
P250 (mHEV) AWD BVA	250	15	48 550
P300e (PHEV) AWD BVA S R-Dynamic	300	11	58 800

R-Dynamic : toutes finitions + 2 400 €

▪ S : Base + 4 650 € (D165), 4 000 € (D200, P250), 4 700 € (P200)
▪ SE : S + 2 700 €
▪ HSE R-Dynamic : SE + 7 050 € (non dispo D165 BVM)

Équipements de série

▪ Base : 6 airbags, aide maintien voie, caméras 360° 3D, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, freinage d'urgence auto, interfaces Apple/Android, multimédia écran tactile 11,4", phares LED, jantes 17" (P165, P200), jantes 18" (D200, P250), radio 6 HP 180 W, rég./lim. vitesse, rétros rabat./dégiv.

▪ S : + nav. Pro avec services connectés, recon. panneaux, régulateur intelligent, sellerie cuir, sièges AV élect. 12 voies.

▪ SE : S + feux route auto, hayon élect., jantes 19", phares LED premium.

▪ HSE : SE + accès sans clé, compteurs digitaux 12,3", jantes 20", Pack Drive Assist, sellerie cuir perforée, sièges AV élect. 16 voies.

Options (€)

▪ Accès sans clef 504
▪ Affichage tête haute 1 178
▪ Clé loisirs 429
▪ Compteurs digitaux sur écran 12,3" 751
▪ Drive Assist Pack (surveillance active des angles morts, régul. intelligent, sruveil. trafic en marche arrière) (tous/HSE, HSE R-Dyn.) 1 340/888
▪ Hayon électrique mains libres (tous/HSE, HSE R-Dyn.) 690/153
▪ Hi-fi Meridian 12 HP 400 W/15 HP 650 W 8071 513
▪ Pack Conduite Dynamique (modes conduite, amortis. adaptatif) 1 474
▪ Pack Confort (accès sans clé, hayon mains libres, clé loirirs) 1 630
▪ Pack Hiver (pare-brise et volant chauffants) 594
▪ Pack Technology (rétro. int. digital, affichage tête haute, compteurs digitaux 12,3", chargeur induction) (tous/HSE, HSE R-Dynamic) 2 349/1 748
▪ Peintures métallisées/premium 982/1 461
▪ Phares Pixel LED adaptatifs
  - base, base R-Dyn. 1 613
  - S, S R-Dynamic 1 462
  - SE, SE R-Dynamic, HSE R-Dynamic 1 059
▪ Rétro. intérieur digital 655
▪ Sellerie cuir, sièges élec. 16 voies
  - base R-Dynamic 4 985
  - S R-Dynamic, SE R-Dynamic 2 132
▪ Sièges AV chauffants élec. 12 voies., banquette chauffantes
  - base 1 270
  - S/SE 1 169/766
▪ Toit panoramique 1 285

F-Pace ★★★★☆



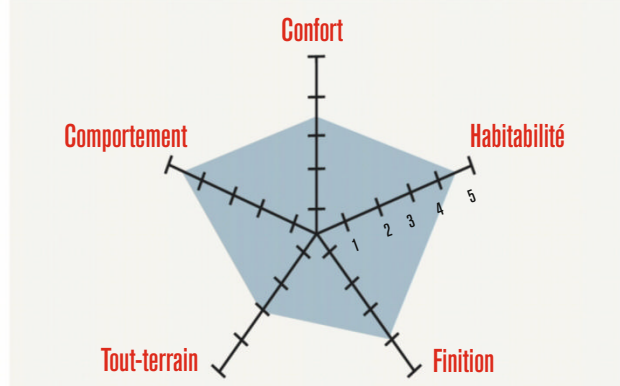
Modèle restylé

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 (€)
P250 BVA AWD	250	15	58 890
P400 (mHEV) BVA AWD	400	28	71 560
P400e (PHEV) BVA AWD	400	19	72 290
D165 (mHEV) BVA AWD	165	9	54 940
D200 (mHEV) BVA AWD AJ 4X4	200	11	57 850
D300 (mHEV) BVA AWD	300	19	66 690

Sur toutes finitions sauf base, R-Dynamic : standard + 2 190 € à 4 370 €

▪ S : Base + 4 290 €, 4 170 € (PHEV)
▪ SE : S + 3 880 €, 3 620 € (PHEV)
▪ HSE : SE + 5 700 €, 4 480 € (PHEV) (non dispo D165)

Équipements de série

▪ Base : 6 airbags, alerte franchis. ligne, caméras 360°, clim. auto bi-zone, compteurs digitaux 12,3" (PHEV), contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, freinage d'urgence auto, hi-fi 6 HP 180 W, interfaces smartphone, jantes 18", modes conduite, multimédia écran tactile 11,4", phares LED, radar station. AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros dégiv./rabat., sièges AV élec. (8 voies).

▪ S : + hayon élec., jantes 19", nav. connectée, sellerie cuir, sièges AV élec. (12 voies).

▪ SE : + accès sans clé, aide sortie véhicule, compteurs digitaux 12,3" feux route auto, jantes 20", recon. panneaux intelligente, sièges AV élec. (16 voies), surveil. active angles morts et trafic AR.

▪ HSE : + amortis. piloté, hi-fi Meridian 13 HP 400 W, jantes 21", rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir sup.

Options (€)

▪ Accès sans clef (base et S) 1 150
▪ Affichage tête haute 1 103
▪ Compteurs digitaux 12,3" (base et S) 720
▪ Drive Assist Pack (surveillance active des angles morts, régulateur adaptatif, station. semi-auto, alerte trafic AR, aide sortie véhicule)
  - base et S / SE 1 850/1 230
▪ Hayon mains libres (base / autres finitions) 689/152
▪ Hi-fi Meridian Surround 17 HP 650 W (toutes finitions/HSE) 2 219/1 503
▪ Pack conduite dynamique (suspensions pilotées) (D200, P250) 1 400
▪ Pack confort (hayon mains libres, accès sans clé, clé loisirs)
  - Base / S 2 210/1 780
  - SE 570
▪ Pack été (clim. auto 4 zones, ionisation air, boîte à gants clim.) 1660
▪ Pack hiver (pare-brise et volant chauffants) 670
▪ Pack intérieur premium (cuir étendu, pavillon suédine)
  - base et S / SE 3 470/3 270
▪ Pack Technologie (chargeur induction, affichage tête haute, compteurs digitaux 12,3")
  - base et S 2 180
  - SE et HSE 1 600
▪ Peinture métallisée/premium 995/1 927
▪ Phares LED Pixel adaptatifs 1 543
▪ Sellerie cuir supérieur (base / S et SE) 3 683/1 533
▪ Sièges AV chauffants et ventilés
  - base / S 2 620/2 376
  - SE et HSE 1 286
▪ Sièges AV chauffants, massants, ventilés, 20 voies à mémoires
  - base et S 3 801/3 557
  - SE et HSE 2 467
▪ Stationnement semi-auto 272
▪ Toit panoramique (fixe/ouvrant) 1 285/1 609

I-Pace ★★★★☆

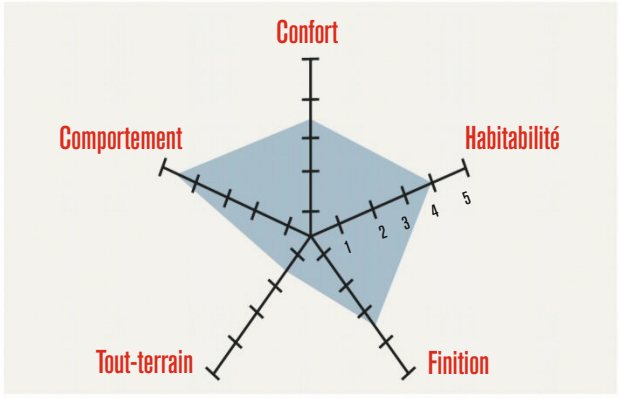


100 % électrique, le I-Pace a débarqué mi-2018. Performant, rigoureux et habitable, il souffre de détails de finition et d'une modularité basique.

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

➕ Performance bluffantes, habitabilité, comportement

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



TYPE	KWH (CH)	PA	PRIX (€)
S (EV)	90 (400)	4	79 990
SE (EV)	90 (400)	4	88 000
HSE (EV)	90 (400)	4	94 600

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 2 320
- SE 810
▪ Hayon électrique mains libres (S/SE) 630/126
▪ Modes de conduite (Adaptive Dynamics)..... 1 109
▪ Peinture métallisée 998
▪ Phares Matrix led
- S 1 866
- SE 908
▪ Sellerie cuir
- S 3 566
- SE 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☆

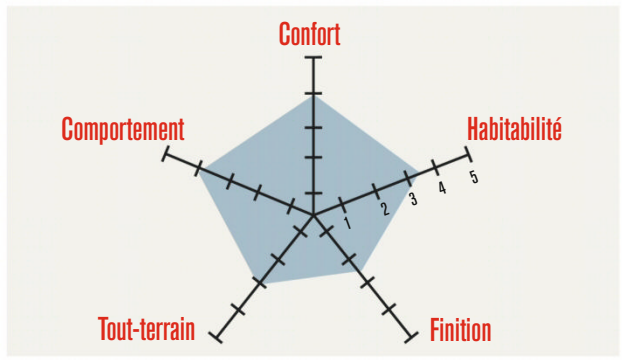


Le Renegade est la première Jeep à ne pas être fabriquée aux Etats-Unis mais en Italie. La technologie, sauf la transmission, provient de chez Fiat.

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/Trailhawk : + jantes 19"/jantes 17" M+S

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 chauffants) (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 ★★★☆☆

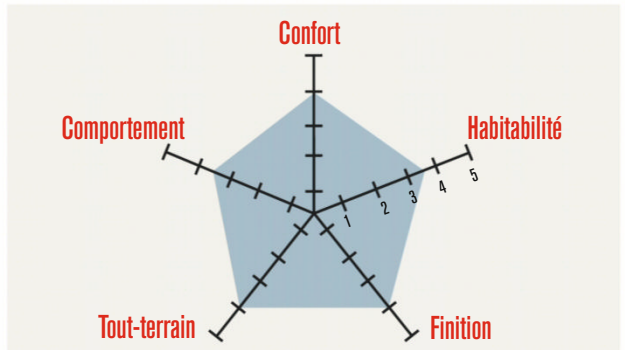


Le Compass 2017 repose sur la plateforme du Renegade. Il met en avant un bon confort mais peu de dynamisme. Présentation intérieure banale.

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	29 850
1.3 GSE T4 Longitude BVA 4x2 AJ 4X4	150	8	31 850
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	31 350

▪ 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 ★★★☆☆



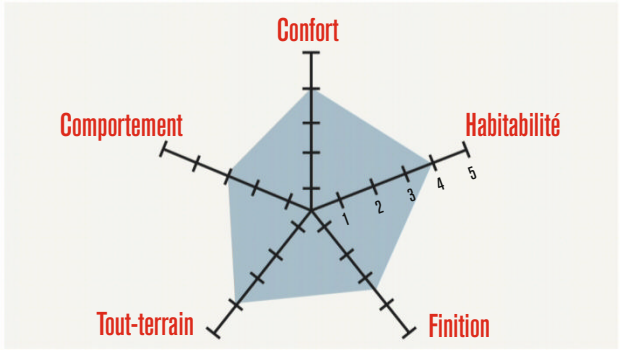
Le Cherokee fait preuve d'une belle polyvalence d'utilisation mais son poids joue sur les performances. Niveau d'équipement impressionnant.

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

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



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 pano., 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

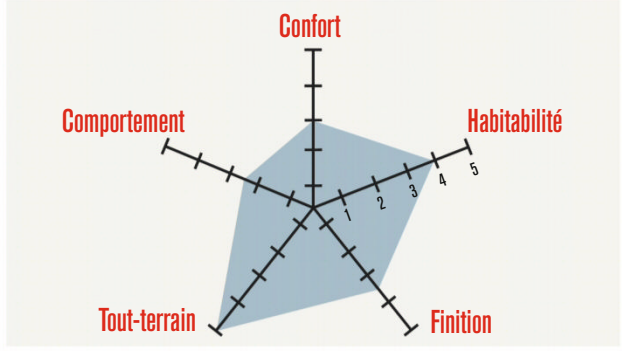
★★☆☆☆



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

✚ 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

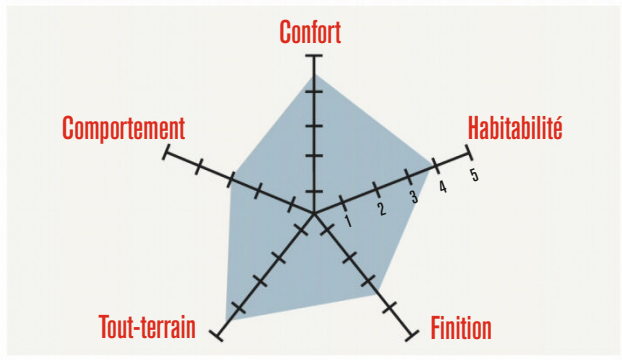
★★★½☆



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

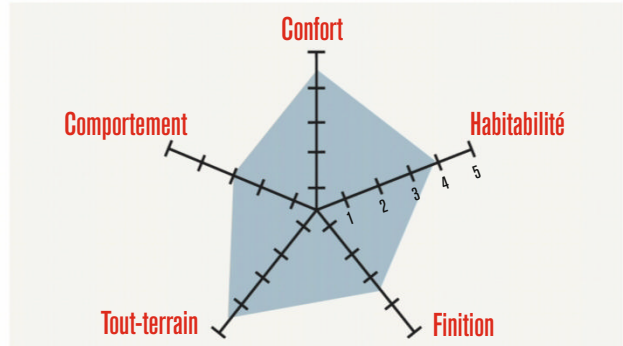
★★★½☆



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 (mHEV) Motion	100	5	20 290
1.0 T-GDI (mHEV) Active AJ 4X4	120	6	22 790
1.0 T-GDI (mHEV) DCT7 Active AJ 4X4	120	6	23 790

▪ Active : Motion + 1 800 € ▪ Launch Edition : Active + 1 800 €
▪ Premium : Design +1 800 € (sur DCT7)

Équipements de série

▪ Motion : 6 airbags, Bluetooth, clim. manu., détec. lum., écran multimédia 8", ESP, hi-fi 6 HP, interfaces smartphone, jantes acier 15", rétros élec.

▪ Active : + aide active maintien voie, alerte vigilance cond., caméra recul, feux route auto, freinage urgence auto, jantes 16", rég./lim., rétros dégiv.

▪ Launch Edition : + détect. pluie, clim. auto., jantes 17", nav., rétros rabat., sellerie cuir, services connectés.

▪ Premium : + accès/dém. sans clef, alerte angles morts et trafic AR, phares full LED, recon. panneaux, radar station. AV, sièges AV et volant chauffants.

Options (€)

▪ Peinture métallisée/bi-ton (Launch Edition et Premium)……550 / 950
▪ Régulateur vitesse adaptatif (Premium)……240
▪ Toit ouvrant (Launch Edition et Premium)……500

Niro

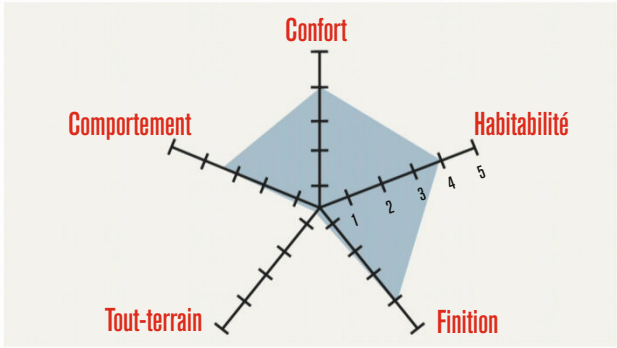
★★★☆☆



Le Kia Niro a le style d'un SUV mais pas la garde au sol (16 cm). Il se montre agréable en ville mais manque d'agrément sur route.

L / 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. + accés/dém. sans clé, chargeur smartphone par induction, jantes 17", rég. adaptatif fonction embouteillages.
- Design hybride et rechargeable : Active + accès/dém. sans clé, chargeur smartphone induction, jantes 18", phares full LED, siège cond. élec., radar station. AV.
- e-Design : e-Active + phares full LED, radars station. AV, sellerie cuir.
- Premium hybride et rechargeable : Design hybride et rechargeable + alerte angles morts et trafic AR, freinage auto. en ville, hi-fi JBL 8 HP 320 W, nav. écran tacile 8", régulateur adaptatif, sellerie cuir, sièges AV chauffants.
- e-Premium : e-Design + hi-fi JBL 8 HP 320 W, nav. écran tacile 8", siège cond. élec., sièges AV chauffants, toit ouvrant.

Options (€)

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

Sportage ★★★★☆

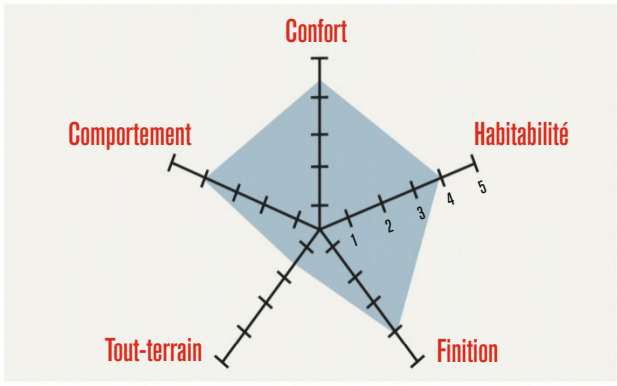


Le Sportage seconde génération progresse sur tous les plans. Agréable à conduire et confortable, il offre une belle habitabilité.

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

✚ Habitabilité généreuse, équipement de série, insonorisation

▬ Plastiques peu valorisants, plancher de coffre haut



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 CRDi (mHEV) Motion 4x2	115	6	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. rabattables/dégivrants.
- Design : + chargeur induction (BVA), sellerie cuir/tissu, radars stationnement 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 ★★★☆☆



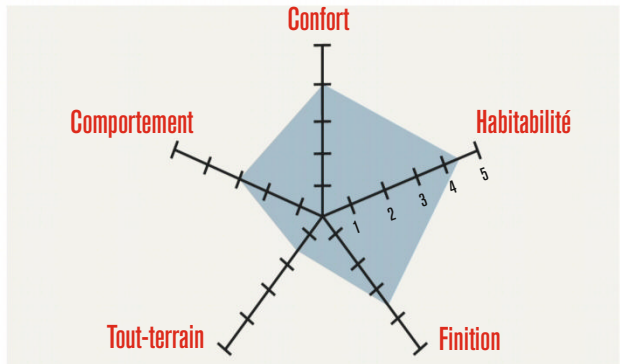
Bientôt remplacé

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 650
- Peinture blanc nacré 750

LAMBORGHINI

Urus ★★★★★

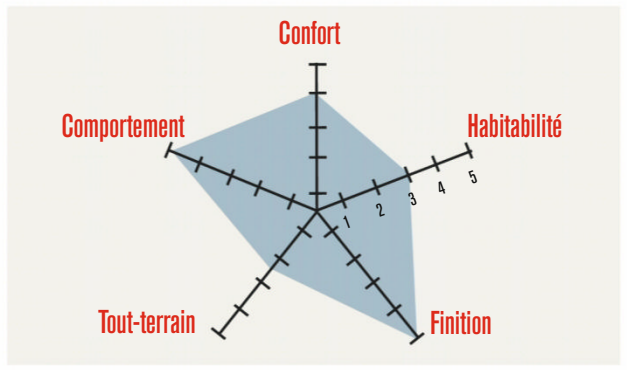


Mi-2018, Lamborghini lance son premier SUV. Ultra-sportif, il inaugure aussi les moteurs V8 et turbo chez la marque italienne. Impressionnant.

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/démarrage sans clé, alarme, aide active maintien voie, appel urgence/assistance, audio 8HP, barre antiroulis actives, climatisation 4 zones, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, différentiel AR avec contrôle vectoriel du couple, disques frein carbone-céramique, écrans multimédia (10,1"/8,6"), ESP, feux de route auto, freinage automatique avec détection piéton, hayon élec., interfaces smartphone, jantes 21", lecteur DVD, nav. 3D commande vocale, phares full led adaptatifs, radars de stationnement AV/AR, recharge smartphone induction, régulateur de vitesse, rétros extérieurs électriques, dégivrants et rabattables, rétros intérieur et extérieurs photosensibles, sellerie cuir, services connectés, sièges AV électriques (12 directions) et chauffants, suspensions pneumatiques.

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 2 400
- Sellerie Alcantara bicolore 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

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

LAND ROVER

Discovery Sport ★★★★☆

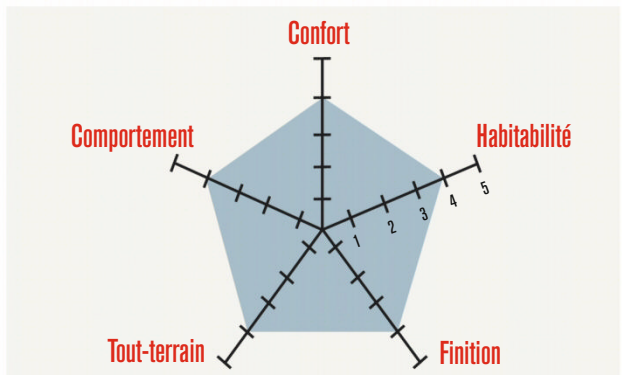


Le Discovery Sport offre habitabilité, confort, agrément de conduite et d'excellentes prestations en tout-terrain… au prix fort.

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 (€)
D165	165	9	39 510
D165 BVA 4x4	156	9	47 150
D200 BVA 4x4 AJ 4X4	200	11	47 590
P200 BVA 4x4	200	11	44 860
P300e (PHEV) BVA 4x4	309	11	51 860

Sur toutes finitions, R-Dynamic : standard + 2 140 € à 2 620 €

- S : base +5 410 € (D165, D220), 5 310 € (P200), 4 460 € (P300e)
- SE : S + 4 080 € (D165, P200), 4 030 € (D165 BVA), 3 980 € (D200), 3 880 € (P300e)
- HSE : SE + 4 980 € (D165 BVA, D200, P200), 4 730 € (P300e), non dispo 165 BVM

Équipements de série

- Base : 6 airbags/conducteur/piéton, alerte franchis. ligne, audio 180 W 6 HP, ESP, caméras 360°, clim. auto bizone, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., freinage d'urgence auto., interfaces smartphone, jantes 17", écran tactile 10", phares LED, radars station. AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros dégiv./rabat.
- S : + jantes 18", nav. services connectés, rég. vitesse intelligent recon. panneaux, sellerie cuir, sièges AV élect. (12 voies).
- SE : S + aide sortie véhicule, compteurs digitaux 12,3", détect. angles morts et trafic AR, feux de route auto, hayon élect., jantes 20", phares LED premium.
- HSE : SE + accès sans clé, audio Meridian 400 W 11 HP, rég. intelligent fonction embouteillages, rétro. int. digital, sièges élec. (14 voies).

Options (€)

- 7 places 1 337
- Accès sans clé (base, S, SE) 530
- Affichage tête haute 618
- Amortissement adaptatif, modes de conduite 1 132
- Chargeur par induction 353
- Clé loisirs 429
- Compteurs digitaux 12,3" (base, S) 720
- Feux de route automatiques (base, S) 155
- Hayon électrique (base, S) 537
- Hi-fi Meridian 400 W/Surround 650 W (base, S, SE) 888/1 998
- Hi-fi Surround 650 W (HSE) 1 110
- Pack Confort (hayon élect., clé loisirs) (base et S/SE et HSE) ... 1 607/1 151
- Pack Driver Assist (surveil. active angles morts et trafic en march AR, assist. sortie véhicule, rég. intel. stop&go) (base et S/SE) 1 714/1 614
- Pack Eté (clim. tri-zone, pare-brise athermique, ionisation) 919
- Pack Famille (7 places, toit pano., rétro. digital) (non dispo P300e)
  - base/S et SE 4 633/4 152
  - HSE 3 567
- Pack Hiver (pare-brise/volant chauffants) 621
- Pack Technology (rétro. int. digital, chargeur induction, affichage tête haute, compteurs digitaux 12,3") (base et S/SE) 2 022/1 410
- Peinture métallisée/premium (base, S, SE) 982/1 389
- Phares LED premium adaptatifs (base, S/SE, HSE) 2 118/953
- Sellerie cuir (base/S et SE) 2 901/2 201
- Sièges AV élec./chauf. 12 voies mémoires (base, S/SE) 865/422
- Sièges AV élec./chauf./vent. 14 voies (S/SE/HSE) 1 913/1 470/1 224
- Toit contrasté/panoramique fixe (base, S, SE) 731/1 563

Discovery ★★★½☆

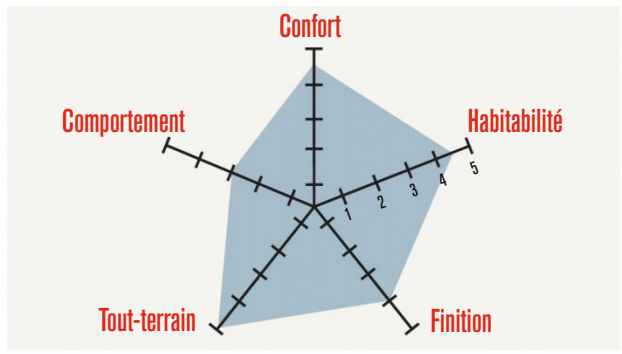


Le Discovery V est un des SUV les plus polyvalents du marché. Il sait tout faire, peut accueillir 7 personnes mais il est cher et encombrant.

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 ★★★★☆

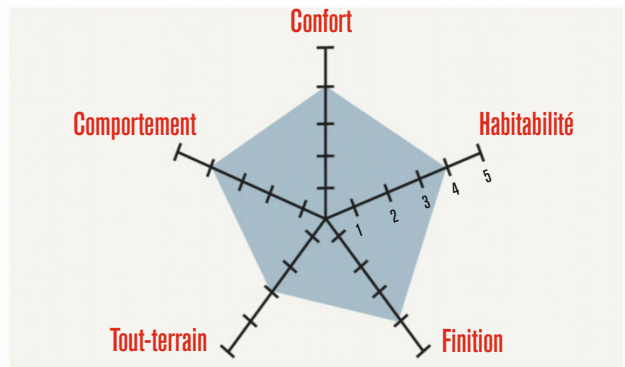


Début 2019, l'Evoque s'offre des airs de Velar. La planche de bord passe au tout digital et l'offre de moteurs se montre très large. Fin du 3 portes.

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 (€)
D165 (mHEV)	165	9	39 750
D165 (mHEV) BVA 4x4	165	9	44 950
D200 (mHEV) BVA 4x4 AJ 4X4	190	11	48 500
P200 (mHEV) Flexfuel BVA 4x4	200	11	46 050
P250 (mHEV) BVA 4x4	249	16	50 300
P300 (mHEV) BVA 4x4	300	19	54 950
P300e (PHEV) BVA 4x4	300	11	52 550

Sur toutes finitions, R-Dynamic : standard + de 2 250 à 2 500 €

- S : base + 5 150 € (D165), 4 450 € (P250, P300), 5 100 € (P200),

4 400 € (D200), 4 300 € (P300e)
- SE : S + 5 300 € (autres moteurs), 5 250 € (D200), 5 100 € (P300e) (non dispo D165 4x2)
- HSE : SE + 5 100 € (D165, P200, P250), 5 200 € (D200), 5 000 € (P300), 4 950 € (P300e)
- Autobiography R-Dynamic : + 7 400 € (D200), 7 600 € (P200, P250), 7 400 € (P300), 6 700 € (P300e)

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) 529
- Amortissement piloté/Modes de conduite 1 178/536
- Affichage tête haute 926
- Chargeur à induction 353
- Clé loisirs 429
- Climatisation tri-zone 340
- Console centrale tactile (base, S) 640
- Compteurs 100 % digitaux 12,3" (base, S) 720
- Feux de route auto (base, S) 154
- Hayon électrique mains libres (base, S/SE) 662/110
- Hi-fi Meridian 14 HP 650 W (base, S, SE/HSE) 1 997
- Pack Confort (hayon mains libres, entrée sans clé, volant réglable électr.)
  - base, E 2 088
  - SE/HSE 1 618/1 075
- Pack Drive Assist (surveil. active angles morts, régulateur intelligent stop&go, surveil. trafic marche AR, aide sortie places AR)
  - base, S/SE 1 714/1 110
- Pack Dynamics (mode conduite, amortis. piloté) 1 666
- Pack Hiver (pare-brise et volant chauffants) 539
- Pack Technologie (affichage tête haute, compteurs digitaux 12,3", rétro. intérieur digital, chargeur à induction) (base, E) 2 276
- Phares Matrix led adaptatifs (base, S/SE, HSE) 2 118/1 227
- Peinture métallisée/premium 982/1 461
- Rétro. intérieur digital via caméra 679
- Sellerie cuir Windsor perforé (base/S, SE) 5 163/2 634
- Sièges AV élec. 14 voies chauffants (base, S/SE, HSE) 1 046/422
- Toit panoramique fixe/ouvrant 1 563/2 067

Range Rover Velar ★★★★☆

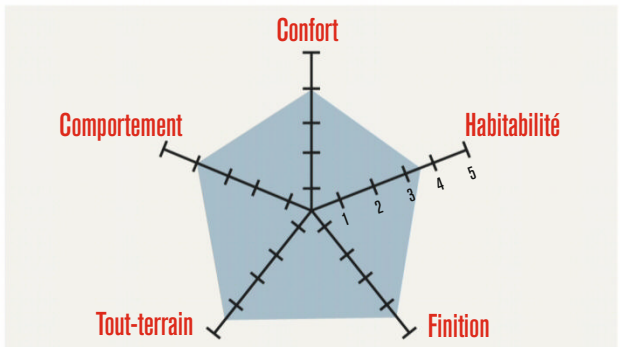


Le Velar se positionne en parallèle du Sport en s'inspirant du style de l'Evoque. Prestations routières et équipement technologique au top.

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 BVA 4X4	250	15	58 900
P400 BVA 4X4	400	28	71 500
P400e (PHEV) BVA 4X4	400	19	71 900
D200 BVA 4x4 AJ 4X4	200	11	60 600
D300 BVA 4X4	300	19	69 300

R-Dynamic : base + 3 800 € (SE), 3 400 € (S, SE), 2 400 € (HSE)
- S : base + 6 400 €
- SE : S + 4 100 €
- HSE : SE + 7 700 € (D300, P400, P400e), 9 600 € (D200 et P250)

Équipements de série

- Base : 6 airbags, accès sans clé, alerte franchis. ligne, audio 8 HP 180 W, caméra recul 3D, clim. auto bizone, compteurs digitaux (P400e), détect. pluie/lum., ESP, freinage urgence auto, jantes 19", multimédia 2 écrans tactiles 10", phares LED, régul./lim. vitesse, rétros rabat., suspensions pneu. (D300, P400 et P400e), Torque Vectoring.
- R-Dynamic : + pack Design ext. R-Dynamic, volant multifonction.
- S : Base + audio Meridian 380 W, hayon élec., navigation connectée, phares LED premium, rég. vitesse intel. recon. panneaux, sièges AV élec. (14 voies).
- R-Dynamic S : + pack Design ext. R-Dynamic, sellerie cuir/Suédine.
- SE : S + audio Meridian 750 W, compteurs digitaux, hayon mains libres, jantes 20", phares Matrix LED, surveil. active angles morts/trafic marche AR.
- R-Dynamic SE : + pack Design ext. R-Dynamic, sellerie cuir/Suédine.
- HSE : + jantes 21", régul. vitesse intelligent, sellerie cuir, sièges AV chauf./vent./massants, sièges AV élec. (20 voies), susp. pneu.
- R-Dynamic HSE : + pack Design ext. R-Dynamic.

Options (€)

- Affichage tête haute 1 390
- Clé loisirs 424
- Climatisation 4 zones 1 042
- Compteurs digitaux 12,3" (base et S) 743
- Hayon électrique mains libres (base/S) 689/154
- Hi-fi Meridian 17 HP 750 W (base/S) 1 747/1 109
- Hi-fi Meridian 23 HP 1 300 W (base et S/ SE et HSE) 4 930/2 758
- Pack Climat (clim. auto 4 zones, boîte à gants clim., ionisation) 1 122
- Pack Confort (clé loisirs, hayon mains libres)
  - base/S 1 452/997
  - SE et HSE 866
- Pack Drive Assist (régul. intelligent stop&go, contrôle de collision AR, surveil. active angles morts/trafic marche AR) (base et S/SE) 1 799/1 234
- Pack Dynamique et tout-terrain
  - amortis. adaptatif, Terrain Response 2, susp. pneu. (D200, P200) 3 279
  - amortis. adaptatif, Terrain Response 2 (D300, P400, P400e) 884
- Pack Hiver (pare-brise et volant chauffants) 636
- Pack Technologie (phares Matrix LED, aff. tête haute, compteur digitaux)
  - base/S 6 044/5 027
  - SE et HSE 3 282
- Peinture métallisée/premium 983/1 921
- Phares Matrix LED (base/S) 2 250/1 310
- Phares Matrix - laser LED (base/S/SE et HSE) 4 446/3 506/2 196
- Sellerie cuir Windsor (base/S et SE) 2 557/1 602
- Sièges AV élec. (14 voies) et chauffants (base/S et SE) 1 762/391
- Sièges AV élec. (20 voies), chauf./vent./mass., banquette élec.
  - base/S et SE 4 917/3 547
- Stationnement semi-auto 277
- Suspension adaptative/pneumatique 1 131/1 687
- Toit panoramique fixe/ouvrant 1 714/2 118

Range Rover Sport ★★★★½

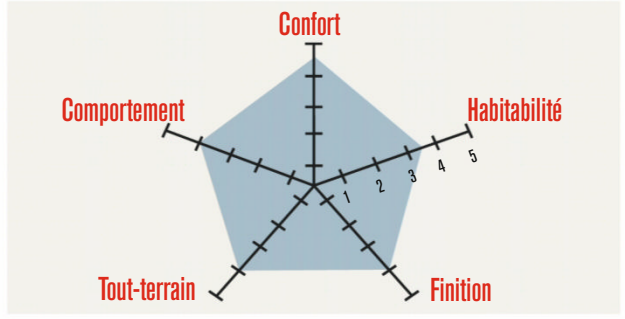


Le Range Sport mélange luxe et volupté mécanique. Il se montre efficace sur route comme en tout-terrain. Léger restylage fin 2017.

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 AJ 4X4	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

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

- autres moteurs (S et SE/autres finitions) 5 851/5 672
- Pack Confort (accès et démarrage sans clé, hayon mains libres, rétro. int. photo, fermeture assistée portières)
  - P400e (SE/HSE et HSE Dynamic) 1 900/867
  - S/SE (+ volant électrique) 2 675/ 2 890
  - HSE, HSE Dynamic (+ volant électrique) 1 984
- Pack Drive (régul. intelligent, alerte angles morts) 484
- Pack Drive Pro (régul. intelligent embouteillages, aide active maintien dans voie, surveillance active angles morts, freinage urgence haute vitesse)
  - S, SE, HSE, HSE Dynamic 2 541
  - AB Dynamic, SVR 2 057
- Pack Driver Assist (surveillance active angles morts, caméras 360°, régul. intelligent embouteillages, freinage urgence haute vitesse, aide active maintien dans voie, station. semi-auto, alerte trafic en marche AR)
  - S, SE, HSE, HSE Dynamic 6 038
  - AB Dynamic, SVR 5 123
- Pack Luxe (sièges AV élec. 22 directions, cuir étendu)
  - HSE 5 544
  - HSE Dynamic 4 290
- Pack Park Pro (station. semi-auto, détec. trafic en marche AR, caméra 360°)
  - S, SE, HSE, HSE Dynamic 1 594
  - AB Dynamic, SVR 977
- Pack Visbilité 1 (feux de route auto, affichage tête haute) (S/SE) ..... 1 911 / 1 598
- Pack Visbilité 2 (phares Pixel-led, affichage tête haute) (HSE, HSE Dynamic) 3 970
- Phares Matrix-led (S, SE) 771
- Phares Pixel-led (HSE, HSE Dyn., AB Dyn.) 1 389
- Peinture métallisée/premium 1 155/2 308
- Régulateur de vitesse intelligent fonction embouteillages 2 098
- Sièges en cuir élec. 16 directions (SE) 3 693
- Sièges en cuir semi-aniline 22 directions (HSE, HSE Dyn.) 2 284
- Sièges AV et AR chauffants (non dispo AB Dynamic)
  - S, SE 840
  - HSE, HSE Dynamic 421
- Système audio Meridian 18 HP 825 W 1 469
- Toit panoramique fixe/ouvrant 2 057/2 373

Range Rover ★★★★½

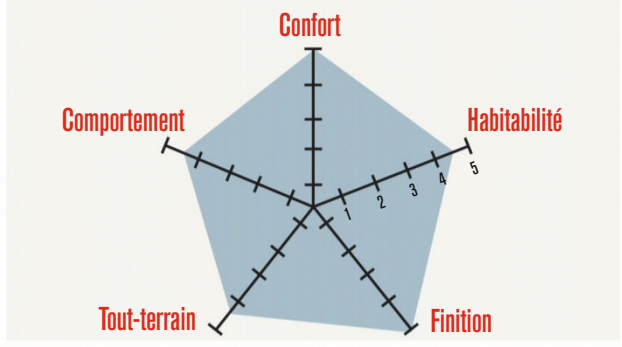


Cette génération a perdu du poids et gagné en comportement. Ses prestations sont à la hauteur de sa réputation. Léger restylage fin 2017.

L / l / h / e (m) : 4,99 / 1,98 / 1,83 / 2,92
Long : 5,20 / 1,98 / 1,84 / 3,12 - 5 places

✚ Agrément mécanique, confort, polyvalence, finition

▬ Tarif exclusif, gabarit, comportement pataud



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
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 ★★★★½

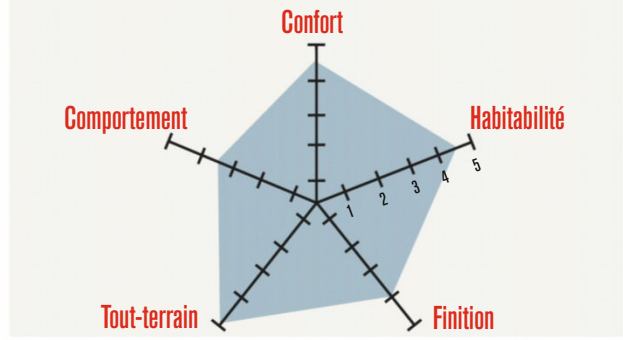


Le mythique 4x4 de franchissement revient en 2019. Toujours décliné en court et long, il reçoit toutes les technologies des ses frères.

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

✚ Capacité de franchissement, excellent confort, habitabilité

▬ Prix, trop d'électronique, gabarit, comportement pataud



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
D200 BVA AWD AJ 4X4	200	11	57 400
D250 (mHEV) BVA AWD	250	14	62 400
D300 (mHEV) BVA AWD	300	19	66 900
P300 BVA AWD	300	19	60 700
P400 (mHEV) BVA AWD	400	31	69 900
P400e (PHEV) BVA AWD	400	19	73 400

- 90 (court) : 110 (long) - 6 000 € environ
- X-Dynamic (sellerie cuir, pack ext. X) : base + 3 900 €
- S : base + 5 700 € (D200), 5 600 € (D250, P300) , 4 400 € (D300), 4 500 € (P400), 4 300 € (P400e)
- SE : S + 3 800 € (tous moteurs), 2 200 € (P400e)
- HSE : SE + 5 800 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags, aide maintien voie, caméras 360°, clim. auto bizone, détect. pluie/lum., détect. prof. gué, ESP, freinage d'urgence, hi-fi 6 HP 180 W, jantes 18" (20" sur P400e), nav. connectée écran 10", phares LED, rég. vitesse intel. recon. panneaux, rétro. rabat./photosensibles (+ susp. pneu. sur 110).
- S : + accès sans clé, clim. 3 zones (P400e), compteurs digitaux 12,3", feux de route auto, jantes 19" (20" sur P400e), sellerie cuir, sièges semi-élec.
- SE : + alerte active angles morts/trafic marche AR, hi-fi Meridian 400 W, jantes 20", phares LED premium, rétro. int. digital, sièges AV élec. 12 voies.
- HSE : + jantes 20", phares Matrix LED, rég. vit. stop&go, sellerie cuir perforé, sièges élec. 14 voies, sièges AV chauf./ventil. (+ toit ouvrant pano. sur 110).
- X : + affichage tête haute, hi-fi Meridian 700 W, jantes 20".

Options (€)

- Affichage tête haute (non dispo base) 1 396
- Clé loisirs 408
- Climatisation 3 zones 1 204
- Hi-fi Meridian 11 HP 400 W (base, S)/15 HP 700 W (HSE) 807/1 111
- Pack Confort (console réfrigérée, hi-fi Meridian 400 W, chargeur induction)
  - base, S/SE, HSE 1 408/714
- Pack Drive Assist (alerte active angles morts, rég. vit. adaptatif, détection trafic en marche AR) (base et S/SE) 2 009/1 397
- Pack Famille (3e rangée, clim. auto 3 zones) 2 340
- Pack Hiver (pare-brise, volant chauffants) 745
- Pack Intérieur Premium (sièges AV chauf./vent., sièges élec. 14 voies, cuir étendu) (base/S/SE) 4 111/3 570/2 234
- Pack Tout-terrain (blocage dif. AR, pneus TT) (tous/P400e) 1 958/1 706
- Peinture métallisée/premium 1 102/2 521
- Phares LED premium (base, S) 403
- Rétro. intérieur digital (base et S) 693
- Sellerie cuir (base/S et SE) 3 703/1 540
- Surv. angles morts, trafic en marche AR, sortie places AR sécurisées 513
- Toit panoramique ouvrant 2 127

LEXUS

UX ★★★½☆

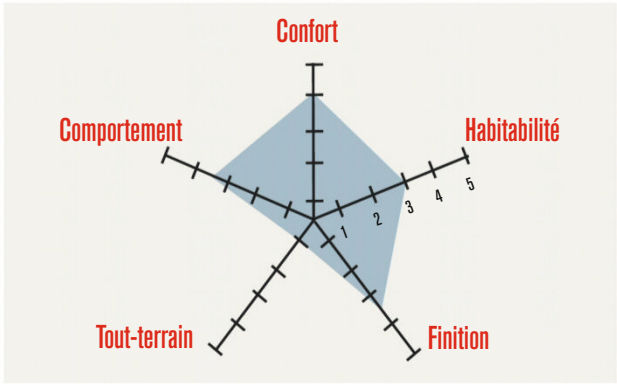


Arrivé fin 2018, le UX séduit par son style acéré et sa motorisation hybride performante. Mais son sens de l'accueil n'est pas développé.

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
300e (EV) Pack	204	4	49 990
300e (EV) Luxe	204	4	54 990
300e (EV) Executive	204	4	61 990

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 élec.) (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☆

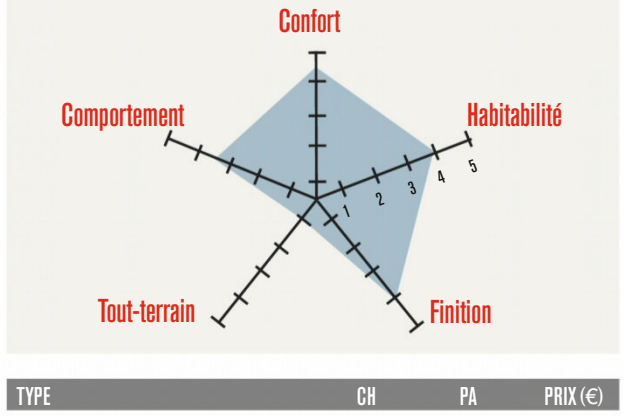


Léger restylage fin 2017 et équipement de sécurité enrichi pour le SUV familial Lexus. Le moteur essence disparaît du catalogue.

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, suspensions adaptatives) (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☆

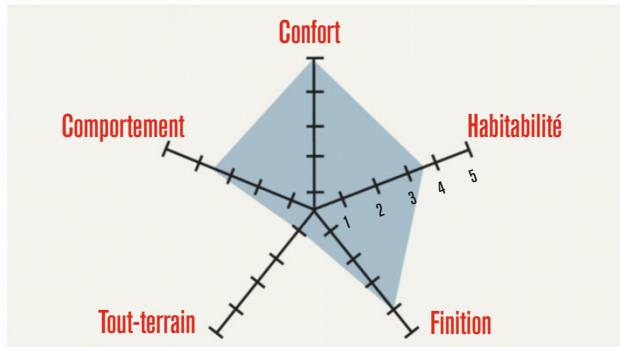


Plus affirmée, cette quatrième génération mise sur un ensemble hybride puissant mais un tempérament toujours orienté sur le confort.

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☆

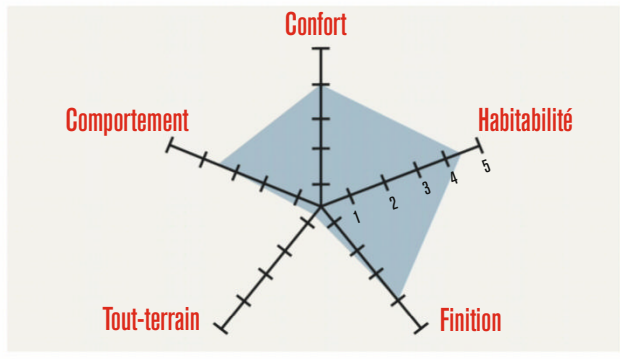


Rouler en Maserati et en SUV c'est possible grâce au Levante. La proposition perd de son charme en diesel. Le Trofeo est explosif.

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



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

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

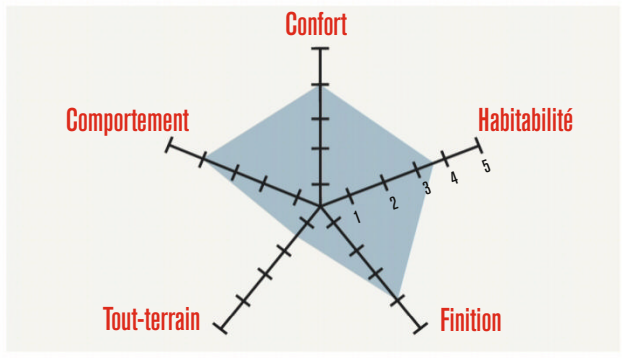
CX-3 ★★★½☆



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



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

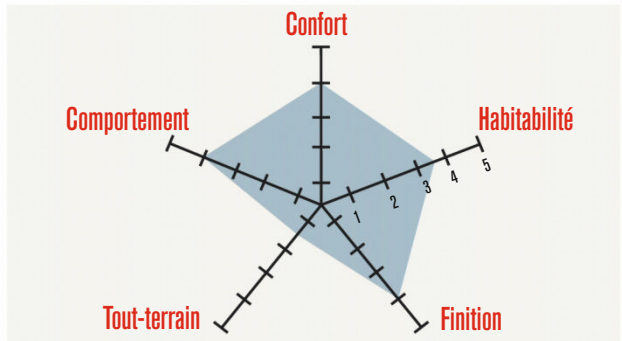
CX-30 ★★★½☆



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 : Style + 1 900 €
▪ Inspiration : Style + 2 200 €
▪ Exclusive : Style + 6 100 € (sur 2.0 Skyactiv-X)

Équipements de série

▪ Base : 6 airbags + genoux conducteur, affichage tête haute, appel urgence, climatisation manuelle, contrôle pression pneus, démarragge sans clé, détect. pluie/lum., feux route auto, freinage urgence auto, jantes 16", phares LED, radar recul, régulateur adaptatif, rétros électriques/dégivrants/rabattables, surveillance des 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 conducteur électrique 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
▪ Peinture métallisée ..... de 600 à 900
▪ Sellerie cuir blanc (Exclusive) 200
▪ Toit ouvrant (Sportline, Inspiration, 2.0 Skyactiv-X) 700

MX-30 ★★★½☆

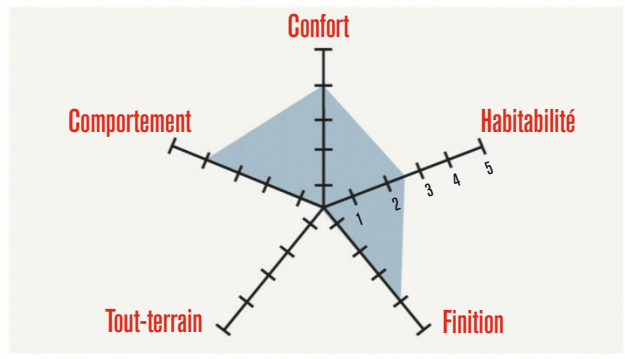


Nouveau modèle

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

✚ Prix maîtrisé, équipement riche, présentation soignée
▬ Visibilité arrière, habitabilité comptée, autonomie modeste



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

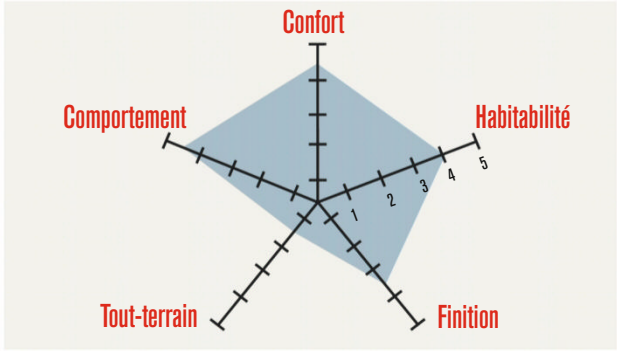
CX-5 ★★★★☆



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 ★★★★☆



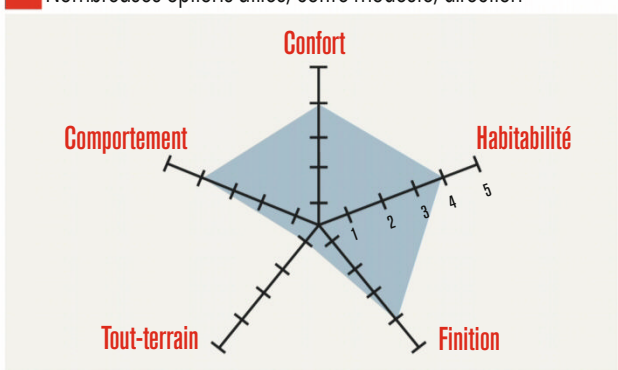
Nouvelle génération

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	13	51 000
250e (PHEV) DCT-8 Progessive Line	160+102	8	48 400
35 AMG DCT-8 4Matic	306	19	56 700
45 S AMG DCT-8 4Matic+	421	31	74 650
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.
- 35 AMG : + modes conduite, sellerie similicuir.
- 45 S AMG : + accès/dém. sans clé, feux route auto, hi-fi Burmester, multimédia MBUX 2 x 10,25", phares Multibeam LED, toit panoramique.

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☆



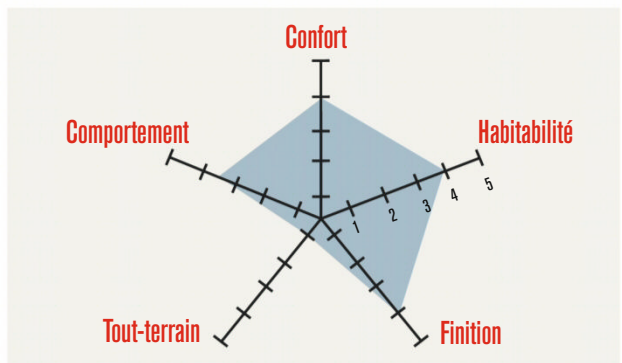
Nouveau modèle

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 ★★★★☆



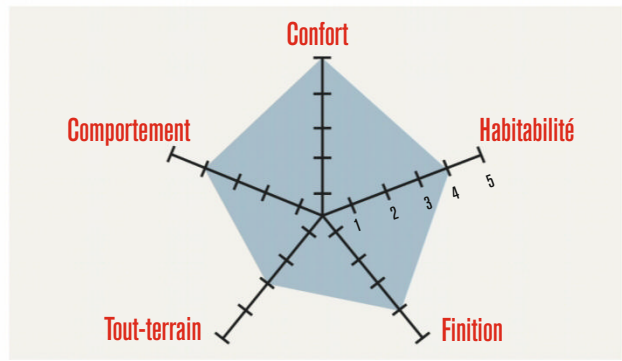
Modèles restylés

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

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

- 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

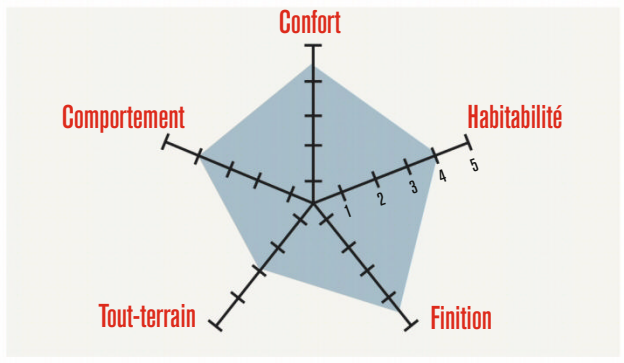


Le descendant du ML se renouvelle début 2019 : une débauche de technologies pour le confort, l'évasion et le bien-être à bord.

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
350e 4Matic Avantgarde Line	211+136	NC	82 600
450 EQBoost (mHEV) 4Matic Av. Line	367+22	25	79 150
53 EQBoost (mHEV) AMG 4Matic+	453+22	33	95 700
63 S EQBoost (mHEV) AMG 4Matic+	612+22	NC	148 200

- AMG Line : Avantgarde Line + 4 300

Équipements de série

- 6 airbags, airbag genoux cond., aide active maintien voie, alerte angles morts, appel urgence/assist., caméra recul, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, dém. sans clef, détec. pluie/lum., écran digitaux compteurs (12,3") et multimédia (12,3"), ESP, freinage urgence ville, hayon élec., jantes 18"/19", nav. 3D, phares LED, radars AV/AR, radio CD-mp3, recon. vocale intelligente, rég./lim. vitesse, rétros élec./dég./rabat., sièges AV élec./chauf., suspension pneu.
- Avantgarde Line : base + garniture simili-cuir, jantes 18 ou 19"
- AMG Line : base + jantes 20", kit AMG int./ext.

Options (€)

- Affichage tête haute. 1 200
- Caméras panoramiques. 450
- Climatisation auto 4 zones 800
- Hi-fi Burmester 3D. 5 900
- Interfaces Apple et Android 500
- Navigation en réalité augmentée. 300
- Pack 7 places (2e rang coulissant, sièges de coffre, jantes 20"). 3 100
- Pack chauffage (chauffage étendu aux accoudoirs) 1 100
- Pack confort acoustique 1 450
- Pack d'assistance à la conduite 1 600
- Pack d'assistance à la conduite plus 2 200
- Pack Premium (alerte angles morts, phares Multibeam LED, sièges AV chauffants, recharge smartphone induction) 2 200
- Pack Premium+ (Pack Premium, toit ouvrant pano, hi-fi Burmester). 5 500
- Peinture métallisée 1 200
- Phares Multibeam LED 1 250
- Sellerie cuir 1 700
- Sièges AV multicontours chauffants, ventilés et massants 2 650
- Toit ouvrant panoramique 1 950

GLE Coupé ★★★★☆

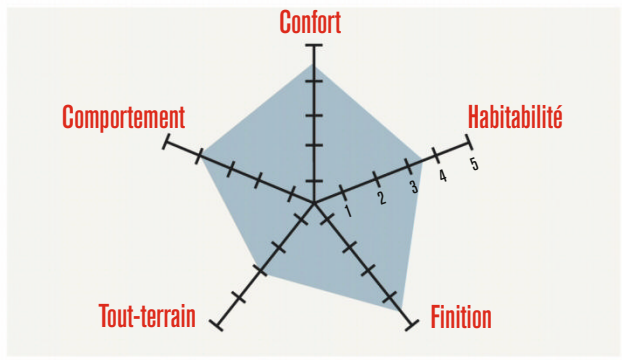


Dérivé du GLE, le coupé propose un positionnement plus sportif mais aussi plus élitiste en motorisations comme en prix.

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 (€)
400d 4Matic AMG Line	330	22	82 450
350de 4Matic AMG Line AJ 4X4	194+136	8	95 050
350e 4Matic AMG Line	211+136	NC	94 450
53 EQBoost (mHEV) AMG 4Matic+	453+22	33	112 350
63 AMG S BVA7 4Matic	585	52	145 000
63 S EQBoost (mHEV) AMG 4Matic+	612+22	NC	164 550

Équipements de série

- Base : 6 airbags + genoux cond., amortis. adaptatif, appel urgence, assistant au maintien dans voie, caméras 360°, clim. auto 4 zones, contrôle pression pneus, freinage urgence auto, hayon élec., interfaces Apple/Android, jantes 20", multimédia MBUX nav./commande vocale/écrans 2 x 10,25", phares Multibeam LED, recon. panneaux, rétros élec./rabat./dégiv., sellerie cuir, services connectés, sièges AV sport/élec./chauf., surveil. angles morts, susp. pneu.
- 53 AMG : + accès/dém. sans clé, assistant sortie véhicule, hayon mains libres, hi-fi Burmester, jantes 21", nav. en réalité augmentée, sellerie cuir Nappa, sièges AV clim., toit ouvrant pano.
- 63 S AMG : + affichage tête haute, airbags latéraux AR, dif. AR autobloquant, double vitrage, fermeture assistée portes, habillages cuir, jantes 22", régulateur adaptatif focntion embouteillages, sièges AV multicontours, sièges AR chauf., susp. penu. active.

Options (€)

- Hi-fi Burmester High-end 3D 4 850
- Pack d'assistance à la conduite (régulateur adaptatif, assistant au maintien dans la voie) 1 600
- Pack Premium (accès/dém. sans clé, hi-fi Burmester, jantes 21", nav. en réalité augmentée, sièges AV clim., toit ouvrant pano.) 5 700
- Pack Premium Plus (Pack Premium + affichage tête haute, airbags latéraux AR, jantes 22") 9 400
- Suspension pneumatique active 7 800

EQC ★★★½☆

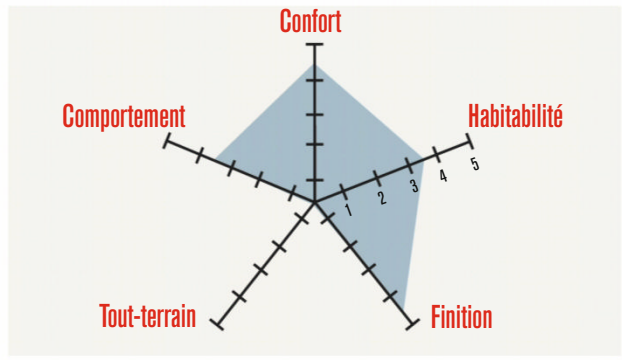


Le premier véhicule électrique Mercedes arrive mi-2019. Performances au rendez-vous mais comportement pataud et utilisation contraignante.

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/démarrage sans clé, aide active maintien dans voie, appel urgence/assist., caméra recul, climatisation automatique bizone, détecteurs pluie/lum., écran 16/9 avec compteurs (10,25") et multimédia (10,25"), freinage urgence auto, hayon électrique, hi-fi 9 HP 225 W, jantes 19", navigation 3D services et commande vocale connectés, phares Multibeam LED, rétros électriques/rabattables, sièges AV électriques, stationnement semi-automatique, surveillance active angles morts, suspensions pneumatiques arrière.

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 ★★★★☆



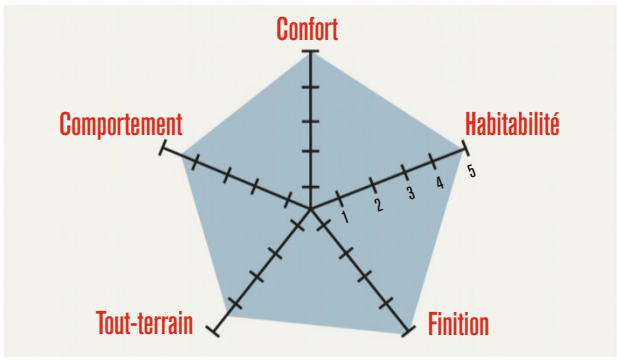
Nouvelle génération

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, comportement peu dynamique



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

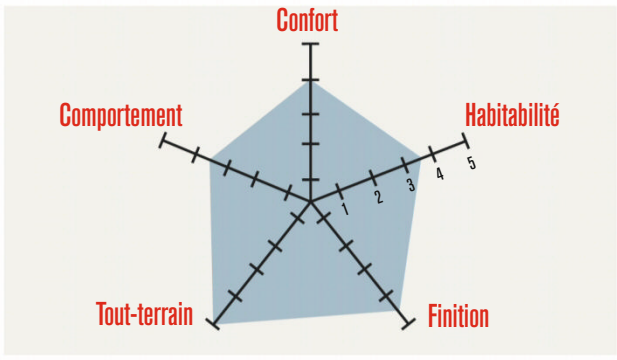
G ★★★★☆



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 ★★★½☆

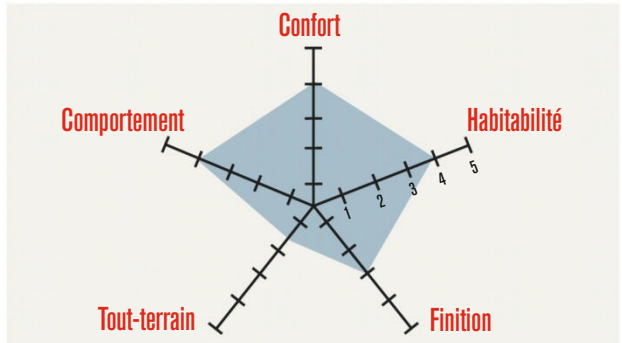


Modèle restylé

Basée sur la plateforme de la BMW X1, le 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

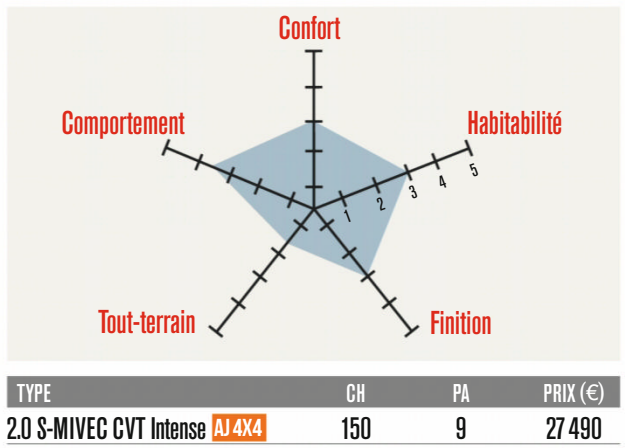
ASX ★★★☆☆



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.

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

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, régulateur vitesse adaptatif (sur CVT), sellerie cuir, siège conducteur électrique, sièges AV chauffants.

Options (€)

▪ Peinture métallisée 600

Outlander ★★★½☆

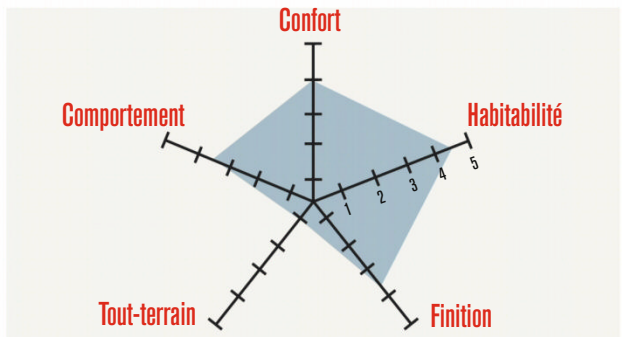


La version légèrement restylée fin 2018 gagne en caractère et soigne sa présentation intérieure. Bon confort mais comportement peu dynamique.

L / l / h / e (m) : 4,65 / 1,80 / 1,68 / 2,67 - 5 places

➕ Confort de roulement, modularité, rapport qualité/prix

➖ Comportement pataud, performances, 5 places en PHEV



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PHEV Intense 4WD AJ 4X4	230	5	43 990
PHEV Instyle 4WD	230	5	47 990

Équipements de série

▪ Intense : 6 airbags + genoux conducteur, accès/démarrage sans clé, alerte collision, alerte franchissement voie, caméra recul, climatisation 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 électriques/dégivrants/rabattables, sièges AV chauffants, siège conducteur électrique, surveillance angles morts/trafic marche AR.

▪ Instyle : + caméras 360°, hayon électrique, hi-fi 8 HP 510 W, sellerie cuir, toit ouvrant.

Options (€)

▪ Peinture métallisée/spéciale..... 650/800

NISSAN



Juke ★★★½☆

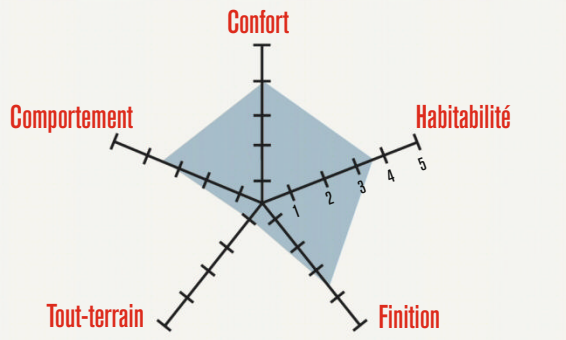


Le Juke II fait son apparition fin 2019. Plus long, il se montre plus habitable et plus confortable. Finition encore perfectible.

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 Visia	117	6	20 490
DIG-T Acenta	117	6	22 690
DIG-T N-Connecta	117	6	24 690
DIG-T Tekna AJ 4X4	117	6	26 690
DIG-T N-Design	117	6	27 340

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 ..... 1 700
▪ Nissan Connect (nav. 3D, services connectés) (sauf Visia et Acenta) 500
▪ Pack Techno (N-Design) 1 500
▪ Peinture métallisée/spéciale..... 650/850

Qashqai ★★★½☆

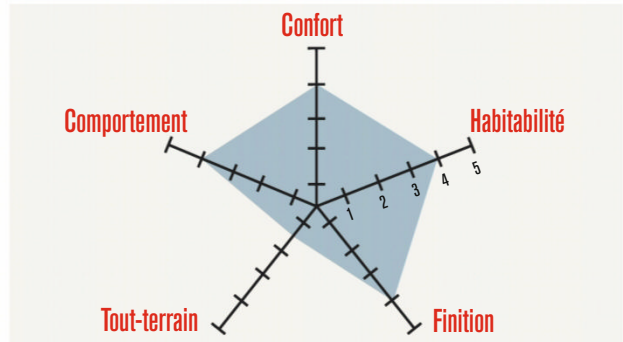


Le pionnier des SUV compacts revoit sa copie mi-2017 : nouvelle face avant, confort amélioré mais prestations un ton en dessous des meilleurs.

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	29 300
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 ★★★☆☆

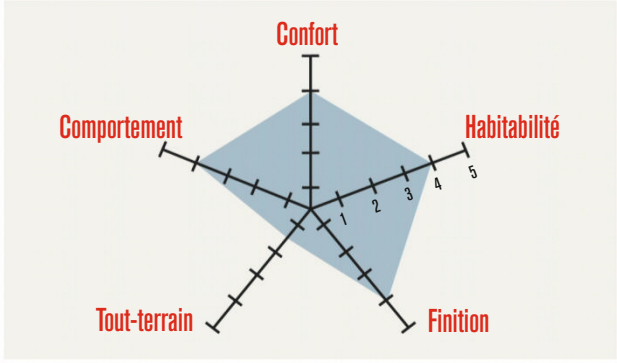


Dans la foulée du Qashqai, le X-Trail est légèrement restylé fin 2017. Peu d'évolutions mais toujours 7 places et des prix raissonnables.

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 (€)
dCi 150 N-Connectaa AJ 4X4	150	8	36 700

▪ Tekna : N-Connecta + 2 600 €

Équipements de série

▪ N-Connecta : 6 airbags, accès/dém. sans clé, alerte franchis. ligne, audio 6 HP, caméra 360°, clim. auto. bizone, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, feux route auto, freinage urgence, jantes 19", hayon mains libres, navigation sur écran 7", radars de stat. AV/AR, rétros rabat./élec./dégiv., stat. semi-auto, surveil. angles morts et trafic AR, toit pano.

▪ Tekna : + audio Bose 8 HP, feux bi-led direct., sellerie cuir, sièges AV élec.

Options (€)

▪ Configuration 7 places (3e rangée de siège) 900
▪ Peinture métallisée/blanche 650/850

OPEL

Mokka — non essayé



Nouvelle génération

Dérivé du DS 3 Crossback, le Mokka est lancé fin 2020. Il compte séduire par son style, son prix et sa version électrique.

L / l / h / e (m) : 4,15 / 1,80 / 1,52 / 2,56 - 5 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.2 Turbo Edition AJ 4X4	100	5	21 300
1.2 Turbo Edition	130	7	22 650
1.5 Diesel Edition	110	5	23 750
Electrique	136	4	36 100

▪ Elégance : Edition + 1 650 €
▪ GS Line : Elégance + 1 400 €
▪ Ultimate : GS Line + 2 900 €

Équipements de série

▪ Edition : 6 airbags, aide active maintien voie, alerte attention cond., clim. manu., ESP, freinage d'urgence auto, hi-fi 4 HP, jantes 16", multimédia écran 7", phares LED, recon. panneaux, rég./lim. vitesse, rétros élec.

▪ Elégance : + caméra 180°, capteurs pluie/lum., clim. auto, hi-fi 6 HP, interfaces Apple/Android, jantes 17", radars recul, rétros rabat./dégiv.

▪ GS Line : + jantes 18", rég. vit. adaptatif fonction embouteillages.

▪ Ultimate : + accès/dém. sans clé, compteurs digitaux 12", nav. écran 10", phares Matrix LED, sellerie Alcantara, services connectés, sièges/volant chauf.

Options (€)

▪ Accès et démarrage sans clé (non dispo Edition) 400
▪ Opel Pure Panel (compteurs digitaux 12", nav. 10", TomTom Live, interfaces Apple/Android, 6 HP) (non dispo Edition, Elégance/GS Line) 1 400/500
▪ Pack city 180° :
- Advanced (radars station. AV/AR, caméra 180°, rétros rabat./dégiv., alerte angles morts) (Elégance et GS Line) 650
- Premium (Advanced + station. semi-auto) (Ultimate) 200
▪ Pack cuir (sellerie cuir, sièges AV chauffants) (non dispo Edition) 1 600
▪ Pack sécurité (rég. adaptatif fonction embout.) (non dispo Edition) 450
▪ Pack vision Matrix (Matrix LED, feux route auto) (non dispo Edition) 650
▪ Peinture métallisée 550

Crossland ★★★½☆



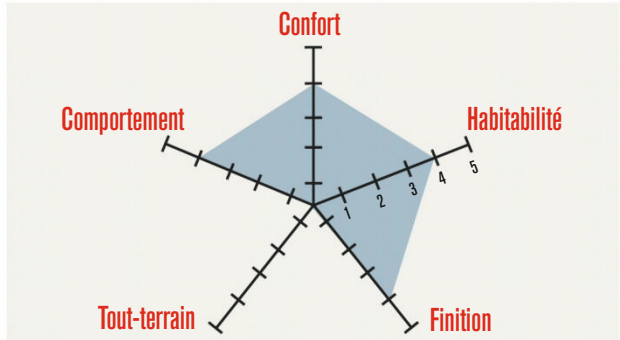
Modèle restylé

Basé sur le châssis du Citroën C3 Aircross, le Crossland, lancé en 2017 et restylé fin 2020, offre une proposition plus familiale que le Mokka.

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	19 950
1.2 Turbo Edition	110	6	21 165
1.2 Turbo Elégance AJ 4X4	130	7	23 065
1.5 Diesel Edition	110	6	23 695
1.5 Diesel Elégance BVA	120	6	25 945

▪ Elégance : Edition + 965 € (non dispo 1.2 83 ch)
▪ GS Line : Elégance + 1 345 €
▪ Ultimate : GS Line + 2 455 €

Équipements de série

▪ Edition : 6 airbags, alerte franch. voie, clim. man., contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, interfaces smartphone, jantes acier 16", multimédia écran tactile 7", phares LED, radio 6 HP, recon. panneaux, rég./lim. vitesse, rétros élect.

▪ Elégance : + clim. auto bizone, jantes 16", sellerie effet cuir/tissu.

▪ GS Line : - clim auto + jantes 17", Pack Vision, peinture bi-ton, radar de recul.

▪ Ultimate : + accès/dém. sans clé, nav. 3D, recon. vocale, sellerie Alcantara.

Options (€)

▪ Accès et démarrage sans clé (Elégance, GS Line) 350
▪ Affichage tête haute couleur (non dispo Edition) 350
▪ Appel d'urgence et services connectés. 300
▪ Boîte auto (1.2 Turbo 130 ch) 1 800
▪ Chargeur smartphone induction 150
▪ Clim. auto bizone (Edition, GS Line) 350
▪ Hi-fi Premium 7 HP (GS Line, Ultimate) 200
▪ Navigation 3D écran 8" recon vocale 800
▪ Pack Advanced City 180 ° (caméra 180 °, station.semi-auto, rétros dégiv./ rabat., surv. angles morts) (sauf Edition) 600
▪ Pack City 180 °(caméra 180°, radars AV/AR) (Edition) 600
▪ Pack Cuir (sellerie cuir, sièges AV/volant chauffants, banq. couliss). 800
▪ Pack Hiver (sièges AV et volant chauffants) 300
▪ Pack Sécurité (frein. urgence auto, alerte somnolence) (sauf Edition) 450
▪ Pack Vision (phares full LED dyn., feux route auto) (sauf Edition) 700
▪ Peinture métallisée 550
▪ Radar de recul (Edition, Elégance) 300
▪ Toit vitré panoramique (sauf Edition) 700

Grandland X ★★★★☆

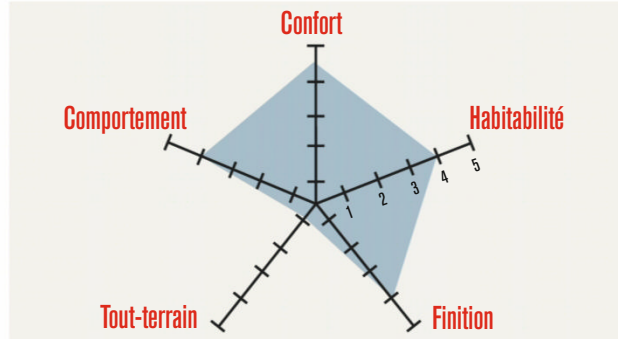


Cousin du 3008, le Grandland X offre une gamme moins étendue et un prix plus attractif. Son habitacle est moins original mais plus rationnel.

L / l / h / e (m) : 4,48 / 1,86 / 1,61 / 2,68 - 5 places

➕ Confort, habitacle spacieux, comportement rigoureux

➖ Commande de BVM, pas de 4x4, manque d'image



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.2 Turbo Edition AJ 4X4	130	7	28 500
1.6 Turbo BVA Ultimate	180	10	39 450
Hybrid (PHEV) Edition	225	10	41 900
Hybrid4 (PHEV) Elégance	300	11	49 050
1.5 Diesel Edition	130	7	30 500

▪ GS Line : Edition + 2 250 € (non dispo Hybrid)
▪ Elégance : Edition + 4 400 € et Edition + 1 000 € (Hybrid)
▪ Ultimate : Elégance + 2 650 €

Équipements de série

▪ Edition : 6 airbags, alerte changement voie, clim man., contrôle pression pneus, ESP, interfaces smartphone, jantes 17", phares LED, radar recul, radio 6 HP écran tactile 7", recon. panneaux, 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, jantes 18", nav. écran tactile 8", radars station. AV/AR, rétros rabat., sellerie tissu/similicuir, services connectés.

▪ GS Line : Edition + caméra recul, détec. pluie/lum., feux route auto, radars station. AV/AR, rétros rabat., sellerie tissu/similicuir.

▪ Elégance : Edition + alerte angles morts, caméra recul, clim. auto bizone, détec. pluie/lum., feux route auto, nav. écran tactile 8", phares LED adaptatifs, recharge smartphone induction, rétros rabat., station. semi-auto, sellerie tissu/similicuir, services connectés.

▪ Elégance Hybrid : Edition Hybrid + alerte angles morts, caméra 360°, clim. auto bizone, phares LED adaptatifs, recharge smartphone induction station. semi-auto, sellerie tissu/similicuir.

▪ Ultimate : Elégance + accès/dém. sans clé, aide active maintien voie, freinage d'urgence auto, jantes 18", sellerie Alcantara/similicuir, sièges AV élec./chauf.

Options (€)

▪ Accès/démarrage sans clé, hayon mains libres (Elegance) 800
▪ Boîte auto 1 900
▪ Caméra de recul (Edition) 550
▪ Climatisation auto bizone (Edition, GS Line) 300
▪ Hi-fi Denon 9 HP (Elégance, Ultimate) 850
▪ Pack Caméra Opel Eye (aide active au maintien dans la voie, alerte anticollision, freinage auto d'urgence) (non dispo Hybrid) 450
▪ Pack Hiver II (sièges AV/AR chauffants, trappe skis) 550
▪ Pack Park&Go 3 (caméras 360°, station. semi-auto, nav. écran 8")
- Edition/GS Line/Ultimate (série Elégance) 2 290/1 990/500
▪ Pack cuir Sienna noir (sellerie cuir, sièges AV électriques et ventilés, sièges AV et volant chauffants) (Elégance/Ultimate) 1 800/990
▪ Phares LED adaptatifs (Edition/GS Line) 1 500/1 300
▪ Peinture métallisée/premium 650/890

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

- Recharge smartphone par induction (Edition, GS Line) 150
- Régulateur adaptatif (stop&go sur BVA) 500
- Services connectés (Edition, GS Line) 300
- Toit vitré panoramique (non dispo Edition) 750

PEUGEOT

2008

★★★★☆

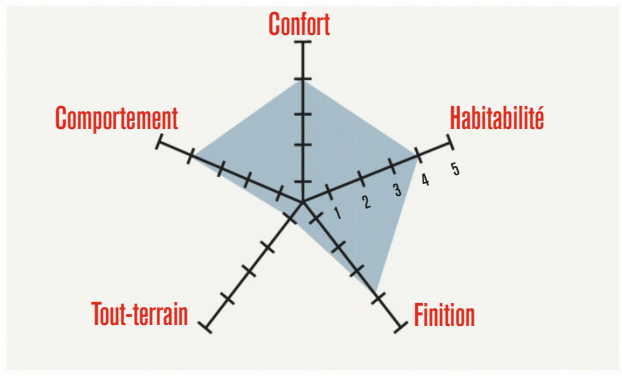


La seconde génération de 2008 est plus grande, ce qui profite à l'espace arrière. Le comportement marie équilibre et confort.

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 AJ 4X4	130	6	23 300
PureTech GT EAT8	155	8	32 900
BlueHDi Active	100	5	23 100
BlueHDi Allure EAT8	130	6	28 700
Electrique (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/GT. 1 600/90
- Pack Drive Assist sur BVM (régulateur de vitesse)
  - GT Line 400
  - Allure (+ Pack Safety Plus) 900
- Pack Drive Assist sur BVA (régulateur de vitesse fontion embouteillages, aide au maintien dans voie)
  - GT Line 400
  - Allure (+ Pack Safety Plus) 900
- Pack Safety Plus (Pack Safety + freinage urgence jour/nuit) (Allure) 500
- Pack Safety Plus (Pack Safety + freinage urgence jour/nuit, accès sans clé, appel urgence, nav. écran tactile 7") (autres) 1 250
- Peintures spéciales 750
- Surveillance active des angles morts (GT Line) 200
- Toit ouvrant (non dispo Active) 1 000
- Viso Park 1 (caméra recul)+ radars station. AV/AR (Active, Allure) 260

3008

★★★★½



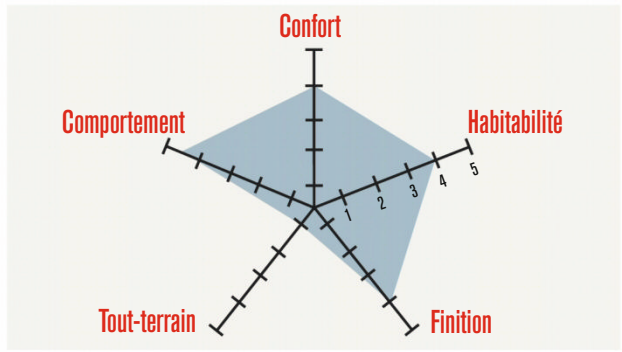
Modèle restylé

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 Active AJ 4X4	130	7	31 050
PureTech 180 EAT8 GT	180	10	41 300
Hybrid (PHEV) e-EAT8 Allure	225	10	45 100
Hybrid4 (PHEV) e-EAT8 Allure	300	11	50 600
BlueHDI 130 Active	130	7	33 450
BlueHDi 180 EAT8 Allure Pack	180	9	41 300

- Active Pack : Active + 500 €
- Allure : Active + 2 900 €
- Allure Pack : Allure + 500 €
- GT : Allure + 2 700 €
- GT Pack : GT + 2 100 €

Équipements de série

- Active : 6 airbags, alerte franchis. voie, clim. auto bizone, compteurs digitaux, détec. pluie/lum., ESP, dém. sans clé, écran tactile 8", jantes 17", phares LED, radio 6 HP, radar recul, recon. panneaux, rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv.
- Active Pack : Active + caméra recul, mirror screen, radar AV, rétros rabat.
- Allure : Active +écran tactile 10", jantes 18", navigation 3D services connectés, Pack Safety Plus.
- Allure Pack : Allure +accès/dém. sans clé, barres de toit, siège pass. rabat.
- GT : Allure + Pack Drive Assist, phares full LED, sellerie TEP/Acantara.
- GT Pack : GT + hayon mains libres, hi-fi Focal, jantes 19", Pack City, sièges AV élec./chauf./massants.

Options (€)

- Advanced Grip Control (antipatinage optimisé, contrôle de vitesse en descente, jantes 18" pneus Mud & Snow)
  - Allure, Allure Pack et GT 410
  - GT Pack ..... gratuit
- Boîte auto EAT8 (PureTech 130 et BlueHDi 130). 2 050
- Hayon mains libres (Allure Pack, GT) 450
- Navigation 3D connectées écran 10" (Active Pack). 1 200
- Pack City (station. semi-auto, caméras 360°) (Allure Pack, GT) 600
- Pack Cuir Nappa (sellerie cuir, sièges AV élec./chauf./massants) (Allure, Allure Pack et GT /GT Pack) 2 500/1 600
- Pack Drive Assist (régulateur adaptatif) (BVM). 400
- Pack Drive Assist Plus (régulateur adaptatif embouteillages, aide active maintien dans la voie) (BVA) 600
- Peinture métallisée/nacrée et vernis coloré. 650/830
- Recharge smartphone par induction (non dispo Active et Active Pack) ... 100
- Sièges AV chauffants. 200
- Sièges AV élec./chauf./massants (GT) 900
- Système Hi-Fi Focal (10 HP 515 W) (GT) 850
- Toit ouvrant panoramique (GT, GT Pack). 1 200
- Vision nocturne infrarouge 1 400

5008

★★★★½



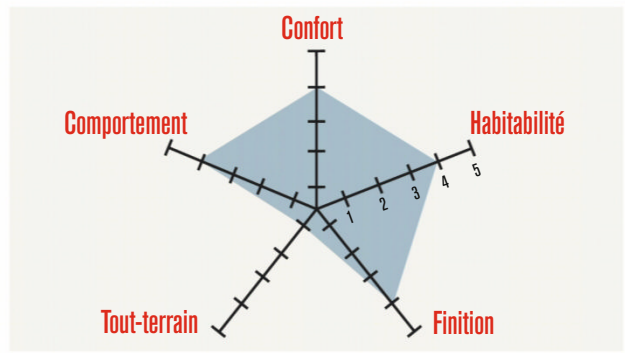
Modèle restylé

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 Active	130	7	32 850
PureTech 180 EAT8 GT	180	10	41 050
BlueHDi 130 Active AJ 4X4	130	7	35 250
BlueHDi 180 EAT8 GT Line	180	9	43 300

- Active Pack: Active + 500 €
- Allure : Active + 3 100 €
- Allure Pack : Allure + 500 €
- GT : Allure + 2 700 €
- GT Pack : GT + 2 100 €

Équipements de série

- Active : 6 airbags, alerte franchis. voie, clim. auto bizone, compteurs digitaux, détec. pluie/lum., ESP, dém. sans clé, écran tactile 8", jantes 17", phares LED, radio 6 HP, radar recul, recon. panneaux, rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv.
- Active Pack : Active + caméra recul, mirror screen, radar AV, rétros rabat.
- Allure : Active +écran tactile 10", jantes 18", navigation 3D services connectés, Pack Safety Plus.
- Allure Pack : Allure +accès/dém. sans clé, barres de toit, siège pass. rabat.
- GT : Allure + Pack Drive Assist, phares full LED, sellerie TEP/Acantara.
- GT Pack : GT + hayon mains libres, hi-fi Focal, jantes 19", Pack City, sièges AV élec./chauf./massants.

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 ★★★★☆

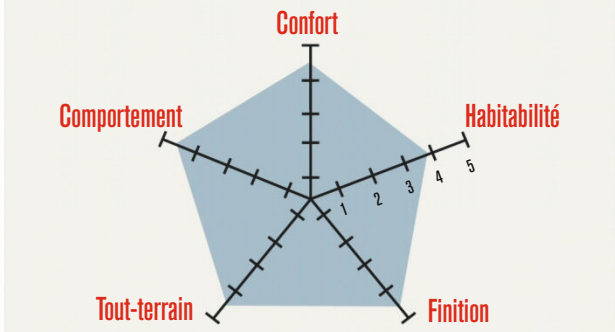


Le Macan marie toujours la polyvalence d'un Cayenne et la sportivité d'un Cayman. Remise à niveau du multimédia lors du restylage.

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	62 780
S	354	25	68 150
GTS	380	NC	81 020
Turbo	440	29	94 940

Équipements de série

▪ Macan : 6 airbags, alerte angles morts, clim. auto trizone, contrôle pressions pneus, essuie-glaces auto, ESP, frein auto en ville, hayon élec., hi-fi 10 HP 150 W, jantes 18", nav. sur écran tactile, rég./lim. vitesse, rétros dégiv./rabat., sellerie simili-cuir/Alcantara, siège cond. élec. (8 voies).

Options (€)

- Accès sans clé 708
- Apple CarPlay 300
- Assistance angle mort et changement de voie 1 176
- Feux arrière LED avec bandeau lumineux 606
- Hi-fi Bose/Burmester 1 188/4 788
- Pack Sport Chrono 1 146
- Peinture métallisée/premium 900/2 388
- Phares matriciels à LED avec PDLS+ 1 518
- Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) 1 500
- Radars de stationnement AV/AR, caméra de recul, vue 360° 2 088
- Régulateur de vitesse adaptatif/avec fonction embouteillages ... 1 272/2 568
- Sellerie cuir partielle/totale 1560/3 204
- Sièges AV électriques Confort à mémoires 14 voies 1 488
- Sièges AV adaptatifs Sport à mémoires 18 voies 1 800
- Sièges AV chauffants/AV et AR 420/840
- Suspension pilotée (PASM)/pneumatique 1 164/2 652
- Toit panoramique 1 620

Cayenne/Coupé ★★★★½

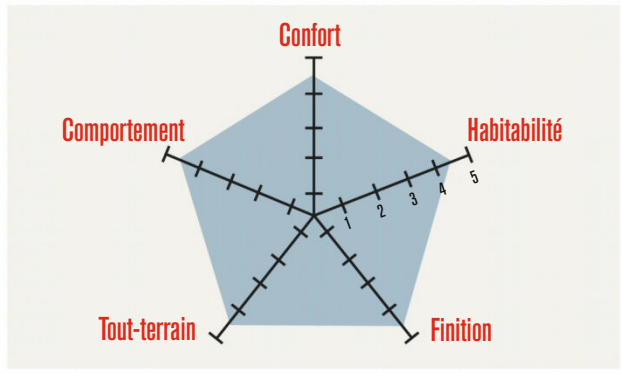


Lancé fin 2017, le Cayenne 3e du nom reprend le châssis de la berline Panamera. Référence en comportement, il soigne encore son accueil.

L / l / h / e (m) : 4,92 / 1,98 / 1,70 / 2,90 - 5 places

✚ Comportement bluffant, finition impeccable, habitabilité

▬ Consommation, prix, options trop nombreuses



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Cayenne	340	24	78 660
E-Hybrid (PHEV) AJ 4X4	462	21	94 860
S	440	34	96 300
GTS	460	NC	116 340
Turbo	550	47	145 980
Turbo S E-Hybrid (PHEV)	680	42	175 380

▪ Coupé : Cayenne + 7 080 €, E-Hybrid + 4 800 €, S + 5 520 €, GTS + 4 400 €, Turbo + 5 020 €, 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 ★★★★☆

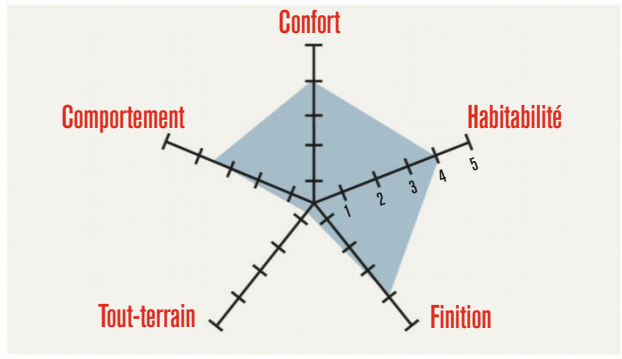


Lancé fin 2017, le Cayenne 3e du nom reprend le châssis de la berline Panamera. Référence en comportement, il soigne encore son accueil.

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 + 2 600 € ▪ 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

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

Kadjar ★★★½☆

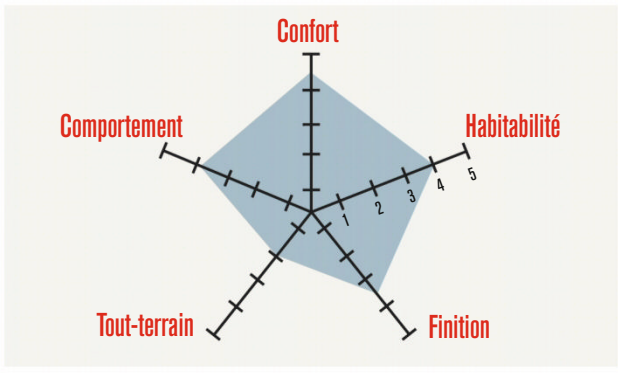


Frère jumeau du Nissan Qashqai, le Kadjar se fait apprécier pour son bon confort et son habitabilité. Il manque d'un caractère plus affirmé.

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	28 800
TCe 160 EDC Intens	160	9	35 700
Blue dCi 115 Zen AJ 4X4	115	6	30 100

▪ 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 (€)

▪ 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 Lounge (sièges AV chauffants, asise réglable) (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☆

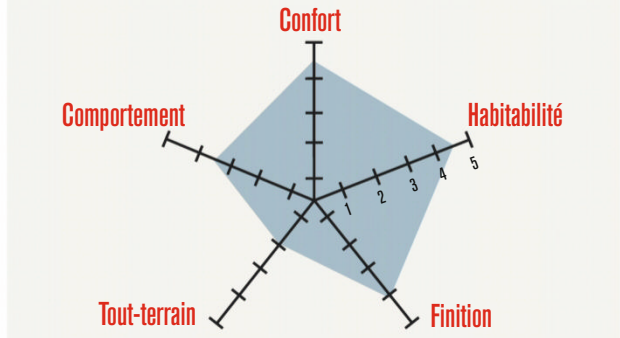


Etroitement dérivé du X-Trail, le Koelos II, lancé début 2017, est la version longue du Kadjar. Mais il ne propose pas 7 places.

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	10	41 250
TCe EDC Life	160	NC	35 150

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

Équipements de série

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

▪ Zen : + accès et démarrage sans clé, clim auto bizone, interfaces smartphone, multimédia R-Link 2 avec écran tactile 7"nav. Europe, radars de station. AV/AR, rétros ext. dégivrants, sellerie simili-cuir/tissu.

▪ Intens : + caméra de recul, feux de route auto, jantes 18", multimédia écran 8,7", phares full led, rétros ext. rabattables, sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, surveillance des angles morts.

▪ Initiale Paris : + hayon électrique mains libres, jantes 19", sièges avant ventilés, sellerie cuir Nappa, stationnement semi-auto, système audio Bose 12 HP.

Options (€)

▪ Pack Aide à la conduite (régulateur de vitesse adaptatif, alerte au franchissement de ligne) (Zen) 600
▪ Pack City (hayon mains libres, station. semi-auto) (sauf Life et Zen)..... 770
▪ Pack Hiver (volant, sièges AV et pare-brise chauffants) (Zen) 400
▪ Pack Hiver (volant, sièges AV et pare-brise chauf.) (Intens, Initiale) 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 ★★★★☆

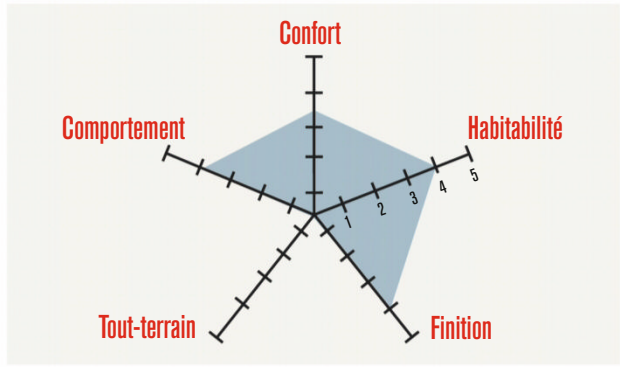


Basé sur le châssis de l'Ibiza, l'Arona a débarqué fin 2017. Il affiche un prix attractif, un bon comportement et une finition plutôt soignée.

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	110	6	21 300
1.0 TGI Style	90	4	23 000
1.5 TSI DSG7 Excellence	150	8	27 000

▪ Style : Reference + 3 800 €
▪ Xcellence : Style + 2 800 €
▪ FR : Style + 3 800 € (non dispo 1.0 TSI 95 ch et TGi 90 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 ★★★★☆



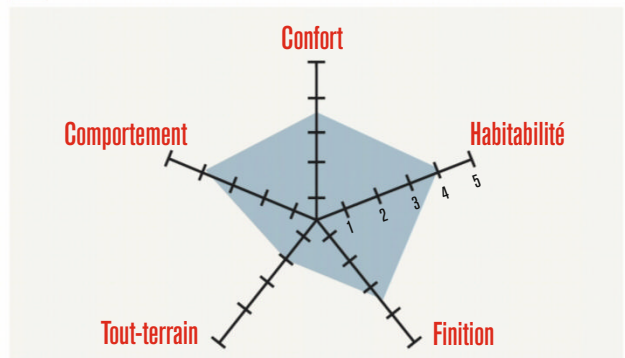
Modèle restylé

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 Référence	110	6	23 900
1.5 TSI Style	150	8	29 000
Cupra 2.0 TSI DSG7 4Drive	300	19	44 000
2.0 TDI Style AJ 4X4	150	8	33 100

▪ Style : Référence + 3 500 €
▪ Xperience : Style + 4 270 € (TSI 150), 4 070 € (TDI), (non dispo TSI 110)
▪ FR : Style + 6 420 € (TSI 150), 6 220 € (TDI), (non dispo TDI 115)

Équipements de série

▪ Référence : 6 airbags + genoux conducteur, clim. man., contrôle pression pneus, dém. mains libres, ESP, freinage urgence ville, hi-fi 4 HP, lim. vitesse,

multimédia écran tactile 8,25", phares full LED, rétros élec.
- Style : accès sans clef, Bluetooth, caméra recul, clim. auto bi-zone, détec. pluie/lum., GPS écran tactile 9,2", interfaces smartphone, jantes 17", rég. vitesse, rétros rabat./dég., services connectés.
- Xperience : + caméras 360°, compteurs digitaux 10,25", hayon mains libres, jantes 18", sellerie suédeine, station. semi-auto, toit ouvrant pano.
- FR : Style + amortiss. piloté, Beats Audio, caméras 360°, chargeur induction, compteurs digitaux 10,25", hayon mains libres, jantes 19", sellerie suédine, stat. semi-auto.
- Cupra : Style + amortis. piloté, services connectés, sièges baquets.

Options (€)

- 4 roues motrices 4Drive (TSI 150 ch DSG7)..... 2 400
- Amortissement piloté DCC (non dispo Référence).....695
- Beats Audio (9 HP 300 W) (Style et Xperience).....435
- Boîte auto DSG7 (TSI 150 ch, TDI 150 ch) 1 600
- Caméra 360° (Style) 560
- Compteurs digitaux (non dispo Reference, sur Style) 345
- Freinage Brembo (Cupra) 2 265
- Hayon électrique avec ouverture mains libres (Style) 500
- Pack Drive Assist XL (rég. intel. stop&go, aide active maintien dans voie, arrêt auto d'urgence) (Xperience et FR) 805
- Pack Hiver (sièges AV et volant chauffants).....385
- Peinture vernie/métallisée/personnalisée 210/650/910
- Régulateur de vitesse adaptatif (sauf Référence) 185
- Sellerie cuir (Style/Xprience, FR).....1 445/1 145
- Sièges baquets cuir, siège cond. élec., pack Hiver (Cupra)..... 1 655
- Siège conducteur électrique (non dispo Référence) 405
- Stationnement semi-auto (non dispo Référence, sur Style).....385
- Toit panoramique (non dispo Référence) 1 110

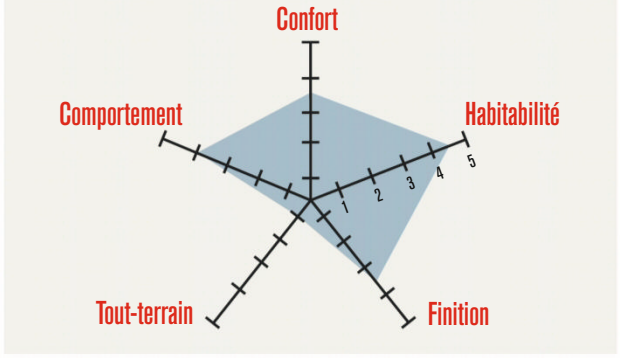
Tarraco ★★★★☆



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	34 290
2.0 TDI Style AJ 4X4	150	8	37 290
2.0 TDI Xcellence DSG7 4Drive	200	11	46 240

- 7 places : 5 places + 880 €
- Xcellence : Style + 4 180 €
- FR : Style + 6 100 €

Équipements de série

- Style : 6 airbags, appel d'urgence, caméra recul, clim. auto, compteurs digitaux 10", contrôle pression pneus, dém. sans clé, détect. pluie/lum., ESP, freinage auto ville, hi-fi 8 HP, interfaces smartphone, jantes 17", nav. écran tactile 9,2", phares full LED, rég. vitesse, rétros dégiv.
- Xcellence : + accès sans clé, caméras 360°, chargeur à induction, détect. angles morts/trafic marche AR, feux route auto, hayon mains libres, radars station. AV/AR, régul. adaptatif, toit ouvrant pano.
- FR : Style + accès sans clé, aide active maintien voie (DSG), amortis. adaptatif, Beats Audio, caméras 360°, chargeur induction, détect. angles morts/trafic marche AR, feux route auto, hayon mains libres, jantes 20", régul. adaptatif (stop&go sur DGS), sièges cond. élec., station. semi-auto.

Options (€)

- Amortissement piloté DCC (non dispo Style).....800
- Beats Audio (9 HP 300 W) (Style, Xcellence).....500
- Chargeur à induction (Style).....205
- Easy Pack (accès/dém. sans clé, hayon mains libres) (Style) 700
- Modes de conduite (série sur Xcellence et FR).....250
- Pack Hiver (sièges AV et buses lave-glace chauf.) (Style) 385
- Pack Hiver (sièges AV/AR et buses lave-glace chauf.) (Xcellence) 595
- Pack Drive Assist
  - L (rég. intel., feux route auto, recon. pan., alerte angles morts/trafic AR, anti-retournement) (Style) 730
  - XL (L + arrêt auto d'urgence, aide active maintien voie, rég. intel. stop&go, volant chauffant) (Xcellence DSG).....440
- Pack Luxe (siège cond. élec., sellerie cuir, Pack Hiver) (Xcellence).... 1 010
- Park Assist (système de stationnement semi-auto) (Style).....385
- Peinture métallisée/personnalisée 650/950
- Sellerie cuir et Pack Hiver (Xcellence, FR)..... 1 200
- Siège conducteur élec. mémoires (non dispo Style, Xcellence) 410
- Toit panoramique (Style, FR).....1 110

ŠKODA

Kamiq ★★★★☆

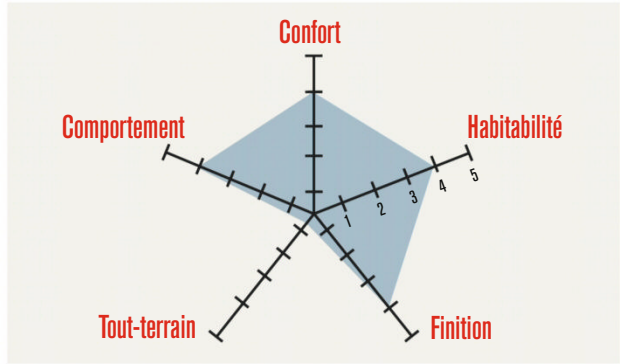


Nouveau modèle

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	110	6	22 000
1.5 TSI BVM6 Ambition	150	7	25 890

- Active : Ambition + 2 440 €
- Scoutline : Ambition + 1 900 €
- Style : Ambition +3 160 €

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

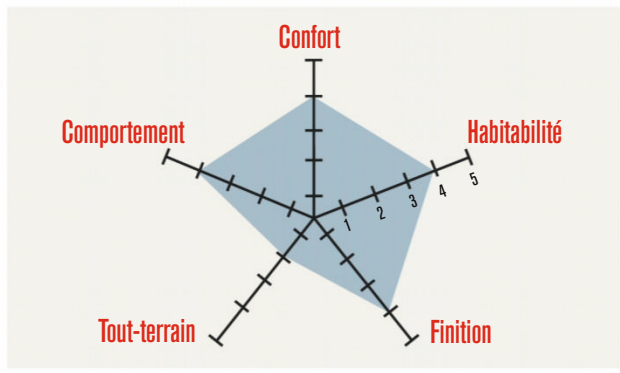
Karoq ★★★★☆



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.

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

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 ★★★★☆

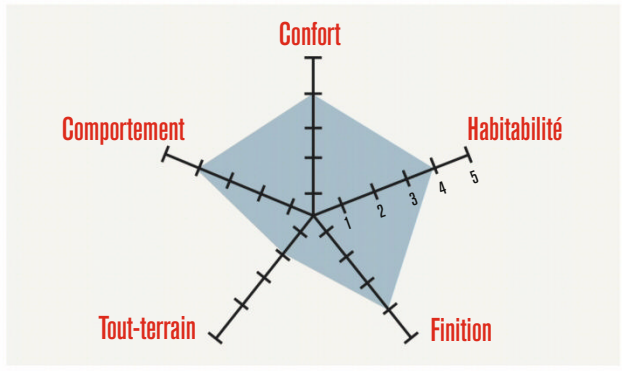


Dérivé du Tiguan, le Kodiaq offre une habitabilité généreuse (5 ou 7 places) et des astuces qui facilitent la vie. Prix attractif.

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 ..... 2 650
  - TDI 150 4x4 ..... 1 600
- Caméras 360° (Sportline, Style, RS) 420
- Compteurs digitaux
  - Ambition, Scout 550
  - Style 450
- Hayon électrique mains libres (Ambition, Scout, Sportline) 620
- Navigation 3D sur écran tactile 9,2" (non dispo Active) 1 130
- Pack Assistance route (régulateur de vitesse intelligent fonction embouteillages, aide au maintien dans la voie, alerte angles morts)
  - Ambition, Scout 1 280
  - Sportline 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 ★★★☆☆

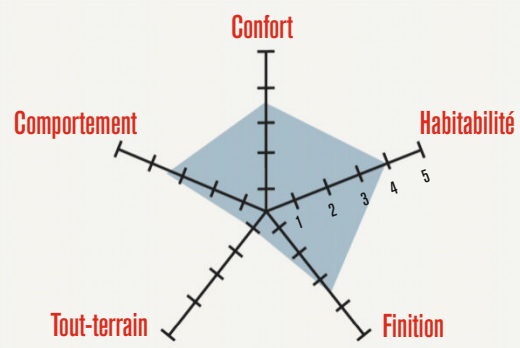


Un SUV moderne dans sa conception qui brille par son rapport prix/équipement séduisant. Ses pneus le desservent sous la pluie.

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 + 2 000 € (1.2), 3 000 € (1.6)
- 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 ★★★☆☆

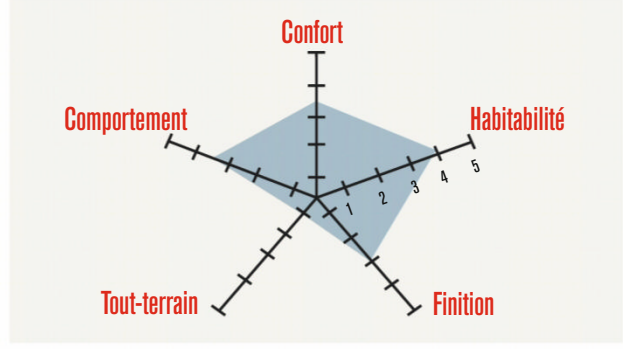


La 4e génération de Korando a fait de gros progrès. Homogène sur la route, correctement fini, bien équipé, il souffre d'un manque d'image.

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 XGI	163	9	22 990

- Tech : base + 2 000 € ▪ Limited : Tech +2 000 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags + genoux cond., aide active maintien voie, appel urgence, caméra recul, freinage urgence auto, ESP, clim. auto bizone, détect. pluie/lum., feux route auto, interfaces smartphone, jantes 18", multimédia écran 8", radar station. AV/AR, rég. vitesse, rétros dégiv./rabat.
- Tech : + accès/dém. sans clef, nav. écran 9".
- Limited : + compteurs digitaux 10,25", sellerie cuir, sièges AV élec.

Options (€)

- Pack BVA (BVA, rég. adaptatif, jantes 19") 2 200
- Pack hiver AWD (4 roues motrices, sièges AV/volant chauf.) 2 200
- Peinture métallisée 500
- Toit ouvrant 380

SUBARU

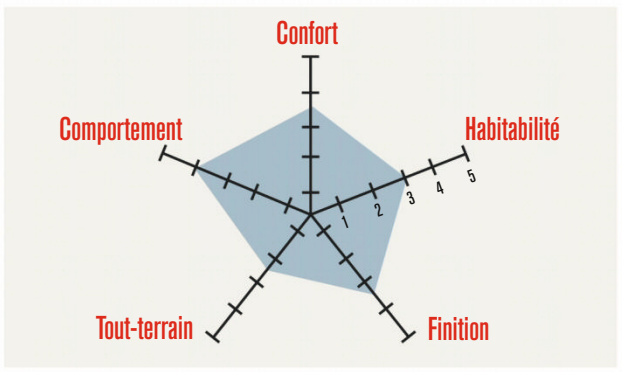
SUBARU
Confidence in Motion
SWB Croissy
Marne la Vallée
Véhicules neufs & Occasions
01 64 68 40 00
croissy@subaru.fr

XV ★★★½☆



Arrivée début 2018, la deuxième génération de XV progresse en comportement, confort et finition. Mais elle pâtit d'un appétit solide.
L / l / h / e (m) : 4,46 / 1,80 / 1,61 / 2,67 - 5 places

+ Tenue de route/confort, habitabilité, dotation de série
− Moteur essence et CVT imposés, performances, conso



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6i Confort	114	7	31 990
2.0 e-Boxer (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 (€)

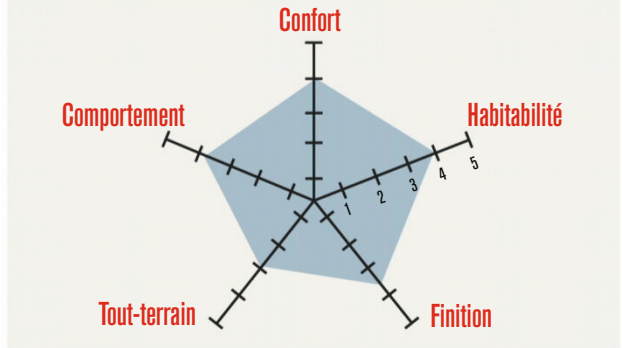
▪ Peinture métallisée 650

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 cond., 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. adaptatif stop&go.
▪ 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

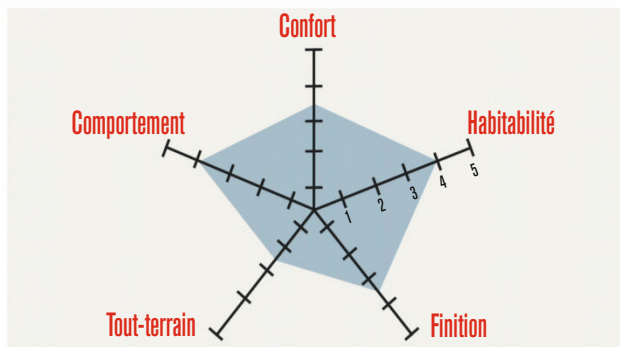
SUZUKI

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 Bjet Hybrid (HEV) Avantage	129 + 13	7	22 640
1.4 Bjet Hybrid (HEV) Privilège AJ 4X4	129 + 13	7	23 840
1.4 Bjet (HEV) Hybrid Style	129 + 13	7	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 (€)

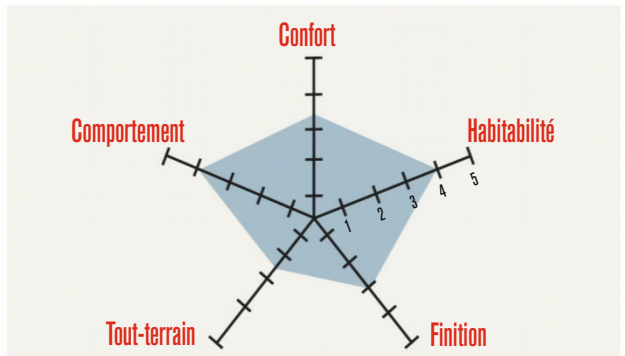
▪ AllGrip (4 roues motrices) (Hybrid Privilège, Hybrid Style) 2 000
▪ Peinture métallisée/ So'color (sauf Avantage) 530/850

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 Bjet Hybrid (HEV) Avantage	129 + 13	7	24 340
1.4 Bjet Hybrid (HEV) Privilège AJ 4X4	129 + 13	7	25 540
1.4 Bjet Hybrid (HEV) Style	129 + 13	7	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
▪ Peinture métallisée 530
▪ Sellerie cuir/Alcantara (sauf Avantage) 1 490

TESLA

Model Y non essayé



Le Model Y repose sur la berline Model 3. Ses performances sont époustouflantes et son habitacle vaste mais la qualité pèche.
L / l / h / e (m) : 4,77 / 1,85 / 1,60 / 2,89 - 5 ou 7 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Grande Autonomie 75 kWh AWD (EV)	351	NC	63 000
Performance 75 kWh AWD (EV)	462	NC	70 000

Équipements de série

▪ Grande autonomie : 6 airbags, accès/dém. sans clef, aide active maintien dans voie, freinage d'urgence auto/évitement collisions, hi-fi 14 HP, navigation écran tactile 15", phares LED, nav. info trafic, radio numérique, rétros dég./rabat., sièges AV élec. 12 voies et chauffants, services connectés, toit vitré.
▪ Performance : + freins performance, jantes 21", suspensions sport.

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

Options (€)

- 7 places 3 200
- Autopilot (pilotage autonome sur autoroute, changement de voie auto, système de stationnement auto, assitance en ville) 7 500
- Interieur noir et blanc 1 050
- Peinture métallisée/premium 1 050/2 100

Model X ★★★★☆

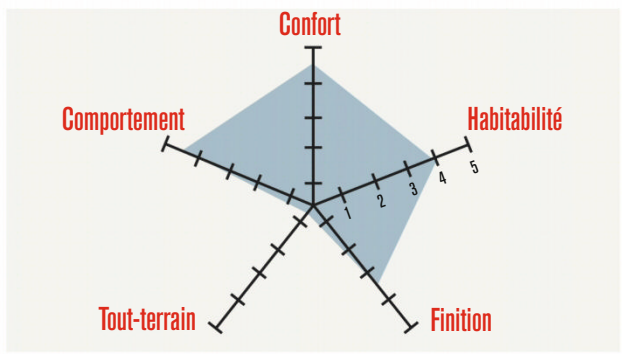


SUV 100 % électrique, le Model X procure des performances impressionnantes et des équipements électroniques à la pointe.

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	CH	PA	PRIX (€)
Grande Autonomie 100 kWh (EV)	476	10	89 990
Performance 100 kWh (EV)	631	10	106 990

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

RAV4 ★★★★☆

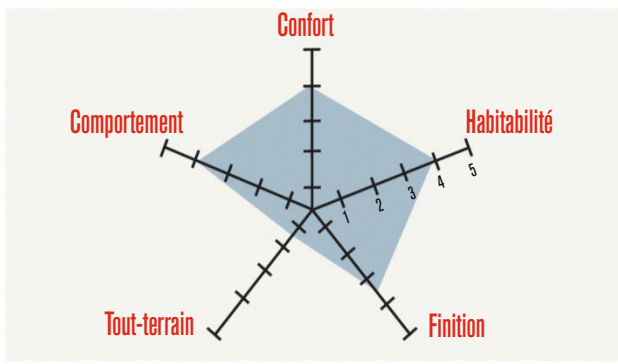


Lancée fin 2018, la 5e génération de RAV4 gagne en personnalité. Elle propose exclusivement de l'hybride en deux ou quatre roues motrices.

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☆☆

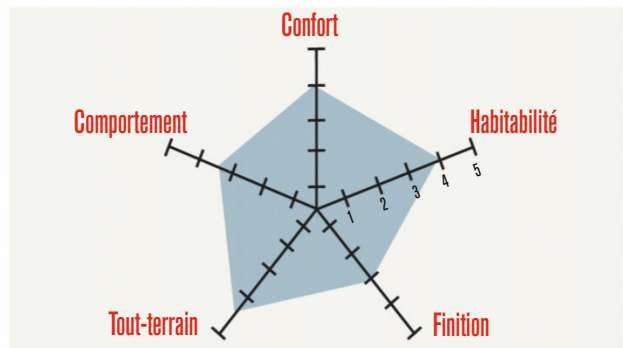


Restylé début 2018, le Land Cruiser reste un des derniers baroudeurs civilisés du marché. Il offre un agrément de conduite à part mais réel.

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	204	11	42 000
D-4D Life 5 portes	204	11	47 900
D-4D Légende 5 portes AJ 4X4	204	11	54 900
D-4D BVA Lounge 5 portes	204	11	62 800
D-4D BVA Lounge Pack Techno 5 portes	204	11	71 300

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 ★★★★☆

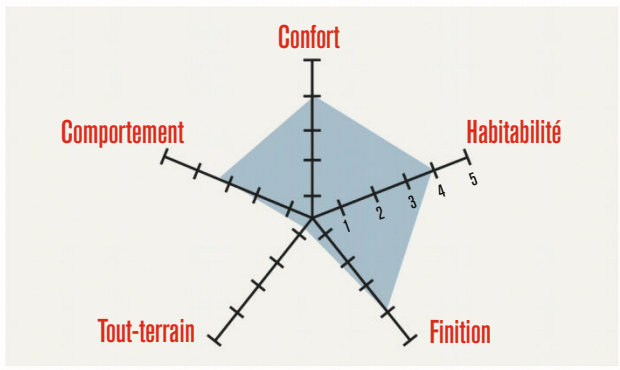


Le T-Cross est arrivé début 2019. Polo rehaussé de 10 cm, il séduit plus par ses arguments pragmatiques (nombreux) que par son style.

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	110	6	24 170

- ▪ 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 ★★★★☆

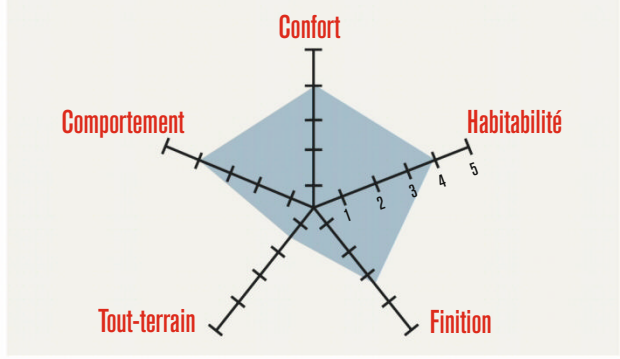


Lancé fin 2017, le T-Roc se positionne entre un 2008 et un 3008. Il repose sur un châssis de Golf et en reprend bon nombre d'équipements.

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 ★★★★☆



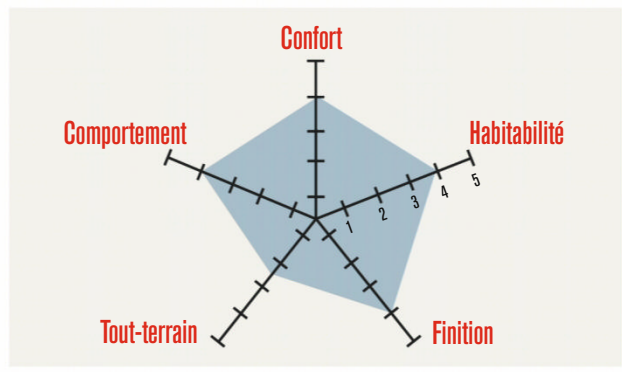
Modèle restylé

Renouvelé en 2016, restylé en 2020, 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 Life	130	8	34 210
1.5 TSi Life	150	9	35 490
1.5 TSi DSG7 Life	150	9	37 510
2.0 TDI DSG7 Life AJ 4X4	150	9	40 250
2.0 TDI DSG7 4Motion Life	150	9	42 790
2.0 TDI DSG7 4Motion Elegance	200	NC	48 660

- ▪ Elegance : Life + 4 250 € (non dispo 1.5 TSI 130 et 150 BVM6)
- ▪ R-Line : Elegance + 810 €

Équipements de série

▪ Life : + 7 airbags, aide maintien dans voie, chargeur induction, clim. auto tri-zone, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, feux route auto, freinage auto, jantes 17", multimédia écran tactile 8", radars station. AV/AR, rég. vitesse adaptatif, rétros dég./rabat., services connectés 1 an.

▪ Elegance : + accès/dém. sans clé, aide active maintien dans voie, caméra recul, compteurs digitaux, hayon mains libres, jantes 18", GPS Europe, phares Matrix LED, recon. panneaux, rég. intel. fonction emboutaillage, services connectés 3 ans, station. semi-auto, toit ouvrant pano.

▪ R-Line : Life + accès/dém. sans clé, aide active maintien dans voie, caméra recul, compteurs digitaux, direction dynamique, GPS Europe, hayon mains libres, jantes 19", phares LED, recon. panneaux, rég. intel. fonction emboutaillage, services connectés 3 ans, station. semi-auto,

Options (€)

- ▪ Affichage tête haute.....605
- ▪ Amortissement piloté.....1 120
- ▪ Assistant manoeuvre avec remorque 330
- ▪ Caméra recul (Life)/360° (Elegance et R-Line) 420/420
- ▪ Châssis sport.....475
- ▪ Commande vocale.....240
- ▪ Hi-fi Harman Kardon 925
- ▪ Navigation Discover Pro écran 9,2"(Life/Elegance et R-Line)....1 940/1 160
- ▪ Pack Cuir et sièges AV électrique à mémoires
  - Life 2 715

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

- Elegance et R-Line 2 570
- Pack Hiver (sièges AV et volant chauffants) 430
- Pack Keyless et Easy open & close (Life) 710
- Pack Premium (caméras 360°, sellerie cuir) (Elégance) 2 350
- Pack Premium (toit ouvrant, caméras 360°, sellerie cuir) (R-Line) 3 325
- Pack Techno (accès/dém. sans clé, hayon mains libres, caméra recul, compteurs digitaux, Discover Media) (Life) 2 170
- Peinture métallisée ou nacrée 710
- Phares Matrix Led (Life/R-Line) 1 780/590
- Toit ouvrant panoramique (Life et R-Line) 1 380

Tiguan Allspace ★★★★☆



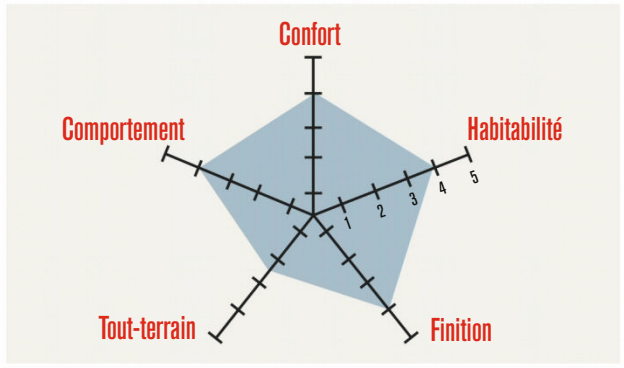
Bientôt restylé

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

Touareg ★★★★☆

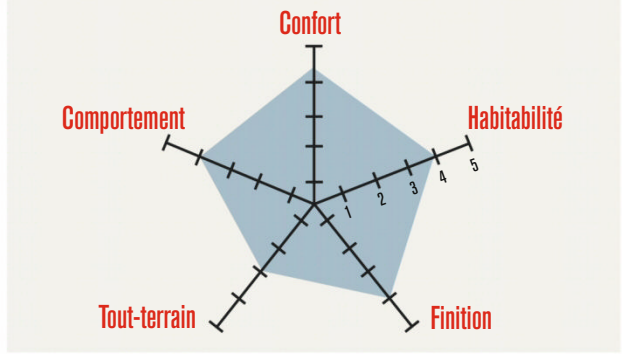


Le Touareg III est arrivé mi-2018. Confortable, accueillant, il mise sur la technologie. Mais il est cher et sa conduite manque de saveur.

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☆

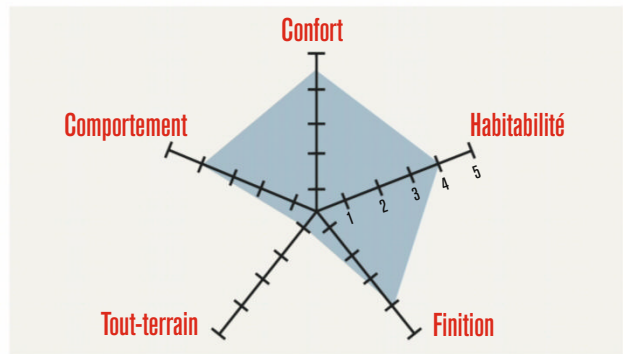


Lancé fin 2017, le XC40 offre une alternative aux Allemands. Niveaux de sécurité et de confort élevés mais le poids pénalise les performances.

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, Momentum/R-Design)..... 1 680/630
- 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 ★★★★☆

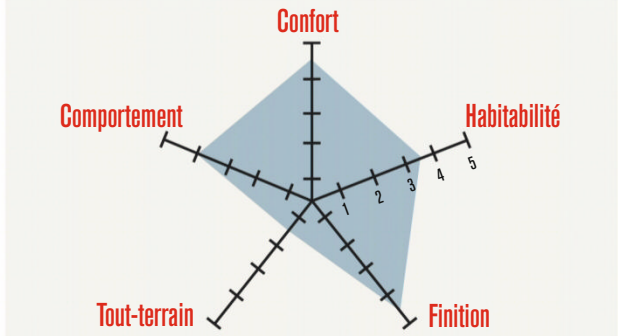


Le XC60 deuxième génération s'inspire de son grand frère. Son confort de roulement est excellent, comme sa finition et son niveau de sécurité.

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° (tous/Inscription Luxe)..... 1 050/570
- 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/Momentum T8) 1 430/1 100
- 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/ Inscription 3 100/2 450
  - R-Design T8/nscription T8.....1 950/1 300
- 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/ R-Design 1 620/330
  - 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 ★★★★☆

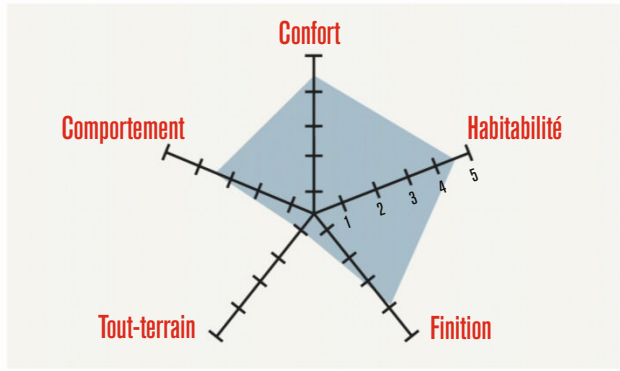


Volvo est parti d'une feuille blanche pour le XC90 II. Celui-ci conserve cependant 7 places et gagne une version hybride rechargeable.

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 voie, appel urgence, clim. auto. bi-zone, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, dém. sans clé, détec. pluie/lum., ESP, freinage auto, feux route auto, hayon élec., interfaces smartphone, jantes 19", nav. 3D connectée écran tactile 9", phares LED adaptatifs, radars stat. AV/AR, radio 10 HP 330 W, rég. vit. adaptatif, rétros élec./rabat., sellerie cuir.
- R-Design : Momentum + accès sans clef, hayon mains libres, jantes 20", phares full led directionnels, sellerie cuir Nappa/Nubuck, sièges AV élec./chauffants.
- Inscription : Momentum + accès sans clef, hayon mains libres, jantes 20", phares full led directionnels, sellerie cuir Nappa, sièges AV élec./chauffants.
- T8 Twin Engine R-Design/Inscription : R-Design/Inscription + chauffage additionnel programmable, clim. auto. 4 zones et 3e rangée, toit ouvrant panoramique.
- Inscription Luxe : Inscription + affichage tête haute couleur, caméra de recul, sièges AV ventilés/massants, toit ouvrant panoramique.
- Excellence + caméras 360°, 2 sièges AR élec./chauf./mass. et ventilés, hi-fi Bowers & Wilkins 20 HP 1 400 W, peinture métallisée, susp. pneu. pilotée.

Options (€)

- 7 places (D5)..... 1 500
- Affichage tête haute..... 1 350
- Caméras 360° (tous/Inscription Luxe) 1 100/590
- Intellisafe Surround (surveillance angles morts, assistant changement de file, alerte collision arrière, alerte trafic marche arrière) 600
- Pack Confort 7 places (3e rangée, clim. 4 zones)..... 1 050
- Pack Prestige (toit ouvrant pano., affichage tête haute, caméra de recul)
  - Momentum 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.....2580
- Système audio Bowers & Wilkins 19 HP 1 400 W..... 3 400
- Toit ouvrant panoramique électrique..... 1 800

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

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification
N° FR020282-1

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

Création : designe.fr

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR

NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue de la Boétie - Espace Elysée - 75008 PARIS - RCS : Paris B 350 894 846 - N° ORIAS : 07001752 - www.orias.fr - *Au 18/08/2020

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.

LOSANGE AUTOS

RENAULT
La vie, avec passion

VENEZ ESSAYER NOS NOUVEAUX MODÈLES HYBRIDES CLIO, CAPTUR & MEGANE.

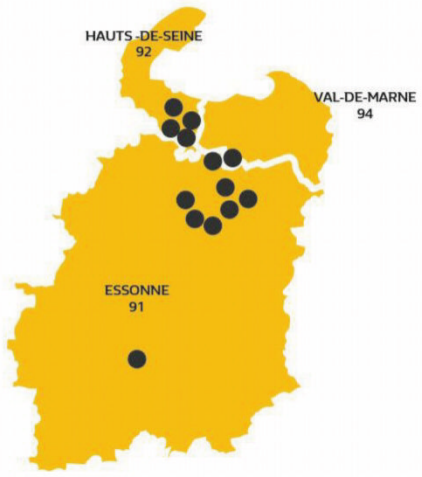
FLASHEZ CE QR CODE POUR PRENDRE RENDEZ-VOUS AVEC NOS CONSEILLERS COMMERCIAUX

Nouvelle Renault CLIO E-TECH HYBRIDE : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure WLTP) : 4,3/4,4. Émissions de CO2 min/max (g/km) (procédure WLTP) : 98/99. Nouveau Renault CAPTUR E-TECH HYBRIDE RECHARGEABLE : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure WLTP) (hors GPL) : 1,4/1,5. Émissions de CO2 min/max (g/km) (procédure WLTP) (hors GPL) : 33/35. Nouvelle Renault MEGANE E-TECH HYBRIDE RECHARGEABLE : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure WLTP) : 1,3/1,6. Émissions de CO2 min/max (g/km) (procédure WLTP) : 29/36. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

LOSANGE AUTOS

Concessions RENAULT

www.losangeautos.fr



ATHIS MONS	01 69 57 54 54
CLAMART	01 41 33 19 19
CHÂTENAY MALABRY	01 40 94 40 40
DRAVEIL	01 69 52 46 60
ÉTAMPES	01 64 94 35 45
LES ULIS	01 60 92 69 69
MASSY	01 69 53 77 00
MONTLHÉRY	01 64 49 61 61
MONTROUGE	01 46 12 88 40
THIAIS	01 48 52 56 35
VIRY CHÂTILLON	01 69 54 53 53
SCEAUX	01 41 13 07 07
STE GENEVIÈVE DES BOIS	01 69 72 24 24



Lancement Club Actionnaires

Rejoignez le Club actionnaires de Reworld Media,
le groupe éditeur de votre magazine.
Découvrez l'entreprise, comment elle est devenue en quelques années
le leader dans son domaine.

Qui est **REWORLD MEDIA**

1er éditeur de médias thématiques en France

6 univers d'information et de services chers à tous

Des média reconnus et à succès

Etre membre du Club actionnaires de Reworld Media
c'est adhérer à l'histoire remarquable de l'entreprise et la suivre de près...

L'adhésion est simple et rapide,
aller sur : **http://reworldmedia.com** et cliquer sur les rubriques **« Investisseurs » - « Club actionnaires »**

Un abonnement à choisir parmi une sélection de 10 titres est offert aux 200 premiers membres du Club
Condition d'adhésion : **être détenteur de 1 action Reworld Media**

Gamme Audi TFSI e.

L’hybride rechargeable selon Audi.



Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS 832 277 370.. **Cycle mixte gamme Audi Q5 TFSI e : consommation électrique (kWh/100 km) WLTP : 18,9 - 19,8. Consommation (l/100 km) WLTP : 2,1 - 2,7. Rejets de CO2 (g/km) : 0 (mode électrique en phase de roulage) - 51 - 61 (mode hybride WLTP). « Tarif »** au 14/06/2019 avec mise à jour au 14/04/2020, susceptible d’évolution. **Cycle mixte Audi A6 Avant TFSI e : consommation électrique (kWh/100 km) WLTP : 17,6 - 18,1. Consommation (l/100 km) WLTP : 1,8 - 2,2. Rejets de CO2 (g/km) : 0 (mode électrique en phase de roulage) - 41 - 49 (mode hybride WLTP). « Tarif »** au 20/05/2020 avec mise à jour au 18/06/2020, susceptible d’évolution. **Cycle mixte gamme Audi A3 TFSI e : consommation électrique (kWh/100 km) WLTP : 14,1 - 15,3. Consommation (l/100 km) WLTP : 1,0 - 1,2. Rejets de CO2 (g/km) : 0 (mode électrique en phase de roulage) 24 - 31 (mode hybride WLTP). « Tarif »** au 08/10/2020, susceptible d’évolution. Pour plus d’informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d’essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d’essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. ©Mur végétal : Yves Grangier

Audi Paris
Premium Automobiles
105 Boulevard Murat
75016 Paris
Tél.: 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.fr

Audi Montigny-le-Bretonneux
Premium II
15 Avenue des Prés
78180 Montigny-le-Bretonneux
Tél.: 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.fr

Audi Saint-Thibault-des-Vignes
Paris Est Evolution
332 Rue Berthe Morisot
77400 Saint-Thibault-des-Vignes
Tél.: 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.fr

Audi Vélizy-Villacoublay
Premium Vélizy
19 Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél.: 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.fr