

AVRIL - MAI - JUIN 2021

# l'auto-journal Évasion & 4x4

LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS



DS 4 CROSS

ALPINE A410

## LES SUV À L'HEURE DE LA FRENCH TOUCH



DACIA BIGSTER

CITROËN C4 AIRCROSS

L 14662 - 96 - F: 5,95 € - RD



NOUVEAUTÉ Nissan Qashqai III



RETOUR EN FORCE

DOSSIER ESSAIS Spécial hybrides rechargeables



**LES NOUVELLES STARS DES VENTES**

FACE-À-FACE Toyota RAV4 / Peugeot 3008



**L'ÉLÈVE OU LE MAÎTRE ?**

& MERCEDES EQA, BMW IX3, FORD PUMA, MUSTANG MACH-E, HYUNDAI TUCSON...



**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



# NOUVEAU 3008 HYBRIDE RECHARGEABLE

Time to change

A partir de 29g de CO<sub>2</sub>/km\*\* - i-Cockpit® avec système de vision de nuit \*\*\* -  
Jusqu'à 59 km d'autonomie en 100% électrique

**PEUGEOT RECOMMANDÉ TOTAL** Consommation mixte WLTP<sup>(1)</sup> (en l/100 km) : de 1,2 à 1,4 ; \*\*Émissions de CO<sub>2</sub> WLTP (en g/km) : de 29 à 32.

(1) Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO<sub>2</sub> et d'autonomie indiquées sont conformes à la procédure d'essai WLTP sur la base de laquelle sont réceptionnés les véhicules neufs depuis le 01/09/2018. Cette procédure WLTP remplace le cycle européen de conduite (NEDC) qui était la procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC. Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO<sub>2</sub> et d'autonomie peuvent varier en fonction des conditions réelles d'utilisation et de différents facteurs, tels que : la fréquence de recharge, le style de conduite, la vitesse, les équipements spécifiques, les options, les types de pneumatiques, la température extérieure et le confort thermique à bord du véhicule. Veillez à vous rapprocher de votre point de vente pour plus de renseignements. Plus d'informations sur [peugeot.fr](http://peugeot.fr). \*\*\* De série, en option ou indisponible selon version.



Audi Vorsprung durch Technik



# Nouvelle Q3 Sportback TFSI e

## L'hybride rechargeable selon Audi



A partir de  
**530€/mois<sup>(1)</sup>**  
1<sup>er</sup> loyer de 6 500€

[audi.fr/Q3SportbackTFSIe](http://audi.fr/Q3SportbackTFSIe)



Location longue durée sur 36 mois et 45 000 km avec Garantie<sup>(2)</sup>, Entretien plus<sup>(3)</sup> et Assistance inclus. 1<sup>er</sup> loyer de 6 500 € et 35 loyers de 530 €. Offre valable du 1<sup>er</sup> février au 30 juin 2021. (1) Exemple pour une Audi Q3 Sportback 45 TFSI e avec option incluse dans les loyers : 1 an de garantie additionnelle. Modèle présenté : Audi Q3 Sportback 45 TFSI e S tronic S line avec options incluses dans les loyers : peinture métallisée, vitrage privacy, pack noir (jantes présentées non commercialisées en France) et 1 an de garantie

additionnelle, 1<sup>er</sup> loyer de **6 500 €** et 35 loyers de **740 €** en location longue durée sur 36 mois et pour 45 000 km maximum, hors assurances facultatives. (2) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers et valable chez tous les Distributeurs présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles pour toute commande du 01/02 au 30/06/2021, sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - SARL de droit allemand - Capital social : € 318 279 200 - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9M0-22 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)) - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise : 451 618 904 - Administration et adresse postale : 11, avenue de Boursonne - B.P. 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex. (3) Entretien plus obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS 832 277 370. Publicité diffusée par le concessionnaire enregistré à l'OrIAS sous le n°07024156, en qualité d'intermédiaire en opération de banque à titre non-exclusif de Volkswagen Bank. **Cycle mixte gamme Audi Q3 Sportback TFSI e : consommation électrique (kWh/100 km) WLTP : 16,2 - 17,4. Consommation (l/100 km) WLTP : 1,6 - 2,0. Rejets de CO2 (g/km) : 0 (mode électrique en phase de roulage) - 45 (mode hybride WLTP). Valeurs au 21/01/2021, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre partenaire.** Depuis le 1<sup>er</sup> 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. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

Audi Paris 16ème  
Premium Automobiles  
105 Boulevard Murat  
75016 Paris 16ème  
Tél.: 01 40 71 35 30  
[www.audi-paris16.fr](http://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](http://www.audi-montigny.fr)

Audi St-Thibault-des-Vignes  
Paris Est Evolution  
332 Rue Berthe Morisot  
77400 St-Thibault-des-Vignes  
Tél.: 01 60 35 46 36  
[www.audi-marnelavallee.fr](http://www.audi-marnelavallee.fr)

Audi Vélizy-Villacoublay  
Premium Vélizy  
19 Avenue Louis Bréguet  
78140 Vélizy-Villacoublay  
Tél.: 01 78 74 20 20  
[www.audi-velizy.fr](http://www.audi-velizy.fr)

# RÉVOLUTION ANTERIEURE



L'automobile serait, paraît-il, une industrie du passé, dépassée même, pour ne pas dire obsolète. Soit, il est vrai qu'avec plus de deux siècles d'existence depuis l'invention du fardier de Cugnot, elle n'est plus de première jeunesse. Et pourtant, combien d'industries dépassées parviennent à faire encore autant rêver que l'automobile ? Le meilleur exemple est celui que l'on prend en général pour démontrer que l'avenir du secteur est désormais à conjuguer au passé : Tesla. Le constructeur californien fait rêver les investisseurs pour sa vision de ce que sera... l'automobile de demain. Car Elon Musk a beau avoir un temps d'avance sur tout le monde (C.Q.F.D.), il ne commercialise que des voitures. Electriques certes, mais comme l'été la Jamais Contente qui la première a franchi la barre des 100 km/h en 1899 ! Quatre roues, des moteurs et un volant, même quand celui-ci ressemble à un manche d'avion, les Tesla sont des voitures avant tout autre chose et ne cherchent même pas à s'en cacher. La marque de Palo Alto a fait une routière, une familiale et deux SUV, pour être sûre de plaire. Et elle va bientôt s'inviter dans le gotha des sportives avec le roadster qui promet d'être plus performant que la plus performante de ses rivales. Rien de réellement nouveau. Ah si, Elon Musk a demandé qu'elle vole, ou plane. Nous, on ne demande qu'à voir.

Alter ego de Tesla dans la capacité à incarner le monde de demain, Apple caresse des rêves automobiles depuis longtemps, 2014. Une éternité pour une marque habituée à aller plus vite que les autres. Et pourquoi, quand on est une entreprise du futur, nourrir un rêve du passé ? Un rêve sous forme de projet, baptisé Titan (il n'y a pas de hasard), abandonné en 2016 et selon toute vraisemblance poursuivi dans le plus grand secret. Les démentis d'un partenariat avec Apple émanant des constructeurs (le dernier en date est celui de Hyundai-Kia) se succèdent à un tel rythme qu'il ne peut qu'y avoir un fond de vérité. Une des sociétés qui a le plus révolutionné notre mode de vie en inventant l'iPhone serait contrainte de passer par un constructeur traditionnel pour sortir sa première voiture ? Annoncée entièrement autonome, dotée d'une batterie ultra-performante, construite selon une architecture révolutionnaire, l'Apple Car est pour le moment surtout inexistante. On parle désormais d'une arrivée en 2025 ou 2026 alors que les vrais enjeux de mobilité se conjuguent au présent. En dépit de ce que l'on projette dans l'arrivée d'un acteur « disruptif » qui révolutionnerait l'automobile, il semble bien que cette nouvelle donne vienne des anciens constructeurs eux-mêmes, qui sont déjà au rendez-vous de demain.

La rédaction

## **en couverture**

Les SUV à l'heure de la french touch

- 8** DS 4 Cross
- 12** Citroën C4 Aircross
- 14** Alpine A410
- 16** Dacia Bigster

## **nouveautés**

- 18** Nissan Qashqai III
- 22** Mercedes EQA
- 26** Honda HR-V III

## **actualités**

- 28** Stellantis, géant du SUV

## **essais**

- 30** BMW iX3 286 ch
- 92** Ford Mustang Mach-e 351 ch

## **super essais**

- 36** Ford Puma Ecoboost 125 ch
- 80** Hyundai Tucson Hybrid 230 ch

## **dossier essais**

Les nouveaux hybrides rechargeables

- 50** Mercedes GLA 250 e 218 ch
- 56** Toyota RAV4 Hybride rechargeable 306 ch / Peugeot 3008 Hybrid4 300 ch
- 68** Volkswagen Tiguan Hybrid 245 ch
- 74** Citroën C5 Aircross Hybrid 225 ch
- 76** BMW X3 30 e 292 ch
- 78** Opel Grandland X Hybrid 225 ch

## **reportage**

- 98** Le Dakar Classic, comme un vent de nostalgie

## **évasion**

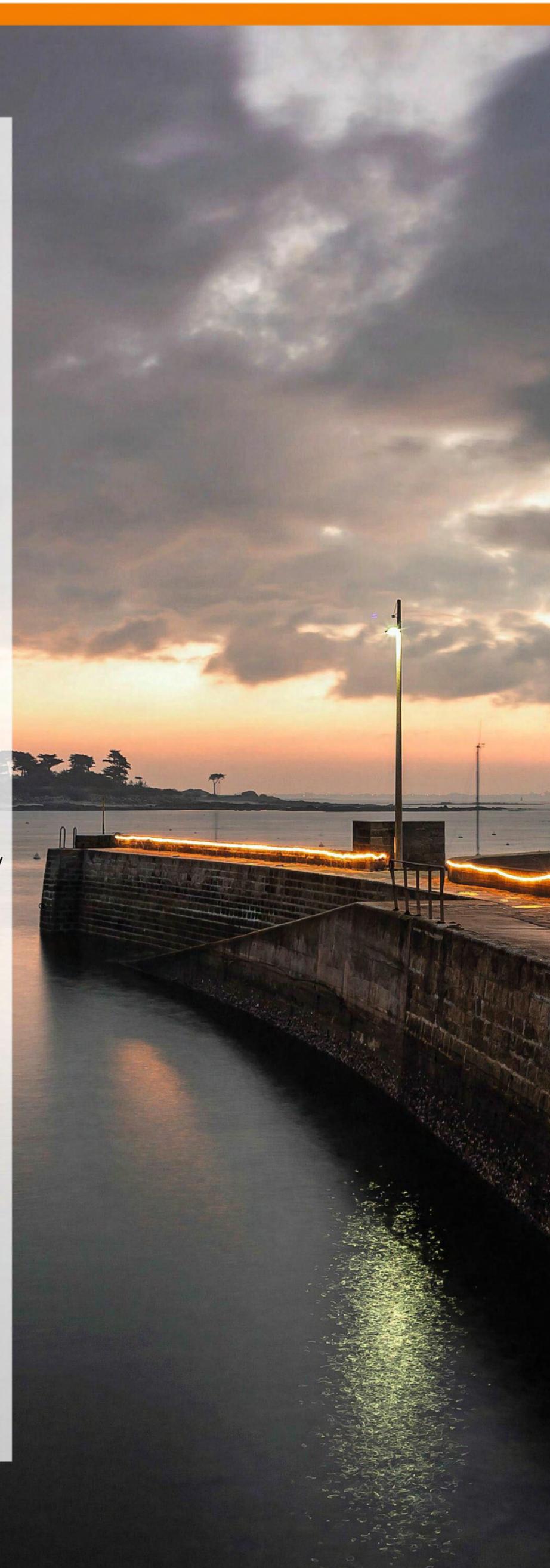
- 104** Le Tyrol en version italienne

## **tourisme**

- 112** Le Maine-et-Loire, Anjou enjôleur

## **guide d'achat**

- 122** Fiche occasion  
Jeep Renegade
- 124** Le guide d'achat
- 159** Les petites annonces classées





*En page 48*

choisissez votre  
abonnement

NOUVEAUTÉS LA FRENCH TOUCH



# DS 4 Cross CROSS FIT

LE CROSS FIT N'EST NI DU FITNESS, NI DE LA MUSCULATION... COMME LA DS 4 CROSS, PAS PLUS BERLINE QUE SUV. EN MÉLANGEANT LES GENRES, LA GRIFFE PREMIUM ESPÈRE RATISSEUR LARGE.

Par Pierre Richet Photos DS Automobiles



A 4,40 m, la DS 4 est 12 cm plus longue que celle qu'elle remplace (cf. p. 11). Cela ne se retrouve pas forcément à l'arrière, mais dans le coffre.

**PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 31 000 €**

**COMMERCIALISATION : DERNIER TRIMESTRE 2021**

**L**es premières années de la toute jeune marque DS n'ont pas été de tout repos. Un détail illustre les difficultés de positionnement (non pas de marque mais de modèle) qu'a rencontré la griffe haut de gamme de PSA (qu'il convient désormais d'appeler Stellantis) : plus aucun des modèles du lancement ne sont encore présents aujourd'hui. Et alors que la gamme ne comptait aucun SUV lors de son apparition en 2014, elle était, jusqu'à l'apparition de la nouvelle DS 4, uniquement composée... de SUV ! Avec le temps, DS a en fait rectifié le tir. La citadine 3, qui a connu un joli succès, s'est muée en Crossback pour profiter de l'explosion du segment. La DS 5, alors porte-drapeau de la marque, a tiré sa révérence comme beaucoup d'autres berlines, cette catégorie étant à minima menacée, pour ne pas dire en voie de disparition. Elle a été avantageusement remplacée

par le 7 Crossback. Entre la 3 et la 5 se trouvait la DS 4, mélange d'une compacte, d'un coupé et d'un SUV qui, à force de vouloir plaire à tout le monde, n'a pas trouvé son public. DS joue aujourd'hui sa deuxième chance.

La nouvelle DS 4 se décline en deux versions : classique et Cross. Vous l'aurez noté, la marque n'utilise pas l'appellation Crossback, à dessein. Cette dernière arrivera plus tard pour enrichir encore la gamme. Elle poussera plus loin le curseur du SUV avec entre autres une garde au sol surélevée, une calandre spécifique ou encore des protections de passage de roue en plastique. Côté motorisation, elle pourra recevoir le système Hybrid4 que l'on connaît sur le DS 7 Crossback. Un électromoteur est positionné sur le train arrière, ce qui permet d'obtenir 4 roues motrices sans arbre de transmission.

•••

••• La DS 4 Cross ne va pas aussi loin. Elle use de subterfuges esthétiques pour s'offrir une pointe de caractère SUV. Les inserts de chrome que l'on trouve sur la DS 4 classique disparaissent au profit d'une finition noire. Le toit, en revanche, est de la même couleur que le reste de la carrosserie ce qui, combiné aux barres de toit, accentue l'impression de hauteur de la caisse. La Cross peut également se doter, en option, de l'Advanced Traction Control. Ce système de motricité renforcée, qui a fait ses preuves, adapte la gestion de l'antipatinage et l'arrivée du couple en fonction de la nature du terrain. Trois modes sont disponibles : sable, neige et boue. Elle soigne aussi son côté dynamique avec une ligne de toit en pente douce qui rejoint la ceinture de caisse pour former un montant 3/4 arrière effilé. Par rapport à celle qu'elle remplace, la nouvelle venue change de gabarit puisqu'elle gagne 12 cm, passant de 4,28 à 4,40 m.

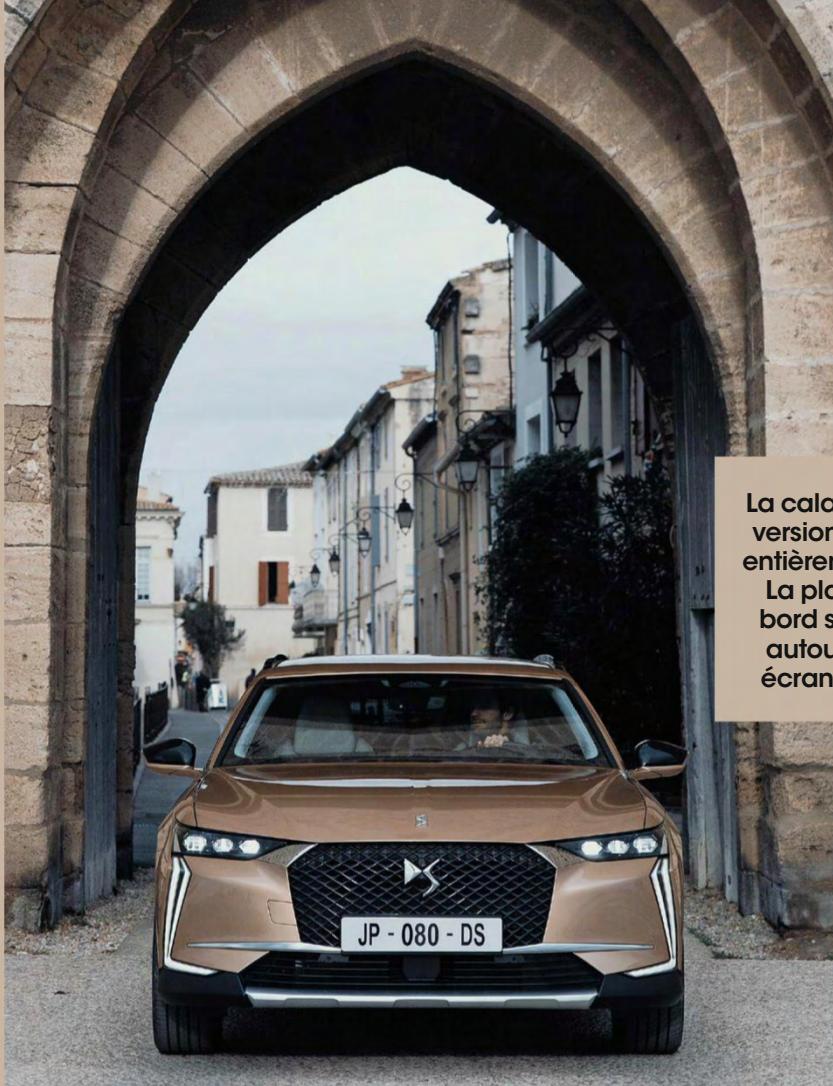
L'habitacle passe au tout digital : pas moins de trois écrans entourent le conducteur. Devant les yeux, les compteurs sont affichés sur une dalle de 7 pouces. Cela peut paraître

**LES DIFFÉRENCES ESTHÉTIQUES AVEC LA DS 4 CLASSIQUE SONT TÉNUES. MAIS LA CROSS REÇOIT LE CONTRÔLE DE MOTRICITÉ RENFORCÉE.**

modeste mais DS fait valoir qu'un système de vision tête haute complète l'ensemble. Ce dernier utilise une technologie dite immersive qui projette les informations directement sur la route. Un premier pas vers la réalité augmentée. Au centre, la dalle multimédia de 10 pouces se fond parfaitement dans l'horizontalité de la planche de bord. L'interface, qui manque d'intuitivité sur les autres modèles DS, a ici été entièrement repensée pour suivre la logique d'utilisation d'un smartphone, avec des écrans personnalisables, des applications et des widgets. Le système multimédia est bien sûr connecté et les mises à jour se font à distance. Une commande vocale intelligente

Cette DS accueille un diesel sous son capot (130 ch), trois essence (130, 180 et 225 ch) et un hybride deux roues motrices (225 ch), tous mariés à l'EAT8.





La calandre de la version Cross est entièrement noire. La planche de bord s'organise autour de trois écrans tactiles.



complète l'interface homme/machine. Elle est activable avec la phrase... « Ok Iris ». Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? La très esthétique barre en aluminium - au guillochage dit « Clous de Paris » - qui souligne l'écran reçoit des raccourcis dont les réglages de la température, évitant ainsi d'avoir à passer par la dalle tactile. Beau travail d'intégration de la bouche de ventilation centrale qui passe quasiment inaperçue. Ce n'est pas le cas de celles que l'on trouve sur les contre-portes, signature maison qu'adopte également la DS 3 Crossback. La Cross s'en distingue en revanche en repositionnant à l'endroit le plus ergonomique - sur les contre-portes - les commandes de vitres électriques. Le tunnel central accueille un écran supplémentaire de 5". Baptisé DS Smart Touch, il propose de définir six raccourcis vers des fonctionnalités souvent utilisées (station de radio, appel téléphonique, zoom/dézoom, volume...). Il est en outre doté d'une reconnaissance d'écriture.

Les passagers arrière sont reçus dans un environnement aussi soigné que ceux de l'avant. L'espace qui leur est réservé aux jambes n'est en revanche pas très généreux, surtout si l'on considère que l'assise de banquette est relativement courte. Le coffre propose un volume de 430 dm<sup>3</sup>.

Le DS 4 Cross utilise la même plateforme que le 3008 (EMP2). On retrouve donc une offre de motorisations similaire avec de l'hybride rechargeable 225 ch, trois essence Puretech 130, 180 et 225 ch et un seul diesel BlueHDI 130 ch. Tous ces moteurs sont mariés à la boîte de vitesses automatique EAT8. Outre la suspension prédictive grâce à une caméra qui analyse le profil de la route et la vision nocturne par infrarouge déjà connues, le DS 4 Cross enrichit son système de conduite semi-autonome par une adaptation automatique de la vitesse en fonction des panneaux et du trajet (virages, ronds points...), ainsi que d'une fonction de dépassement semi-automatique. Bien dans l'air du temps, DS précise que son modèle emploie 95 % de matériaux réutilisables et 85 % de pièces qui seront recyclables. Sachant que 30 % de sa masse est composée précisément de matériaux déjà réutilisés ou recyclés. ■

## La DS 4 Crossback I (2015 - 2018)

DS a déjà tenté de profiter de l'engouement pour les SUV avec une berline grimée en 4x4, ce que l'on appelle un crossover. La version Crossback de la DS 4 apparaît en 2015 lorsque le label prend définitivement son indépendance de Citroën. Elle se caractérise par une garde au sol rehaussée de 10 mm et des éléments de carrosserie spécifiques (boucliers, protections de passage de roue et barres de toit).



# Citroën C4 Aircross JAMAIS 2 SANS 3

CITROËN VA COMPLÉTER SA GAMME PAR UN SUV FORMAT C4. MAIS COMME POUR LES C3 ET C5 AIRCROSS, IL RÉPONDRA À UNE STRATÉGIE SPÉCIFIQUE À SON SEGMENT.

Par Pierre Richet Illustration Jean-François Hubert



Toit plongeant,  
poignées arrière  
fondues dans  
le montant, le C4  
Aircross se donnera  
des airs de coupé.

Jamais deux sans trois dit l'adage. Citroën l'entend aussi de cette oreille même si, dans le cas de la marque aux chevrons, ce serait plutôt jamais trois et cinq sans quatre. Après avoir lancé le C5 Aircross et le C3 Aircross, la prochaine étape qui s'impose est celle du C4 Aircross, inutile d'avoir des dons de voyance. Mais en observant la gamme, on s'aperçoit aussi que Citroën adapte sa stratégie en fonction du segment. Ainsi, le C3 Aircross est-il dérivé de la citadine C3, au positionnement traditionnel. Au-dessus, le C5 Aircross est seul à défendre les couleurs de la marque dans la catégorie des routières. Entre les deux, il y a désormais une nouvelle berline C4 qui n'hésite pas à se donner des airs de coupé. A l'origine, Citroën avait comme objectif de développer deux SUV, un à tendance sportive (Sporty Cross) et l'autre à vocation familiale (Family Cross). Mais la nécessité de se concentrer sur des modèles rentables aurait resserré le spectre sur le C4 Aircross seul.

Alors que Citroën a dans son ADN un riche héritage d'innovation en matière de design, d'autres constructeurs a priori moins légitimes n'ont pas hésité à prendre des risques pour se faire remarquer. C'est le cas de Nissan avec le Juke (4,21 m) ou de Toyota avec le C-HR (4,40 m), deux modèles qui rencontrent un beau succès. Le C4 Aircross jouera le match contre ces deux rivaux avec pour argument un style tranchant. Si la face avant évoquera la nouvelle identité de la C4, avec cette calandre caractéristique qui s'ouvre de part et

d'autre sur les phares, la partie arrière sera spécifique. La ligne de toit plongera selon un angle plus prononcé pour se finir sur une poupe tronquée, accentuant le côté coupé. Une volonté qui explique aussi la disparition des poignées sur les portes arrière. Elles se retrouvent intégrées dans le montant à la manière du C-HR et d'une certaine... DS 4 I. Dans l'opération, la version SUV pourrait perdre quelques centimètres par rapport à la C4 (4,36 m).

La plateforme sera la même que celle de la compacte (CMP) tout comme les motorisations. Seul le bloc d'entrée de gamme pourrait ne pas être retenu, à savoir le 1.2 PureTech de 100 ch. Dès lors, la gamme s'organisera autour des 1.2 PureTech turbo de 130 et 155 ch et des BlueHDI de 110 et 130 ch. La version électrique sera également au rendez-vous dans la même configuration que chez le cousin e-2008 : batterie de 50 kWh et puissance de 136 ch. La transmission intégrale n'est pas au programme mais le Grip Control (associé au contrôle de vitesse en descente) permettrait d'optimiser efficacement sa motricité sur sol meuble. Quant aux suspensions hydrauliques à butée progressive, très efficaces pour le confort sur route, elles s'apprécient aussi en tout-chemin.

La planche de bord sera reprise de la C4 : présentation sobre, ergonomie évidente et nombreux rangements. A l'arrière, la place pâtrira de la chute du toit mais Citroën pourrait abaisser un peu l'implantation de la banquette. Pour l'accessibilité, en revanche, il faudra courber l'échine. La place aux jambes devrait être correcte, sachant que sur ce point, la C4 fait mieux que la concurrence. Seul le coffre ne pourra pas faire de miracles. ■



**PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 25 000 €**

**COMMERCIALISATION : 2022**

## Les autres C4 Aircross

La gamme Citroën a déjà compté un C4 Aircross dans ses rangs, présenté en 2012. Il s'agissait alors du petit frère du C-Crosser. C'était en réalité un Mitsubishi ASX rebadgé ce qui n'enlevait rien à ses qualités, notamment en termes de polyvalence. L'autre C4 Aircross, c'est tout simplement le C3 Aircross que l'on connaît chez nous et qui prend l'appellation de son grand frère sur le marché chinois.



# Alpine A410 ASSURANCE VIE

LORSQU'ON FAIT DE L'ALPINISME, IL CONVIENT D'ÊTRE BIEN ASSURÉ. LA LIGNE DE VIE D'ALPINE, C'EST LE SUV, SEUL ESPOIR POUR LA MARQUE D'AVOIR UN AVENIR.

Par Pierre Richet Illustration Jean-François Hubert



## Première de cordée

Début 2020, Alpine lançait en éclaireur un concept de crossover basé sur l'A110. Le SportX affichait une carrosserie élargie de 80 mm, une garde au sol rehaussée de 60 mm et des attributs spécifiques comme un bouclier avant redessiné ou un porte-ski. Un ballon d'essai qui a permis de tester les réactions... qui ont certainement été positives.



**S**i Alpine s'est un jour posé la question de savoir s'il convenait de faire ou non un SUV, le sujet a été évacué depuis longtemps. D'abord parce que c'est une question de survie pour le label sportif de Renault. Une condition nécessaire - mais peut-être pas suffisante - pour que les usines de Dieppe continuent à tourner. Ensuite parce que plus aucune marque ne se pose la question de savoir s'il lui faut un SUV, celles qui n'en ont pas encore étant trop occupées à travailler sur leur développement. Alpine en est précisément à ce stade. L'A410 est en gestation et elle pourrait bénéficier, comme rampe de lancement pour sa sortie, de la révélation de sa plus grande rivale: le Macan électrique. Bonne nouvelle pour Alpine, l'arrivée future d'un SUV n'en est pas vraiment une pour l'usine de Dieppe. Sachant que le second modèle sera 100 % électrique, il sera en effet assemblé sur les chaînes Renault de Douai (Nord). C'est la nouvelle plateforme CMF-EV, utilisée par le Nissan Ariya entre autres, qui servira de base à ces nouveaux modèles. Et pour répondre à ceux qui



Aux yeux des fans, un SUV électrique passe mal. Aux yeux d'Alpine, il permettrait de décupler ses ventes et de faire baisser ses émissions.

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 85 000 €

COMMERCIALISATION : 2023

s'interrogent déjà sur le poids de l'A410, on peut d'ores et déjà leur répondre que le SUV ne sera pas léger. Une qualité incompatible avec l'électrique mais également avec le SUV. Il suffit de regarder ce qu'il se fait chez Porsche pour comprendre : une 911 pèse 1 505 kg, un Macan 1 795 kg. Et il n'est même pas question d'électrique dans cet exemple. Alpine peut de toute façon se détendre sur le sujet dans la mesure où Lotus, l'apôtre du fameux « light is right » a présenté une sportive zéro émission lourde et réfléchit à un SUV.

L'enjeu de l'Alpine va plutôt consister à créer l'envie et détourner la clientèle de chez Porsche ou des autres premium allemands. Pour cela, son style sera un critère déterminant. Notre illustration prouve que les lignes héritées de la berline peuvent sans mal s'adapter à un véhicule haut sur pattes, ce qui aurait certainement étonné Jean Rédélé (le fondateur l'Alpine) lui-même.

Reste à définir la fiche technique. Faute de légèreté, il faut de la puissance. Ce qui, avec l'électrique, n'est pas vraiment un problème. Ainsi le Nissan Ariya, paisible SUV familial, sera-t-il déjà proposé

dans une version haut de gamme développant... 395 ch. On voit dès lors mal Alpine commencer à moins de 400 ch, dans sa version de base. Laquelle pourrait emporter la batterie de 90 kWh alimentant un seul moteur positionné sur les roues arrière. Une configuration adoptée par la berline électrique Porsche, le Taycan (408 ch). Proposer une version propulsion serait une excellente manière d'affirmer son caractère sportif. Pour les versions plus puissantes, un second moteur viendrait se greffer sur le train avant de façon à passer une puissance (et surtout un couple) qui pourrait sans mal dépasser les 500 ch. Alpine devrait également proposer une configuration « grande autonomie » pour pouvoir ajouter à son argumentaire un rayon d'action supérieur à 500 km.

L'Alpine A410 (le 4 faisant référence au monde des 4x4) est sur les rails. Elle ne devrait malgré tout pas voir le jour avant 2023. Cela laissera le temps aux aficionados de la marque de s'habituer à l'idée que l'avenir de la marque ne se fera pas sans renier (un peu) son passé. ■

# Dacia Bigster ÉPRIS QUI CROYAIT PRENDRE

DACIA, QUI A POUR HABITUDE DE TIRER LES PRIX, A AUJOURD'HUI LES MOYENS DE LA SÉDUCTION. LA PREUVE AVEC LE BIGSTER QUI ILLUSTRE LE NOUVEAU POSITIONNEMENT DE LA MARQUE.

Par Benoît Lande Photos Dacia



Le Dacia Bigster affiche fièrement ses attributs de 4x4 pur et dur. Il sera pourtant destiné aux familles pour une utilisation polyvalente.

Il y a un nouveau designer chez Dacia et, à la vue de sa première réalisation, on se dit qu'il a probablement joué au camion Tonka dans son enfance ! Le concept Bigster est l'œuvre d'Alejandro Mesonero (ex-Seat) et ressemble à un gros jouet, preuve que l'on n'économise pas son plaisir chez Dacia. Un 4x4 à l'ancienne, taillé à la serpe et monté sur des grosses roues rejetées aux quatre coins, qui incarne à lui seul l'incroyable mutation d'une marque dont le premier modèle (en 2004) était l'insipide Logan. Dacia chez Renault, c'est le contraire de DS chez PSA (Stellantis maintenant) : la marque, qui a lancé le concept du low-cost, a effectué ses montées en gamme par petits pas. Aujourd'hui, ses prix serrés ne sont plus son seul atout

et elle peut rivaliser avec les généralistes en prestations routières comme en style. Et le Bigster confirme qu'elle ne compte pas s'en tenir là.

Ce concept s'inscrit dans le changement de positionnement qu'opère la marque. Lequel intègre également le plan stratégique plus général du Groupe baptisé « Renaulution », porté par le nouveau patron Luca de Meo (ex-Seat). Pour Dacia, cela signifie une montée en gamme, une affirmation de l'identité, l'accueil de nouvelles technologies, tout cela sans perdre de vue son ADN fait de tarifs accessibles et de fiabilité éprouvée. Qui dit nouvelle stratégie, dit aussi nouveau logo. On le devine au centre de la signature lumineuse du Bigster. Le « D » et le « C », les deux consonnes du mot, sont accolées dos à dos dans une forme graphique géométrique. Dacia aurait-il été inspiré par les « C » entrelacés de Chanel ? La typographie du nom Dacia écrit en toutes lettres adopte la même identité visuelle géométrique, censée inspirer la robustesse.

En plus d'incarner le « nouveau » Dacia, le Bigster préfigure un futur SUV 7 places qui viendra compléter la gamme au-dessus du Duster. Malgré les apparences, il ne s'agit pas d'un prototype abouti mais d'une maquette. Voilà pourquoi vous ne verrez pas l'habitacle... qui n'existe tout simplement pas ! Dans un objectif de limiter les coûts, le futur véhicule reposera sur la plateforme de la dernière Clio (4,05 m), allongée pour l'occasion, sachant que sa longueur finale devrait avoisiner les 4,60 m. Pour respecter les normes antipollution de plus en plus contraignantes, ce futur modèle n'aura d'autre choix que de recourir à l'hybridation. Mais pour tenir sa promesse d'accessibilité financière, il pourrait se contenter d'un système 48V et d'un hybride non rechargeable E-Tech, dont le coût aura en partie déjà été amorti chez Renault. L'autre carte dans la manche de Dacia est de pouvoir proposer une motorisation fonctionnant au GPL. Ce carburant est à la fois moins cher à la pompe (ce qui fait écho au positionnement de Dacia) et moins émetteur de CO<sub>2</sub>.

Il faudra encore faire preuve de patience pour découvrir le Bigster sous ses traits définitifs, bien que le style soit d'ores et déjà très réaliste. Sa commercialisation n'est pas prévue avant 2025. Quant à son prix, on peut faire confiance à Dacia pour le contenir au maximum. Il pourrait ne pas dépasser les 25 000 € en entrée de gamme. ■



**PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 25 000 €**

**COMMERCIALISATION : 2025**

# Nissan Qashqai III VOIE



PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 25 000 €

COMMERCIALISATION : EFFECTIVE

# PROPRE

LA 3<sup>E</sup> GÉNÉRATION DE QASHQAI SE MODERNISE UN PEU À L'EXTÉRIEUR, BEAUCOUP À L'INTÉRIEUR. ELLE TIRE AUSSI UN TRAIT SUR LE DIESEL ET SUIT SA PROPRE VOIE, DIFFÉRENTE DE CELLE DE RENAULT, CÔTÉ HYBRIDE.

Par Michel Courtois Photos Nissan



Les SUV compacts qui paradent aujourd’hui comme s’ils avaient toujours existé doivent beaucoup. Si c’est un de ses compatriotes, Toyota, qui a vraiment jeté les fondations de la catégorie avec le RAV4, c’est Nissan qui a le premier défini ce qu’était un SUV. Une allure un peu musclée, une garde au sol un peu surélevée mais des prestations franchement routières. C’était en 2007 et depuis, le Qashqai a connu le succès... et donné des idées à d’autres. Il revient aujourd’hui dans une troisième génération qui s’inscrit esthétiquement dans l’héritage de celle qu’elle remplace. Comme pour mieux cacher les innovations qu’elle renferme.

Alors que certains de ses concurrents ont pris le parti de se métamorphoser au changement de génération, le Qashqai modernise son style. On reconnaît ainsi immédiatement l’allure générale et la calandre en V. Les phares s’affinent et dessinent une signature lumineuse en C. On ne retrouve pas de trait de LED dans la hauteur de la calandre, comme chez Peugeot ou DS, mais un pli de carrosserie remplit cet office. Le nouveau venu cède en revanche à la mode du toit « flottant » grâce à sa couleur noire qui contraste avec le reste de la carrosserie. La partie arrière forme un bloc plus homogène avec là encore des feux qui, grâce à la technologie LED, adoptent un dessin à la fois plus fin et plus travaillé.

Le Qashqai reprend la même plateforme mais l’améliore. Pour soigner ses consommations, et donc ses rejets de CO<sub>2</sub>, il suit une cure d’allégement qui lui permet d’économiser 63 kg par rapport à la version actuelle. L’utilisation de techniques de fabrication plus performantes a entraîné une hausse de la rigidité de 48 %. Les ouvrants (capot et portières) comme certains éléments de carrosserie (ailes) utilisent de l’aluminium ce qui correspond à un gain de poids de 21 kg. Quant au hayon, il est pour sa part en matériau composite. Grâce à la modularité de cette plateforme, le nouveau Qashqai gagne 19 mm en empattement avec comme conséquence une longueur qui croît aussi de 35 mm (à 4,43 m). Cela devrait permettre d’augmenter l’habitabilité, ce que confirme le volume de coffre de 504 dm<sup>3</sup>, en hausse de 74 dm<sup>3</sup>.

•••

# NOUVEAUTÉS NISSAN QASHQAI III

L'empattement augmente de 19 mm ce qui devrait profiter à l'habitabilité. La longueur totale, elle, croît de 35 mm.



••• Parmi les progrès que réalise cette nouvelle génération, la refonte de l'intérieur fait partie des plus visibles. La planche de bord est ainsi totalement redessinée. Elle perd ses lignes courbes pour un dessin plus horizontal. L'écran multimédia 9", auparavant intégré dans la console centrale est désormais posé en son sommet, façon tablette. Les interfaces Apple CarPlay et Android Auto sont intégrées et la navigation est connectée. Elle peut se mettre à jour à distance mais également afficher la circulation en temps réel, l'image Google Street View ainsi que les prix des carburants. Le tout tactile n'a en revanche pas gagné le Japonais que ce soit au niveau du multimédia ou de la console de commande de climatisation. Plus original dans son dessin, le levier de la boîte de vitesses CVT façon

joystick prend place sur une platine assez élégante. La commande est désormais électrique (sans liaison mécanique), comme sur le Renault Captur. Les compteurs passent au numérique avec une dalle de 12,3" et peuvent être complétés par un système d'affichage tête haute.

Sous le capot, le Qashqai a pris une décision radicale : il a tiré un trait sur le diesel. Dommage pour les gros rouleurs qui n'ont pas encore trouvé mieux que le gazole pour optimiser leur budget. Côté essence, le choix s'articule autour du 1.3 DIG-T en deux niveaux de puissance 140 et 158 ch. Un moteur qui reçoit le soutien d'un alternodémarreur alimenté par une batterie 12 V vouée à récupérer de l'énergie au freinage pour la restituer à l'accélération et à lisser le fonctionnement du stop&start. La boîte

Le Qashqai tourne le dos au diesel et reçoit une technologie hybride dite à prolongateur d'autonomie.





L'écran multimédia migre de façon classique au sommet de la casquette. Notez le dessin original du levier de boîte.

## LE NISSAN SE MODERNISE À BORD MAIS SANS PRENDRE DE RISQUE EN TERMES DE FACILITÉ D'UTILISATION.

à variation continue Xtronic ajoute un système roues libres pour, là encore, optimiser la consommation. La marque ira encore plus loin l'année prochaine en introduisant un système baptisé e-Power, qui pourrait s'apparenter à un prolongateur d'autonomie. Le moteur principal entraînant les roues est électrique (190 ch) mais il est alimenté par une batterie elle-même rechargeée par un 3 cylindres 1.5 de 158 ch. Lequel est un concentré de technologie puisqu'il reçoit un système de compression variable visant à optimiser son rendement. L'intérêt de ce système est de faire tourner le moteur thermique uniquement à un régime optimal, et ainsi de limiter sa consommation.

Fidèle à son héritage, le Qashqai proposera une transmission intégrale mais uniquement sur le moteur le plus puissant, marié d'office à la boîte CVT. Les versions 4x4 et celles montées en 20" seront dotées d'un train arrière multibras alors que les deux roues motrices et les 19" se contenteront, elles, d'un essieu déformable moins évolué.

Côté équipement, en plus du système de vision tête haute et d'un chargeur smartphone à induction, le Nissan pourra



Le système de navigation est connecté, il peut afficher les vues Google Street View mais refuse le tout tactile.

être équipé de la conduite semi-autonome. Laquelle gère le centrage dans la voie de circulation et la vitesse en fonction du trafic, mais pas seulement. Grâce aux données GPS et à celles des différents capteurs, le régulateur peut faire varier la vitesse suivant les panneaux et la physionomie de la route. Le véhicule pourra ainsi ralentir automatiquement avant un virage ou un carrefour. La sécurité profite aussi d'un airbag qui se déploie entre les passagers avant et cas de choc latéral.

Seule une version Première Edition est pour le moment proposée. Elle est richement équipée et s'affiche à 36 240 € en 140 ch et 39 340 € en 158 ch. La gamme classique devrait, elle, débuter aux alentours de 25 000 €. ■

## L'actuel (2014 - 2021)

La deuxième génération de Qashqai avait marqué une nette rupture de style avec le premier du nom. Elle avait été légèrement restylée mi-2017. En fin de carrière, le Qashqai a reçu le système de conduite semi-autonome ProPilot. Il était disponible avec deux essence (140 et 160 ch) et deux diesels (115 et 150 ch), la transmission intégrale pouvant être cochée, avec la CVT, sur le diesel le plus puissant.



# Mercedes EQA À LA LETTRE

MERCEDES SUIT SA STRATÉGIE ÉLECTRIQUE À LA LETTRE. APRÈS L'EQC, L'EQV, VOICI L'EQA QUI, ENTRE AUTRES INNOVATIONS, PROPOSE... DE FAIRE LA SIESTE PENDANT LES CHARGES!

Par Pierre Richet Photos Daimler AG





**C**hez Mercedes les choses sont claires, du moins si l'on considère les appellations. La famille de véhicules 100 % électriques se reconnaît par le « EQ » qui précède la lettre rapportant au modèle de la gamme classique. L'EQC est donc du gabarit d'une Classe C et l'EQV, de celui d'un van Classe V. Et si vous vous demandez ce que signifie EQ, Mercedes le traduit littéralement en « Intelligence électrique », probablement en référence avec IQ, notre QI dans la langue de Molière. Après le V et le E, la marque à l'étoile continue sa partie de Scrabble avec le A, plus petit modèle électrique du constructeur. Comme son grand frère l'EQC, il ne dérive pas de la berline correspondante mais du SUV. L'EQA est donc un GLA électrique. Et Mercedes espère bien qu'il compte triple dans les chiffres de vente.

L'EQA ne cherche pas à cacher son lien de parenté avec son frère thermique. Il aurait tort de le faire vu le succès de ce dernier. Seules les faces avant et arrière diffèrent pour que l'on comprenne qu'il s'agit d'un modèle électrique. La calandre est obstruée, présente une finition translucide et intègre les phares. Dans sa partie haute, un bandeau de LED souligne le capot en joignant la signature lumineuse diurne. A noter qu'il s'éteint lorsque le véhicule roule, la législation routière interdisant qu'il reste allumé. L'arrière reprend le même principe de bandeau, gimmick désormais courant sur les dernières nouveautés. Basé sur le même châssis que le GLA, l'EQA affiche malgré tout une longueur supérieure (5 cm) due à un bouclier avant revu pour mieux protéger l'accumulateur d'énergie. ●●●



●●● Lors de son lancement en mai, le SUV électrique sera proposé en version 250. Doté d'une batterie de 66,5 kWh (puissance utile) qui alimente un moteur asynchrone de 190 ch (pour 375 Nm de couple), il serait capable de 426 km d'autonomie. Pour réduire sa consommation d'énergie, il embarque d'ailleurs une pompe à chaleur. Le poids monte en flèche avec 2040 kg sachant que 495 kg sont à imputer à la batterie ! A titre de comparaison, un GLA 200 de 163 ch (250 Nm) pèse 1485 kg ! Cela ne semble pas peser sur les performances dans la mesure où Mercedes annonce 8,9 secondes sur le 0 à 100 km/h. Le GLA 200, un peu moins puissant et nettement moins lourd, couvre le même exercice en 8,7 secondes. La vraie interrogation concerne bien sûr le comportement et encore plus le confort, deux critères que nous aurons l'occasion de vérifier bientôt.

L'EQA ne s'en tiendra pas à un seul modèle. Sa gamme devrait monter jusqu'à 272 ch pour la version la plus puissante et à 500 km d'autonomie pour la déclinaison la plus efficiente. La transmission intégrale sera également proposée grâce à la greffe d'un second moteur électrique (synchrone à aimants permanents) sur l'essieu arrière.

L'EQA peut être recharge en courant alternatif jusqu'à 11 kW. Dans ce cas, un plein demande près de 6 heures. En courant continu, sur une borne rapide, sa capacité de charge peut monter à 100 kW ce qui entraîne un temps d'immobilisation de 30 minutes (charge de 20 à 80 %). Soucieux que cette étape soit la plus indolore possible, Mercedes propose, en option, l'application PowerNap qui

Sur une Wallbox 11 kW, une recharge complète se fait en un peu plus de 6 heures.





**TRÈS PROCHE DU GLA  
EN STYLE, L'EQA 250  
DÉVELOPPE 190 CH  
ET PROMET UNE  
AUTONOMIE DE 426 KM.**

crée une ambiance lumineuse et sonore pour faciliter... la sieste. Le système de navigation, couplé à l'application Mercedes me, facilitera aussi le calcul d'itinéraire, le repérage des bornes et donc l'optimisation des trajets.

A bord de l'EQA, il y a plus de similitudes avec le GLA que de différences. On note malgré tout l'ambiance lumineuse bleue ou encore les palettes derrière le volant qui servent ici à régler le frein moteur - et donc la récupération d'énergie - sur trois niveaux. Le plus élevé permet de conduire en ville sans recourir au frein. A l'inverse, le moins élevé maximise les phases de roues libres pour gagner en autonomie sur autoroute. Une fonction automatique, basée sur les informations de la navigation, des radars et de la caméra, permet de libérer le conducteur du choix du mode d'évolution.

L'habitabilité aux places arrière est toujours bonne, en particulier grâce aux dossier des sièges avant largement creusés. La banquette perd en revanche sa fonction coulissante. Le coffre est également en retrait puisqu'il abandonne 95 dm<sup>3</sup> de volume de chargement (à 340 dm<sup>3</sup>). Les prix n'ont pas encore été dévoilés mais l'EQA devrait commencer autour de 50 000 €. Ce qui ne lui donnera accès qu'au bonus réduit de 3 000 € (véhicules entre 45 000 et 60 000 €). ■



**La planche de bord est calquée sur celle du GLA.  
Les palettes règlent la récupération d'énergie.**

# Honda HR-V III Y'AVAIT DE LA JOIE

LE HR-V EST NÉ JOY MACHINE. VINGT-TROIS ANS PLUS TARD, LA TROISIÈME GÉNÉRATION AFFICHE SON SÉRIEUX, Y COMPRIS DANS SES ARGUMENTS.

Par Pierre Richet Photos Honda

Vous vous en souvenez peut-être, le HR-V a fait partie des premiers SUV à jouer à fond la carte fun. Tellement que la première génération, apparue en 1998, n'avait pas hésité à prendre le sobriquet de Joy Machine. Un état d'esprit qui se retrouvait dans son design très géométrique, sa carrosserie 3 portes et ses couleurs pétillantes. La deuxième génération, arrivée en 2015, affichait un style plus assagi sans tomber dans le consensuel. Ses couleurs chatoyantes étaient remplacées par un nuancier classique et des portes arrière faisaient leur apparition, tout en cachant leurs poignées dans les montants pour conserver un style de coupé. La dernière monture dévoilée par Honda rentre complètement dans le rang. Un peu trop ?

Calandre verticale, lignes sobres, signature lumineuse discrète, le nouveau venu cherche plus à séduire par son aspect statutaire que par un style décalé. Les seules originalités sont à chercher du côté des poignées arrière, toujours fondues dans les montants de portières, et la lunette fortement inclinée. Même constat à l'intérieur, le HR-V fait dans le classique. Le dessin sobre de la planche de bord laisse présager une ergonomie soignée, à l'image des commandes de climatisation qui passent par des molettes. Au-dessus

prend place l'écran multimédia, complété par des compteurs digitaux... qui reprennent le dessin du tachymètre et du compte-tours. Au chapitre des bonnes idées, notons que ce SUV reste fidèle au système de banquette dont l'assise se relève à la verticale contre le dossier. Il est alors possible de charger des objets sans abîmer la sellerie et en disposant d'une hauteur utile généreuse.

Peu d'informations techniques ont été données sur cette troisième génération de HR-V. A peine sait-on que la seule motorisation proposée sera hybride. Dans la gamme Honda, la citadine Jazz utilise un 1.5 i-VTEC combiné à l'action de deux moteurs électriques (109 ch et 253 Nm de couple). Le CR-V, pour sa part, reçoit un 2.0 i-VTEC, également aidé par deux moteurs électriques pour une puissance totale de 184 ch et un couple de 315 Nm. Le HR-V pourrait se situer entre les deux. Son gabarit ne devrait pas beaucoup changer par rapport à la version actuelle (4,30 m) même si, là encore, Honda ne donne pas de réelle précision.

Il ne faudra pas être trop impatient pour en savoir plus sur ce nouveau H-RV dans la mesure où sa commercialisation n'est pas prévue avant la fin de l'année.

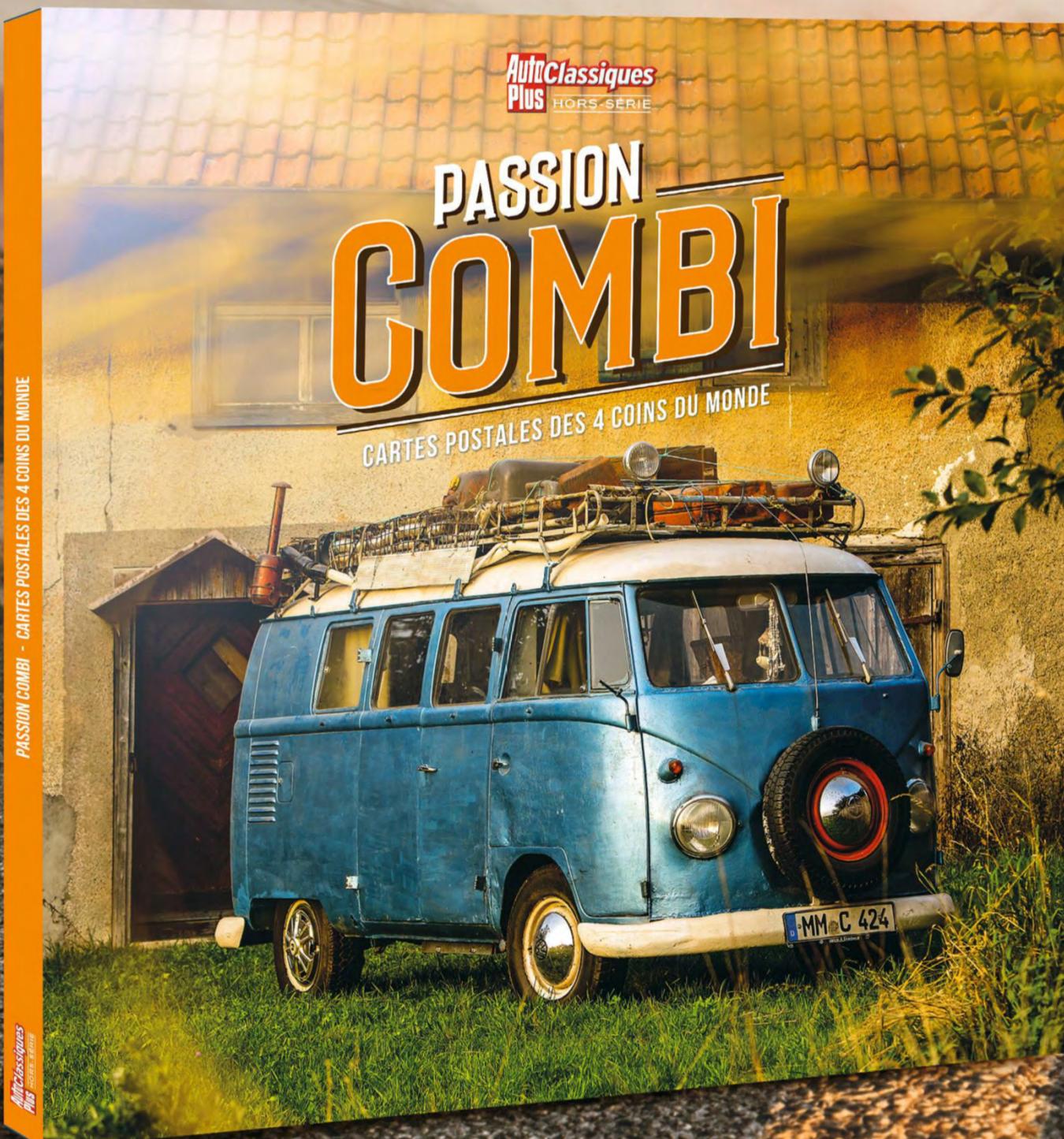
**PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 26 000 €**

**COMMERCIALISATION : DÉBUT 2022**

Le HR-V s'est  
embourgeoisé et  
passe au tout  
hybride en France.



# PASSION COMBI



## L'esprit Combi !

Le Combi séduit depuis plus de soixante-dix ans. Plus qu'un simple véhicule, il éveille en nous des envies de camping en famille, de virées entre copains. Ce hors-série réunit des histoires d'évasion : du pur collectionneur à l'aventurier de l'extrême. Toutes les générations du célèbre modèle Volkswagen sont représentées par de superbes images et des récits passionnants.

**Le Combi Volkswagen:  
une passion au long cours !**

**EN VENTE  
ACTUELLEMENT**



# STELLANTIS, GÉANT DES SUV

La fusion de PSA et FCA a donné naissance au 6<sup>e</sup> groupe mondial. Un géant qui a dans son escarcelle nombre de SUV et compte bien s'appuyer dessus pour se développer.

Cette fois, c'est fait. En dépit de la conjoncture bouleversée par la crise sanitaire, la fusion entre PSA (Peugeot - Citroën - DS - Opel) et FCA (Alfa Romeo - Chrysler - Dodge - Fiat - Jeep - Lancia) a été actée le 16 janvier 2021. Pointant à la sixième place des groupes automobiles mondiaux, la nouvelle entité a pour objectif de monter à la quatrième place en passant devant Hyundai-Kia et General Motors. Un objectif de volume qui n'est qu'un des volets de la stratégie. Carlos Tavarès, le grand patron de Stellantis, a ainsi annoncé vouloir réaliser par ailleurs 5 milliards d'euros de synergies. Il pourra, pour cela, s'appuyer sur la recette qu'il a déjà appliquée à PSA. En 2020, le groupe français a ainsi dégagé une marge opérationnelle courante de 8,5 % et un bénéfice net en hausse de 13 %, atteignant des niveaux historiques dans les deux cas ! Des excellents chiffres qui s'expliquent en majeure partie par le succès des SUV du groupe (Peugeot 2008/3008/5008, Citroën C3 et C5 Aircross), véhicules qui permettent un positionnement plus haut de gamme, synonyme de marges supérieures. Opel a d'ores et déjà pu profiter du « savoir-faire » PSA avec une gamme de SUV entièrement renouvelée qui monte en gamme. Jeep suivra le même chemin. Côté américain, le Cherokee pourrait être le premier modèle à profiter des synergies. Alors que



chez Alfa Romeo, deux SUV inédits viendront épauler le Stelvio. Le premier sera le Tonale (prévu sur base de Jeep Compass mais qui pourrait finalement récupérer l'EMP2), attendu pour cette année, et un modèle urbain basé sur la plateforme du Peugeot 2008 en 2023. Grâce aux synergies à venir, les SUV dans le groupe Stellantis vous pourrez suivre... sans se ressembler. ■

## TOP 10 DES IMMATRICULATIONS EN 2020

### LE 2008 SACRÉ



L'année 2020 restera dans les annales. Avec une chute de 25,5 %, le marché a retrouvé son niveau de 1975 ! Dans ce contexte, la performance du nouveau Peugeot 2008 apparaît comme un exploit. Même le Captur, récemment renouvelé comme son rival, ne parvient pas à limiter la casse. Le Ford Puma a également sur-performé s'adjugeant la 9<sup>e</sup> place au détriment du Toyota C-HR.

	DE JANVIER À DÉCEMBRE		ÉCART 2019/2020
	Volume 2020	Volume 2019	
Peugeot 2008	66 698	59 218	+ 12,6
Renault Captur	54 597	64 050	- 14,7
Peugeot 3008	45 165	72 940	- 38
Dacia Duster	30 260	48 957	- 38,2
Citroën C3 Aircross	30 165	46 946	- 35,7
Citroën C5 Aircross	26 577	34 698	- 23,4
Peugeot 5008	20 050	28 669	- 30,1
Renault Kadjar	16 679	28 992	- 42,5
Ford Puma	15 604	-	-
Volkswagen T-Roc	12 340	22 325	- 44,7

# 8

C'EST, EN MILLIARDS D'EUROS, LA Perte NETTE ACCUSÉE PAR RENAULT EN 2020. DERRIÈRE CE CHIFFRE IMPRESSIONNANT, IL Y A MALGRÉ TOUT DES RAISONS D'ESPÉRER. LA STRATÉGIE MISE EN PLACE PAR LUCA DE MEO A COMMENCÉ À PORTER SES FRUITS AU SECONDE SEMESTRE ; LA Perte NETTE A ÉTÉ RÉDUITE À 660 MILLIONS D'EUROS.

## EN COULISSE... EN COULISSE...

**BMW** poursuit les tests du X8. Les photos espion laissent deviner un véhicule aussi imposant que le X7 mais avec une ligne de toit plongeante. La version M pourrait développer 760 ch grâce au V8 4,4 litres hybride. Verdict fin 2021.

**Cupra** commercialisera bien le concept Tavascan présenté à Francfort en 2019. Il n'est pas espéré avant 2024 mais son style devrait rester fidèle à ce que l'on a vu. Ce SUV électrique développera 306 ch pour 450 km d'autonomie.

**Jeep** continue l'électrification de la Wrangler. Après l'arrivée d'une version hybride rechargeable, c'est au 100 % électrique qu'elle va se convertir. Mais elle garderait un arbre de transmission. Eléments de réponse au printemps.

## MÉLANGE DES GENRES



Certains constructeurs savent profiter des tendances automobiles. C'est le cas d'Alpha (aucun rapport avec Alfa Romeo). Ce petit constructeur californien sur le mode de la start-up vient de dévoiler le résultat de la fusion des trois grandes tendances automobiles actuelles : le SUV, le rétro et l'électrique. De ce cocktail détonnant est né un véhicule étonnant, le Jax (pour Junior All-terrain X-over). Avec ses accents « seventies », accentués par sa calandre verticale, ses feux carrés et sa lunette façon fastback, ce SUV semble tout droit sorti de nos souvenirs. Il s'équipe de l'équipement du parfait baroudeur avec le pare-buffle, le protège carter, la galerie de toit et bien sûr des gros pneus à crampons qui accentuent encore une garde au sol déjà généreuse. Les détails techniques s'en tiennent à une batterie lithium-ion de 75 kW pour 400 km d'autonomie et un 0 à 96 km/h effectué en 6,5 secondes. Un formulaire de réservation est accessible en ligne et les prix vont de 30 000 à 40 000 €. Une seule information manque : est-ce que le Jax va réellement sortir un jour...



## DU POIDS, DES PNEUS

La rapide expansion de la technologie électrique sur les SUV, a fortiori haut de gamme, ne va pas sans poser de nouvelles contraintes. Ces véhicules qui dépassent souvent les 2 tonnes décuplent les forces qui s'appliquent sur les éléments mécaniques (comme les liaisons au sol) mais également sur les pneumatiques. Ces derniers sont aussi sursollicités par le couple beaucoup plus important et disponible immédiatement qui caractérise l'électrique. Pour faire face à cette nouvelle donne, le manufacturier allemand Continental a annoncé avoir développé un pneu spécifique doté d'un indice de charge plus élevé. Baptisé HL (High-Load), il correspond à une charge supportée de 825 kg (indice 101) contre 750 kg (indice 98) maximum avant. Développer un pneu à forte charge n'est pas un problème puisque les équipementiers savent le faire pour les utilitaires ou les camions. Mais il faut qu'il présente des qualités de confort, de tenue de route et de consommation bien plus exigeantes. Ces nouvelles enveloppes seront disponibles en première monte comme en remplacement.



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

**Lada** prépare le retour en Europe de son célèbre Niva. La future génération, attendue pas avant 2024, utilisera le châssis des Sandero III et Logan III. Elle ne coupera pas à l'hybridation et sera déclinée en 3 et 5 portes.

**Porsche** offrira un restylage de mi-carrière à son Cayenne seulement en 2022, lui qui est commercialisé depuis 2017. Les nouveautés moteur devraient se calquer sur celles de la Panamera avec des puissances en hausse.

## L'ALTERNATIVE DE L'ALTERNATIF

En marge de l'hybridation et du 100 % électrique qui occupent le devant de la scène, il existe des carburants alternatifs qui permettent de réduire l'impact sur l'environnement, voire de faire des économies. Il s'agit du GPL et du super-éthanol E85. Le premier a eu le vent en poupe en 2009/2010 lorsqu'il ouvrirait droit à un bonus. Il est ensuite tombé dans l'oubli, seul le groupe Renault continuant à en proposer à son catalogue. Le Captur et le Dacia Duster ainsi équipés sont loin de manquer d'intérêt d'autant qu'ils sont proposés sans surcoût. Pour le constructeur, c'est une façon de faire baisser ses émissions de CO<sub>2</sub> par rapport à des essence ou



diesels classiques. Pour l'acheteur, c'est l'opportunité de faire des économies grâce à un prix à la pompe inférieur (0,86 €/l) et ce malgré une légère surconsommation. L'autre carburant alternatif, c'est le super-éthanol E85. Là encore, l'offre constructeur n'est pas très étendue mais Ford, Land Rover et Jaguar permettent déjà d'avoir un certain choix. Comme pour le GPL, le prix à la pompe est très séduisant (0,65 €/l) et les rejets de CO<sub>2</sub> inférieurs. Ajoutons à cela que les véhicules au GPL ou Flexfuel (qui fonctionnent à l'E85 et aux carburants classiques) sont, dans la plupart des régions, exonérés de carte grise. Et si vous ne trouvez pas votre bonheur en neuf, il est toujours possible de faire équiper votre voiture en seconde monte.

**IL A DIT EN RÉACTION À LA PÉNURIE DE SEMI-CONDUCTEURS QUI A ARRÊTÉ DE NOMBREUSES USINES MI-FÉVRIER :**

**« NOTRE DÉPENDANCE VIS-À-VIS DE L'ASIE EST EXCESSIVE ET INACCEPTABLE [...], ELLE NOUS REND VULNÉRABLE »**

Bruno Le Maire, ministre de l'Economie

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

**Renault** prend un malin plaisir à faire rouler des mulets de Kadjar II lourdement camouflés... en plein Paris. Il conservera la même plateforme, mais remise à jour pour accueillir de l'hybridation. Le Kadjar n'est pas attendu avant 2022.

# PROPELLION



Peu d'éléments esthétiques  
distinguent le iX3 de son  
homologue thermique. BMW  
cherche avant tout à rassurer.

# ÉLECTRIQUE

MOINS PUISSANT QUE SES CONCURRENTS  
MAIS AUSSI MOINS CHER, LE IX3 COMPTE  
SUR SON AUTONOMIE ET SON ARCHITECTURE  
DE PROPULSION POUR FAIRE LA DIFFÉRENCE.

Par Michel Courtois | Photos Benjamin Asket



**BMW IX3**  
**286 CH IMPRESSIVE**

**PRIX : 76 650 €**

**PIUSSANCE FISCALE : 7 CV**

**BONUS/MALUS : NEUTRE**

**B**

BMW a fait partie des premiers à s'aventurer sur le terrain de l'électrique. Avec de grandes ambitions dans la mesure où la marque avait décidé de créer une gamme spécifique, baptisée « i », pour développer des modèles inédits dont l'architecture tirerait profit des avantages de ce mode de propulsion. La citadine i3 (disponible à ses débuts avec un prolongateur d'autonomie) et la sportive i8 (hybride rechargeable) ont été les fruits de cette stratégie... que l'arrivée en ce début d'année du iX3 semble sanctionner. En effet, ce modèle n'est qu'une « simple » déclinaison électrique du SUV familial existant. C'est certainement moins innovant que les i3 et i8, mais cela présente bon nombre d'avantages, au rang desquels des coûts de développement nettement inférieurs et un positionnement commercial plus évident puisqu'il s'agit de lancer une technologie et non un tout nouveau modèle. Rencontre avec le premier représentant de cette nouvelle orientation stratégique, sous la forme d'un iX3 qui compte en plus se distinguer de la concurrence.



**LE IX3 NE TRÉBUCHE NI ENAGRÉMENT DE CONDUITE NI EN PERFORMANCES. CÔTÉ AUTONOMIE, C'EST UNE TOUTE AUTRE HISTOIRE...**

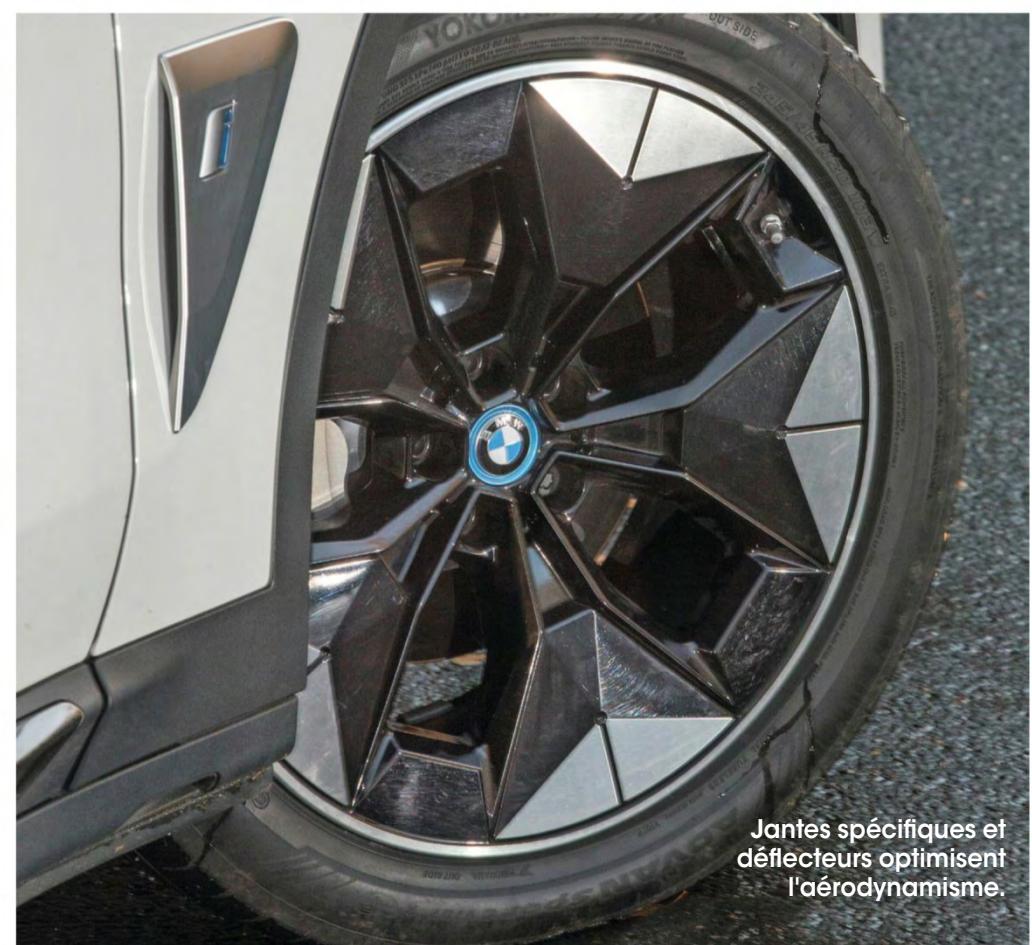


Difficile de reconnaître la version électrique. Le système de navigation s'enrichit d'informations sur les bornes de charge.

Pour beaucoup, le passage à l'électrique prend des airs de saut dans l'inconnu. Rassurer le client en préservant les repères qu'il a déjà semble donc être une option qui fait sens. Dans cette idée, le iX3 ne prend aucun risque. A peine remarque-t-on à l'extérieur la calandre obstruée et les inserts bleus sur les flancs et l'arrière. L'élément le plus distinctif est finalement le dessin des jantes 20", plus pensé pour faire glisser l'air que pour flatter la rétine. Même constat à l'intérieur où l'on retrouve la planche de bord classique d'un X3 avec ses qualités (finition, ergonomie) et ses défauts (lisibilité des compteurs digitaux, multimédia manquant d'intuitivité). On remarque cependant l'apparition d'un « B » sur le levier de vitesses, mode qui augmente la récupération d'énergie. Le système GPS s'enrichit, pour sa part, de services connectés permettant par exemple de repérer les bornes de recharge à proximité. L'habitabilité ne change pas et deux passagers seront confortablement installés à l'arrière sur une assise de banquette fixe. La place du centre est trop ferme. Le coffre marque un recul avec un volume de 438 dm<sup>3</sup> contre 506 dm<sup>3</sup> en version thermique, les câbles prenant place sous le plancher.

S'il n'a pas l'apparence d'un véhicule innovant, cela ne veut pas dire qu'il ne l'est pas. Contrairement à ce que pratiquent ses concurrents directs, le bavarois s'en remet à un seul moteur, qu'il place sur les roues arrière, et ne rentre pas dans la course à la puissance. Il préfère se passer d'aimant permanent pour son moteur afin d'éviter d'être dépendant des approvisionnements en terres rares venant de Chine. Le même objectif a présidé au choix de la batterie qui développe en outre une capacité nominale

de 80 kWh (74 kWh utiles). 286 ch, ça n'est peut-être pas une puissance record, mais cela permet de tenir un bon rythme, d'autant que le couple généreux de l'électrique (400 Nm), disponible immédiatement, gomme le poids de ce SUV (2 505 kg). Les temps affichés en accélérations comme en reprises sont ainsi en ligne avec ce que ferait un équivalent thermique. Ce qui diffère, c'est la douceur générale de fonctionnement et le fait que l'autonomie fonde comme neige au soleil dès que l'on abuse de ●●●



Jantes spécifiques et déflecteurs optimisent l'aérodynamisme.

**Qualités**

Comportement plaisant  
+  
Confort de bon niveau  
+  
Performances suffisantes

**Défauts**

Autonomie limitée  
-  
Sensation à la pédale de frein  
-  
Quelques trépidations



## BMW A CONFIÉ À HANS ZIMMER LA CHARGE DE COMPOSER LA SIGNATURE SONORE DU IX3. IL FAUT LE SAVOIR... POUR LE CROIRE.

••• l'accélérateur. Deux éléments qui poussent à adopter une conduite apaisée en dépit du bon comportement distillé par ce iX3. Son architecture de propulsion, sa répartition des masses (43/57), son centre de gravité abaissé de 7 cm et le travail réalisé sur les trains roulants procurent un tempérament routier plutôt dynamique. Le train avant s'inscrit sans rechigner et le train arrière suit, voire enroule progressivement. Le tout sans que l'on ait le sentiment que ce bon comportement repose uniquement sur l'intervention de l'électronique. Le confort fait également bonne impression grâce à la filtration efficace de l'amortissement adaptatif, qui doit lisser les percussions qui remontent des roues de 20 pouces. A quelques bruits de roulement près en fonction du revêtement, l'insonorisation est bonne. BMW soigne d'ailleurs l'ouïe puisque la marque a confié au compositeur de musiques de films Hans Zimmer la responsabilité de définir la signature sonore à l'accélération ! Cet « IconicSound Electric » s'adapte en fonction du mode de conduite: sportif ou équilibré. Dans la réalité, on est loin de l'ambiance du Roi Lion ou de Batman Begins, ce qui n'est pas plus mal.

Le nerf de la guerre, en électrique, reste l'autonomie. En la matière, le iX3 ne fait pas de miracle puisque nous avons mesuré 315 km. L'Audi e-tron 55 et le Mercedes EQC font mieux avec respectivement 332 et 387 km. Sans parler du futur Tesla Model Y, qui s'annonce comme la référence dans le domaine et profite, de surcroît, du très efficace réseau de Superchargeurs. Le iX3 propose plusieurs modes

de récupération d'énergie pour optimiser l'autonomie. Outre la position « B », qui permet une conduite à une seule pédale, quatre autres modes sont disponibles dont un baptisé Adaptative. Grâce aux données envoyées par les caméras et le GPS (même désactivé), le système adapte le niveau de récupération ou passe en mode roues libres. Efficace et discret à l'usage.

Pour la recharge, BMW fait dans le classique. De série est livré un chargeur 7,4 kW qui permet, sur une Wallbox, de faire le plein en 14 heures. Un câble optionnel triphasé porte la capacité à 11 kW sur une Wallbox adaptée (nécessitant une installation électrique triphasée), ce qui ramène le temps d'immobilisation à 9 heures. Enfin, le iX3 dispose d'une prise Combo pour se brancher sur une borne rapide Ionity, promettant 150 kW de puissance. Dans ce cas, le plein est fait en 40 minutes et le tarif de 0,30 €/mn, la première année d'abonnement étant offerte. ■

**Conclusion**

*Très proche du X3, le iX3 est facile à prendre en mains et son comportement est relativement insensible au supplément de poids. Les performances sont à la hauteur mais l'autonomie ne permet pas encore d'envisager une utilisation polyvalente de ce SUV qui est pourtant taillé pour. Quant à la recharge, elle demande encore une anticipation pour ne pas se retrouver pris au dépourvu.*





La position « B » sur le levier permet d'augmenter la récupération d'énergie. La lisibilité des compteurs n'est pas optimale.



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

## Prix

Modèle hors options: 76510 €	Modèle à l'essai: 76510 €
Puissance fiscale: 7 CV	CO <sub>2</sub> : 0 g/km
Garantie: 2 ans, kilométrage illimité*	Bonus/malus: neutre

\* Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km

## Équipements de série

**Sécurité:** 6 airbags, appel d'urgence et d'assistance, caméras 360°, conduite semi-autonome (régulateur de vitesse adaptatif avec stop&go, maintien au centre de la voie), contrôle pression des pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage d'urgence auto, Isofix places latérales arrière, radars de stationnement avant et arrière, surveillance attention conducteur, surveillance angles morts et trafic en marche arrière.

**Agrement:** accès et démarrage sans clé, affichage tête haute, amortissement adaptatif, climatisation automatique 3 zones, compteurs digitaux 12,3", dossier de banquette inclinable, feux de route auto, hayon électrique, hotspot wi-fi, jantes 20", hi-fi Harman Kardon 16 HP 600 W, modélisation 3D du véhicule avec vue oiseau, modes de conduite, navigation sur écran tactile 10,25" commandes vocales et gestuelles, phares full LED, peinture métallisée, prises 12V (2), recharge smartphone par induction, réglage longueur assise (manu.), rétros dégivrants, rabattables et photosensibles, sièges avant électriques et chauffants, soutien lombaire et largeur dossier (élec.), sièges avant, rétro, intérieur photosensible, sellerie cuir, services connectés (3 ans), sièges avant électriques et chauffants, stationnement 100 % auto, toit ouvrant panoramique, vitrage insonorisant, volant multifonction.

## Options

Amortissement piloté M sport	500 €
Vitrage calorifuge	500 €

↳ option modèle essayé

## Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	182
Accél. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	6,9 / 27,9
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	5,2

**Freinages**

À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	11 / 33 / 68
------------------------------------	--------------

**Consommations**

Moyenne (kWh/100 km)	23,5
Ville / Route / Autoroute (kWh/100 km)	23,4 / 21,4 / 26

**Autonomie / Charge**

Moyenne (km)	315
Ville / Route / Autoroute (km)	316 / 345 / 284
Temps de charge 7 kW / 11 kW (h)	14 / 9

## Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

### Extérieures / Intérieures

L / l / h / empattement (m)	4,73 / 1,89 / 1,67 / 2,86
Espace aux jambes AR (cm)	30
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	154 / 148
<b>Coffre</b>	
Volume 5 places / 2 places (dm <sup>3</sup> )	458 / 1560
Seuil de chargement (cm)	70
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	94 / 109 / 50
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	173 / 129 / 78

## Technique

<b>Moteur/batterie</b>	électrique, synchrone à électroaimant
Puissance maxi (kW/ch)	210 / 286
Couple maxi (Nm)	400
Type batterie	lithium-ion
Capacité / capacité utile (kWh)	80 / 74
<b>Châssis</b>	caisse autoportante
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	12,1
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	aux roues arrière
Boîte de vitesses	rapport unique
<b>Poids</b>	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	2208 / 750
<b>Pneumatiques</b>	Yokohama Advan Sport
Dimensions (AV / AR)	245/45 R 20 / 275/40 R 20



Le iX3 conserve les qualités du X3. Il y ajoute le silence de fonctionnement mais en soustrait la polyvalence.

# SUPER ESSAI



## FORD PUMA

1.0 ECOBOOST 125 CH MHEV

TITANIUM

PRIX : 23 100 €

PUISSEANCE FISCALE : 7 CV

BONUS/MALUS : NEUTRE

# INSIDER

FACE AUX PEUGEOT 2008 ET RENAULT CAPTUR,  
LE FORD PUMA FAISAIT FIGURE D'OUTSIDER.  
APRÈS L'AVOIR CÔTOYÉ UN BON MOMENT,  
IL EST EN RÉALITÉ PARFAITEMENT  
DANS LE MATCH.

Texte Pierre Richet Photos Tibo



Sur la route



Le Puma serait-il en train de réaliser le casse du siècle ? Même si, du côté de chez Ford, il convient d'attendre avant de sabrer le champagne, les débuts commerciaux du petit SUV sont pour le moins prometteurs. Jugez plutôt : sur l'année 2020, c'est le premier des SUV importés, c'est-à-dire que, devant lui, ne font mieux que Peugeot, Renault, Citroën et Dacia ! Quel est donc le secret de ce petit nouveau qui reprend l'appellation d'un coupé pour mieux brouiller les pistes ? Pour le savoir, il suffit d'en prendre le volant et de voir les regards se tourner à son passage. Gabarit ramassé et style musculeux avec ses phares « posés » sur le capot façon Porsche Macan (Ford revendique un lien de parenté avec la GT, ce qui est vrai aussi), le Puma semble avoir d'ores et déjà remporté le pari de la séduction. Autant dire que le plus dur est fait. Mais au-delà de l'achat coup de cœur, ce SUV est-il un choix judicieux dans un segment où la concurrence fait rage ? Nous l'avons soumis au Super Essai pour en avoir le cœur net.

En montant dans le Puma, difficile de dire que l'effet produit par le style extérieur se prolonge. On est loin de l'originalité du Peugeot 2008 ou de la luminosité du Renault Captur. Un peu et on se croirait dans une Allemande... ce qui n'est pas forcément un défaut. Le dessin sans audace de la planche de bord et le choix d'une ambiance sombre ont au moins le mérite de ne pas décontenancer. La finition est correcte et les nombreux plastiques rigides sont compensés par des efforts bienvenus comme les inserts en (faux) carbone ou le tissu qui habille une partie des contre-portes avant. Le Puma a ●●●



Les optiques évoquent la supercar Ford GT. En ville, le 3 cylindres manque de souplesse, malgré l'aide de l'électrique.





ALORS QU'IL EST TAILLÉ POUR LA VILLE, LE PUMA SE RÉGALE SUR LES PETITES ROUTES GRÂCE À SON COMPORTEMENT AGILE ET SON MOTEUR JOVIAL.



#### Bien vu

*« On connaîtait la motivation de Skoda à proposer des astuces simplifiant la vie. Avec le Puma, Ford suit la même voie et ça lui réussit! »*

#### MEGA SURPRISE

En soulevant le plancher de coffre - qui tient alors en position verticale contre le dossier de la banquette - on découvre la Mégabox, un bac de 80 dm<sup>3</sup>, étanche et doté d'une bouche d'évacuation. Bonne idée!



#### SUR DEMANDE

Les aides à la conduite sont paramétrables via l'ordinateur de bord. Mais l'aide active au maintien dans la voie dispose d'un raccourci. Pratique lorsque l'on passe de l'autoroute au réseau secondaire.

# SUPER ESSAI FORD PUMA

1.0 ECOBOOST 125 CH  
MHEV TITANIUM



## A revoir

« La reconnaissance des panneaux lit les limitations des bretelles et enclenche un ralentissement... sur autoroute ! »

### BAS RELIEF

La garde au toit à l'arrière n'est déjà pas très généreuse alors autant éviter de cocher l'option toit ouvrant panoramique qui l'ampute encore de quelques précieux centimètres.

### À LA LONGUE

Les sièges offrent un bon maintien latéral et proposent un réglage lombaire électrique. Pourtant, tous les conducteurs qui se sont succédé ont souligné un dessin fatigant sur long trajet.



••• aussi l'esprit pratique et prend un malin plaisir à parsemer l'habitacle de petites astuces. Les sièges et la banquette, par exemple, sont déhoussables ! Le conducteur trouve une bonne position de conduite et s'étonne de voir s'afficher à l'écran le détail des réglages lombaires (électriques pour les deux sièges avant) lorsqu'il manipule la commande située sur le flanc du siège. Il pourra par la même occasion enclencher la fonction massage ! Pas mal pour un SUV de poche même si, sur les longs trajets, le dessin des sièges n'apporte pas entière satisfaction. Devant lui s'affichent les compteurs digitaux (en option dans le Pack Techno) dont le graphisme a un côté ludique mais lisible. Changer de mode de conduite modifie la présentation. Au centre, les menus de l'ordinateur de bord et la possibilité de régler toutes les aides à la conduite selon ses préférences. Pour l'aide au maintien dans la voie, il est ainsi possible d'opter pour une alerte, une vibration ou les deux à la fois. Le système permet aussi d'en régler l'intensité.



Le comportement amusant est obtenu au prix d'un confort ferme... même sans le châssis sport imposé à partir de ST-Line.

## Qualités

Comportement réjouissant  
+  
Habitacle accueillant et pratique  
+  
Rapport prix/équipement

## Défauts

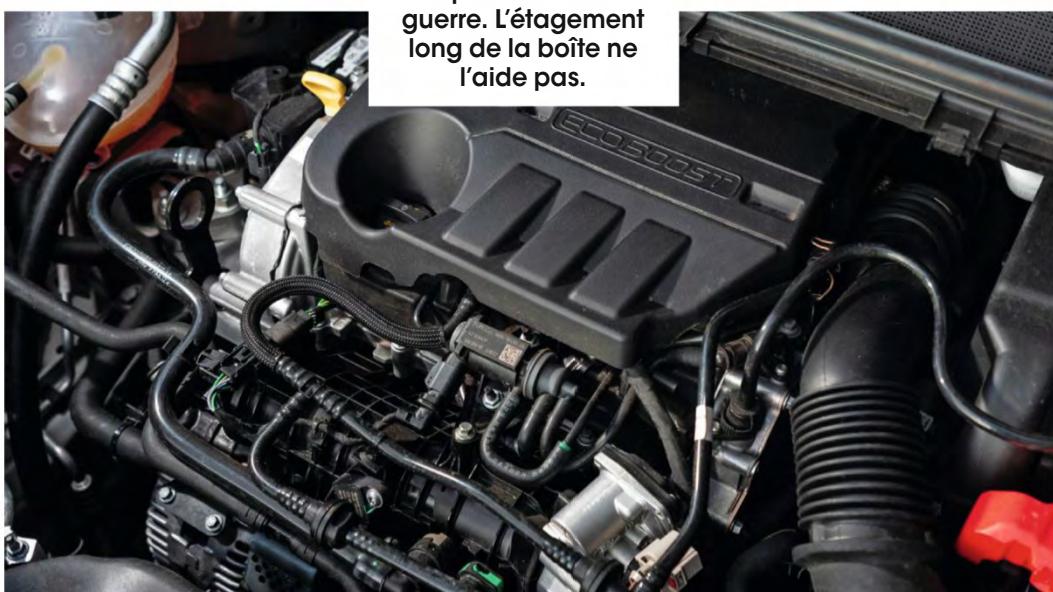
Passagers arrière un peu négligés  
-  
Suspensions trop fermes  
-  
Boîte accrocheuse à l'étagement long



# MALGRÉ LA MICRO-HYBRIDATION 48 V, LE PUMA N'ARRIVE PAS À DESCENDRE SOUS 7 L/100 KM.



Le 3 cylindres séduit par sa sonorité mais n'est pas un foudre de guerre. L'étagement long de la boîte ne l'aide pas.



## VERDICT Sur la route

Ville ★★★★★

*Le Puma est compact (4,19 m), sa direction est légère et il braque bien (11 m). Il ajoute un stop&start discret grâce à l'alterno-démarreur. Il ne manque au 3 cylindres qu'un peu de souplesse à très bas régime compensé, mais seulement partiellement, par l'électrique.*

Route ★★★★☆

*Les performances du 3 cylindres ne sont pas brillantes mais son caractère jovial suffit à séduire. Il se marie parfaitement à un comportement agile et ludique, un des meilleurs de la catégorie. Mais la boîte accroche, son étagement est long et les suspensions percutent.*

Autoroute ★★★☆☆

*Le Puma ne recigne pas à faire de l'autoroute, mais il n'y est pas très à l'aise. Le niveau sonore (bruits d'air et bourdonnement du moteur) est assez élevé et les suspensions sont trop fermes. L'étagement de boîte pénalise les reprises et la consommation est appuyée.*

L'écran multimédia 8 pouces, à portée de main des passagers avant, offre une bonne réactivité - même s'il n'est pas capacitif (zoom avec deux doigts) - et la navigation dans les différents menus se révèle parfaitement intuitive. Dommage que l'écran du GPS intègre deux menus en bandeau en haut et en bas (ce dernier se rétracte après utilisation) qui réduisent la surface d'affichage de la carte. La connexion avec un smartphone est rapide, que ce soit via le port USB ou en Bluetooth. Dès sa finition d'entrée de gamme, le Puma propose le FordPass Connect. Il s'agit d'un ensemble de services connectés comme l'accès aux données du véhicule (trajets, consommation, verrouillage, localisation...) via une application smartphone, l'appel d'urgence et d'assistance ou le point d'accès wifi (3 mois ou 3 Go offerts). S'ajoutent un système de trafic en temps réel et un avertisseur de danger. Ce dernier utilise les informations envoyées par les autres véhicules équipés et la base de données de Here, société spécialisée dans l'analyse et la prévision du trafic. ●●●

Vie à  
bord

••• C'est beaucoup moins efficace qu'un service comme Waze mais cela ne demande qu'à se développer. Deux services gratuits pendant 12 mois. On rappellera aussi l'excellente idée de la seconde clé programmable qui permet d'y associer une alerte de vitesse ou de volume audio par exemple.

Compact pour la catégorie (4,19 m) mais profitant de roues repoussées aux extrémités (empattement de 2,59 m), le Puma parvient à s'en sortir avec les honneurs au chapitre de l'habitabilité arrière. Mais l'espace aux jambes a été obtenu en contenant la longueur d'assise de la banquette. Autre bémol, la garde au toit limitée, en particulier lorsque l'option toit ouvrant panoramique a été retenue. Mais ces deux points ne seront pénalisants que pour les adultes, qui ne sont pas les utilisateurs les plus fréquents de ces places dans un SUV citadin. Le Puma se montre beaucoup plus malin au niveau du coffre et au quotidien, c'était la bonne option. Outre son hayon électrique (800 €) dont le cache-bagages souple est solidaire, il propose un plancher réglable sur deux hauteurs assurant, lorsqu'il est au plus haut, un espace de chargement

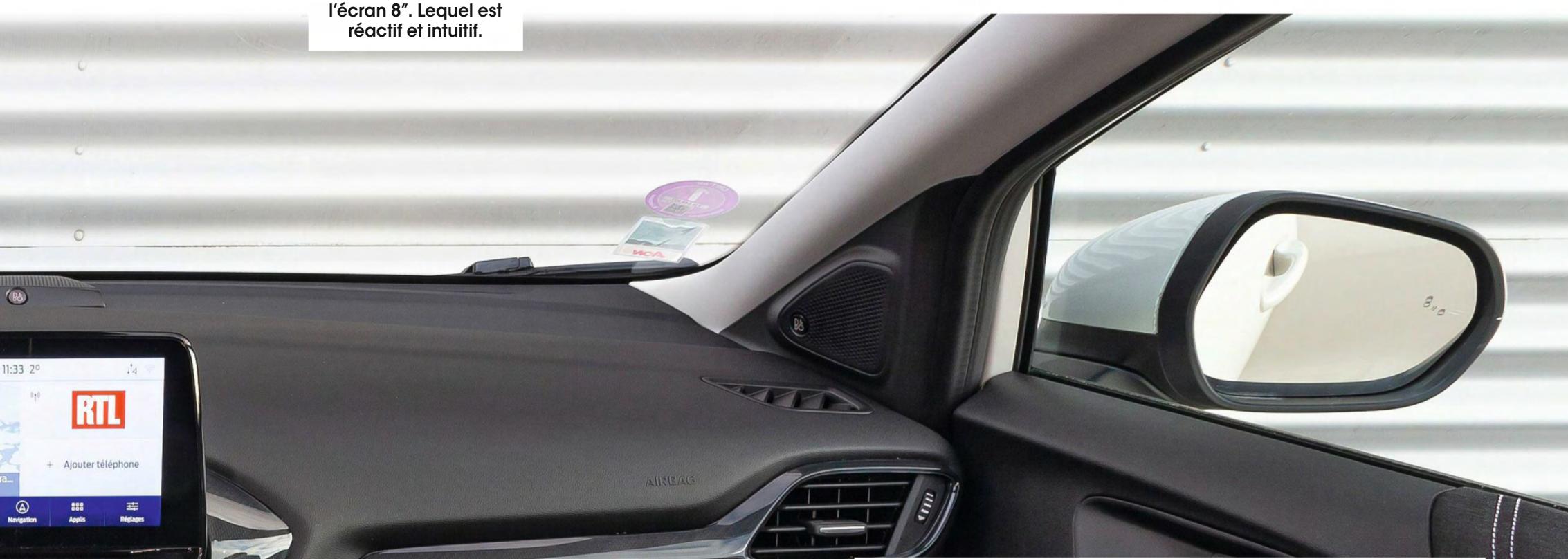


Les modes de conduite Faible Adhérence et Piste adaptent la gestion de l'antipatinage. Plutôt efficace.





Apple CarPlay de série permet de retrouver ses applications sur l'écran 8". Lequel est réactif et intuitif.



La planche de bord reprise de la Fiesta ne réserve pas de surprise. La finition est correcte et l'ergonomie excellente.

plat une fois les dossiers rabattus. Mais ça n'est pas tout. Ce plancher peut-être facilement bloqué à la verticale, contre le dossier, pour faciliter l'accès une des idées géniales de ce SUV : la MegaBox. Il s'agit d'un rangement de 80 dm<sup>3</sup> aménagé dans l'épaisseur du châssis, à la place de la roue de secours, totalement étanche et doté d'une bonde d'évacuation. Une astuce qui devient vite indispensable une fois que l'on y a goûté, et qui s'ajoute à un volume global généreux de 475 dm<sup>3</sup> (plancher en position basse).

La motorisation d'entrée de gamme du Puma est le petit 3 cylindres 999 cm<sup>3</sup>. Un bloc qui se décline en 125 et 155 ch mais, une fois n'est pas coutume, seule la version la moins puissante peut recevoir une boîte automatique (DCT7 à 2000 €). En boîte manuelle, elle se dote d'un alterno-démarreur (11,5 kW) alimenté par une batterie 48V. Sous le capot du Puma, le moteur fait excellente impression et ses chiffres de performance modestes traduisent mal l'agrément qu'il procure. D'abord grâce à son caractère à la fois souple (l'alterno-démarreur permet de combler partiellement le creux à très bas régime) et à l'aise à monter dans ●●●

# SUPER ESSAI FORD PUMA

1.0 ECOBOOST 125 CH  
MHEV TITANIUM



Le coffre se révèle généreux, pratique et accessible. Le bilan aux places arrière est nettement moins flatteur.

••• les hauts régimes. Mais aussi par sa sonorité ronronnante mais pas envahissante qui participe indéniablement à son charme. Et s'il n'est pas très vaillant devant le chrono, c'est parce que l'étagement de la boîte 6 chasse plus les grammes de CO<sub>2</sub> que les secondes. Boîte qui pâtit également d'une commande un peu accrocheuse. Les premiers tours de roues mettent rapidement en exergue un réglage ferme des suspensions. Et pourtant, contrairement aux finitions ST-Line, la Titanium ne dispose pas du châssis sport... Le confort n'en est pas pour autant satisfaisant et si vous appréciez un amortissement moelleux, il y a bien mieux sur le marché. Si, en revanche, vous acceptez d'être secoués pour pouvoir, en compensation, profiter d'un comportement dynamique, alors le Puma est fait pour vous. Maintien de caisse efficace, direction directe (mais légère et qui ne se raffermit pas assez en mode Sport) et châssis agile font du Ford un des SUV les plus agréables à mener sur petites routes sinuueuses ! Atteindre ses limites se traduit par un sous-virage progressif, qui peut en plus être corrigé par un train arrière qui se décale juste ce qu'il faut. Un vrai plaisir !





## FORD EST FIDÈLE À SES HABITUDES : LE PUMA PRÉSENTE UN RAPPORT PRIX/ÉQUIPEMENT ÉTUDIÉ.



Comme à son habitude, Ford ne refuse rien à son Puma en matière d'équipement, et ce sans faire exploser la facture. Trouver, sur un SUV citadin, le système d'évitement de collision, le hayon électrique, le régulateur de vitesse adaptatif, les sièges massants ou encore le système audio B&O, même en option, impressionne. A l'usage, les équipements se montrent de surcroît performants, à l'exception du système de reconnaissance des panneaux qui « lit » les limitations de vitesses des sorties d'autoroute et déclenche un ralentissement... alors que l'on n'emprunte pas la voie de décélération. L'appétit du 3 cylindres n'est pas déplacé mais monte facilement au-delà de 8 litres lorsque l'on profite de son tempérament sportif. ■

### VERDICT Vie à bord

#### Habitabilité ★★★★☆

*Petite taille mais empattement dans la moyenne permettent au Puma de ménager un bel espace à l'avant et un coffre accueillant. Les passagers arrière sont moins à la fête mais les multiples astuces et la richesse de l'équipement font oublier les petits griefs.*

#### Présentation ★★★★☆

*Le SUV ne fait pas d'effort pour se distinguer de la Fiesta. Il reprend intégralement sa planche de bord au dessin convenu, à l'ambiance sombre et présentant des plastiques durs. Mais l'ergonomie est bonne, les écrans de qualité et les habillages soignés.*

#### Technologie ★★★★★

*Micro-hybridation, régulateur de vitesse intelligent, hayon électrique, sièges avant massants, pare-brise dégivrant, stationnement semi-automatique... tout ça dans un SUV de moins de 30 000 € ! A l'exception de la reconnaissance des panneaux, les équipements convainquent.*

Tout-  
terrain

## AMATEUR DE GLISSE

**S**imple traction, le Puma n'est pas un amateur de dérapage, il n'en est même pas capable, sauf à user du frein à main qui - cela devient suffisamment rare pour être souligné - est mécanique. Mais le Puma n'a pas peur des chaussées glissantes et dispose de modes de conduite spécifiques qui, dans des proportions raisonnables, permettront d'optimiser la motricité. Il suffit pour cela de basculer en position Faible adhérence ou Piste pour adapter la gestion de l'antipatinage et rendre plus progressive la course d'accélérateur. Un outil utile dans la mesure où le couple fourni par la micro-hybridation est disponible immédiatement. En tout-chemin, ce SUV ne sera pas particulièrement agréable à cause de suspensions très raides qui annihilent tout confort. Côté garde au sol, la finition Titanium dispose de la meilleure valeur de la gamme mais elle ne dépasse pas 166 mm.

## CAPACITÉS TOUT-TERRAIN

GARDE AU SOL 166 mm



## VERDICT Tout-terrain



*SUV urbain, le Puma n'a pas grand-chose pour se sortir d'un mauvais pas. Mais le peu à sa disposition (modes de conduite) se montre plutôt efficace. La garde au sol est moyenne mais ce sont les suspensions, fermes, qui découragent le tout-chemin.*

# À PARTIR DE LA FINITION ST-LINE, LE CHÂSSIS SPORT EST DE SÉRIE. LE CONFORT, LUI, DEVIENT UNE OPTION.

## Budget

### Prix

Modèle hors options: 23 100 €	Modèle à l'essai: 29 750 €
Puissance fiscale: 7 CV	CO <sub>2</sub> : 127 g/km
Garantie: 2 ans, kilométrage illimité	Bonus/Malus: neutre

### Équipements de série

**Sécurité:** 6 airbags, alerte au changement de voie, alerte de dangers (*car-to-car*), antibrouillards avec éclairage d'angle, appel d'urgence, contrôle de la pression des pneus, détecteur de luminosité, ESP, freinage auto d'urgence, radar de recul, reconnaissance des panneaux.

### Options

	↳ option modèle essayé
Barres de toit noires	↳ 250 €
Hayon électrique mains libres	↳ 800 €
Peinture métallisée	↳ 750 €
Toit panoramique ouvrant	1000 €
Vitres arrière surteintées	↳ 250 €

### Packs

	↳ pack modèle essayé
<b>Pack Confort</b>	↳ 600 €
Climatisation automatique, détecteur de pluie	
<b>Pack Extérieur Noir</b>	↳ 600 €
Coques de rétroviseurs et toit noirs	
<b>Pack Hiver</b>	↳ 450 €
Sièges avant, volant chauffants et pare-brise dégivrant	
<b>Pack Navigation B&amp;O</b>	↳ 550 €
Navigation et hi-fi B&O 10HP	
<b>Pack Sécurité Intégrale</b>	↳ 1000 €
Système de stationnement semi-automatique, surveillance des angles morts, caméra de recul 180°, régulateur adaptatif, aide à l'évitement	
<b>Pack Techno</b>	↳ 1400 €
Compteurs digitaux 12", phares full LED	

### Technique

<b>Moteur</b>	3 cyl. turbo, essence
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	999
Puissance maxi (ch à tr/mn)	125 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	210 à 1750
<b>Châssis</b>	caisse autoporteuse
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	11
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu souple (bras tirés), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques
Transmission	roues avant motrices
Boîte de vitesses	BVM 6
<b>Poids</b>	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1280 / 1100
<b>Pneumatiques</b>	
Dimensions	215/55 R 17

### Performances

mesurées par l'AJ4x4	
Vitesse maxi (km/h)	191
Accél. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	10,3 / 32,2
Reprises de 90 à 130 km/h en 4 <sup>e</sup> / 5 <sup>e</sup> / 6 <sup>e</sup> (s)	10,6 / 13,2 / 17,6
<b>Freinages</b>	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 32 / 64
<b>Consommations</b>	
Moyenne (l/100 km)	7,2
Ville / route / autoroute (l/100 km)	7 / 7 / 7,6
Réservoir (l) / Autonomie (km)	42 / 583

### Dimensions

mesurées par l'AJ4x4	
<b>Extérieures / Intérieures</b>	
L / l / h / empattement (m)	4,19 / 1,81 / 1,55 / 2,59
Espace aux jambes AR (cm)	25
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	138 / 136
<b>Coffre</b>	
Volume 5 places / 2 places (dm <sup>3</sup> )	475 / 1216
Seuil de chargement (cm)	76
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	78 / 100 / 57
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	154 / 126 / 78

### VERDICT Budget



En dépit de sa micro-hybridation, le Puma n'est pas un parangon de sobriété. Mais, logiquement, c'est sur autoroute que c'est le plus criant. Or ce SUV urbain n'y sera probablement pas souvent. Pour le reste, son prix est très compétitif, sa dotation de série fournie, ses options complètes et accessibles.

### Conclusion



Ça n'est pas toujours le cas mais concernant le Puma, on peut dire qu'il mérite son succès commercial. Par rapport aux ténors du segment, il affiche pour commencer un rapport prix/équipement des plus justes. Son agrément de conduite est assuré par un comportement dynamique et un couple 3 cylindres/micro-hybridation pétillant. L'habitacle se montre aussi accueillant que pratique avec une foule d'astuces bien pensées. Seuls les passagers arrière semblent oubliés... et le confort de suspension.



# ABONNEZ-VOUS à

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



**+** La version numérique  
**OFFERTE !**

Votre magazine vous suit partout

## L'OFFRE SANS ENGAGEMENT

L'Auto-Journal évasion & 4x4  
4 n°/an

**+** la version numérique offerte !

= **4,50€** **SEULEMENT**  
par trimestre au lieu de ~~6,64€~~

**SANS ENGAGEMENT**

soit  
**32%**  
de réduction !

Service client **DÉDIÉ :**



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



via l'espace client  
kiosquemag



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

## BULLETIN D'ABONNEMENT

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

### 1 - JE CHOISIS MON OFFRE D'ABONNEMENT ET MON MODE DE PAIEMENT :

**L'OFFRE SANS ENGAGEMENT :**

L'Auto-Journal évasion & 4x4 pour **4,50€** par trimestre  
au lieu de ~~6,64€~~\*

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 lis gratuitement la version numérique de L'Auto-Journal évasion & 4x4 sur tous mes écrans

**-32%**

Je complète l'IBAN présent sur mon RIB. Je n'oublie pas de joindre mon RIB.  
IBAN : \_\_\_\_\_

Vous autorisez EMAS, société éditrice de L'Auto-Journal à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'EMAS. Créditeur : EMAS S.N.C - 40, av. Aristide Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex - FRANCE - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

**L'OFFRE CLASSIQUE :**

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

Je lis gratuitement la version numérique de L'Auto-Journal évasion & 4x4 sur tous mes écrans

**-17%**

896472

Je choisis mon mode de règlement :

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

Vous souhaitez payer votre abonnement par carte bancaire, rendez-vous vite sur KiosqueMag : [www.kiosquemag.com/abonnement/auto-journal](http://www.kiosquemag.com/abonnement/auto-journal)



+ simple  
+ pratique  
+ rapide

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)

Nom\*\* : \_\_\_\_\_

Prénom\*\* : \_\_\_\_\_

Adresse\*\* : \_\_\_\_\_

CP\*\* : \_\_\_\_\_ Ville\*\* : \_\_\_\_\_

Date d'anniversaire : \_\_\_\_\_ (pour fêter son anniversaire)

### Dater et signer obligatoirement

FAIT A : \_\_\_\_\_

LE : \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

Signature :

# ROULEZ BRANCHÉ

ENCOURAGÉE PAR LE BONUS,  
L'HYBRIDE RECHARGEABLE A  
LE VENT EN POUPE. CE DOSSIER  
RASSEMBLE LES NOUVEAUTÉS  
À NE PAS RATER.



C'est LA catégorie qui a le vent en poupe. Les motorisations hybrides rechargeables, aussi appelées plug-in ou PHEV, s'invitent sous le capot de tous les SUV, qu'il s'agisse de nouveautés ou de modèles existants. Bien sûr, le bonus de 2 000 € qui a fait son grand retour mi-2020, y est pour beaucoup dans cet engouement. Si vous voulez en profiter, hâtez-vous car il ne sera plus que de 1 000 € passé la date du 30 juin 2021. Rappelons que pour être éligible, le véhicule ne doit pas dépasser 50 000 € (attention sur certains modèles premium lors du choix des options) et être capable de parcourir au moins 50 km en tout électrique. Mais les acheteurs d'hybrides rechargeables ne sont pas uniquement motivés par l'attrait financier. Ils y voient également un moyen d'apporter leur pierre à l'édifice écologique en roulant toute la semaine en zéro émissions, sans pour autant faire de sacrifice sur la polyvalence d'utilisation.

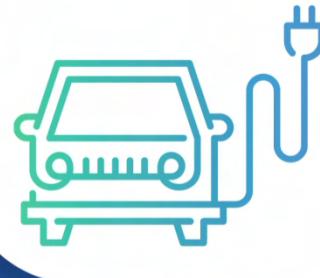
Bénéficier des atouts de l'hybride rechargeable est toutefois soumis à une contrainte qu'il faut intégrer: la recharge. Si cette opération est moins longue que sur un véhicule électrique, elle demande malgré tout de 2 à 4 heures d'immobilisation et ce régulièrement. Il faut donc avoir à disposition une prise sur le lieu de travail ou à domicile. Dans la majeure partie des cas, une prise renforcée Green'Up 3,7 kW suffit

(environ 500 € d'installation). Certains modèles acceptent des charges plus puissantes, souvent en option. Pour une Wallbox 7,4 kW, il faudra compter environ 1 500 € mais des aides sont disponibles pour réduire ce coût. Enfin, il convient de vérifier la consommation une fois que la batterie est vide. Cela permettra d'éviter toute mauvaise surprise, en particulier sur autoroute. Maintenant que vous avez toutes les clefs, il ne vous reste plus qu'à faire votre choix dans les modèles de ce dossier.

## SOMMAIRE

- |       |   |
|-------|---|
| p. 50 | Mercedes GLA 250e 218 ch  |
| p. 56 | Toyota RAV4 Hybride Rechargeable 306 ch/<br>Peugeot 3008 Hybrid4 300 ch |
| p. 68 | VW Tiguan eHybrid 245 ch  |
| p. 74 | Citroën C5 Aircross 225 ch  |
| p. 76 | BMW X3 30e 292 ch   |
| p. 78 | Opel Grandland X Hybrid 225 ch  |





MERCEDES PROPOSE À SON TOUR L'HYBRIDE RECHARGEABLE SUR SON SUV STAR.  
LE GLA RETIENT DES SOLUTIONS PLUS TRADITIONNELLES QUE LE BMW X1,  
MAIS PAS MOINS EFFICACES.

# SONNER LA CHARGE

Par Patrice Chéreau Photos Florian Grout

**MERCEDES GLA  
250 E 218 CH AMG LINE**

**PRIX : 50 100 €**

**PUISSEANCE FISCALE : 8 CV**

**BONUS / MALUS : NEUTRE\***

\* 2000 € de bonus sous 50000 €

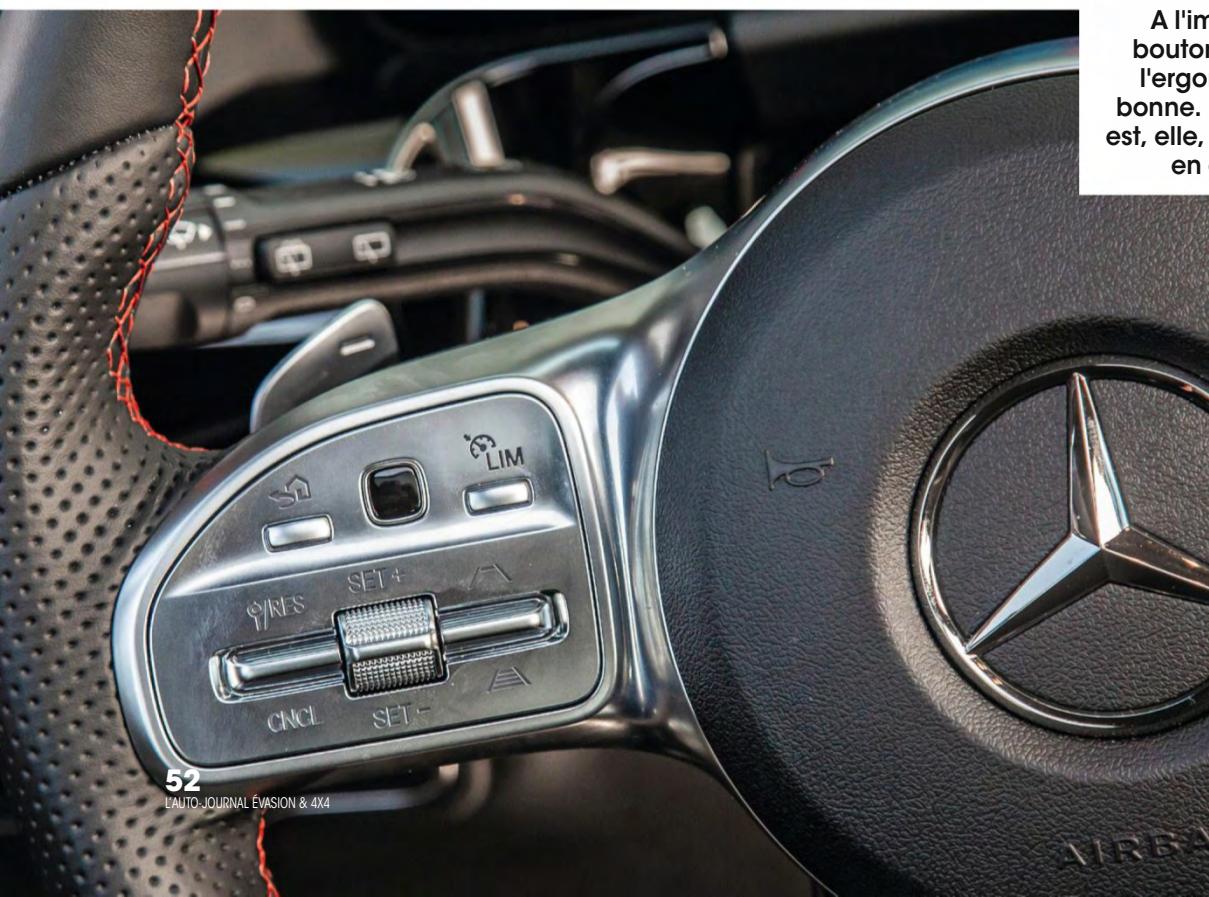


En passant au plug-in, le GLA s'offre une batterie puissante qui lui garantit une bonne autonomie électrique.

C'est une nouvelle course à laquelle se livrent les constructeurs... Une compétition qui porte sur celui qui vendra le plus de motorisations « propres », qu'il s'agisse d'électrique, d'hybride ou d'hybride rechargeable. Une tendance qui marque bien l'enjeu qu'il y a en termes d'image, au-delà même des implications commerciales. Jamais on aurait imaginé, jusqu'alors, une marque se vanter de vendre plus de moteurs essence ou de diesels que ses concurrents. Dans cette nouvelle course à la communication, Mercedes est bien placé. Fin d'année dernière, il est même passé devant Peugeot dans la catégorie des hybrides rechargeables. Il faut dire que la gamme du constructeur à l'Etoile propose ce type de motorisation sur une quinzaine de modèles ! Mais l'important aujourd'hui est avant tout de proposer cette technologie sur les SUV. Après le GLC, c'est le GLA qui y a droit, dessinant probablement un futur *best-seller* de la marque en France.

Plus de 6 000 €. C'est la somme qu'il est possible d'économiser en préférant le GLA 250e hybride rechargeable (218 ch) au 4 cylindres essence 250 4Matic (224 ch). Le premier est bonusé (2000 €), le second malussé (à partir de 4 026 €) sans évoquer les avantages supplémentaires accordés aux entreprises dans le cas de l'hybride rechargeable. Reste à étudier les tarifs auxquels sont vendus ces deux modèles. En AMG Line, le 250 est facturé 51 399 € et le 250e, 1 300 €... de moins. On ne peut pas taxer Mercedes de faire payer sa technologie. Précisons que pour cette finition, il faudra négocier avec le concessionnaire une ristourne et éviter de cocher des options car le bonus n'est accessible que sous 50 000 € ! Le choix de l'hybride rechargeable apparaît donc ici financièrement intéressant à deux conditions cependant : ne pas être un « gros rouleur » abonné aux rubans autoroutiers et pouvoir recharger régulièrement la batterie.

A l'image des boutons tactiles, l'ergonomie est bonne. La motricité est, elle, parfois prise en défaut.





C'est le 4 cylindres 1.3 développé avec Renault que l'on retrouve ici. Le GLA peut charger en 24 kW (option à 600 €).



Cette dernière affiche une capacité généreuse (15,6 kWh contre 10 pour son rival le X1 25e), ce qui est bon pour l'autonomie mais forcément contraignant en temps de charge. Le chargeur embarqué (3,7 kW) peut être branché sur une prise secteur (5 h 45) ou une prise renforcée Green'Up (2 h 55) mais un chargeur optionnel 7,4 kW (400 €) permet de faire baisser ce temps à 1 h 40. Mercedes a visiblement pris conscience que l'immobilisation liée à la charge était un frein puisqu'il est également possible d'équiper le GLA d'un chargeur embarqué en courant continu de 24 kW (600 €). Ça lui donne accès aux bornes rapides, dont celles du réseau Ionity. Après un an gratuit, comptez 99 €/an et 0,29 €/mn de charge. Dans ce cas, le plein ne demandera « que » 40 minutes.

Cette fois ça y est, la batterie est enfin chargée, on peut se glisser derrière le volant. Nous l'avons évoqué plus tôt, une grosse batterie c'est bon pour l'autonomie et

pour les performances. L'autonomie en tout électrique est effectivement généreuse (46 km) sans toutefois réaliser la promesse de Mercedes (53 km). Les performances aussi avec un 1 000 mètres départ-arrêté effectué en 28,3 secondes. Les reprises sont moins autoritaires (6,6 secondes pour passer de 90 à 130 km/h) mais suffisantes. L'apport de l'électrique, surtout en matière de couple (330 Nm), est indéniable mais ne va pas sans poser quelques problèmes au train avant qui pâtit de pertes de motricité, sensibles sur chaussée •••

**MERCEDES NE SURFACTURE PAS SA TECHNOLOGIE À L'ACHAT. ET À L'USAGE, LES ÉCONOMIES SONT AU RENDEZ-VOUS.**





## PLUS LOURD, CE GLA EST UN PEU MOINS AGILE MAIS RESTE CONFORTABLE. IL CONSERVE SA BANQUETTE COULISSANTE, PAS SON VOLUME DE COFFRE.

●●● mouillée. Les moteurs entraînent tous deux les roues avant et la transmission intégrale 4Matic n'est pas compatible (contrairement à un X1 25e).

Bien en jambes, le GLA 250e n'est pas un sportif comme le prouvent son petit 1.3 4 cylindres bruyant pendant l'effort et ses mises en appuis qui manquent d'entrain. Le poids de 1830 kg (250 kg de plus que l'essence classique) ne lui facilite pas les choses et il ne faudra pas espérer de réelle agilité. Au moins le poids supplémentaire ne perturbe-t-il pas l'équilibre général et la neutralité du châssis. La consistance de la pédale de frein n'est pas trop parasitée par la récupération d'énergie mais quelques variations d'assistance peuvent compliquer le dosage. De surcroît, les distances d'arrêt n'ont rien d'exceptionnel. Au chapitre du confort, le bilan est bon avec une filtration efficace des défauts de la chaussée malgré une configuration peu propice (jantes de 19 pouces, suspensions passives, châssis surbaissé sur AMG Line). On ne remarque que des bruits de roulement, logiquement plus perceptibles en mode 0 émissions.

A noter que parmi les programmes de conduite proposés - Eco, Confort, Sport, Electric et Battery Level - le dernier permet de préserver le niveau de la batterie mais sans pouvoir la recharger en roulant. Ce qui est de toute façon déconseillé (cela augmente la consommation de carburant) mais peut s'avérer utile si l'on doit accéder à une zone réservée aux 100 % électriques, sans possibilité de recharger

sur une borne avant. En mode Electric, il est possible de régler la récupération d'énergie, et donc la puissance du frein moteur, via les palettes au volant. Si vous n'arrivez pas à choisir, sélectionnez la position Auto : le système se basera alors sur le radar du régulateur de vitesse pour ajuster la récupération d'énergie en fonction du trafic. Lorsque la batterie est vide, le 4 cylindres parvient à limiter sa moyenne à 7,7 l/100 km.

Conçu dès l'origine pour recevoir des batteries, le 250e propose la même habitabilité que les autres GLA. Il parvient même à « sauver » la banquette coulissante (400 €). C'est le coffre qui est sacrifié dans l'opération avec un volume de 370 dm<sup>3</sup>. ■

### Conclusion



*Le GLA 250e prend le parti d'une batterie puissante ce qui lui permet d'avancer une bonne autonomie en électrique et des performances séduisantes. Mais ces dernières ne sont pas réellement exploitables à cause d'une motricité perfectible et d'un tempérament placide. Le confort est bon mais le coffre manque de générosité. En AMG Line, il faudra aussi négocier pour passer sous les 50000 €.*



## Qualités

Performances de bon niveau  
+  
Autonomie en 100 % électrique  
+  
Choix des modes de recharge

## Défauts

Coffre en retrait  
-  
Pertes de motricité  
-  
Difficulté à rester sous les 50 000 €



Avec l'habitude, le pavé tactile permet de naviguer sans quitter la route des yeux. Le coffre est modeste.



L'écran est aussi agréable à l'œil qu'à l'usage. Cocher des options revient à tirer un trait sur le bonus.

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

## Prix

Modèle hors options : 50 100 €	Modèle à l'essai : 61 550 €
Puissance fiscale : 8 CV	CO <sub>2</sub> : 30 g/km
Garantie : 2 ans, kilométrage illimité	Bonus/Malus : Neutre*

\* 2000 € de bonus sous 50000 €

## Équipements de série

**Sécurité** : 6 airbags, aide active au maintien de voie, airbag genoux conducteur, appel d'urgence et d'assistance, Bluetooth, caméra recul, capot moteur actif en cas de choc piéton, contrôle de la pression des pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, détection somnolence conducteur, ESP, freinage automatique d'urgence, Isofix, radars stationnement AV/AR, reconnaissance panneaux.

**Agrement** : châssis surbaissé, climatisation auto bizona, commande vocale intelligente, démarrage sans clé, écran 16/9 avec compteurs numériques (7") et multimédia (10,25"), hayon électrique, jantes 19", modes de conduite, navigation 3D, phares LED, prises 12 V (2) et USB (2), régulateur/limiteur de vitesse, rétros extérieurs rabattables, rétros intérieur et extérieur conducteur photosensibles, sellerie similicuir/microfibre, services connectés (gratuits pendant 3 ans), sièges AV sport, volant multifonction cuir Nappa.

## Options

	↳ option modèle essayé
Affichage tête haute	↳ 1200 €
Banquette coulissante	↳ 450 €
Caméras 360°	↳ 500 €
Chargeur embarqué 7,4 kW / 110 kW (24 kW max)	400 € / 600 €
Hi-fi Burmester	500 €
Interfaces smartphone (Apple et Android)	↳ 400 €
Peinture métallisée	↳ 800 €
Phares Multibeam LED	↳ 500 €
Réalité augmentée pour la navigation	↳ 500 €
Recharge smartphone par induction	↳ 250 €
Siège conducteur/passager électriques	↳ 450 € / 350 €
Surveillance des angles morts	↳ 550 €
Toit ouvrant panoramique	↳ 1450 €

## Packs

	↳ pack modèle essayé
Pack d'Assistance à la Conduite	↳ 2200 €
Conduite semi-autonome (aide active au maintien dans la voie, régulateur de vitesse intelligent avec fonction embouteillages)	
Pack Premium	↳ 1700 €
Accès sans clé, compteurs numériques 10,25", éclairage d'ambiance 64 couleurs, hayon mains libres, hi-fi 9 HP 225 W, sièges avant chauffants	
Pack Sport Black	↳ 150 €
Eléments de carrosserie et jantes noirs	

## Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	220
Accél. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	7,4 / 29,2
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	6,6
<b>Freinages</b>	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 34 / 68
<b>Consommations</b>	
Moyenne (l/100 km)	7,7
Ville / route / autoroute (l/100 km)	0 (8,1) / 0 (7,5) / 0 (7,6)
Réservoir (l)	35
Autonomie électrique moyenne (km)	46
Autonomie élec. ville / route / auto. (km)	47 / 48 / 44
Temps de charge 3 / 7 kW (h)	2h55 / 1h40

( ) batterie vide

## Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

<b>Extérieures / Intérieures</b>	
L / l / h / empattement (m)	4,41 / 1,83 / 1,61 / 2,73
Espace aux jambes AR (cm)	25
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	145 / 146
<b>Coffre</b>	
Volume 5 places / 2 places (dm <sup>3</sup> )	370 / 1385
Seuil de chargement (cm)	67
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	79 / 105 / 48
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	156 / 127 / 79

## Technique

Puissance maxi cumulée (ch à tr/mn)	218
Couple maxi cumulé (Nm à tr/mn)	450
<b>Moteur thermique</b>	4 cyl. turbo essence
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1332
Puissance maxi (ch à tr/mn)	160 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1620
<b>Moteur électrique</b>	
Puissance maxi (kW/ch)	75 / 102
Couple maxi (Nm)	330
Type batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion / 15,6
<b>Châssis</b>	caisse autoportante
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	11,4
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques
<b>Transmission</b>	aux roues avant
Boîte de vitesses	à double embrayage 8
<b>Poids</b>	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1830 / 1800
<b>Pneumatiques</b>	Bridgestone Turanza
Dimensions	235/50 R 19

FACE-À-FACE

# LE MAÎTRE ET

OPPOSER, EN VERSION PLUG-IN, LE TOYOTA RAV4 DONT LA MARQUE FAIT RÉFÉRENCE DANS L'HYBRIDATION AU SUV LE PLUS VENDU DU MARCHÉ, À SAVOIR LE PEUGEOT 3008, PARAÎSSAIT INÉVITABLE. QUI EN SORTIRA VAINQUEUR ? LE ROI DE LA TECHNOLOGIE HYBRIDE OU LE ROI DES VENTES ?

Texte Christophe Bourgeois Photos Clément Choulat

TOYOTA RAV4  
HYBRIDE RECHARGEABLE 306 CH

AWD-I COLLECTION

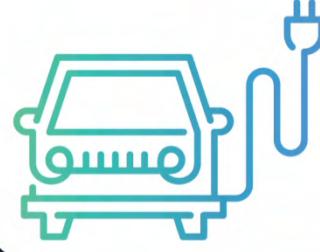
PRIX : 61 500 €

BONUS/MALUS : NEUTRE\*

PUISSEANCE FISCALE : 10 CV



Toyota et l'hybridation, c'est une histoire d'amour commencée il y a maintenant vingt-trois ans. Mais étrangement, c'est sur le tard que le Japonais a installé cette technologie sur ses SUV, alors que d'autres constructeurs s'étaient déjà lancés. Comme Peugeot qui dès 2013, à l'occasion du restylage de la première génération du 3008, proposait une version hybride (non rechargeable diesel). Toyota a pris son temps mais a finalement répondu à l'appel deux ans plus tard avec un système hybride non rechargeable essence.



# L'ÉLÈVE

## PEUGEOT 3008

HYBRID4 300 CH

E-EAT8 GT PACK

PRIX : 55 400 €

BONUS/MALUS : NEUTRE\*

PUISSEANCE FISCALE : 11 CV



Aujourd'hui, les deux constructeurs sont passés à la vitesse supérieure et, surtout, se sont rapprochés techniquement. Si le RAV4 propose toujours une version hybride classique, son offre s'est enrichie d'une version rechargeable 4 roues motrices. Du côté de chez Peugeot, le 3008 reçoit uniquement la technologie plug-in mais elle se décline en deux ou quatre roues motrices selon le nombre de moteurs électriques greffés (un ou deux). La version 4 roues motrices développe 300 ch, ce qui n'est pas loin de la puissance revendiquée par

le Japonais, à savoir 306 ch. Mais derrière ces appartenances similitudes se cachent aussi des différences fondamentales, comme le choix du moteur thermique. Toyota opte ainsi pour un gros 4 cylindres atmosphérique alors que Peugeot fait confiance à un petit 4 cylindres turbocompressé. Qui du leader mondial incontesté de la technologie hybride ou du SUV le plus vendu en France a fait le choix le plus pertinent ? C'est ce que nous comptons justement découvrir à travers ce face-à-face.

Difficile de faire plus opposé que l'intérieur du Toyota RAV4 et du Peugeot 3008. Si ce dernier affiche une personnalité que l'on ne trouve dans aucun autre modèle de la concurrence, le premier, véhicule mondial par excellence, joue une carte consensuelle, voire austère. Pour autant, ce manque de caractère n'est pas si dommageable qu'on pourrait le croire. Car de facto, la planche de bord au-dessus de laquelle trône un écran central de 8" s'avère être un modèle d'ergonomie. Les commandes sont lisibles et pas besoin de tapoter l'écran pour accéder à la ventilation ou à d'autres fonctions primordiales. En outre, l'écran est encadré de boutons présentant des raccourcis, ce qui permet de naviguer facilement dans les menus.

Ce n'est pas le cas du 3008 qui, avec le restylage, a certes gagné un écran plus grand (de 8 à 10") mais sans faire évoluer l'aménagement général. L'accès aux différentes fonctions se fait ainsi de manière déportée grâce à des touches piano, comme pour la climatisation qui se pilote ensuite dans le détail sur l'écran central. L'ergonomie n'est donc pas la qualité première du Français. En outre, sa planche de bord très intrusive a beau le démarquer clairement de la concurrence, elle n'entraîne pas moins un sentiment d'engoncement que les occupants avant ne ressentiront pas dans le Toyota.



Avec ses lignes de 4x4 traditionnel, le RAV4 a l'air plus imposant que le 3008. Ce qu'il est effectivement en réalité. Le mélange des informations analogiques et numériques n'est pas des plus réussis.



**EN DÉPIT DES EFFORTS,  
LE RAV4 RESTE AUSTERE.**

TOYOTA RAV4



L'AMBIANCE À BORD  
DU 3008 EST UNIQUE.  
PEUGEOT 3008



Le 3008 joue esthétiquement dans la catégorie des SUV. Un choix qui aura des conséquences sur l'habitabilité. L'i-Cockpit, doté d'une bonne lisibilité, apporte une touche de modernité agréable.

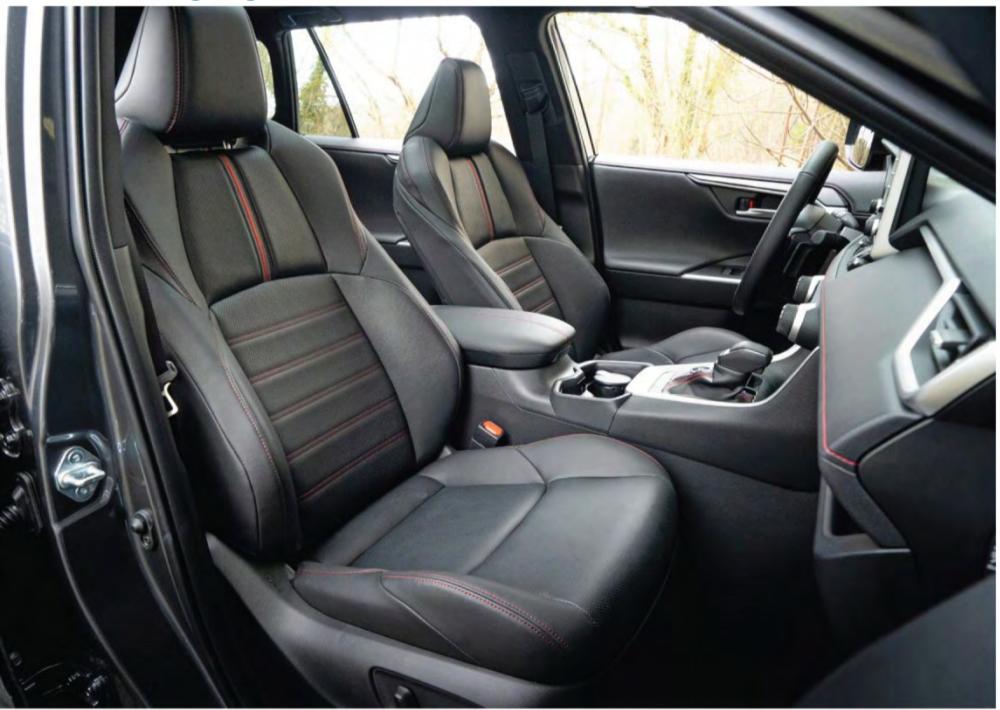


Cette sensation d'étroitesse est d'autant plus prononcée entre les deux véhicules qu'en termes de dimensions, ils ne jouent pas dans la même cour, bien qu'ils appartiennent au même segment. Le Toyota mesure en effet 4,60 m de long et domine à ce chapitre le Peugeot de plus de 15 cm. Ce dernier ne peut dès lors pas faire de miracle. Les occupants seront moins à leurs aises, surtout à l'arrière car ils ne pourront que difficilement glisser leurs pieds sous les sièges avant pour gagner quelques centimètres. Autre désagrément, la hauteur de la ceinture de caisse - imposée par un style extérieur plus dynamique - renforce l'impression d'exiguïté. Heureusement que le grand toit panoramique ouvrant (à 1 200 €) illumine cet habitacle.

Pour autant, le 3008 limite les dégâts grâce à un empattement (2,67 m) quasi identique à celui du RAV4 (2,69 m) qui se caractérise par des porte-à-faux plus importants. Cette différence se ressent surtout au niveau du coffre : le volume d'emport du 3008 est de seulement 408 dm<sup>3</sup> contre 517 dm<sup>3</sup> pour le RAV4. Dans les deux cas, les modèles bénéficient d'un sous-plancher compartimenté pour accueillir les câbles de recharge. Mention spéciale à Peugeot qui a installé un bac en plastique rigide facile à nettoyer. Quiconque a rangé une fois dans sa vie un câble sous la pluie comprendra son utilité.

Revenons à l'intérieur. Les sièges de nos protagonistes se révèlent accueillants. On appréciera la fonction massage du 3008 - dont il est possible de régler l'intensité et la régularité (mention spéciale au mode *Cat paw!*) - tandis que ceux du RAV4 assurent un meilleur maintien latéral. Peugeot se démarque à nouveau avec son petit volant •••

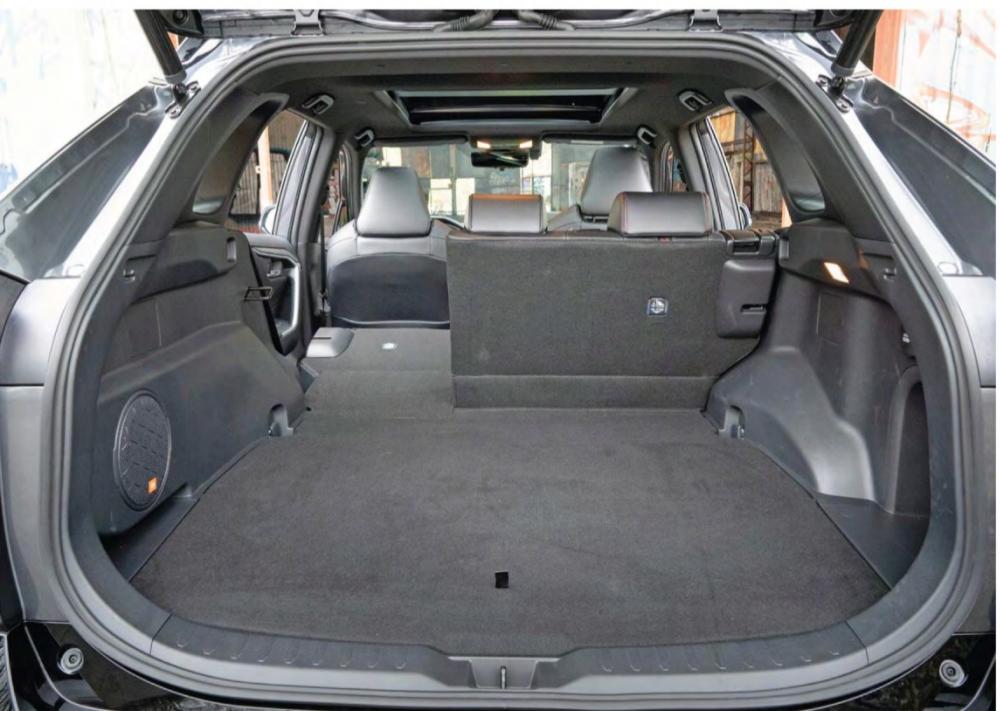
### TOYOTA RAV4



L'assise se révèle très confortable avec un bon maintien latéral. Les sièges électriques sont de série sur cette version haut de gamme.



Les passagers arrière pourront caser leurs jambes sans difficulté, y compris celui du milieu. La banquette peut être chauffante.



Le volume du coffre de 517 dm<sup>3</sup> est en adéquation avec l'esprit familial du RAV4. Rabattus, les dossiers libèrent un espace plat.

••• et son i-Cockpit paramétrable, alors que Toyota continue à proposer un tableau de bord analogique, avec certes en son centre un écran couleur de 7". Autre différence notable: le revêtement du mobilier. Clairement, ce n'est pas une priorité chez le Japonais: les plastiques noir mat manquent de soin et malgré un assemblage appliquée, la qualité des matériaux n'est pas au rendez-vous. Chez Peugeot, le département couleurs & matières a soigné sa copie en dépit d'un accord de teintes disons... singulier: sellerie cuir grenat Nappa mariée avec le bois gris de l'habillage de planche de bord (option 1 800 €).

Question détails, les deux véhicules ont chacun leur particularité. Le RAV4 s'avère plus fonctionnel avec deux prises USB à l'avant, une 220V dans le coffre et une banquette chauffante. Autre astuce indisponible sur le 3008: un rétroviseur intérieur digital (en option). Visuellement identique à n'importe quel rétroviseur, son miroir s'efface - en enclenchant le mode nuit - au profit de l'image filmée par une caméra située sur le toit. Est-ce utile? Nous sommes dubitatifs. L'angle de vue n'est pas le même que la rétrovision habituelle ce qui perturbe la perception des distances. En revanche, si la rétrovision intérieure est obstruée par un grand passager central par exemple, ce rétroviseur sera d'une aide précieuse. Côté 3008, l'immense bac de rangement entre les deux sièges avant est à mettre à son crédit. Dommage pour autant qu'il ne soit pas réfrigéré. La nuit, le Peugeot se veut aussi plus cosy avec un éclairage d'ambiance bleuté.

Mention spéciale, enfin, pour le système de son à bord du Peugeot. Depuis plusieurs années, le Lion travaille avec le Français Focal, réputé chez les audiophiles. La qualité de l'installation audio ne déroge pas à la règle. Il est donc possible d'écouter ses morceaux préférés dans le plus grand confort d'autant plus que le 3008 s'avère assez silencieux (66 dB à 130 km/h). Sur le Toyota, le son diffusé par les enceintes JBL est également de qualité même si sur autoroute, il faudra un peu monter le volume pour en profiter (67,8 dB).



## VERDICT Vie à bord

### Toyota RAV4 ★★★★☆

*Avec 15 cm de plus en longueur en sa faveur, le RAV4 n'a pas de mal à remporter le chapitre de l'habitabilité. Grâce à un intérieur lumineux (surfaces vitrées plus importantes), les occupants se sentent bien à bord d'autant que l'espace aux jambes est généreux à l'arrière. En outre, le coffre supplante celui du 3008 de plus de 100 dm<sup>3</sup>. Seul bémol: la finition du RAV4 n'est pas en adéquation avec son tarif.*

### Peugeot 3008 ★★★☆☆

*A ce chapitre, le 3008 a quelques atouts dont sa qualité de finition. Malheureusement, avec une longueur de 4,45 m, il lui est difficile de rivaliser en habitabilité. D'autant que son parti pris stylistique le dessert. En effet, le choix d'une console très intrusive dans l'habitacle joue sur la perception de l'espace, tout comme la descente de pavillon plus marquée donne l'impression d'enfermer les occupants arrière.*

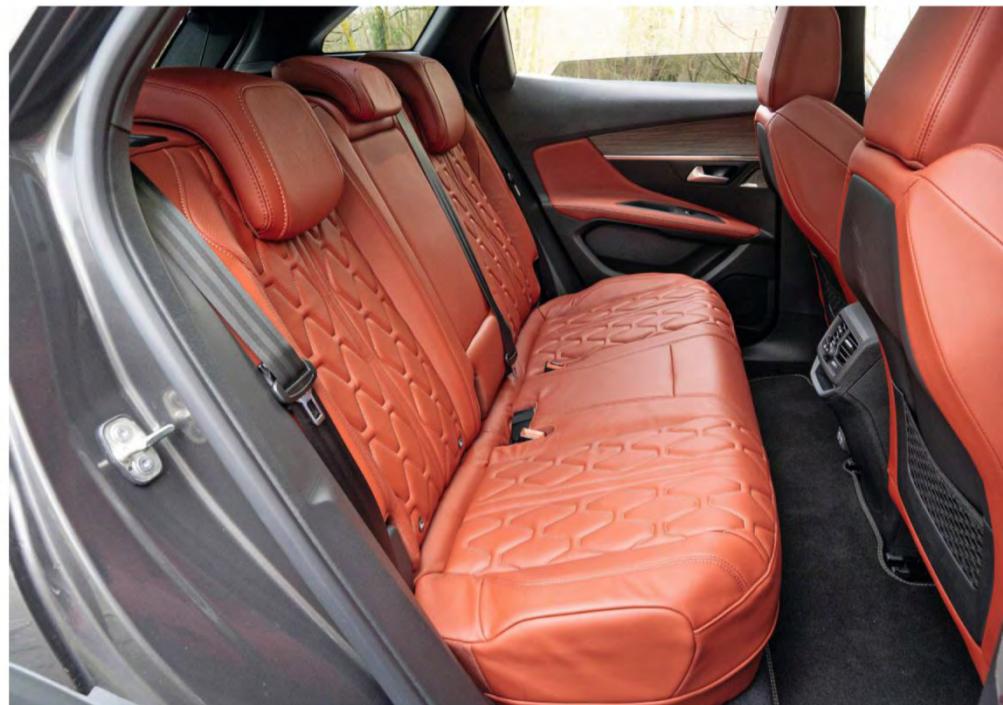
### Verdict Toyota RAV4



## PEUGEOT 3008



*Les sièges avant disposent de plusieurs modes de massage. Ils procurent également un bon maintien du buste et des cuisses.*



*A l'arrière, l'espace est compté, d'autant qu'il est difficile de glisser les pieds sous les sièges avant. Le plancher, en revanche, est plat.*



*Le coffre affiche un volume de seulement 408 dm<sup>3</sup> mais son architecture carrée permet de charger assez facilement.*



## TOYOTA RAV4

## Qualités

- Autonomie en mode 100 % électrique
- + Consommation mixte digne d'un diesel
- + Habitabilité



## TOYOTA RAV4



La boîte e-CVT fait correctement son job mais elle s'emballe lors des accélérations franches.

Avec un 2.5 essence, Toyota a fait le choix d'une grosse cylindrée. A l'usage, il fait preuve d'une sobriété épataante (6,6 l/100 km).

## Défauts

- Comportement dynamique en retrait
- Mauvaises distances de freinage
- Prix

## Sur la route



Le système de navigation reçoit des boutons physiques mais graphisme, guidage et connectivité pourraient progresser.

Nos deux concurrents atteignent, voire dépassent dans le cas du Japonais, les 300 ch. Des puissances qui étaient, il y a encore quelques années, réservées à des bolides prêts à en découdre sur le circuit du Nürburgring. Elles sont désormais accessibles sous le capot de simples modèles familiaux. Merci l'électricité !

Leader incontesté et incontestable de l'hybride depuis plus de vingt ans, Toyota reprend le schéma technique du RAV4 hybride non rechargeable pour développer la version plug-in. Le moteur thermique est un 4 cylindres beaucoup plus gros que celui du Peugeot (2487 cm<sup>3</sup> contre 1598 cm<sup>3</sup>). Ce bloc, qui développe 185 ch disponibles à 6 000 tr/mn, fonctionne selon le cycle Atkinson et fait l'impasse sur la suralimentation. La chaîne électrique a été optimisée en intégrant une batterie plus puissante, rechargeable via une prise, dont la capacité a été portée à 18,1 kWh. Elle alimente, comme dans le 3008, deux moteurs électriques dont celui placé à l'avant produit 134 kW (182 ch) quand celui à l'arrière délivre 40 kW (60 ch). L'ensemble donne une puissance combinée de 306 ch. Cette configuration fait de lui l'hybride le plus puissant jamais proposé par Toyota. Quant à la transmission, le constructeur japonais reste fidèle à sa boîte CVT qui s'avère discrète.

Pour sa part, le Peugeot dispose donc d'un quatre cylindres 1.6 mais qui, par la magie du turbo, développe la puissance coquette de 200 ch. Il reçoit en plus deux moteurs électriques, affichant à l'avant 81 kW (110 ch) et 83 kW (113 ch) à l'arrière. Le premier est placé à côté de la boîte automatique à huit rapports, le second entraîne les roues arrière, d'où le « 4 » d'Hybrid4 qui signifie quatre roues



## PEUGEOT 3008



La boîte EAT8 est réactive sauf lors de démarrages brusques. Le levier n'est pas très ergonomique.



Philosophie différente chez Peugeot. Ici, on a retenu un "petit" 1.6 turbo. Cela se ressent sur les consommations, pas les performances.

motrices. L'ensemble affiche une puissance cumulée de 300 ch et un couple de 520 Nm. Pour compléter le tour du propriétaire, précisons que le Peugeot embarque une batterie d'une capacité de 13,2 kWh.

Avec de telles puissances, on s'attend donc à prendre du plaisir au volant de ces SUV. Et c'est le cas. Les deux SUV poussent fort. Indéniablement, les 300 ch répondent présents et les accélérations n'ont pas grand-chose à envier à celles de certaines GT. Batterie chargée, le Peugeot règle le 0 à 100 km/h en 6 secondes. C'est moins bien pour le Toyota, mais avec un chrono de 6,7 secondes, il reste tout de même dans le haut du tableau. Et il reprend le dessus sur son adversaire lorsque l'on fait le même exercice en mode 100 % électrique. Avec une batterie plus puissante, il affiche un meilleur score à savoir 10,8 s contre 12 s. Quant aux reprises, l'affrontement tourne à l'égalité: 5,2 s pour atteindre 130 km/h à partir de 90 km/h dans les deux cas.

La gestion de transmission est par contre bien différente. La boîte EAT8 du Peugeot manque parfois de réactivité lorsqu'on lui demande de réveiller toute la cavalerie, ce qui pénalise certainement les reprises, mais elle a un fonctionnement logique. Il est ainsi possible de recourir au levier ou aux palettes pour obtenir une réponse plus rapide. Quant à la boîte du Toyota, c'est une énigme. Il existe bien un mode Sport mais lorsqu'on l'enclenche, il semblerait qu'elle reste bloquée sur le rapport « virtuel » (il s'agit d'une CVT) engagé. Il est donc inutile de jouer avec le levier ou les palettes, ce sera sans effet sur la conduite. Les deux modèles proposent quatre modes de gestion moteur/boîte. ●●●

## PEUGEOT 3008

### Qualités

Très bon comportement routier préservé  
+ Moteur puissant et agréable  
+ Ambiance intérieure soignée

### Défauts

Consommations trop élevées  
- Habitabilité  
- Autonomie électrique faible



Avec le restylage, l'écran est passé de 8 à 10" et bénéficie d'un revêtement spécifique anti-reflet. Il convainc à l'usage.

### VERDICT Sur la route

#### Toyota RAV4 ★★★☆☆

*Le RAV4 n'est pas taillé pour une conduite dynamique, tant s'en faut. D'un côté, il n'est pas aidé par sa monte pneumatique Yokohama qui semble ne pas vraiment aimer la pluie. De l'autre, la direction manque de consistance et la suspension nettement calibrée confort fait des merveilles sur voies rapides mais est moins à l'aise sur les routes sinuées.*

#### Peugeot 3008 ★★★★☆

*Nous l'avons souvent écrit dans ces colonnes, mais le 3008 sait ce que veut dire comportement routier - presque - irréprochable. Prise de roulis réduite au minimum, rigidité des suspensions qui n'ont pas oublié pour autant que le plaisir des occupants passe également par le confort, direction précise grâce à son petit volant, bref dans sa catégorie, le Peugeot règne en maître.*

#### Verdict Peugeot 3008

••• Pour le Peugeot, il s'agit des modes Electric (100 % électrique), Hybrid (comme son nom l'indique), Sport (une plus grande réactivité des moteurs) et 4WD qui se pilote via une seule touche. Chez Toyota, c'est beaucoup plus compliqué. On peut choisir entre trois modes de conduite (Eco, Normal et Sport) auxquels s'ajoutent quatre modes de conduite électrique : EV (100 % électrique), Hybride (HV), Auto (HV/EV qui optimise l'hybridation) et Charge. Ce mode permet de recharger la batterie en roulant. Dans ce cas, attention à la consommation qui explose. Ces quatre modes étant compatibles avec les trois premiers, on vous laisse calculer le nombre de configurations possibles que cela représente. Nous n'avons d'ailleurs pas bien compris à quoi servait cette profusion. De son côté, Peugeot propose une fonction e-Save qui permet de réserver une autonomie électrique (10, 20 km ou la batterie complète).

Si, en dépit de leurs conceptions techniques différentes, les performances sont assez similaires, chacun des deux protagonistes affiche sa propre personnalité sur la route. Le RAV4 est typé 100 % confort, ce qui n'est pas condamnable sur un SUV familial, sauf qu'il n'aime vraiment pas être brusqué. La prise de roulis est réelle, la direction manque de consistance et il est de surcroît desservi par des pneus Yokohama qui n'arrangent en rien le ressenti, surtout sous la pluie. Embarqué par le poids de l'engin (1 985 kg), le train avant marque une sérieuse tendance à entraîner la voiture vers l'extérieur du virage. Un grip insuffisant corroboré par des distances de freinage décevantes. A 130 km/h, il réclame ainsi 10 m de plus que le 3008 pour s'arrêter.

Ceux qui aiment une conduite un tant soit peu dynamique se tourneront vers le 3008. Grâce à une direction précise, sensation accentuée par le petit volant, le véhicule se place où le conducteur l'a décidé. Pour contenir le surpoids de plusieurs centaines de kilos lié à l'hybridation, Peugeot a eu la bonne idée de revoir le tarage des suspensions et de retenir un train arrière multibras, au lieu de la barre de torsion des versions thermiques. Résultat, le comportement n'est jamais mis à mal, le conducteur peut se faire plaisir ; même à des vitesses soutenues, le 3008 ne bronche pas. Autre qualité : le travail réalisé sur les trains roulants en termes de confort. Malgré des jantes de 19", la filtration est parfaite et les mouvements de caisse restent contenus.



**FACE À L'EXCELLENCE  
DU 3008 SUR LE PLAN  
DU COMPORTEMENT,  
LE RAV4 PEINE À  
S'IMPOSER. IL LUI RESTE  
LE CONFORT POUR  
SE RACHETER.**



Tout-  
terrain

## INTÉGRALES ÉLECTRIQUES

Vrai ou faux 4x4 ? Soyons honnêtes, ce n'est pas parce qu'ils disposent tous les deux d'un moteur sur chaque train que cela les autorise à attaquer les dunes du Paris-Dakar. Chez Toyota, le système s'appelle AWD-i. La répartition du couple entre l'avant et l'arrière se fait automatiquement. Le conducteur peut forcer la main au système avec la touche Trail qui verrouille ladite répartition. Le 3008 n'est pas aussi perfectionné sur ce sujet. On parle plus ici plus d'un véhicule avec une motricité renforcée, grâce au bloc électrique arrière, que d'une vraie transmission intégrale. Il sera donc clairement conseillé de rester sur le goudron avec ce dernier pour éviter les ennuis, mais sur route glissante ou enneigée et chaussé de bons pneus, il donnera entière satisfaction dans la majorité des cas.

### VERDICT Tout-terrain

Toyota RAV4 ★★★★☆

*Le RAV4 dispose d'un système de verrouillage manuel de la répartition du couple entre les essieux. C'est un plus par rapport à son concurrent et ça l'autorise à sortir des sentiers battus. Mais il n'est pas fait pour ça : Toyota ne communique même pas sa garde au sol !*

Peugeot 3008 ★★★★☆

*Sa garde au sol de 219 mm permettra au 3008 de quitter le goudron et de s'aventurer (un peu) sur les chemins. Son moteur électrique arrière limitera au maximum les pertes d'adhérence mais ne vous attendez pas à des miracles sur sol meuble.*

Verdict **Toyota RAV4**

Budget

Là, le sujet se corse. A première vue, ce chapitre n'est clairement pas en faveur du Toyota. Si la gamme du RAV4 commence à 52 650 €, « notre » version Collection, qui certes dispose d'équipements supplémentaires - comme les sièges chauffants, la gestion automatique des feux, l'avertisseur de circulation arrière avec freinage d'urgence pour ne citer qu'eux - fait exploser le prix. Il est ainsi facturé 61 500 €. À côté, le 3008 dans sa finition la plus haut de gamme GT Pack ne coûte « que » 55 400 €, avec un équipement satisfaisant.

La messe serait dite si l'on s'arrêtait aux tarifs. Mais dès que l'on se penche sur la consommation, le discours est tout autre. Et cette fois, le 3008 ne peut rivaliser. En mode 100 % électrique, le Peugeot atteint péniblement une moyenne de 40 km d'autonomie alors que le RAV4 affiche 64 km ! Mieux, en parcours urbain, nous avons mesuré 73 km pour le Japonais, alors que le Peugeot réclame du carburant à partir de 42 km. Une suprématie du RAV4 qui se confirme lorsque l'on s'intéresse aux consommations d'énergie fossile. Le Peugeot ne tient absolument pas la comparaison : il réclame en effet 8 l/100 km en moyenne contre 6,6 l/100 km pour le Toyota. Pire, en ville, une fois la batterie vidée, la consommation grimpe à 8,3 l/100 km contre 5,8 l/100 km pour le Japonais. Et pourtant, ce dernier est plus lourd de 74 kg. En outre, le RAV4 dispose d'un réservoir de 55 litres alors que celui du Français n'est que de 43 litres. Enfin, le Toyota est garanti 3 ans contre 2 ans pour le Peugeot.

## VERDICT Budget

Toyota RAV4 

*En Collection, le RAV4 est hors de prix mais la gamme recèle des versions moins inaccessibles. Question consommation, il se révèle imbattable. Il est ainsi tout à fait possible de l'utiliser la semaine sans consommer une goutte de carburant et de pouvoir prendre l'autoroute sans que la jauge ne descende à vue d'œil.*

Peugeot 3008 

*Peugeot fait payer cher sa technologie : 12 000 € de plus par rapport au PureTech 180 ch. L'Hybrid4 GT Pack est d'ailleurs le modèle le plus cher de la gamme. Mais en termes d'équipement, le client en aura pour son argent. Cela ne sera pas le cas au chapitre des consommations : le 3008 est trop gourmand.*

Verdict **Toyota RAV4**

**LE RAV4 EST TRÈS CHER MAIS AU FINAL, IL S'AVÈRE BEAUCOUP MOINS GOURMAND QUE LE 3008.**



## Prix

	Toyota RAV4	Peugeot 3008
Modèle hors options	<b>61 500 €</b>	<b>55 400 €</b>
Modèle à l'essai	<b>65 400 €</b>	<b>61 340 €</b>
CO <sub>2</sub> (modèle à l'essai)	<b>22 g/km</b>	<b>31 g/km</b>
Bonus / Malus	neutre	neutre
Puissance fiscale	<b>10 CV</b>	<b>11 CV</b>

## Equipements

**Série:** 7 airbags, accès et démarrage mains libres, affichage tête haute, aide au démarrage en côte, aide au stationnement (3008), allumage auto des phares et des essuie-glaces, alerte franchissement de ligne avec assistant de trajectoire et aide au maintien en ligne, avertisseur d'angle mort, avertisseur de circulation AR avec freinage d'urgence (RAV4), blocage de différentiel (RAV4), Bluetooth, caméra de recul avec système de vision 360°, chargeur à induction (RAV4), climatisation bizona, détection de sous-gonflage, feux de route auto, hayon électrique (mains libres sur 3008), hi-fi JBL 9 HP (RAV4) et Focal 10 HP (3008), interfaces Apple CarPlay/Android Auto, jantes 19", navigation, phares LED, radars de stationnement AV/AR, régulateur adaptatif avec stop&start, roue de secours galette (RAV4)/kit de gonflage (3008), sellerie en cuir, sièges AV/AR chauffants (RAV4), sièges électriques et massants (3008), système de lecture des panneaux, système de sécurité pré-collision (RAV4), volant multifonction.

## Options

↳ option modèle essayé	Toyota RAV4	Peugeot 3008
Alarme		↳ 310 €
Chargeur 7,4 kW	série (6,6 kW)	↳ 300 €
Filet de retenue de charge haute	—	↳ 180 €
Night Vision	—	↳ 1 400 €
Peinture métallisée	série	↳ 650 €
Recharge téléphone par induction	série	↳ 100 €
Toit ouvrant panoramique	pack Exclusive	↳ 1 200 €

## Packs

↳ pack modèle essayé	Toyota RAV4	Peugeot 3008
<b>Pack Cuir Nappa Rouge</b>	—	↳ 1 800 €
Cuir Nappa rouge, inserts bois tilleul foncé, Pack Sièges électriques et massants		
<b>Pack Exclusive</b>	↳ 3 900 €	—
Buses de lave-glace dégivrantes, hayon mains libres, pare-brise dégivrant, rétroviseur intérieur digital, toit panoramique ouvrant, volant chauffant		

## Performances

mesurées par l'AJ4x4	Toyota RAV4	Peugeot 3008
Vitesse maxi (km/h)	<b>189</b>	<b>235</b>
Accél. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	<b>6,7 / 27,2</b>	<b>6 / 26,6</b>
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	<b>5,2</b>	<b>5,2</b>
<b>Freinages</b>		
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	<b>11 / 36 / 75</b>	<b>10 / 31 / 65</b>
<b>Consommations</b>		
Moyenne (l/100 km)	<b>6,6</b>	<b>8</b>
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	<b>5,8 / 6,4 / 7,5</b>	<b>8,3 / 7,6 / 8,2</b>
Réservoir (l)	<b>55 / 833</b>	<b>43 / 537</b>
Autonomie électrique moyenne (km)	<b>64</b>	<b>40</b>
Autonomie élec. ville / route / auto. (km)	<b>73 / 70 / 49</b>	<b>42 / 44 / 35</b>
Temps de charge 3,7 / 7,4 kW (h)	<b>- / 2h40</b>	<b>4h / 1h45</b>



## Dimensions

mesurées par l'AJ4x4	Toyota RAV4	Peugeot 3008
<b>Extérieures / Intérieures</b>		
L / l / h / empattement (m)	<b>4,60 / 1,85 / 1,68 / 2,69</b>	<b>4,45 / 1,84 / 1,62 / 2,67</b>
Espace aux jambes AR (cm)	<b>29</b>	<b>24</b>
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	<b>150 / 146</b>	<b>149 / 148</b>
<b>Coffre</b>		
Volume 5 places / 2 places (dm <sup>3</sup> )	<b>517 / NC</b>	<b>408 / 1357</b>
Seuil de chargement (cm)	<b>67</b>	<b>68</b>

## Technique

données constructeur	Toyota RAV4	Peugeot 3008
Puissance maxi cumulée (ch à tr/mn)	<b>306</b>	<b>300</b>
Couple maxi cumulé (Nm à tr/mn)	<b>N.C.</b>	<b>520</b>
<b>Moteur thermique</b>	<b>4 cylindres en ligne, turbo essence</b>	<b>4 cylindres en ligne, turbo essence</b>
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	<b>2487</b>	<b>1598</b>
Puissance maxi (ch à tr/mn)	<b>185 à 6000</b>	<b>200 à 6000</b>
Couple maxi (Nm à tr/mn)	<b>227 à 3200</b>	<b>300 à 3000</b>
<b>Moteur électrique</b>		
Puissance maxi AV / AR (ch)	<b>182 / 60</b>	<b>110 / 113</b>
Couple maxi (Nm à tr/mn)	<b>N.C.</b>	<b>320 / 166</b>
Type batterie / Capacité (kWh)	<b>lithium-ion / 18,1</b>	<b>lithium-ion / 13,2</b>
<b>Châssis</b>	<b>monocoque</b>	<b>monocoque</b>
Direction	<b>à crémaillère, assistance électrique</b>	<b>à crémaillère, assistance électrique</b>
Diamètre de braquage (m)	<b>11,8</b>	<b>10,9</b>
Suspensions avant	<b>type McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis</b>	<b>type McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis</b>
Suspensions arrière	<b>essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis</b>	<b>essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis</b>
Freins avant / arrière	<b>disques ventilés / disques</b>	<b>disques ventilés / disques</b>
<b>Transmission</b>	<b>quatre roues motrices</b>	<b>quatre roues motrices</b>
Boîte de vitesses	<b>e-CVT</b>	<b>BVA 8</b>
<b>Poids</b>		
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	<b>1985 / 1500</b>	<b>1911 / 1230</b>
<b>Pneumatiques</b>	<b>Yokohama Avid GT</b>	<b>Michelin Premacy 3</b>
Dimensions	<b>235/35 R 19</b>	<b>205/55 R19</b>

## Conclusion

Difficile de départager nos deux concurrents car ils ont chacun des défauts pénalisants et d'évidentes qualités. Si l'on s'appuie sur le nombre d'étoiles, le RAV4 remporte d'une courte tête ce face-à-face car il est en droite ligne de ce que l'on attend d'un SUV hybride rechargeable familial, à savoir une autonomie électrique conséquente, une belle sobriété une fois les batteries vidées, sans oublier une habitabilité généreuse. Mais en termes de prestations dynamiques, il est nettement en deçà du 3008 qui reste une référence indéniable sur le marché. Dommage que ce dernier ne tienne pas ses promesses sur l'hybride rechargeable. Toyota met à profit plus de vingt ans d'expérience sur le sujet. Mais il le fait payer cher, beaucoup trop cher.

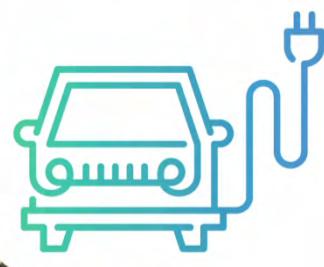
Le gagnant **Toyota RAV4**

# SERVICE MINIMUM

TOUS LES SUV SONT CONTRAINTS DE PASSER À L'HYBRIDE RECHARGEABLE.  
MAIS FACE À CETTE FIGURE IMPOSÉE, CERTAINS FONT PREUVE DE PLUS  
DE CONVICTION QUE D'AUTRES. ILLUSTRATION AVEC LE TIGUAN RESTYLÉ.

Par Pierre Richet Photos Yann Lefebvre





## VOLKSWAGEN TIGUAN

EHYBRID 245 CH DSG6

R-LINE

PRIX : 47 570 €

PUISANCE FISCALE : 8 CV

BONUS : 2 000 €

Le nouveau Tiguan résume parfaitement le paradoxe dans lequel sont enfermés les constructeurs, avec comme geôliers les édiles de Bruxelles. Pour son restylage, la star des ventes de SUV en Europe accueille une version sportive R de 300 ch... et une déclinaison hybride rechargeable. La seconde étant là de manière à compenser les émissions de la première ! Une illustration schématisée, puisque la Commission prend en compte une moyenne par constructeur, mais le principe est celui-là. D'ailleurs, le Tiguan a encore de la « chance » de recevoir une version vitaminée, espèce traquée par les tours de vis successifs au niveau européen et national. Pour y échapper, il faut électrifier. C'est ce que fait le SUV VW en ajoutant un moteur électrique à son 4 cylindres turbo. Reste à savoir si cette proposition a un autre intérêt que celui purement fiscal.

Le Tiguan restylé prend autant de risques au niveau technique qu'esthétique. Entendez par là qu'il préfère à l'originalité des choix conventionnels. Le 1.4 TSI de 150 ch reçoit l'appui d'un électromoteur logé dans la

boîte de vitesses robotisée à six rapports seulement. Alimenté par une batterie de 13 kWh, il développe 116 ch et 320 Nm. Des valeurs qui permettent au SUV de démarrer en tout électrique, à condition que la batterie soit suffisamment chargée. Il est possible de rouler ainsi dans le silence le plus complet pendant 37 km selon nos mesures. Une valeur un peu décevante qui ne hisse pas le nouveau venu au niveau de ses meilleurs concurrents. De surcroît, lorsque la batterie est vide, le 1.4 TSI marque un certain penchant pour la boisson, notamment en ville où l'appétit monte à 9,4 l/100 km. Il faudra donc penser à recharger le plus régulièrement possible. Opération qui demandera du temps (4 heures) sachant que le chargeur embarqué n'accepte pas plus de 3,6 kW, VW faisant l'économie d'un chargeur 7,4 kW disponible - souvent en option certes - chez la concurrence. Enfin, au moment de faire le plein sur une borne publique, vous vous apercevrez qu'avoir mis la prise sur l'aile avant gauche n'est pas la meilleure des idées (borne le plus souvent située à l'arrière droite).

**L'AUTONOMIE MOYENNE EN ÉLECTRIQUE NE DÉPASSE PAS 40 KM. OR BATTERIE VIDÉE, LA CONSO URBAINE FRÔLE LES 10 L/100 KM.**



Au volant, le Tiguan se veut avant tout rassurant. Le confort est perturbé par quelques percussions sur chaussée abîmée.



C'est la DSG6 et non 7 qui officie. Son fonctionnement se montre doux. La banquette est accueillante mais dessinée pour deux.



### Qualités

Habitacle vaste et pratique  
+  
Finition soignée  
+  
Dotation technologique complète

### Défauts

Autonomie électrique modeste  
-  
Coffre décevant  
-  
Charges longues

En mode hybride, chargé d'optimiser la consommation en fonction des conditions, les phases de transition entre les énergies sont à la fois bien gérées et à peine perceptibles. Bien vu, à ce propos, le témoin qui permet de savoir quand le moteur thermique se mettra en route en fonction de la pression sur l'accélérateur. L'agrément qui en découle est bon mais une fois encore l'efficience n'est pas exemplaire. Sa carte maîtresse, le Tiguan la joue là où on ne l'attendait pas vraiment. Une touche GTE permet de combiner l'action des deux moteurs, ce qui procure une belle réactivité à l'accélérateur et pousse à hausser le rythme.

Un enthousiasme qui sera vite freiné par les pertes de motricité sur chaussée humide et par le comportement dynamique qui n'est pas porté sur le... dynamisme. En dépit de la suspension pilotée, les mouvements de caisse restent sensibles, ce qui peut s'expliquer par le surpoids de cette version même si, à ce chapitre, le Tiguan reste raisonnable (1 810 kg). Le comportement n'a pas l'allant de celui d'un 3008 mais la grande neutralité du châssis rassure en toutes circonstances. Bon point du côté de l'attaque de la pédale de frein, facile à doser. Le confort reste aussi un point fort de ce SUV familial avec une insonorisation efficace et un bon travail de la suspension adaptative, hormis sur chaussée abîmée.

•••

••• Le Tiguan ne se contente pas de passer à l'hybride, il est aussi restylé même si cela se voit principalement à l'avant. La calandre se donne des airs de T-Roc/T-Cross et les phares sont ceux de la dernière Golf. Ils peuvent par ailleurs recevoir la technologie I.Q. Light - Matrix LED. Grâce à une caméra, le système éteint des sections de LED pour éviter d'aveugler les autres usagers ou pour atténuer le reflet du faisceau sur un panneau. Les plus attentifs auront également repéré le nouveau logo VW qui se retrouve aussi au centre du volant. La planche de bord s'inspire de celle de la Golf 8. Elle conserve son écran 9,2" (6,5" en entrée de gamme) et convertit surtout ses commandes de climatisation rotatives au sensitif. C'est plus élégant à l'œil mais moins pratique à l'usage.

Le multimédia est compatible avec Apple CarPlay et Android Auto et présente ici des menus spécifiques à l'hybride (flux d'énergie, programmation des charges, autonomie électrique matérialisée sur la carte du GPS...). Les aides à la conduite font leur apparition dont le Travel Assist, la conduite semi-autonome, dont nous avons pu juger de la gestion satisfaisante. La finition se montre sérieuse et le nombre important de rangements confirme le statut d'ami de la famille. C'est également vrai à l'arrière. En dépit de l'arrivée des batteries, la banquette est toujours coulissante et livrée de série dès le premier niveau de finition. Outre le bel espace qui leur est réservé

(hormis au centre), les passagers seront ravis de savoir qu'ils disposent d'une prise 12 V, d'une USB-C (option à 110 €), de commandes de climatisation séparées et même du chauffage des assises (pack Hiver Plus). C'est finalement le coffre qui pâtit du passage à l'hybridation. Son volume est en très net retrait avec une valeur qui varie de 361 à 502 dm<sup>3</sup> selon la position de la banquette (contre 526 à 667 dm<sup>3</sup> dans une version classique). La disparition de l'espace de rangement sous le plancher est également pénalisante, ne serait-ce que pour ranger les câbles de charge. ■

## Conclusion



*Le VW Tiguan restylé passe à l'hybride et nul doute que cette version rencontrera un succès encouragé par la fiscalité. Mais dans la catégorie, elle ne parvient pas à se distinguer, en particulier au chapitre de l'efficience. Il faudra ainsi s'astreindre à une recharge régulière pour éviter les déconvenues côté consommation. Le reste est connu dans le Tiguan : finition soignée, belle habitabilité (sauf au niveau du coffre), rangements nombreux et dotation technologique à jour.*



Les performances sont presque sportives en mode GTE. Mais la batterie se vide alors à vue d'œil.



Nouveau logo et commandes de climatisation tactiles font leur apparition. La finition est soignée, l'habillage clair agréable.

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

L'écran ne change pas de taille. Le système intègre une fonction de gestion de l'énergie électrique.



## Prix

Modèle hors options: 47 570 €	Modèle à l'essai: 55 525 €
Puissance fiscale: 8 CV	CO <sub>2</sub> : 37 g/km
Garantie: 2 ans, kilométrage illimité	Bonus: 2000 €*

\* sous 50 000 €

## Equipements de série

**Sécurité**: 6 airbags, airbag genoux conducteur, Bluetooth, caméra de recul, conduite semi-autonome (régulateur de vitesse adaptatif avec stop&go, maintien auto au centre de la voie, assistant de changement de voie), ESP, feux de route auto, freinage auto en ville, radars de stationnement avant et arrière, reconnaissance des panneaux, surveillance des angles morts et du trafic en marche arrière.

**Agrement**: accès et démarrage sans clé, banquette coulissante, câble de charge 3,6 kW, chargeur smartphone par induction, climatisation auto tri-zone, compteurs 12,3", hayon mains-libres, hi-fi 4 x 20 W, interfaces smartphone, jantes 19", navigation sur écran tactile 8", pack R-Line, phares LED plus, rétros dégivrants et rabattables, services connectés (3 ans), sièges avant sport, stationnement semi-auto, volant sport multifonction.

## Options

	↳ option modèle essayé
Affichage tête haute	↳ 605 €
Amortissement piloté DCC	↳ 1120 €
Caméras 360°	↳ 420 €
Hi-fi Harman Kardon	925 €
Navigation et multimédia écran 9,2"	↳ 1160 €
Peinture métallisée	↳ 710 €
Phares IQ.Light - Matrix LED	↳ 590 €
Port USB-C à l'arrière	↳ 110 €
Toit ouvrant panoramique	1380 €

## Packs

	↳ pack modèle essayé
Pack Cuir Vienna	↳ 2570 €
Sellerie cuir avec sièges avant électriques	
Pack Hiver Plus	↳ 670 €
Sièges avant et arrière, volant chauffants	

## Dimensions

Extérieures / Intérieures		mesurées par l'AJ4x4
L / l / h / empattement (m)	4,51 / 1,84 / 1,68 / 2,68	
Espace aux jambes AR (cm)	12 - 30*	
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	153 / 147	
Coffre		
Volume 5 places / 2 places (dm <sup>3</sup> )	361 / 1655	
Seuil de chargement (cm)	72	
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	86 / 100 / 46	
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	103 - 174* / 139 / 76	

\* banquette coulissante

## Performances

mesurées par l'AJ4x4

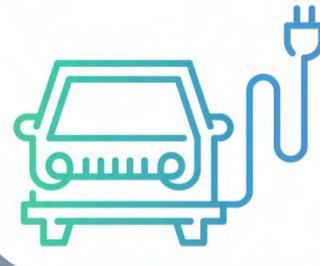
Vitesse maxi (km/h)	205
Accél. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	7,6 / 29
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	5,9
<b>Freinages</b>	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 32 / 65
<b>Consommations</b>	
Moyenne (l/100 km)	4,6 (8,6)
Ville / route / autoroute (l/100 km)	0 (9,4) / 6,3 (8,2) / 7,6 (8,1)
Réservoir (l)	50
Autonomie en électrique (km)	37
Autonomie élec. ville / route / auto. (km)	38 / 39 / 35
Temps de charge 3 / 7 kW (h)	4 / non disponible

(-) batterie vide

## Technique

Puissance maxi cumulée (ch à tr/mn)	245
Couple maxi cumulé (Nm à tr/mn)	400
<b>Moteur thermique</b>	4 cyl. turbo essence
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1395
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1550
<b>Moteur électrique</b>	
Puissance maxi (kW/ch)	85 / 116
Couple maxi (Nm)	320
Type batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion / 13
<b>Châssis</b>	caisse autoportante à crémaillère, assistance électrique
Direction	11,5
Diamètre de braquage (m)	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension avant	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	disques ventilés / disques
Freins avant / arrière	aux roues avant
Transmission	double embrayage 6
Boîte de vitesses	
<b>Poids</b>	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1810 / 1800
<b>Pneumatiques</b>	Continental EcoContact 6
Dimensions	235/55 R 18





# OUATE ELSE?

MONTÉ SUR DES SUSPENSIONS « MAGIQUES », LE C5 AIRCROSS FAISAIT DÉJÀ DANS LE CONFORT OUATÉ. EN PASSANT À L'HYBRIDE, IL Y AJOUTE UN SILENCE TOTAL PENDANT 43 KM.

Par Michel Courtois Photos Arnaud Saunier



## CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID 225 E-EAT8 SHINE PACK

PRIX : 45 250 €

PUISSEANCE FISCALE : 10 CV

BONUS : 2 000 €

L'innovation fait partie de l'ADN de Citroën. On aurait dès lors pu imaginer que le constructeur soit un des premiers à se positionner sur le créneau de l'hybride. Non seulement ça n'a pas été le cas, mais il n'a même pas été la pionnier chez PSA, le Peugeot 3008 et l'Opel Grandland X lui ayant grillé la priorité. Pour lui compliquer la tâche, le C5 Aircross ne propose pas les deux systèmes de ses cousins (Hybrid 225 ch et Hybrid4 300 ch) mais seulement la version la moins puissante. Si les choses se présentent mal sur le papier, le C5 Aircross a des arguments à faire valoir à l'usage.

Ceux qui ont déjà eu l'occasion de prendre place dans le SUV compact Citroën savent qu'il prend soin de ses passagers comme peu savent le faire. Grâce à ses suspensions innovantes dites à butées hydrauliques et sa sellerie moelleuse, il procure un confort qui place les occupants dans un véritable cocon isolé des perturbations du monde extérieur. Or c'est encore plus vrai avec la motorisation hybride. D'abord parce que ses suspensions « magiques » digèrent le supplément de poids (aidées, il faut le préciser, par l'arrivée d'un train arrière

multibras) assurant une qualité de filtration inchangée. Mais surtout parce qu'à cette sensation de tapis volant s'ajoute l'absence totale de bruit moteur à basse vitesse ou à faible charge. Le 1.6 4 cylindres sait rester en sommeil et laisser les 110 ch du moteur électrique seuls à la manœuvre. Pas assez longtemps malheureusement, puisque nous avons relevé une moyenne passable de 43 km en tout électrique. Cela étant, les passages entre les différents modes (la boîte 8 troque son convertisseur de couple contre un embrayage humide multidisque) se font en douceur et sans perturber la quiétude intérieure, également garantie par la bonne insonorisation aux bruits aérodynamiques. Le C5 Aircross Hybrid représente donc un paragon de confort et doit être acheté pour ça. Car lorsqu'on lui demande autre chose, ça se gâte.

Devant le chrono, le SUV Citroën parvient à donner le change, en particulier en reprises (6,8 secondes pour passer de 90 à 130 km/h), ce qui permet de dépasser sereinement. Mais pas agréablement. Outre le léger temps de réponse à l'accélérateur, c'est la sonorité du 4 cylindres, envahissant l'habitacle, qui décourage à le solliciter. Il

## Qualités

Confort de très haut niveau  
+  
Habitabilité préservée  
+  
Rapport prix/équipement compétitif



## Défauts

Autonomie en électrique  
-  
Comportement indolent  
-  
Quelques plastiques rigides



n'aime pas monter dans les tours, et le fait savoir. Un grief qui n'en est pas vraiment un si l'on met en parallèle le comportement routier. Son excellent niveau de confort, le C5 Aircross le paie par un caractère indolent, pour ne pas dire désinvolte dès que le parcours devient sinueux. Les mouvements de caisse sont nombreux et la direction comme la pédale de frein manquent de consistance. Mieux vaut lever le pied, ce qui permettra en outre de maîtriser la consommation une fois la batterie vidée. Dans ces conditions, le C5 Aircross affiche 7,7 l/100 km soit à peu près la même valeur que le 3008 mais 1 litre de plus que le Kuga, la référence à ce sujet.

L'habitacle ne présente que peu de différences par rapport à la version thermique. Son aspect pratique est conservé, en particulier grâce à ses sièges arrière indépendants et coulissants qui compensent un peu l'espace peu généreux aux places arrière. Le coffre perd son espace sous le plancher mais propose encore 522 dm<sup>3</sup>, ce qui est remarquable. A retenir également un placement prix qui, par rapport à la concurrence directe, fait preuve d'une certaine mesure. Dommage que le chargeur 7,4 kW soit facturé 300 €. ■

La place à l'arrière ne fait pas référence mais les trois sièges sont indépendants et coulissants. La planche de bord est bien présentée.

Difficile de trouver plus confortable sur le marché, en particulier sur des pavés. L'autonomie électrique (43 km) est moyenne.



## Conclusion



Si le C5 Aircross Hybrid était jugé sur le confort, il mériterait 6 étoiles! Le silence de l'hybride s'ajoute à la qualité de filtration qui ne souffre pas du surpoids. Mais l'autonomie en tout électrique est juste, les performances sont moyennes et surtout, le comportement n'a pas une once d'agilité.

## MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE |

### Prix

Modèle hors options: 45 250 €	Modèle à l'essai: 46 800 €
Puissance fiscale: 10 CV	CO <sub>2</sub> : 32 g/km
Garantie: 2 ans, km illimité	Bonus: 2000 €

### Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, Bluetooth, alerte collision, alerte franchissement de ligne, appel d'urgence, caméra recul, chargeur embarqué 3,7 kW, clim. auto bizona, compteurs numériques 12,3", conduite semi-autonome (rég. intel. avec stop&go, aide active maintien voie), détection pluie/lum., ESP, freinage auto urgence, hayon mains libres, interfaces smartphone, jantes 19", nav., phares full LED, radars station, AV/AR, recharge sans fil smartphone, recon. panneaux, rétros dégiv./rabat., sellerie cuir/tissu, services connectés, sièges AV chauffants, siège conducteur électrique (8 voies), surveil. angles morts.

### Options

↳ option modèle essayé

Câble prise Green'Up/chargeur 7,4 kW	150 € / ↳ 300 €
Toit panoramique	↳ 1250 €

### Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	225
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	9,1 / 29,3
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	6,8
<b>Freinages</b>	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 32 / 68
<b>Consommations</b>	
Moyenne (l/100 km)	3,6 (7,7)
Ville / route / autoroute (l/100 km)	0 (8,4) / 3,7 (7,5) / 7,1 (7,1)
Réservoir (l) / Autonomie (km)	43 / 601 (588)
Autonomie électrique moyenne (km)	43
Autonomie élec. ville / route / auto. (km)	46 / 42 / 42
Temps de charge 3,7 / 7,4 kW (h)	4h45 / 2h30

( ) batterie vide

### Dimensions

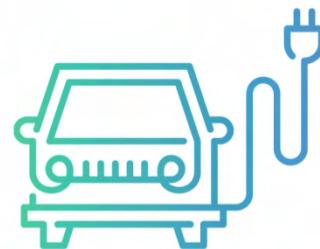
mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures / Coffre	
L / l / h / empattement (m)	4,50 / 1,97 / 1,65 / 2,73
Espace aux jambes AR (cm)	10 - 24*
Volume 5 places / 2 places (dm <sup>3</sup> )	522 - 662* / 1510
Seuil de chargement (cm)	74

\* Banquette coulissante

### Technique

Puissance maxi cumulée (ch à tr/mn)	225
Couple maxi cumulé (Nm à tr/mn)	N.C.
<b>Moteur thermique</b>	4 cyl. essence, turbo
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1598
Puissance maxi (ch à tr/mn)	181 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 3000
<b>Moteur électrique</b>	
Puissance maxi (kW/ch)	80 / 110
Couple maxi (Nm)	320
Type batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion / 13,2
<b>Châssis</b>	caisse autoportante
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	10,7
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques
<b>Transmission</b>	aux roues avant
Boîte de vitesses	automatique, 8 rapports
<b>Poids</b>	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1770 / 1300
<b>Pneumatiques</b>	Michelin Primacy 4
Dimensions	225/55 R 18



# BONNE OPTION

RÉCEMMENT DÉCLINÉ EN UNE VERSION 100 % ÉLECTRIQUE, LE X3 PROPOSE AUSSI UNE MOTORISATION HYBRIDE RECHARGEABLE QUI, SUR UN SUV À VOCATION ROUTIÈRE, NE MANQUE PAS DE PERTINENCE.

Par Benoît Lande Photos Florian Groult



**BMW X3**  
30e 292 CH BVA8  
XDRIVE XLINE

PRIX : 65 650 €

PUISSEANCE FISCALE : 10 CV

BONUS/MALUS : NEUTRE

## Qualités

Douceur de fonctionnement  
+  
Performances au rendez-vous  
+  
Pas de surcoût technologique

## Défauts

Volume de coffre en recul  
-  
Percussions de suspensions  
-  
Pas de recharge à 7,4 kW

Quatre diesels, deux essence, un hybride rechargeable et un 100 % électrique, c'est peu de dire que le X3 se donne les moyens de répondre à tous les besoins. Sur un véhicule de son gabarit, taillé pour les longs trajets en famille, le choix du diesel est le plus raisonnable financièrement. Mais les limitations d'accès aux hypercentres à venir peuvent - légitimement - refroidir les acheteurs habitant en ville. L'essence pure n'a pas réellement d'intérêt. Quant au 100 % électrique, il a les qualités et les défauts de ce type de propulsion, ces derniers étant exacerbés sur un gros SUV par rapport à une citadine. Reste donc l'hybride rechargeable, baptisée 30e, qui se propose de réaliser le juste équilibre.

Ce X3 30e reprend le bloc thermique de son homologue 20i. Il s'agit donc d'un 4 cylindres essence développant 184 ch. Il est marié à un moteur électrique de 113 ch, alimenté par une batterie de 12 kWh. Contrairement à ce que l'on connaît sur le X1, l'unité électrique est installée dans la boîte de vitesses et non sur le train arrière. La transmission intégrale xDrive est donc toujours assurée par un arbre. En additionnant les deux moteurs, ce sont 292 ch qui sont mis à disposition du X3. En mode hybride enclenché par défaut (Auto eDrive), c'est tout d'abord la douceur de fonctionnement qui caractérise ce véhicule. Les transitions entre les deux énergies se caractérisent par leur progressivité et jamais le conducteur n'a

l'impression d'un délai de réponse à ses injonctions sur l'accélérateur. Les chiffres d'accélération confirment cet allant (27,4 secondes sur le 1000 m d.a.) même si le BMW reste derrière son principal concurrent, le GLC 300e (appelé 350e avant son restylage en 2019), il est vrai mieux disant au chapitre de la puissance.

Côté efficience, il est possible de maximiser les résultats en pensant à utiliser la navigation. Cela permet au système d'anticiper le type de routes empruntées et de gérer les différentes énergies, en particulier la batterie. En ville, nous avons relevé un rayon d'action de 34 km en 0 émissions, valeur qui se situe dans la moyenne de la catégorie. Il est possible de rouler en 100 % électrique jusqu'à 135 km/h mais dans ces conditions, le moteur





Le moteur électrique est placé dans la boîte de vitesses. La transmission intégrale est donc assurée par un arbre.

électrique manque de répondant (109 ch et 265 Nm). En utilisation mixte, il est aisément de rester sous la barre des 6 l/100 km de consommation moyenne, et ce sans adopter d'écoconduite. La valeur relevée sur notre base d'essai (2,6 l/100 km) n'est pas représentative dans la mesure où le moteur thermique reste éteint sur les cycles urbain et routier. En dépit du surpoids (2 080 kg), le X3 ne perd rien de ses qualités routières avec un comportement serein et équilibré. En haussant le rythme sur chaussée humide, il faudra simplement se méfier de l'inertie liée à la masse. Le confort est très convaincant en insonorisation, moins en filtration. Le poids complique le travail des suspensions qui font remonter des percussions dans l'habitacle. Eviter une surmonte pneumatique réduit le problème, d'autant qu'il ne sera pas possible d'opter pour la suspension pilotée, incompatible avec l'hybridation. Laquelle ampute également le volume de coffre de 98 dm<sup>3</sup>.

Le X3 30e est cher (59 700 €) mais quasiment au même prix que le 30d de 286 ch (59 800 €) qui doit composer avec un malus minimum de 1 629 €, sans compter les avantages fiscaux de l'hybride pour une entreprise. Reste à s'astreindre à charger régulièrement, ce qui demande au minimum 4 heures sur une Wallbox 3,7 kW. ■

En programmant le GPS, le système anticipe le profil de la route et optimise la consommation. La boîte 8 séduit par sa douceur.



## Conclusion



Parmi les 8 motorisations proposées par le X3, l'hybride rechargeable se positionne comme la plus polyvalente dans le cadre d'un usage familial. Performances et sobriété sont au rendez-vous, ne manquent qu'un peu de confort et une recharge plus rapide.

MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE |

## Prix

Modèle hors options : 59 700 €	Modèle essayé : 65 650 €
Puissance fiscale : 10 CV	CO <sub>2</sub> : 43 g/km
Garantie : 2 ans, km illimité	Bonus/malus : neutre

## Équipements de série

6 airbags, Bluetooth, appel d'urgence, chargeur embarqué 3,7 kW, clim. auto trizone, commandes vocale/gestuelle, compteurs digitaux 12,3", conciergerie (3 ans), contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, freinage auto urgence, hayon élec., interfaces smartphone, jantes 19", modes conduite, nav. connectée écran 10,25", radars station. AV/AR, recharge sans fil smartphone, rétros dégiv./ rabat./photo., services connectés.

## Options

↳ option modèle essayé

Conduite semi-autonome	↳ 1450 €
Pack confort (accès/dém. sans clé, sièges AV élec./chauf.)	↳ 1850 €
Pack innovation (affichage tête haute, phares full LED, aide active maintien dans voie, surveil. angles morts/trafic AR)	↳ 1800 €

## Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	205
Accél. 0 à 100 km/h / 1 000 m d. a. (s)	6,5 / 27,4
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	5,8
<b>Freinages</b>	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 32 / 66
<b>Consommations</b>	
Moyenne (l/100 km)	2,6 (8,4)
Ville / route / autoroute (l/100 km)	0 (8,6) / 0 (8,9) / 7,8 (7,8)
Réservoir (l) / Autonomie (km)	50 / 1 923 (595)
Autonomie électrique moyenne (km)	36
Autonomie élec. ville / route / auto. (km)	34 / 37 / 37
Temps de charge 3,7 / 7 kW (h)	4 / -

() batterie vide

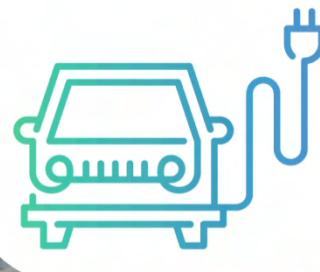
## Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures / Coffre	
L / l / h / empattement (m)	4,71 / 1,89 / 1,68 / 2,86
Espace aux jambes AR (cm)	30
Volume 5 places / 2 places (dm <sup>3</sup> )	408 / 1 500
Seuil de chargement (cm)	70

## Technique

Puissance maxi cumulée (ch à tr/mn)	292
Couple maxi cumulé (Nm à tr/mn)	420
<b>Moteur thermique</b>	4 cyl. essence, turbo
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 998
Puissance maxi (ch à tr/mn)	184 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 350
<b>Moteur électrique</b>	
Puissance maxi (kW/ch)	80 / 110
Couple maxi (Nm)	265
Type batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion / 12
<b>Châssis</b>	caisse autoportante
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	12
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés
<b>Transmission</b>	4 roues motrices
Boîte de vitesses	automatique, 8 rapports
<b>Poids</b>	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	2 080 / 2 000
<b>Pneumatiques</b>	Pirelli Scorpion
Dimensions (AV / AR)	245/45 R 20 / 275/40 R 20



## OPEL GRANDLAND X HYBRID 225 CH BVA8 EDITION

PRIX : 41 900 €

PUISSEANCE FISCALE : 10 CV

BONUS : 2 000 €

# CHOIX MALIN

LE GRANDLAND X SUIT LE SILLAGE DU PEUGEOT 3008. IL EN REPREND LA FICHE TECHNIQUE, PAS L'ARROGANCE TARIFAIRES, FAISANT DE SA VERSION HYBRIDE 225 CH UN CHOIX MALIN.

Par Benoît Lande Photos Yann Lefebvre

Etre une star du marché donne certains priviléges. Comme celui de pratiquer des tarifs costauds. La gamme du Peugeot 3008 Hybrid débute ainsi à 45 100 € sans que cela ne semble effrayer les clients. Or on trouve chez Opel, partie intégrante du groupe PSA et maintenant Stellantis, la copie conforme du SUV Peugeot : le Grandland X. Certes plus classique que lui dans son design ou ses équipements, il calque en revanche sa fiche technique sur son cousin. Il fait parallèlement preuve d'une certaine retenue en matière de prix pratiqués dans la mesure où sa gamme débute à 41 900 €. Sans parler de son proche restylage (il recevra la calandre Vizor du Mokka cet été) qui devrait permettre une marge de négociation en concession. Des économies alléchantes en perspective... à condition que l'Opel ne brade pas ses prestations.

Si le Grandland X partage ses dessous avec le Peugeot, cela ne se voit nullement à l'intérieur. A l'habitacle original mais quelque peu torturé du Français, l'Allemand avance un aménagement sobre - certains diront triste - mais qui s'apprécie pour son ergonomie évidente. Pas de compteurs numériques mais des sièges avant ergonomiques, disponibles en option, qu'il convient d'essayer avant de cocher. Comme chez Peugeot, les passagers arrière se sentent un peu à l'étroit. Quant au coffre, particulièrement accueillant en version thermique, il voit ici son volume reculer de 102 dm<sup>3</sup> à 440 dm<sup>3</sup>.

La chaîne hybride s'organise autour du 1.6 4 cylindres de 180 ch et d'une unité électrique de 110 ch qui entraîne également les roues avant. La batterie offre une puissance de 13,2 kWh (10 kWh utiles) permettant au Grandland X de parcourir, sur le papier, 57 km en électrique. La réalité est moins idéale avec une autonomie moyenne relevée de 40 km quelle que soit l'utilisation. C'est équivalent à ce que proposent ses cousins du groupe PSA mais inférieur à la référence actuelle, le Ford Kuga PHEV et ses 50 km d'autonomie moyenne (jusqu'à 56 km en ville). Là où l'Opel prend sa revanche sur le Kuga, mais pas uniquement, c'est devant le chrono. Il se montre aussi véloce que le 3008 avec des accélérations et des reprises vigoureuses, qui participent à l'agrément de conduite général. Une belle santé mécanique qui peut



La finition est très correcte. Les sièges ergonomiques doivent être essayés.

## Qualités

Rapport prix/  
équipement des  
plus justes  
+  
Performances  
de bon niveau  
+  
Possibilité de  
charger en 7,4 kW

## Défauts

Autonomie en  
électrique  
—  
Quelques à-coups  
de boîte en ville  
—  
Coffre amputé  
de 100 dm<sup>3</sup>

mettre à mal la motricité du train avant et entraîner des remontées de couple dans la direction sur chaussée humide ou abîmée. Malgré cela, le comportement, comme celui du 3008, se révèle rigoureux même s'il est un peu moins agile. Le travail de suspension offre une bonne filtration des défauts de la chaussée et les petites perturbations viennent plutôt de la boîte EAT8 qui entraîne quelques à-coups, principalement en ville. L'attaque de la pédale de frein manque aussi parfois de progressivité, phénomène à imputer à la récupération d'énergie au freinage. Bonne nouvelle : cela n'a aucune incidence sur l'efficacité de la décélération, ce SUV se montrant même particulièrement performant dans cet exercice.

Compétitif en prix, le Grandland X est également bien équipé, et ce dès la finition de base Edition. On trouve ainsi l'accès sans clé, l'aide active au maintien dans la voie, les radars de stationnement avant et arrière, la navigation connectée sur écran tactile 8" et les interfaces smartphone. Opel a également eu la bonne idée de proposer, en option à 400 €, un chargeur 7,4 kW. Ce dernier permet de faire le plein en 2 h 30 contre 4 h 45 avec le chargeur 3,7 kW livré de série. ■



L'autonomie de 40 km en tout électrique est décevante. Le reste du temps, le système gère bien les transitions.



## Conclusion



Moins technologique que son cousin le 3008, le Grandland X fait valoir des arguments de sobriété et d'ergonomie. Il présente aussi (et surtout) un rapport prix/équipement plus attractif tout en conservant les belles qualités dynamiques du français.



MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE |

## Prix

Modèle hors options : 41 900 €

Puissance fiscale : 10 CV

CO<sub>2</sub> : 31 g/km

Garantie : 2 ans, km illimité

Bonus : 2 000 €

## Équipements de série

6 airbags, dém. sans clé, Bluetooth, alerte collision, alerte active franchis. ligne, appel d'urgence, chargeur embarqué 3,7 kW, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, feux route auto, freinage auto urgence, hi-fi 6 HP, interfaces smartphone, jantes 18", modes conduite, nav. connectée écran 8", radars station. AV/AR, recon. panneaux, régul./lim. vitesse, rétros rabat., sellerie cuir/tissu.

## Options

↳ option  
modèle essayé

Câble prise Green'Up/chargeur 7,4 kW	100 € / ↳ 400 €
Peinture métallisée/premium	650 € / ↳ 890 €
Phares LED	↳ 1 500 €
Régulateur de vitesse adaptatif stop&go	↳ 500 €
Toit panoramique	↳ 750 €

## 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
<b>Freinages</b>	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	9 / 30 / 63
<b>Consommations</b>	
Moyenne (l/100 km)	3,5 (7,6)
Ville / route / autoroute (l/100 km)	0 (8,2) / 3,5 (7,4) / 7,1 (7,1)
Réservoir (l)	43
Autonomie électrique moyenne (km)	40
Autonomie élec. ville / route / auto. (km)	40 / 40 / 40
Temps de charge 3,7 / 7,4 kW (h)	4h45 / 2h30

( ) batterie vide

## Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures / Intérieures / Coffre	
L / l / h / empattement (m)	4,48 / 1,86 / 1,61 / 2,68
Espace aux jambes AR (cm)	26
Volume 5 places / 2 places (dm <sup>3</sup> )	440 / 1528
Seuil de chargement (cm)	76

## Technique

Puissance maxi cumulée (ch à tr/mn)	225
Couple maxi cumulé (Nm à tr/mn)	360
<b>Moteur thermique</b>	4 cyl. essence, turbo
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1598
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 3000
<b>Moteur électrique</b>	
Puissance maxi (kW/ch)	80 / 110
Couple maxi (Nm)	320
Type batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion / 13,2
<b>Châssis</b>	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
<b>Transmission</b>	aux roues avant
Boîte de vitesses	automatique, 8 rapports
<b>Poids</b>	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1732 / 1200
<b>Pneumatiques</b>	Michelin Primacy 4
Dimensions	225/55 R 18

# SUPER ESSAI



# CHASSE À COURRE

LE LION EST UNE ESPÈCE PROTÉGÉE... SAUF EN AUTOMOBILE.  
AVEC SON STYLE GUERRIER, LE NOUVEAU TUCSON PART À LA CHASSE  
AU 3008. ET IL PARAIT BIEN ARMÉ POUR INQUIÉTER LE ROI DES SUV.

Texte Benoît Lande Photos Benjamin Asket



**HYUNDAI TUCSON**

HYBRID BVA6 230 CH

EXECUTIVE

PRIX : 44 000 €

PUISANCE FISCALE : 10 CV

BONUS/MALUS : NEUTRE

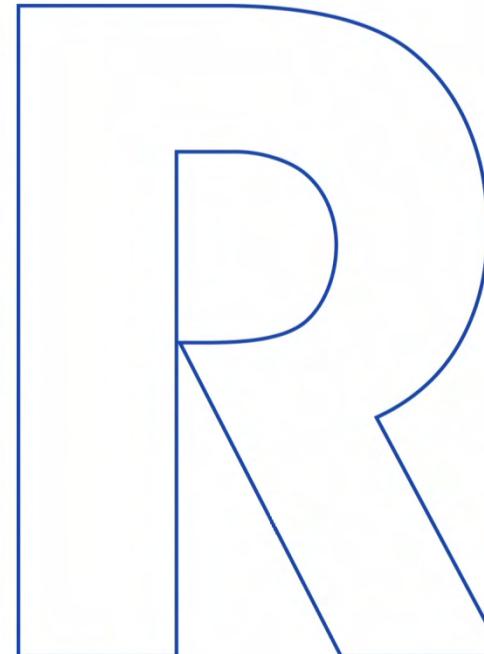
# SUPER ESSAI HYUNDAI TUCSON

HYBRID BVA6  
230 CH EXECUTIVE

Sur la route



En version hybride, le Tucson est un simple deux roues motrices. L'hybride rechargeable sera, elle, intégrale.



Roulez en SUV revêt aujourd’hui un paradoxe nouveau. Il y a quelque temps encore, le choix de ce type de véhicule signifiait l’affirmation d’un besoin de distinction. Or aujourd’hui, c’est la catégorie qui domine le marché, autrement dit l’exception est devenue la règle. Une évolution qu’a probablement flairée Hyundai. Pourquoi, sinon, la marque aurait-elle pris le risque de changer en profondeur un véhicule couronné de succès ? Ce véhicule, c’est le Tucson qui revient dans une nouvelle génération transfigurée. Cela étant, lorsque l’on se penche sur sa carrière, on ne peut que constater qu’en quatre générations, il n’a fait que changer, y compris de nom puisqu’il s’est un temps fait appeler iX35 en Europe. C’est bien sous l’appellation Tucson que se présente la nouvelle génération, qui a donc décidé de se repenser.

Douze. C’est le nombre de phares que compte la face avant du dernier SUV Hyundai. A la calandre en nid d’abeille se substitue une calandre en œil de mouche. Le concept peut paraître étonnant et pourtant, dans la réalité, le résultat n’effraie personne. Il y a ceux qui adhèrent et ceux qui rejettent mais peu sont indifférents, ce qui tend à prouver que le Tucson a rempli sa (première) mission de ne pas se fondre dans la masse des SUV. L’arrière cultive la même originalité mais avec un sens de l’harmonie plus abouti. En ajoutant les flancs biseautés, on obtient assurément un véhicule que l’on ne choisit pas par hasard.

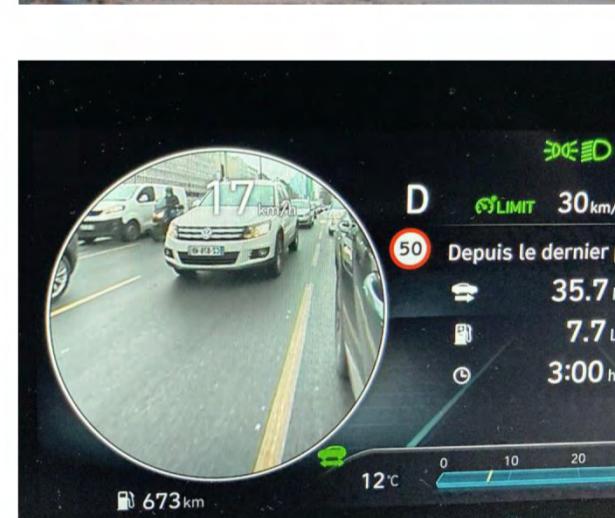
•••



**SÛR DE SES ARGUMENTS, LE TUCSON AFFIRME UN STYLE FORT POUR SE FAIRE REMARQUER. ET ÇA MARCHE.**



Le Tucson n'a pas uniquement l'air avant-gardiste. On peut le faire avancer et reculer depuis l'extérieur avec la clé.



**Bien vu**  
« En activant le clignotant, le compteur du côté correspondant affiche l'image du flanc de l'auto, permettant de vérifier l'angle mort. Génial ! »



**SANS EFFORT**  
Le Tucson est équipé d'un système qui permet, grâce à la clé, de faire avancer ou reculer le véhicule depuis l'extérieur. Pratique dans une place de parking étroite. Dommage que l'activation soit si fastidieuse.

**FAÇON LIMOUSINE**  
L'occupant assis à droite de la banquette peut avancer le siège et le dossier devant lui à l'aide de boutons situés sur le flanc du dossier. La classe !



Le hayon suit la tendance actuelle avec un bandeau de LED qui relie les feux. La longueur progresse de 3 cm.

## A revoir

« A peine êtes-vous installé au volant qu'une alarme sonore retentit déjà. Et ce n'est qu'un début. Fatigant... »

**PAR BEAU TEMPS**  
Le système d'affichage d'angle mort dans les compteurs devient inopérant par temps de pluie: la vue des caméras est totalement brouillée.

**CAUCHEMARDESQUE**  
La console centrale en noir laqué est peut-être esthétique mais entre les poussières et les rayures, c'est un cauchemar en entretien.



••• A l'originalité extérieure répond un habitacle qui l'est moins, sans devenir consensuel pour autant. A l'image du dessin de la planche de bord, fait de lignes fluides qui enveloppent le conducteur et le passager pour se rejoindre et former la large console centrale. Devant le conducteur est « posée » une tablette digitale qui présente les compteurs. Une solution élégante qui laisse planer le doute sur sa lisibilité en plein soleil, sachant qu'elle est dépourvue de casquette. A l'usage, cette dernière ne manque pas, la qualité de l'affichage garantissant de pouvoir lire les informations en toutes circonstances. Séduit par le style des compteurs, le conducteur le sera aussi par leur innovation. En enclenchant le clignotant, le compteur du côté correspondant s'efface pour laisser la place à la caméra anti-angles morts. Intuitif et pratique !

Fondu dans la console centrale, l'écran paraît plus grand qu'il n'est. Au moment du choix des matériaux, Hyundai n'a pas pensé aux utilisateurs les plus scrupuleux. Une surface noire laquée, dotée de commandes tactiles, c'est l'assurance de pouvoir procéder à des relevés d'empreintes de tous les utilisateurs ! Revenons aux raccourcis tactiles sous l'écran, pratiques dans l'utilisation du multimédia mais imposant de quitter la route des yeux pour appuyer sur le bon.

## VERDICT Sur la route

Ville ★★★★★

*L'hybride, même classique, est efficiente en ville comme le prouve le Tucson avec 5,9 l/100 km bien qu'il ne soit pas possible de forcer le mode électrique. La visibilité périphérique est excellente et le confort ne souffre que de quelques trépidations.*

Route ★★★★★

*Le nouveau châssis permet au Tucson de progresser en comportement. Sans devenir sportif, il perd son indolence et contrôle ses mouvements de caisse. La boîte est douce mais quelques pertes de motricité sont à déplorer.*

Autoroute ★★★★★

*Un peu plus gourmand sur autoroute, le Hyundai est malgré tout taillé pour les longs trajets grâce à des reprises sécurisantes et des aides à la conduite bien calibrées. Dommage que les bruits aérodynamiques entament sérieusement le confort.*

L'écran tactile fait preuve d'une bonne réactivité. Sa largeur est exploitée pour afficher sur ses 2/3 une fonctionnalité principale (GPS, radio, interfaces smartphone...) et sur le 1/3 restant un menu secondaire dont les écrans défilent à la verticale (radio, téléphone, météo...). Les pages d'accueil rassemblent d'innombrables icônes qu'il est possible d'organiser selon ses préférences. En naviguant, on tombera sur le menu « bruits de la nature » qui propose des sons comme « jour de pluie » ou « au coin du feu ». Plus original, avec « village enneigé » on écouterà quelqu'un marcher dans la neige... Et pour les périodes de pandémie, l'ambiance « terrasse de café » aura une dimension quelque peu nostalgique.

La navigation connectée offre une bonne qualité de guidage et des temps de calcul courts. La commande vocale, qui se sert également de sa liaison avec le cloud, peut changer de radio, définir une destination selon un pôle d'intérêt ou augmenter/baisser la température. Mais elle peine souvent à entendre la commande énoncée et manque parfois de finesse. Il n'est ainsi pas possible de régler la température à un niveau précis. Dommage également que suite à son activation, l'écran ne revienne pas sur la fonction précédemment affichée. La connexion d'un smartphone se fait sans difficulté et les ●●●

LE NOUVEAU CHÂSSIS BRILLE PAR SON  
ÉQUILIBRE ET CONVAINC PAR SON CONFORT.  
LA DIRECTION, ELLE, N'INFORME PAS ASSEZ.

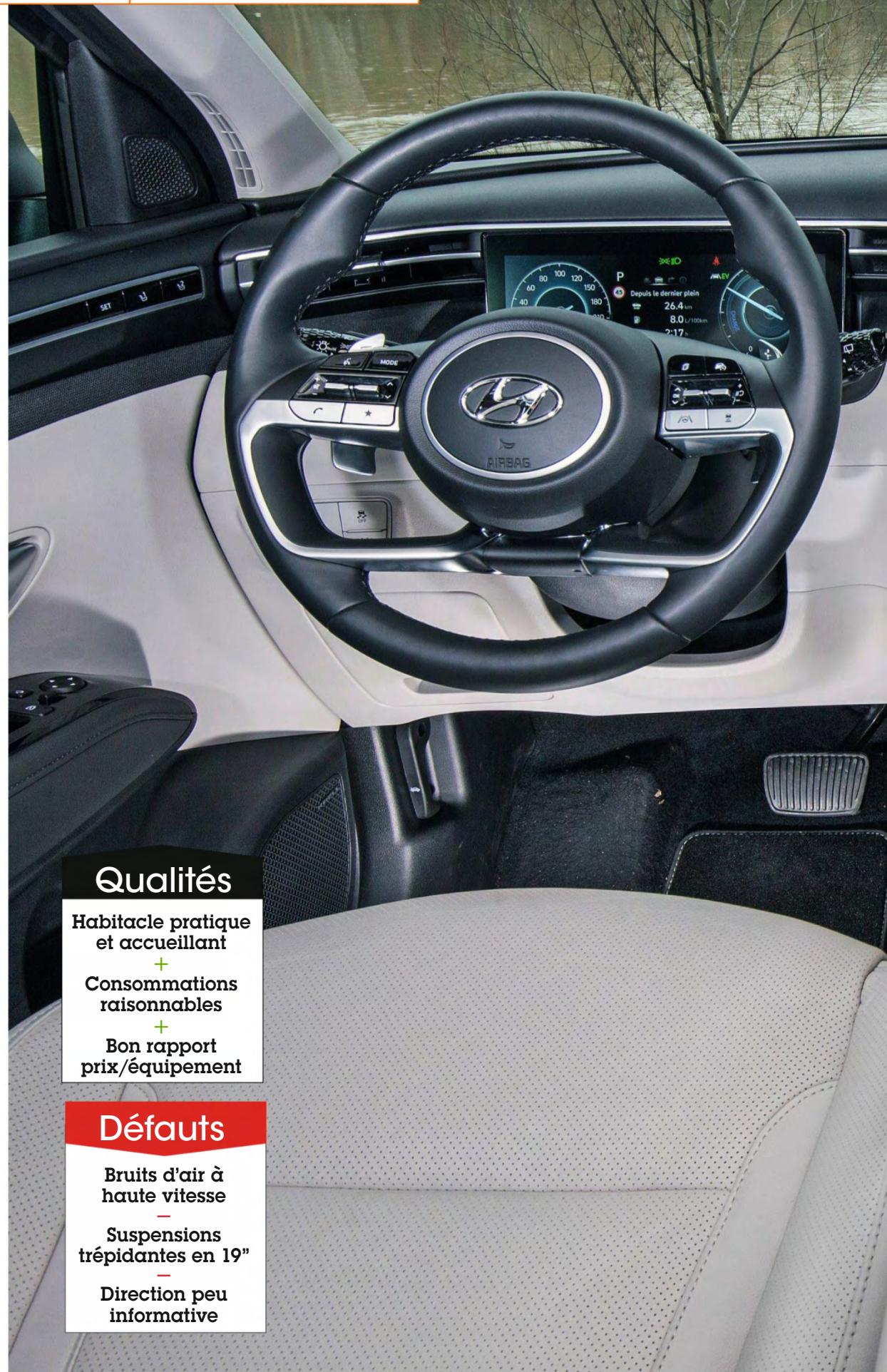


Vie à bord

••• interfaces Apple CarPlay et Android Auto sont accessibles par USB. La console centrale ménage bon nombre de rangements même si la boîte de vitesses, qui troque son levier contre des boutons, ne prend au final pas nettement moins de place qu'une solution classique.

La nouvelle génération de Tucson porte sa longueur à 4,50 m (soit 3 cm de plus) ce qui est légèrement plus long qu'un Peugeot 3008. A l'arrière, la différence par rapport au Français est assez frappante. Les passagers prennent place dans une banquette (fixe car les batteries sont installées en dessous) à l'assise longue et confortable, tout en disposant d'une belle place pour les jambes. Les dossier ajustables en inclinaison sur une grande amplitude, les commandes de climatisation séparée et les prises USB participent au bien être à bord. Ajoutons à cela des boutons installés sur le flanc du dossier du siège passager avant permettant à celui installé derrière de le faire avancer (assise et dossier) pour dégager de la place ! La modularité est facilitée par un dossier qui se rabat selon le schéma 40/20/40 et dégage alors une surface de chargement parfaitement plane. Le volume de coffre ne manque pas d'ampleur en configuration classique non plus, puisqu'il affiche 603 dm<sup>3</sup>.

Le Tucson repose sur une nouvelle plateforme qui lui permet de multiplier les types de motorisation. Diesel (136 ch avec micro-hybridation 48V), essence (150 ch), hybride (230 ch) et hybride rechargeable (265 ch), difficile de ne pas trouver son bonheur. Nous avons jeté notre dévolu sur l'hybride classique, qui marie un 4 cylindres turbo de 180 ch à un moteur électrique développant 60 ch relié à la boîte via un embrayage spécifique. La boîte, elle, n'est pas la DCT-7 à double embrayage mais une classique automatique à 6 rapports dotée d'un convertisseur de couple. Mais le plus notable à propos



## Qualités

- Habitacle pratique et accueillant
- Consommations raisonnables
- Bon rapport prix/équipement

## Défauts

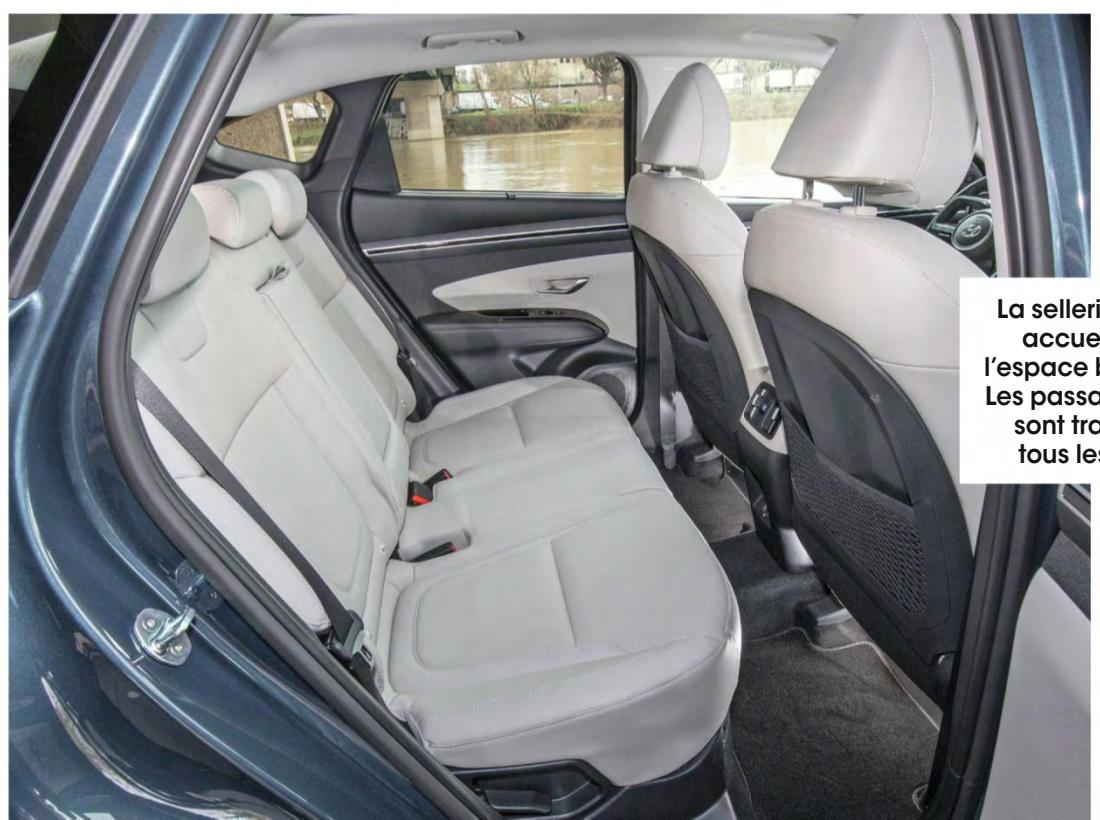
- Bruits d'air à haute vitesse
- Suspensions trépidantes en 19"
- Direction peu informative

D'UNE LONGUEUR À PEINE SUPÉRIEURE À CELLE D'UN 3008, LE TUCSON SE MONTRÉ PLUS MALIN EN AMÉNAGEMENT.





Les efforts fournis par Hyundai pour soigner la présentation portent leurs fruits. La planche de bord flatte l'œil et fait preuve d'esprit pratique.



La sellerie se révèle accueillante et l'espace bien réparti. Les passagers arrière sont traités avec tous les égards.



# SUPER ESSAI HYUNDAI TUCSON

HYBRID BVA6  
230 CH EXECUTIVE



Sans casquette, les compteurs demeurent lisibles. La boîte auto se manipule facilement.



Deux bémols côté confort: quelques trépidations de suspension et des bruits d'air présents sur autoroute.

●●● de cette dernière est l'absence de levier, remplacé par des boutons. Etonnant au début, on se fait au final rapidement à son utilisation, d'autant que les changements entre les modes sont plutôt rapides. Le Tucson s'élance sur son moteur électrique, avec une belle réactivité, bien que le thermique vienne rapidement l'aider dans sa tâche. Mais il se coupe aussi dès que possible et évolue en général à des régimes très faibles. Nos mesures de consommation confirment la faible sollicitation du 4 cylindres, en particulier en ville, avec 5,9 l/100 km. Le Tucson est agréable à mener grâce à la visibilité périphérique qu'il dégage. La gestion des différentes énergies est globalement lissée, à quelques exceptions près.

**LE SYSTÈME HYBRIDE EST GÉRÉ AUTOMATIQUEMENT AVEC DEUX MODES AU CHOIX: ECO OU SPORT.**

En sollicitant l'accélérateur, les deux moteurs travaillent ensemble et envoient 230 ch et 265 Nm de couple sur le train avant. Cela entraîne des remontées de couple dans la direction mais c'est aussi le signe d'un beau dynamisme. Le 1 000 mètres est ainsi signé en 28,6 secondes et les reprises de 90 à 130 km/h en 6,8 secondes autorisent des dépassements sécurisants. Il est aussi possible de basculer en mode sport pour augmenter la réactivité de la boîte et la réponse à l'accélérateur. D'autant que le comportement fait état de belles dispositions. Le Tucson ne subit pas son poids et ses prises d'appui sont franches. Sa direction isole un peu trop le conducteur de la route mais les réactions sont quoi qu'il en soit progressives. Le confort est plus sujet à critique. A basse vitesse, les réactions des suspensions sont parfois sèches alors qu'à haute vitesse, ce sont les bruits d'air qui sont trop présents. Sur autoroute, l'appétit du Tucson se fait plus appuyé avec une moyenne de 7,8 l/100 km. Il peut en revanche compter sur son système de conduite semi-autonome bien géré pour assister le conducteur sur les longs trajets. ■

## VERDICT Vie à bord

### Habitabilité ★★★★☆

*Outre les alertes sonores envahissantes avant même d'avoir démarré, le Tucson fait preuve d'un grand sens de l'accueil. L'espace habitable est généreux tout comme le volume de coffre. De nombreuses astuces pratiques permettent de surcroît de se simplifier la vie.*

### Présentation ★★★★☆

*Le dessin de la planche de bord flatte l'œil, au même titre que les compteurs dépourvus de casquette ou la console centrale en noir laqué (attention aux traces de doigts). Le jeu des matières sur les contre-portes témoigne d'une belle maîtrise d'assemblage.*

### Technologie ★★★★☆

*Le conducteur ne perçoit presque pas les transitions entre les moteurs. Le système multimédia se montre réactif et intuitif mais les raccourcis tactiles ne sont pas faciles à repérer en conduisant. On regrette également une commande vocale dure d'oreille.*

Le roulage en 100 % électrique n'est pas possible mais la consommation moyenne est contenue.



# SUPER ESSAI HYUNDAI TUCSON

HYBRID BVA6  
230 CH EXECUTIVE

Tout-  
terrain

VERDICT Tout-terrain



*Hormis sa garde au sol légèrement rehaussée, le Tucson n'a pas d'atout pour le tout-chemin. Simple traction, il souffre de pertes de motricité dès que le terrain devient moins adhérent. D'autres motorisations de la gamme sont disponibles avec les quatre roues motrices.*

CAPACITÉS TOUT-TERRAIN

GARDE AU SOL 170 mm



## PAS LE BON PROFIL

**S**i vous envisagez de faire un peu de tout-chemin, ou si vous habitez simplement dans une région montagneuse, cette version du Tucson n'est pas faite pour vous. Non seulement le train avant reçoit seul le couple mais l'apport du moteur électrique lui complique singulièrement la tâche. Quand l'électronique s'en mêle, on peut se retrouver coincé dans une rampe de parking par temps froid. Il faudra alors déconnecter l'antipatinage et s'y reprendre différemment. La gamme compte deux versions 4x4, une dotée d'un système classique (arbre de transmission) sur le diesel 136 ch et une grâce à un moteur électrique installé sur l'essieu arrière sur l'hybride rechargeable. La première sera la plus efficace dans le cadre d'une utilisation sur sol meuble.

# AUCUN BONUS N'EST ACCESSIBLE POUR LES HYBRIDES CLASSIQUES. LE TUCSON PEUT PARAÎTRE CHER... AVANT D'AVOIR JETÉ UN COUP D'ŒIL SUR L'ÉQUIPEMENT.

Budget

## Prix

Modèle hors options: 44 000 €	Modèle à l'essai: 44 650 €
Puissance fiscale: 10 CV	CO <sub>2</sub> : 127 g/km
Garantie: 5 ans, kilométrage illimité	Bonus/Malus: neutre

## Équipements de série

**Sécurité:** 6 airbags, airbag genoux conducteur, appel d'urgence et d'assistance, assistance à la sortie du véhicule, assistance active au changement de voie, caméras 360°, conduite semi-autonome (régulateur de vitesse intelligent avec fonction embouteillages, aide active au maintien au centre de la voie), détecteurs de pluie et de luminosité, détection fatigue conducteur, freinage d'urgence auto (cyclistes et piétons) avec fonction intersection, radars de stationnement avant et arrière, reconnaissance des panneaux, surveillance des angles morts (par caméra) et du trafic en marche arrière.

**Agrement:** accès et démarrage sans clé, chargeur smartphone à induction, commande à distance de sortie de stationnement, climatisation auto tri-zone, compteurs numériques 10,25", feux de route auto, hayon mains-libres, hi-fi premium Krell, interfaces Apple CarPlay et Android Auto, jantes 19", navigation connectée écran tactile 10,25" avec commande vocale intelligente, pare-soleil aux vitres arrière, phares bi-LED, prises USB, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs rabattables, rétroviseur intérieur photosensible, sellerie cuir, services connectés (informations à distance via l'application), sièges avant électriques et ventilés, sièges avant et arrière chauffants, toit ouvrant panoramique, volant chauffant.

## Options

Peinture métallisée	650 €
Suspensions pilotées	800 €



## Performances

mesurées par l'AJ4x4	
Vitesse maxi (km/h)	201
Accél. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	7,8 / 28,6
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	6,8
<b>Freinages</b>	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 31 / 62
<b>Consommations</b>	
Moyenne (l/100 km)	6,9
Ville / route / autoroute (l/100 km)	5,9 / 7,1 / 7,8
Réservoir (l) / Autonomie (km)	52 / 753

## Dimensions

mesurées par l'AJ4x4	
<b>Extérieures / Intérieures</b>	
L / l / h / empattement (m)	4,50 / 1,87 / 1,66 / 2,66
Espace aux jambes AR (cm)	27
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	151 / 148
<b>Coffre</b>	
Volume 5 places / 2 places (dm <sup>3</sup> )	603 / 1795
Seuil de chargement (cm)	72
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	85 / 104 / 56
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	175 / 130 / 81



## Technique

<b>Système hybride</b>	
Puissance maxi cumulée (ch à tr/mn)	230
Couple maxi cumulé (Nm à tr/mn)	350
<b>Moteur thermique</b>	<b>4 cylindres turbo essence</b>
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1598
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	265 à 1500
<b>Moteur électrique</b>	<b>synchrone à aimants permanents</b>
Puissance maxi (kW/ch)	44,2 / 60
Couple maxi (Nm)	264
Type batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion / 1,49
Autonomie en électrique	quelques mètres
<b>Châssis</b>	<b>caisse autoportante</b>
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	11,5
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques
<b>Transmission</b>	<b>aux roues avant</b>
Boîte de vitesses	BVA6
<b>Poids</b>	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1670 / 1650
<b>Pneumatiques</b>	<b>Michelin Primacy 4</b>
Dimensions	235/50 R 19



## Conclusion

★★★★☆
-------

Plus encore que pour un autre véhicule, le style du nouveau Tucson sera un critère déterminant dans le processus d'achat (ou pas). Si sa face avant peut diviser, le reste de ses prestations fait quasiment l'unanimité. Doté d'un habitacle dans lequel on se sent bien, il peut faire valoir un équipement de série très complet et une finition de bon niveau. Sur la route, il n'est pas très agile mais parfaitement serein et doté de performances à la hauteur. Au chapitre de ses défauts, une insonorisation perfectible et une suspension trépidante.

# VOLT FACE

ICÔNE DU RÊVE AUTOMOBILE AMÉRICAIN, BERÇÉ AU RONRONNEMENT DES V8,  
LA MUSTANG FAIT VOLTE-FACE EN PASSANT À L'ÉLECTRIQUE.  
LE MACH-E MARQUE LE DÉBUT D'UNE NOUVELLE ÈRE.

Par Michel Courtois Photos Yann Lefebvre





**FORD MUSTANG MACH-E**  
EXTENDED RANGE 99 kWh – 351 CH  
FIRST EDITION

PRIX : 69 500 €

PUISSEANCE FISCALE : 12 CV

BONUS/MALUS : NEUTRE

La première Ford électrique ne porte pas l'ovale bleu. Elle préfère arborer un cheval sauvage au galop, un Mustang, synonyme dans le monde automobile de "pony car". Des sportives américaines reposant sur les dessous techniques sommaires - pour ne pas dire rustiques - de familiales de grande diffusion. Fiables, abordables, elles ont nourri le rêve (auto-mobile) américain en recevant des V8 *big block* (grosse cylindrée) sous leur long capot. Rien à voir avec le Mach-E. La stratégie de Ford, difficilement lisible sous l'angle de l'histoire ou du positionnement, s'explique en réalité par un double objectif : faire le *buzz* et faire rêver avec une technologie qui fait plutôt... peur. Un sacré challenge pour le Mach-E. Voyons s'il a les moyens de ses ambitions.

Une chose est sûre : Ford a mis les moyens pour développer son premier modèle zero émissions (exception faite d'une Focus électrique qui ne restera pas dans l'Histoire). Le Mach-E repose en effet sur une inédite plateforme maison, indépendante de l'accord passé entre la marque américaine et Volkswagen pour l'utilisation future du châssis MEB (VW ID.3 et ID.4, Audi Q4 e-tron, Skoda Enyaq...). De même, alors que beaucoup de constructeurs en sont revenus, Ford prend le pari de ne pas électrifier un modèle existant mais de miser sur l'effet nouveauté. Esthétiquement, même si chacun se fera son opinion, les designers ont eu le coup de crayon plutôt heureux et ce SUV de 4,71 m - soit 3 cm de moins qu'un BMW iX3 - flatte par son allure athlétique. L'air de famille avec la Mustang, la vraie, est plus perceptible à l'arrière dans la mesure où la calandre obstruée est loin de la gueule béante de la sportive soucieuse de faire respirer son V8. Autre différence, les porte-à-faux, imposants sur la Mustang originale, sont ici réduits à leur plus simple expression.

## LA POUPE ÉVOQUE CELLE DE LA MUSTANG MAIS SANS ÉCHAPPÉMENTS. LE MACH-E CARBURE... AUX ELECTRONS !

Avant même de prendre place à bord, le Ford Mach-E se positionne comme un véhicule 2.0. Le déverrouillage peut se faire via le smartphone mais également grâce à un code à composer sur le montant de la vitre conducteur. Un gadget... qui peut s'avérer pratique car il permet l'accès au véhicule par une tierce personne à l'aide de ce simple code. Mais une autre surprise attend les passagers. Aucune poignée de porte ne vient égratigner le profil du SUV Ford. Il faut appuyer sur un bouton situé au pied du montant de vitre pour que les portes s'entrouvrent automatiquement, puis les tirer.

A bord, l'ambiance est très Tesla : immense écran digital au centre et planche de bord au dessin épuré. C'est agréable à l'œil même si ça manque de caractère, surtout comparé à la ligne extérieure. Contrairement au constructeur californien, dans le Michigan, on reste fidèle à un petit



Le temps de charge reste long mais le système de navigation l'intègre lors du calcul d'itinéraire.

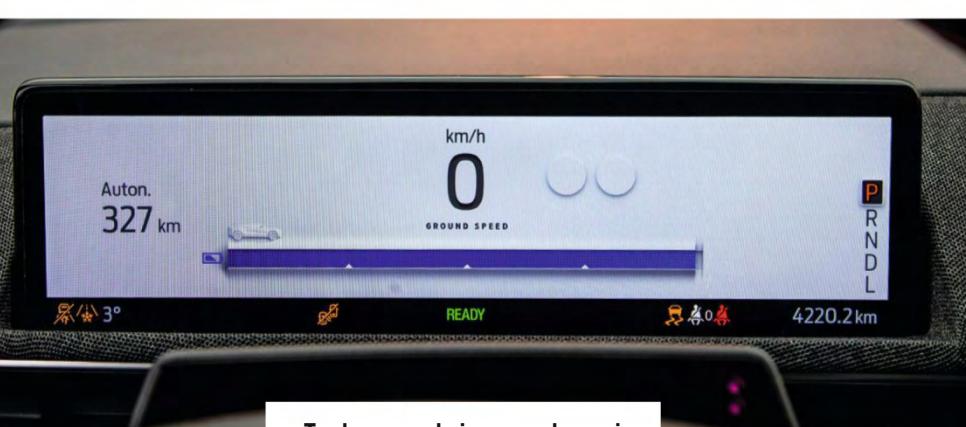


## Qualités

Espace intérieur vaste et accueillant  
+  
Comportement efficace  
+  
Niveau d'équipement complet

## Défauts

Autonomie sur autoroute  
-  
Remontées de suspensions à basse vitesse  
-  
Direction manquant de ressenti



Tesla a certainement servi de modèle même si Ford conserve un écran pour les « compteurs ». La dalle 15" se révèle intuitive d'utilisation.



écran affichant les informations essentielles devant le conducteur. Ce dernier prend place dans des sièges qui manquent de maintien mais qui offrent une position de conduite plutôt basse. Outre l'intérêt de détourner l'attention d'une finition juste moyenne (exception faite de la très belle intégration des haut-parleurs B&O au sommet de la planche de bord), l'écran tactile de 15,5" offre une interface très séduisante. Son utilisation se révèle intuitive et la commande vocale intelligente permet de gagner du temps sur l'accès à certaines fonctionnalités. L'empattement très étiré (2,98 m) ménage un vaste espace habitable. L'architecture électrique a, en outre, permis d'aménager - en plus du coffre (402 dm<sup>3</sup>) - un bac à l'avant (81 dm<sup>3</sup>) habillé de plastique et doté d'une évacuation.

La gamme Mach-E s'organise autour de deux puissances de batteries (76 et 99 kWh) disponibles en deux ou quatre roues motrices. Une version sportive baptisée GT de 467 ch viendra s'ajouter au catalogue. Pour cet essai, c'est la déclinaison juste en dessous qui nous a été confiée. Dotée de la batterie de 99 kWh, d'un moteur sur chaque essieu, elle développe 351 ch. En dépit des efforts d'insonorisation consentis, l'absence de moteur rend plus perceptibles les bruits de roulement à basse vitesse et les sifflements aérodynamiques quand le rythme s'accélère. Rien de rédhibitoire malgré tout. La direction à l'assistance surprenante et aux remontées d'informations floues, ou la pédale de frein dont il faut apprivoiser le dosage sont plus embêtantes au quotidien. Il est possible de se passer de cette pédale de frein lors des évolutions en ville en enclenchant le mode One Pedal Drive. Le frein moteur est alors suffisant pour arrêter le véhicule dans la plupart des cas. En outre, une position « L » permet de faire varier la force de décélération quel que soit le mode.

•••



••• On l'aurait parié, le comportement n'a rien à voir avec celui d'une Mustang. La batterie placée le plus près du sol possible réduit le centre de gravité et répartit uniformément le poids. Il est souvent difficile de sentir que l'on est au volant d'un SUV de 2214 kg. Contrairement à la direction qui peine à informer, les suspensions (passives) travaillent bien à maintenir la caisse. Il est possible de placer le train arrière en entrée de courbe mais dans des proportions modestes. En réaccélération, les deux moteurs vont avant tout chercher à offrir la meilleure motricité. Le Mach-E est efficace et rassurant, deux qualités que l'on attend d'un SUV familial.

Trois modes de conduite proposent de paramétriser le véhicule en fonction de l'utilisation : Active, Whisper (« chuchotement ») et Untamed (« sauvage »). Des appellations exotiques que l'on peut traduire par Normal, Eco et Sport. En passant d'un mode à l'autre, les différences se font sentir dans la gestion de la course d'accélérateur, la cartographie des moteurs et la sonorité artificielle. En Untamed, un bruit est relayé par les haut-parleurs mais le

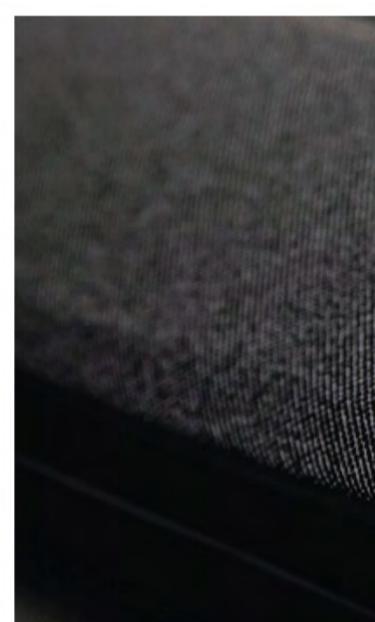
résultat n'est pas évocateur. En revanche, l'envoi d'un supplément de couple vers l'arrière augmente la mobilité en virage. Le mode Whisper cherche lui à optimiser la consommation - en particulier en évoluant en roues libres dès que possible - et fait la part belle au confort sonore. Mais celui-ci est perturbé par des réactions sèches de la suspension sur les petites aspérités. Les performances mesurées (6,4 secondes sur le 0 à 100 km/h) confirment que le Mach-E a une belle santé. Comme souvent avec les électriques, c'est le couple immédiat qui procure des sensations bien à part... et des reprises canons.

Plus que les performances, c'est l'autonomie qui constitue un critère déterminant. Et à ce chapitre, le Mach-E n'a pas hérité des penchants de la Mustang. Avec une moyenne de près de 400 km d'autonomie, il fait partie des meilleurs élèves de la catégorie. Peu font mieux, hormis du côté de chez Tesla. Seul son appétit sur autoroute est proportionnellement plus appuyé. Heureusement, la navigation connectée intègre les charges et leur durée dans le temps global des trajets, en optimisant les arrêts en fonction de la capacité des bornes présentes. Sur une Ionity, la puissance de charge atteint 150 kW sur les premiers 30 % de la batterie, ce qui est excellent. Le débit chute progressivement jusqu'à 78 kW à 80 % de charge. Ensuite, le décrochage est brutal, à tel point que l'on passe en charge lente (11 kW). Autant dire que les 20 % restants ne seront jamais chargés lors d'un trajet autoroutier, ce qui ampute encore l'autonomie d'environ 50 km. Lors d'une utilisation urbaine, il sera possible de tabler sur presque 420 km entre deux recharges. Idéal, même si le Mach-E n'a rien de la citadine... idéale. ■

**JAMAIS LE  
COMPORTEMENT D'UNE  
MUSTANG N'AURA ÉTÉ  
AUSSI EFFICACE.  
CÔTE CARACTÈRE,  
EN REVANCHE...**



Le Mach-E tient son rang en performances. Mais c'est surtout en autonomie qu'il étonne, avec 400 km de moyenne.





Le caractère affirmé de la ligne ne se retrouve pas dans l'habitacle. L'ambiance est très épurée et les repères se trouvent rapidement.

## Conclusion



**Ford réussit son entrée dans l'électrique.** D'abord parce que le Mach-E porte le logo Mustang, ce qui lui garantit une campagne de communication efficace. Il est en outre agréable à conduire, accueillant et bien équipé. Son confort pourrait être plus moelleux, son autonomie sur autoroute plus généreuse et la présentation de son habitacle plus inspirée. Mais rouler en SUV Mustang en Europe en 2021, seul l'électrique pouvait le permettre.



La finition n'est pas toujours parfaite mais certains détails, comme la hi-fi B&O, sont très soignés. Le coffre se montre accueillant.



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

## Prix

Modèle hors options : 69 500 €	Modèle à l'essai : 69 500 €
Puissance fiscale : 12 CV	CO <sub>2</sub> : 0 g/km
Garantie : 3 ans, 60 000 km*	Bonus/Malus : neutre

\* batterie garantie 8 ans ou 160 000 km

## Équipements de série

**Sécurité :** 6 airbags, airbag genoux conducteur, aide au maintien dans la voie, conduite semi-autonome (régulateur de vitesse intelligent avec fonction embouteillages, aide active au maintien dans la voie), contrôle pression des pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, freinage d'urgence en ville, reconnaissance des panneaux, radars de stationnement avant/arrière, surveillance angles morts/trafic en marche arrière.

**Agrement :** caméras 360°, chargeur smartphone à induction, climatisation auto bi-zone, compteurs numériques 10,2", déverrouillage par smartphone ou code, éclairage d'ambiance, écran tactile 15,5", feux de route auto, hayon mains libres, hi-fi B&O 10HP, jantes 19", modem embarqué FordPass Connect (10 ans), modes de conduite, navigation connectée (points de recharge, mises à jour à distance) à commande vocale intelligente, peinture métallisée, phares full LED, rétroviseurs dégivrants et rabattables, rétroviseur intérieur photosensible, sellerie simili-cuir à surpiqûres rouges, sièges avant électriques (8 voies) et chauffants, stationnement semi-auto, toit panoramique, volant chauffant.

## Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	184
Accél. 0 à 100 km/h / 1000 m d. a. (s)	6,4 / 27,4
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	4,8
<b>Freinages</b>	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 31 / 63
<b>Consommations</b>	
Moyenne (kWh/100 km)	22,3
Ville / Route / Autoroute (kWh/100 km)	21 / 20 / 26
<b>Autonomie / Charge</b>	
Moyenne (km)	399
Ville / Route / Autoroute (km)	419 / 440 / 338
Temps de charge 7,4 kW (h) / 11 kW (h)	15 / 10

## Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

<b>Extérieures / Intérieures</b>	
L / l / h / empattement (m)	4,71 / 1,88 / 1,63 / 2,99
Espace aux jambes AR (cm)	32
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	152 / 149
<b>Coffre</b>	
Volume coffre avant / 5 places / 2 places (dm <sup>3</sup> )	90 / 500 / 1420
Seuil de chargement (cm)	77
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	88 / 104 / 44
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	180 / 117 / 69

Sous le capot, un bac étanche de 90 dm<sup>3</sup>, en plus du coffre.



## Technique

<b>Moteur/batterie</b>	2 moteurs synchrones à aimant permanent
Puissance maxi (kW/ch)	258 / 351
Couple maxi (Nm)	580
Type batterie	lithium-ion
Capacité / capacité utile (kWh)	99 / 88
<b>Châssis</b>	caisse autoportante
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	12,1
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	réducteur / 1
<b>Poids</b>	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	2214 / -
<b>Pneumatiques</b>	Continental PremiumContact 6
Dimensions	225/55 R 19



Le Dakar... en Arabie Saoudite. Un décor inoubliable où celle que l'on baptise mer rouge longe un désert minéral.



DAKAR CLASSIC 2021

# Comme une bouffée de nostalgie

Le succès des rallyes historiques est tel qu'aujourd'hui chaque épreuve automobile se double de son pendant historique. Après les succès du Tour Auto ou du Monte-Carlo historique, c'est le Dakar qui, en janvier, a fait place aux romantiques nostalgiques. Pari gagné !

Par Michel Guégan Photos G. Epifanio/ASO et MG

# REPORTAGE LE DAKAR CLASSIC

Qui se souvient encore que la VW Iltis a remporté le deuxième Paris-Dakar ? Celle-ci, forte de 75 ch, était totalement d'origine !



Marc Douton et Emilien Etienne ont dominé cette première édition à bord de leur buggy ex-Sunhill.

C'était il y a quarante ans déjà... Les jardins du Trocadéro en 1979 puis la place de la Concorde, la foule qui s'écarte au départ des concurrents, des millions de spectateurs sur la route du Sud agglutinés aux carrefours. Pour certains la grande aventure, pour d'autres, le rêve par procuration. Les exploits, les drames, les vedettes, les naufragés du désert, la disparition dramatique de Thierry Sabine, le sorcier, le maître de cérémonie, l'Afrique, une Afrique chaleureuse, un désert mythique, la course toujours la course, malgré les pleurs, malgré la fatigue. On a peine à se représenter ce que signifiait le Paris-Dakar dans l'inconscient collectif.

Aujourd'hui, il s'agit d'une épreuve auto-moto d'une extrême difficulté qui exige un niveau de compétitivité et un effort financier inaccessibles à la plupart des amateurs. Le Dakar d'autrefois était un rite initiatique, une sorte de thérapie contre le banal, l'uniformité, comme une fuite face à l'avènement de la société de consommation. Et puis il y avait le désert, porteur de rêves comme de chimères, toujours associé au récit des explorateurs, suscitant des peurs ancestrales où se rejoignait l'angoisse de se perdre, de mourir de soif. C'était avant le GPS, avant le portable, le destin de chacun étant lié à la vie frénétique de l'aiguille d'une boussole. Pas de réseaux sociaux mais une presse magazine envoûtée dont les envoyés spéciaux vantaien les exploits des amateurs ou des vedettes dans une France de janvier frigorifiée. Aujourd'hui, le Dakar Classic entend renouer avec cette magie en y invitant les autos d'avant 2001 et selon le principe de régularité, avec des moyennes plus ou moins rapides selon le terrain.

LE BAJA BUG,  
COCCINELLE  
MUTANTE,  
REVISITE LA  
LÉGENDE DE  
LA BAJA  
CALIFORNIA





A ses débuts, le plateau du Dakar était éclectique. Des 4x4 bien sûr, les premiers témoins d'une motorisation de loisirs. Ils s'appelaient BJ, FJ, Pajero, Niva, Range, Iltis et parmi cet essaim de véhicules guerriers, quelques insectes iconoclastes, les buggies. On les avait vus au rallye des Cimes, à la Baja California, au cinéma avec Steve Mc Queen. Fruits de bricoleurs de génie ou d'artisans méticuleux, ils rivalisaient d'audace pour briser le cercle des voitures d'usine. Cette histoire, elle aura bercé l'imagination d'un tas de gamins qui, après avoir rêvé devant leur téléviseur ou les récits de leurs parents, devenus adultes, désespéraient de retrouver de telles sensations. Le Dakar Classic vient de leur en donner l'occasion...

Frédéric Verdaguer connaît bien les VW pour collectionner, restaurer des buggies et même organiser le raid VW Africa au Maroc. Au fil des années, il a eu l'opportunité de retrouver et d'acquérir les anciens buggies d'Yves Sunhill, les biplaces ayant participé au Paris-Dakar dans les années 80. Avec sa femme Julie, elle-même passionnée et pilote (vainqueur du rallye des Gazelles 2012), ils décident de préparer une des deux voitures pour ce Dakar Classic, vendant l'autre modèle à Marc Douton et Emilien Etienne. Commence alors une course effrénée contre le temps ! Les deux buggies Sunhill datent des années 80 et n'ont jamais été restaurés ni encore moins réhabilités pour une telle aventure. Même si le parcours est bien édulcoré face à celui du Dakar traditionnel, l'opération n'est pas sans risque avec près de 8 000 km à affronter sur les pistes saoudiennes. Marc Douton est né à Dakar (signe du destin !) et forcément lorsqu'il •••



••• voit cette caravane bigarrée défiler dans les rues de la capitale, il n'a qu'un rêve, y participer un jour ! A 16 ans, il achète un buggy et on le retrouve quelques années plus tard au volant d'un Baboulin au raid VW Africa. L'histoire est en route et avec son ami Emilien, lui aussi cadre chez Dassault Aviation, le projet de participer au Dakar Classic 2021 est lancé. Il se concrétise avec l'aide de Jérémy Athimon, fin connaisseur du buggy Sunhill, dont l'atelier est installé à Nantes. 500 heures de travail en quelques mois, 200 km à peine d'essais et c'est l'embarquement à Marseille pour Djedda.

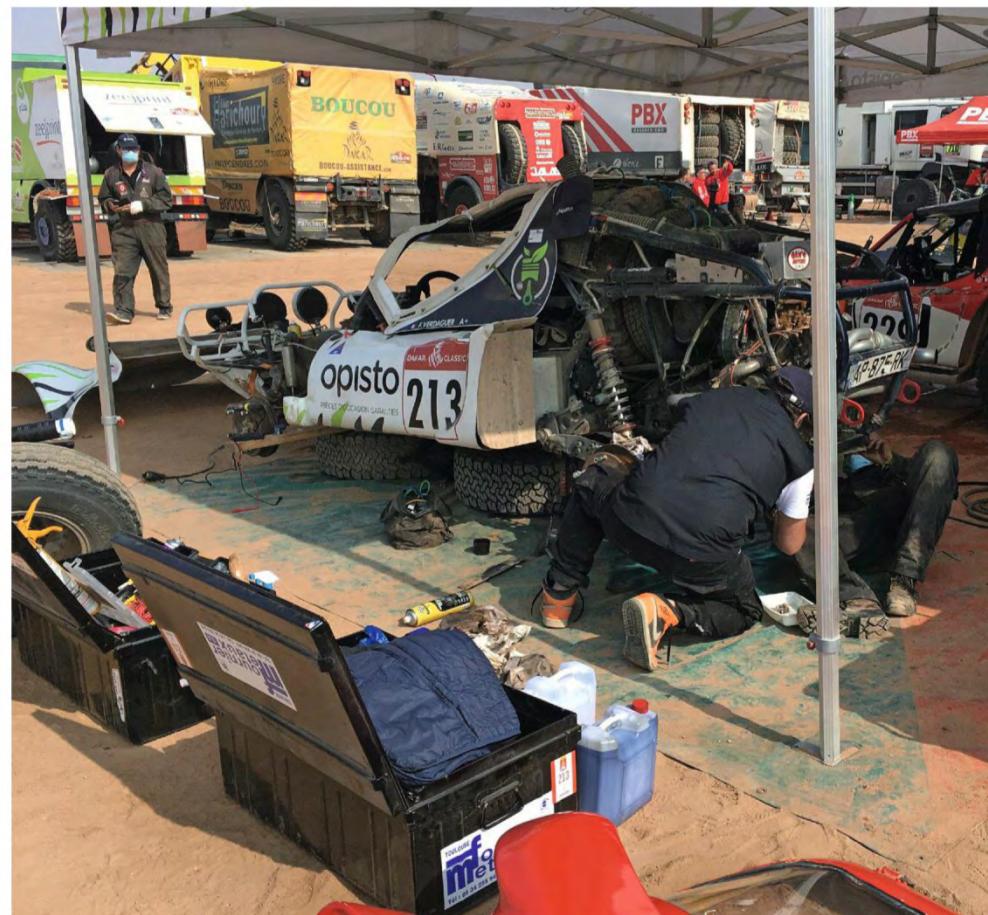
Un peu plus au sud, du côté de Revel en Haute-Garonne, on ne chôme pas non plus ! Frédéric et Julie Verdaguer sont plongés dans les entrailles de leur Sunhill 1981. Comme à Thouars chez Jérémy, les buggies sont remis à nu, tout est renforcé, suspensions, direction alors que les moteurs, 1 600 VW d'origine, sont réalisés au-delà de 2000 cm<sup>3</sup> pour développer environ 120-130 ch avec un couple conséquent. Boîte VW pour tout le monde (d'origine VW 181 chez Verdaguer), montage de tous les éléments de sécurité, embarquement à Marseille début décembre.

Départ du rallye le 2 janvier, en compagnie de 24 autres compétiteurs. Des 4x4 bien sûr, Range, Pajero, Mercedes G, Land Cruiser mais aussi une VW Iltis, un Baja Bug, un buggy LM, deux camions, un pick-up 504 diesel (deux roues motrices !) et même une berline Skoda engagée par deux Tchèques. Tous les équipages seront surpris par le rythme engendré par les moyennes imposées et bien vite les buggies légers et performants vont s'affirmer, notamment le Sunhill rouge de Marc Douton dont le coéquipier Emilien Etienne est un as de la navigation ! Après un départ tonitruant, les époux Verdaguer se montreront plus prudents (5<sup>e</sup>) et c'est le Pajero d'un équipage espagnol suivi du camion Renault de l'équipe Boucou qui rejoindront le podium qui avait un goût de « revenez-y » ! La magie a opéré... ■

HUMILITÉ FACE À LA MAJESTÉ MINÉRALE, CONFRONTATION QUOTIDIENNE AUX MENACES DE LA PISTE...

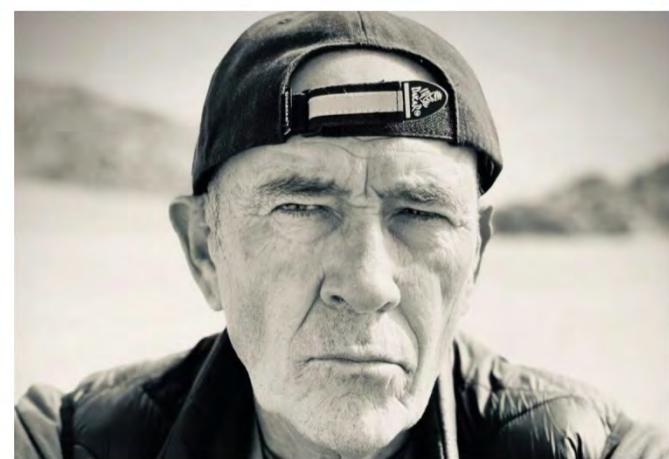


L'équipage de la 504 pick-up peut témoigner: la solidarité n'est pas un vain mot en rallye-raid. Le camion finira troisième de l'épreuve !





Pas de Dakar sans mécanique, lorsque le jour de repos ne mérite pas son nom, ni sans berlines improbables comme cette Skoda!



## « LES COPAINS D'ABORD ! »

**Ex-pilote de rallye de haut niveau, Yves Loubet s'est aujourd'hui reconvertis en organisateur de rallyes historiques. Il était le maître d'œuvre de ce premier Dakar Classic. Il nous en conte l'origine et évoque l'avenir.**

*Propos recueillis par Michel Guégan*

### Comment est née cette idée d'un Dakar Classic ?

Organisateur du rallye du Maroc historique depuis une douzaine d'années, c'est lors d'une discussion avec André Trossat (ex-pilote Lada des années 80-90, *ndlr*) que nous avons eu l'idée d'organiser une épreuve du côté de Laïoun, dans le Sud marocain (rallye Dakhla). Avec un parcours du style des Paris-Dakar d'antan, sans dune. Pour diverses raisons, notamment sanitaires, il n'a pu se dérouler. J'ai alors rencontré David Castera, organisateur du rallye Dakar, en lui proposant mon concept d'un Dakar Classic, sachant que j'avais l'accord de nombreux concurrents désireux de se lancer dans l'aventure.

### Quelle était l'idée de base ?

Renouer avec la tradition d'un Dakar, certes difficile, mais accessible à des voitures dites historiques, sans obstacles infranchissables comme les dunes d'aujourd'hui. Et remplacer la course de vitesse par une compétition de régularité avec des moyennes différentes selon le terrain, par exemple de 70 à 130 km/h, pour pimenter le tout. Et plaire ainsi à tous les romantiques nostalgiques ! Dès l'annonce de ce Dakar Classic, le succès a été immédiat mais beaucoup se sont désistés, inquiets face à la crise sanitaire, et 26 équipages ont pris le départ.

### Qui a dessiné le parcours ?

J'ai travaillé avec Alain Lopes (ex-coéquipier professionnel, *ndlr*), un spécialiste des épreuves de régularité, et David Serieys. Un savant mélange de pistes sablonneuses, caillouteuses et de sable !

### Quels sont les véhicules admis ?

Nous n'avons pas voulu suivre l'exemple du rallye de Monte-Carlo historique ou du Tour Auto où seules sont éligibles les voitures ayant disputé l'épreuve autrefois. Il faut simplement que le véhicule respecte la logique des années, jusqu'à 2001. Ainsi, nous avons une Skoda engagée alors que la marque tchèque n'était jamais venue au Dakar. L'essentiel c'est l'esprit. Ainsi, j'ai un concurrent qui voulait s'engager avec une coque de 404 sur un châssis de Mitsubishi. Rappelez-vous les 2 CV-Pajero ou la Mitsubishi PX 33 de Smulevici.

### Pour les prochaines éditions, ne craignez-vous pas l'affluence de 4x4 identiques tels Land Cruiser, Range Rover et Pajero ?

Non, parce que je vais créer des catégories. Il n'y aura pas de classement général. Je rêve d'avoir des buggies, des berlines deux roues motrices comme autrefois. Des Renault, des Porsche, des Peugeot... Les pilotes se battront pour leur période d'âge comme au Mans Classic ou pour leur catégorie. J'ai même l'idée de créer une coupe Toyota HDJ 80 ! Chacun son rêve, chacun son niveau. Avec, en bonus, du plaisir et une ambiance qui sent bon le Dakar d'antan. Et je parie qu'ils seront nombreux en janvier 2022 !

# Le Tyrol



Brumes matinales sur le lac de Landro, aux portes de la cité italienne de Dobbiaco/Toblach. Ses eaux offrent un miroir aux sommets des Dolomites.

A 2h30 de route de l'aéroport de Venise, le massif des Dolomites, dans le Tyrol italien, nous réserve ce printemps des beaux jours ensoleillés, des randonnées à couper le souffle et des escales authentiques à la ferme. Nos pistes pour un séjour oxygéné.

Par Pascale Desclos Photos Christian Coupi



Niché dans les  
prés, au pied  
du massif des  
Dolomites,  
le village de  
Valdaora di  
Sotto déploie ses  
fermes d'alpage  
autour de son  
clocher pointu.

# en version italienne

A

Au pied des crêtes des Dolomites, sous la frange sombre des forêts, la vallée de la Rienza déroule son tapis vert côtelé sur quelque 30 kilomètres. Ici et là, comme dans un dessin d'enfant, se détachent des hameaux serrés autour de leur clocher, des prairies en fleurs, des petites routes en lacets, une scierie nouvelle génération... Nous sommes au Sud Tyrol, à 2 heures de route de l'aéroport de Venise. Un petit coin des Alpes calibré pour les amateurs de randonnée, de culture et de cocooning, mais encore méconnu des Français. Ici, les paysages sont aussi beaux et préservés que côté autrichien, mais on parle italien avec les mains, on cuisine à l'huile d'olive, on déguste d'excellents vins et tous les noms de villages se déclinent en deux langues : Brunico/Bruneck, Dobbiaco/Toblach, San Candido/Innichen... Depuis la fin de la guerre 14-18, cette région est en effet officiellement devenue italienne, bien que restée très attachée à la culture germanique. Pour profiter de ce décor de carte postale, rien de tel qu'un séjour à la ferme, à réserver en ligne sur le site Roter Hahn (littéralement, le coq rouge). Les plus rustiques ouvrent leurs portes côté alpages, comme la ferme bio de Maria à Untersteinhof, sur les hauteurs de Villabassa/Niderhoff ou l'Unterhaspahof de la famille Haspinger à Monguelfo-Tesido/ Welsberg-Taisen. D'autres cultivent un look plus urbain, comme le B&B Niedermairhof, blotti dans un jardin du hameau de Teodone, aux portes de la cité médiévale de Brunico. Héritiers d'une longue lignée d'agriculteurs, Kathrin et Helmut y ont aménagé 8 suites aux



Pour savourer le Sud Tyrol, rien de tel qu'un séjour à la ferme chez Maria à Villabassa, les Haspinger à Monguelfo ou au B&B Niedermairhof à Teodone.



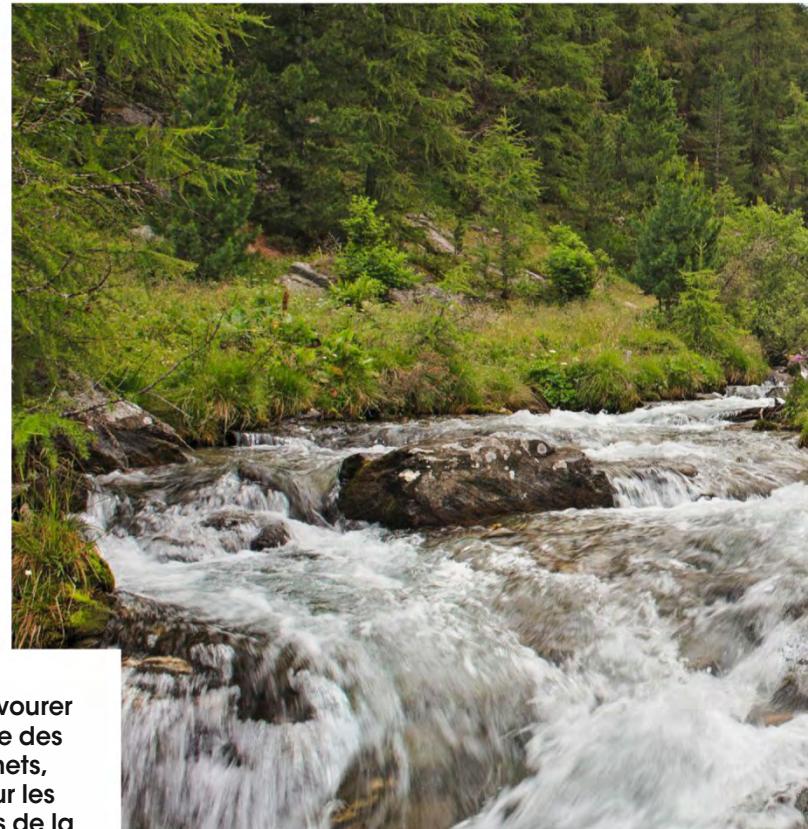


Au creux  
des alpages  
en fleurs, on  
collectionne les  
petites églises  
baroques,  
comme celle  
de Nessano/  
Nasen, à 8 km  
de Brunico.

ENTRE HAMEAUX, PRÉS ET FORÊTS,  
ON FAIT DES ESCALES AUTHENTIQUES  
DANS LES FERMES D'ALPAGE



Pour savourer l'ivresse des sommets, cap sur les alpages de la vallée du Riva ou sur le très contemporain musée de la Montagne du mont Kronplatz.



## VOTRE VOYAGE

**Y ALLER:** vol Paris-Venise à partir de 120 € A/R avec Easyjet ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)). Test antigénique gratuit et sans ordonnance avec résultat immédiat possible sur place, à l'arrivée. Location de voiture à partir de 133 € la semaine en kilométrage illimité ([www.rentalcars.com](http://www.rentalcars.com)).

De Venise, comptez 2 h 30 de route via la A27 jusqu'à Dobbiaco/Toblach.

**FORMALITÉS ET RENSEIGNEMENTS:** carte d'identité ou passeport en cours de validité. Plus d'infos sur le site de l'office du tourisme du Sud Tyrol. ([suedtirol.info/fr](http://suedtirol.info/fr))

**MONNAIE:** l'euro.

**CLIMAT:** alpin, avec des températures idéales pour randonner d'avril à octobre.

**DÉCALAGE HORAIRE:** aucun.

### OÙ DORMIR:

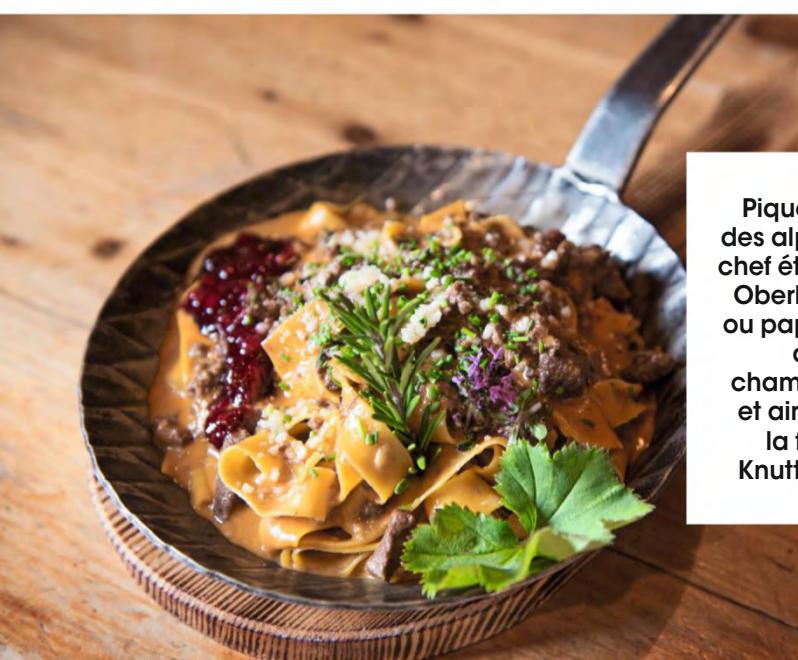
**A Villabassa/Niderhoff**, à la ferme Untersteinhof. Un gros chalet blotti dans les alpages, avec vue sur les sommets. 4 chambres d'hôtes rustiques, cuisine bio, baignade côté étang et randonnées. A partir de 66 € la double en B&B. ([www.roterhahn.it/de](http://www.roterhahn.it/de))

**A Brunico/Bruneck**, au B&B Niedermairhof. Une ancienne ferme du hameau de Teodone, devenue maison d'hôtes de charme. 8 suites design en bois, sauna-terrasse et petits-déjeuners bios. A partir de 184 € la double en B&B avec tarifs dégressifs à partir de 3 jours. ([www.nmhof.it/en](http://www.nmhof.it/en))

**A San Candido/Innichen**, au Naturhotel Leithhof. Un hôtel-spa chic et douillet, aux portes de San Candido et des randonnées dans le parc des Dolomites. Table gourmande à base de produits du potager. A partir de 123 € la double en B&B. ([www.leithhof.com](http://www.leithhof.com))



# NATURE OU CULTURE? ICI, TOUTES LES EXPÉRIENCES RIMENT AVEC L'AIR PUR DES MONTAGNES



Pique-nique  
des alpages du  
chef étoilé Chris  
Oberhammer  
ou papardelles  
aux  
champignons  
et airelles de  
la ferme  
Knutten Alm.

••• dimensions généreuses, mêlant parquets et poutres de bois brut aux clins d'œil design comme des poufs colorés ou des tapisseries à motifs animaux. Au petit-déjeuner, on s'y régale de produits bio : speck fumé aux herbes et charcuteries, fromage blanc aux fruits rouges, œufs, beurre et yaourts de la ferme. Et on est aux premières loges pour découvrir la ville voisine, aux ruelles bordées de demeures à pignons peintes jaune paille, bleu tendre, rose pastel et aux tables gastronomiques, comme le minimalist et délicieux B. Local.

Mais cette région des Dolomites invite surtout à croquer des balades au grand air. A 25 km au nord de Brunico, au village de Riva di Tures, perché à 1911 mètres d'altitude, démarre un sentier tout plat qui musarde le long d'un torrent au pied des sommets de la vallée d'Aurina. Grasses prairies, vaches aux cloches tintinnabulantes, grands sapins verts, tapis de rhododendrons... En une bonne heure de marche, il mène au chalet d'alpage Knuttenalm, tout de bois vêtu. Sur la terrasse plein soleil ou dans la salle lambrissée de bois, on savoure des spécialités tyroliennes, comme le spritz des alpages (prosecco + jus d'airelles), les *press-knödel* au speck ou le *kaiserschmarrn*, une crêpe brisée saupoudrée de sucre et nappée de confiture d'airelles. De la petite bourgade de Dobbiaco/Toblach, filez à pied jusqu'à la petite église de Santa Maria, nichée au milieu des fleurs puis suivez le chemin de croix dans la forêt jusqu'à la chapelle voisine. On pique-nique au milieu des alpages, avec le panier gastronomique du chef étoilé Chris Oberhammer, à réserver et emporter au restaurant Tilia de Dobbiaco. Si vous êtes fan de culture, rendez-vous à Valdaora pour rejoindre en téléphérique le mont Kronplatz, à 2275 mètres. Dans ce site panoramique surplombant tout le massif des Dolomites, ont poussé deux musées à l'architecture spectaculaire de béton et de verre : l'un, le Corones MMM, a été dessiné par Zaha Hadid et retrace l'histoire de la montagne ; l'autre le Lumen, est dédié à la photographie de montagne et est percé d'un œil géant, qui s'ouvre et se ferme comme le diaphragme d'un appareil photo. Tous deux ont été fondés par l'alpiniste de légende Reinhold Messner, le premier à avoir réalisé l'ascension de l'Everest sans apport d'oxygène, en 1978. Et pourquoi ne pas s'offrir une cure « alpine detox » autour de Villabassa/Niderhoff ? Après un « bain de forêt » dans sa cathédrale de mélèzes, on teste le parcours thermal en plein air aménagé sur les bords de la rivière Rienza. Pieds nus, les visiteurs alternent durant 30 minutes marche dans l'eau froide (entre 8 et 12 °C) et sur des tapis composés de sable, de tourbe, de copeaux de bois, de galets. Stimulée par le froid, la circulation sanguine s'accélère et irrigue les organes vitaux en oxygène... Ça picote sacrément, mais cette méthode Kneipp, inventée au XIX<sup>e</sup> siècle est paraît-il souveraine pour éliminer les toxines et détendre les muscles !

Mais le must incontournable de la région, c'est le parc naturel des Tre Cime, au coeur du massif des Dolomites. Pour partir à l'assaut de ces trois cimes emblématiques, il faut se lever tôt le matin. Rendez-vous au point du jour sur le parking du refuge Auronzo, à 30 km au sud de Dobbiaco/Toblach. •••



Au fil du sentier en boucle des Trois refuges, les randonneurs collectionnent des paysages spectaculaires, lacs bleus et saluent les marmottes au passage.



••• C'est de là que part le sentier en boucle des Trois refuges, Locatelli, Pian di Cienga et Lavaredo, un parcours de 6 heures de marche (672 m de dénivelé) à aborder en solo ou avec un guide. Le programme: admirer les Tre Cime côté pile puis côté face, lacs, alpages et marmottes en prime. En cette aube frisquette, la brume tarde à se lever et enveloppe de mystère le cirque minéral, hérissé de dents de pierre. « *Durant la Guerre 14-18, ces crêtes formaient la ligne de front entre l'Autriche et l'Italie, elles ont fait l'objet de combats acharnés* », explique la jeune guide de montagne Alice Monegato. *Grüss Gott! Buona Giornata!*, aujourd'hui, c'est dans les deux langues que les randonneurs matinaux se saluent sur les chemins pentus des Dolomites... qui doivent leur nom au naturaliste français Dédodat de Dolomieu (1750-1801), le premier à avoir étudié ce massif corallien sorti du fond des mers il y a 20 millions d'années et décidément très européen. Deux heures plus tard, le soleil illumine les Tre Cime. Fichés sur leur socle de pierre, tels des menhirs sculptés par des géants, les trois monolithes s'élancent vers le ciel devenu bleu. Au centre du groupe, s'élève la Cima Grande (2999 mètres), épaulée par la Cima Ovest (2973 m) et la Cima Piccola (2857 m). Du plateau, chacun se rêve alpiniste et évalue de l'œil le vertige des à-pics, le lisse trompeur des parois, les aplombs creusés dans la pierre. Le spectacle est encore plus impressionnant de la terrasse herbue qui fait face au massif, au pied du refuge de Locatelli. Le pied léger, les yeux remplis, on reprend le fil de la marche sur les rives du lac dei Plani, qui dessine un gros œil bleu au milieu des alpages en fleurs... ■

## PLEIN LES YEUX SUR LES SENTIERS DES TRE CIME, STARS INCONTESTÉES DU MASSIF DES DOLOMITES!



Instant magique, la pause au soleil face aux Tre Cime, fichées tel des menhirs géants sur la crête. Au centre du groupe, la Cima Grande culmine à 2999 mètres.

# Anjou enjôleur

Châteaux médiévaux et coteaux tapissés de vignes habillent depuis des siècles les rives de la sauvage Loire, qui chemine d'est en ouest dans cette région bucolique de l'Anjou. De quoi en faire la destination idéale d'une balade enjôleuse...

Texte et photos Thomas Riaud

**M**oi, roi René, comte d'Anjou et de Provence, roi de Naples, de Sicile et de Jérusalem, je suis né à Angers en 1409. Vous l'aurez compris, ma généalogie me confie en héritage bien des terres: certaines sauvages, rudes et pleines de caractère, d'autres subtiles et plus douces. Avez-vous déjà eu la chance d'admirer un ciel rosé embrassant la Loire? » Plus de 600 ans après, le bon roi René - personnage historique haut en couleur passionné des arts, de la chevalerie et de l'amour courtois - n'est bien sûr plus parmi nous. Mais il a su marquer l'Anjou de son empreinte, et il est encore possible de marcher dans ses pas sur de nombreux sites préservés. Avant d'admirer un coucher de soleil sur la Loire qu'il affectionnait tant, il faudra patienter un peu, du moins si vous arrivez dans ce département de l'ouest de la France depuis la Sarthe voisine. Mais vous pourrez d'emblée vous immerger dans l'ambiance du XV<sup>e</sup> siècle en poussant la lourde porte du château de Baugé, un ancien relais de chasse qui fut la demeure préférée du roi René d'Anjou. Tant que vous êtes dans la cité de caractère de Baugé-en-Anjou, allez découvrir l'Hôtel-Dieu du XVII<sup>e</sup>. Il abrite une collection unique au monde: une incroyable apothicairerie restée en l'état, avec ses mystérieux pots de faïence, boîtes et flacons d'époque abritant des potions et remèdes que n'aurait pas reniés Merlin!



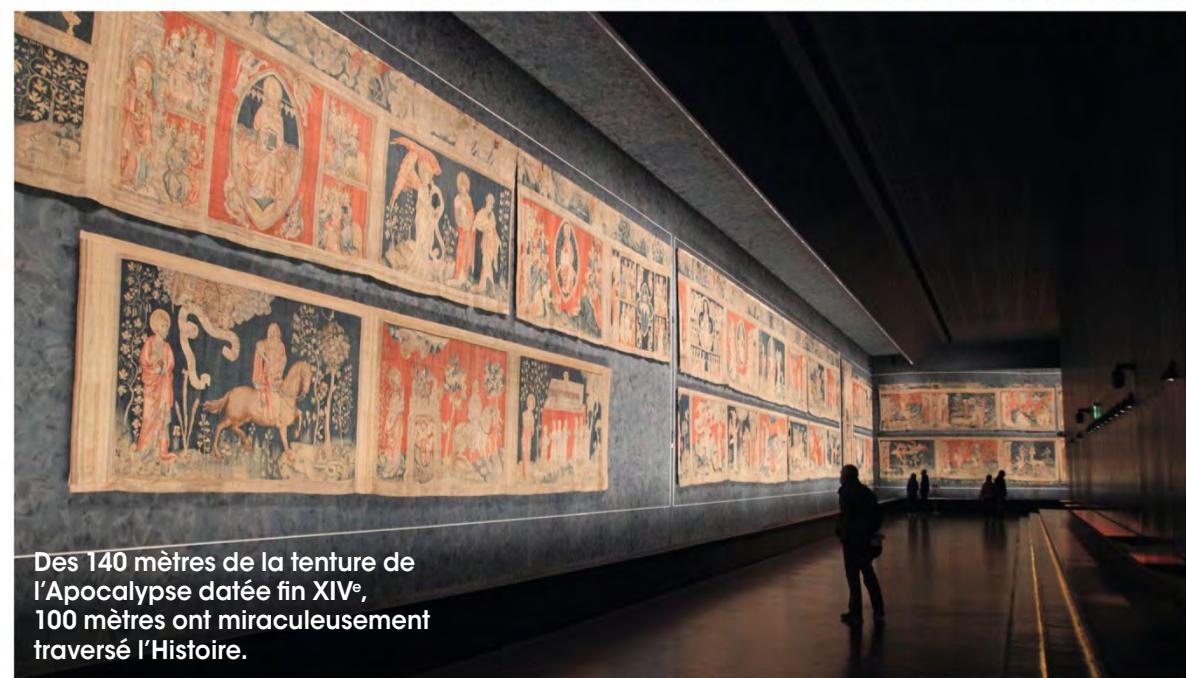
Sur les hauteurs de Saumur  
se dresse depuis le XIII<sup>e</sup> siècle son  
sublime château, à visiter.



Mais pour goûter la douceur angevine, le mieux est de quitter ce secteur boisé pour descendre sur Angers, l'actuelle préfecture du département, qui fut le siège de la dynastie des Plantagenêts. Dressée sur son promontoire au-dessus de la Maine, cette ville d'art et d'histoire recèle un centre plusieurs fois séculaire bien conservé, lové autour de la cathédrale Saint-Maurice (XII-XIII<sup>e</sup>) et de son imposante forteresse, bâtie au XIII<sup>e</sup> siècle par Saint Louis (ou roi Louis IX). Le terme « imposante » n'est pas usurpé, la vertigineuse enceinte de schiste déployant ses épais murs sur près d'un kilomètre ! Ses 17 tours ont vu défiler l'Histoire, des invasions barbares à l'occupation anglaise, en passant par le rattachement au royaume de France, avec la venue de la quasi-totalité des souverains français. Aujourd'hui, ce sont des touristes qui prennent d'assaut cette place forte, pour admirer son plus beau joyau, une incroyable tenture médiévale de l'Apocalypse, haute de 4,50 mètres et longue de plus de... 100 mètres ! Entre flâner sur la place piétonne du Ralliement et vous perdre dans les ruelles du quartier médiéval, vous aurez bien d'autres motifs pour visiter Angers... et ses environs.

L'envie de se laisser glisser jusqu'à la Loire, dernier grand fleuve sauvage d'Europe, et de faire du cabotage en la remontant tranquillement devrait s'imposer. Au fil des millénaires, le fleuve a creusé son lit dans un calcaire d'un blanc éclatant, le fameux tuffeau qui compose ■■■

Face au centre historique d'Angers se dresse une imposante forteresse bâtie sous Saint Louis à partir du XIII<sup>e</sup> siècle. Sa muraille fait plus d'un kilomètre de long !

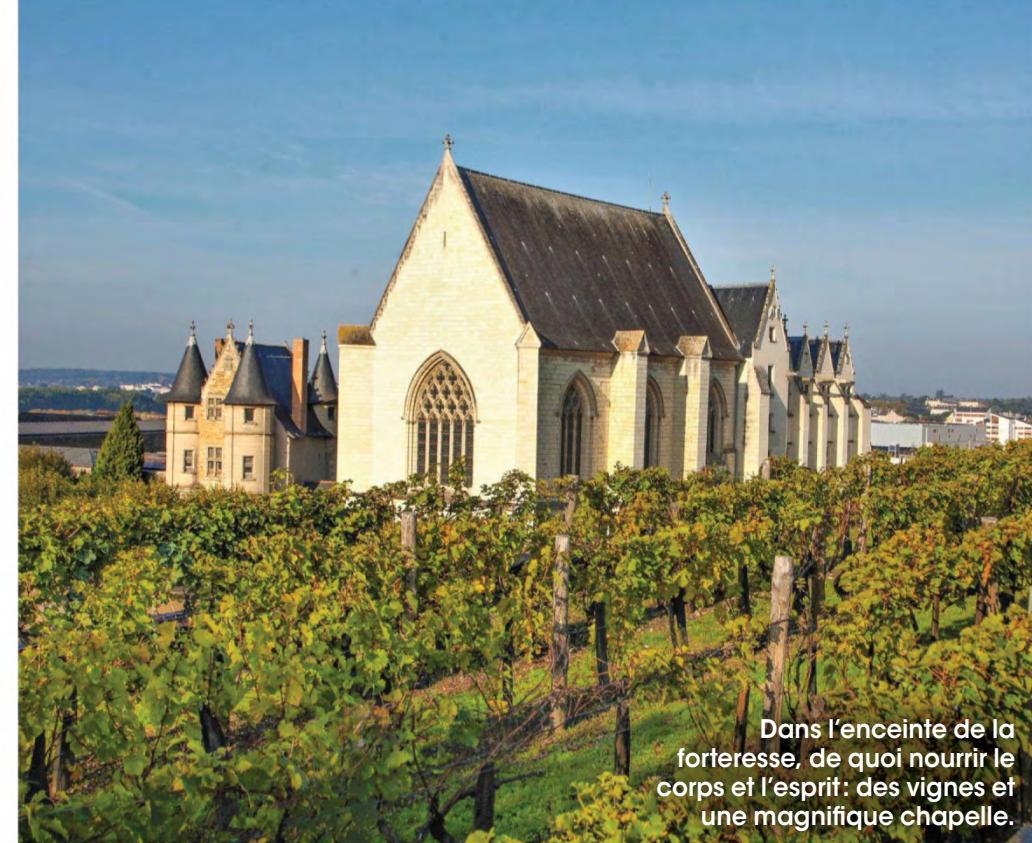


## La voiture de la balade

VOLKSWAGEN T-CROSS À PARTIR DE : 21 840 €

Volkswagen avait-il vraiment besoin de ce SUV compact supplémentaire, sachant qu'il existe déjà un T-Roc au style séduisant ? Une qualité qui échappe quelque peu à ce T-Cross, assez banal sur la forme, mais qui tire son épingle du jeu en proposant d'abord un très bon rapport habitabilité/encombrement et une agilité hors pair en ville (4,11 m de long). Techniquement étroitement dérivé de la petite Polo (donc sûr et confortable), le T-Cross bénéficie d'une carrosserie (un peu) mieux protégée et d'une garde au sol surélevée de 10 cm... mais il se prive de la transmission intégrale 4Motion ! Il fait aussi l'impasse sur une finition « moussée » pourtant chère à Volkswagen, une lacune difficilement justifiable vu les prix pratiqués, assez élevés. Côté mécanique, le T-Cross se limite à de petits blocs, conçus d'abord pour des trajets périurbains, avec un modeste 1.0 TSI de 95 ou 115 ch et un 1.6 TDI de 95 ch... bientôt promis à la retraite.





Dans l'enceinte de la  
forteresse, de quoi nourrir le  
corps et l'esprit: des vignes et  
une magnifique chapelle.

L'ENVIE DE SE LAISSE  
GLISSER SUR LA LOIRE  
ET D'Y FAIRE DU  
CABOTAGE S'IMPOSE  
NATURELLEMENT



## Portrait

CAROLE QUINTON ■ MAÎTRE-DISTILLATEUR

## Apporter des oranges

Apporter des oranges à quelqu'un est rarement bon signe. Sauf si c'est pour en extraire les zestes et les distiller suivant une recette secrète élaborée en 1849 par les frères Cointreau! Car contre toute attente, difficile de faire plus local que cette liqueur aux senteurs exotiques. Aujourd'hui, c'est Carole Quinton, maître-distillateur, qui est garante de ce fantastique patrimoine, présent dans tous les bars du monde! « *Je suis un peu comme un « nez » en parfumerie, un ange gardien de cette belle maison plus que centenaire et qui rayonne aux quatre coins de la planète* ». Cette ingénierie agronome de formation est devenue experte en matière première, car c'est d'abord là que tout se joue. « *Je garde un œil sur tout, de la sélection des écorces d'orange amères et douces (300 tonnes par an en provenance du Brésil, de la Tunisie, du Maroc et de l'Espagne), à la distillation dans la salle des alambics* ». Une salle à l'ambiance magique qui embaume l'orange, en distillant goutte après goutte cette savoureuse liqueur. A déguster pure ou en cocktail, à partir de 17 € les 70 cl.

Visites et dégustations au Carré Cointreau, à Saint-Barthélemy-d'Anjou ([www.cointreau.com](http://www.cointreau.com) et 02 41 31 50 50), de 11 à 19 €/adulte.



## SAUMUR RAYONNE BIEN AU-DELÀ DE L'ANJOU NE SERAIT-CE POUR SON FAMEUX CADRE NOIR

majoritairement l'architecture locale, jusqu'aux célèbres châteaux de la Loire. De ces extractions, arrachées au sous-sol par les carriers, sont nés d'incroyables souterrains, devenus de précieux refuges pour faire vieillir les vins et crémants cultivés sur le vignoble, qui façonne le paysage en surface. Et nombreuses sont les caves devenues des habitats troglodytiques, une vraie spécialité de la région !

Mais rassurez-vous : l'essentiel du riche patrimoine du Maine-et-Loire s'apprécie d'abord à l'air libre. Vous en aurez la confirmation en arrivant à Saumur. De loin, on aperçoit d'abord les tourelles et les toits pentus en ardoise de son somptueux château du XIII<sup>e</sup>, qui se détachent de l'horizon. De près, en pénétrant le centre de cette cité historique, on découvre un ensemble charmant, composé de maisons à pans de bois ou de plus nobles hôtels particuliers. Il est vrai que Saumur rayonne bien au-delà de l'Anjou, ne serait-ce que pour son fameux Cadre noir, hissant depuis trois siècles le dressage des équidés au rang d'art à part entière. Mais n'hésitez pas à sortir du cadre, justement, en reprenant votre remontée le long du fleuve, soit paisiblement sur une toue - le bateau traditionnel à fond plat - soit en voiture. •••

La pierre de tuffeau et les toitures d'ardoise façonnent l'habitat singulier du Maine-et-Loire.



Le vignoble d'Anjou et de Saumur constitue la troisième région viticole de France, avec 20000 ha en Maine-et-Loire.



## Portrait

AUGUSTIN STRODIJK ■ SAVONNIER

# Se faire passer un savon !

A la savonnerie artisanale Martin de Candre, on aime se faire passer un savon ! Dans un ancien domaine agricole jouxtant l'abbaye de Fontevraud sont élaborés, avec patience et passion, des savons bios, faits avec des produits naturels. Augustin Strodijk, 31 ans, incarne déjà la 3<sup>e</sup> génération de cette belle affaire familiale. « *On suit le procédé de Marseille, en mariant des huiles essentielles à des corps gras (huile d'olive et huile de coprah) pour donner un effet moussant, auquel on ajoute de l'huile de palme, pour que le savon garde sa solidité. A partir de ces ingrédients, tous sélectionnés par nos soins, et après un temps de séchage de 8 mois, nous sommes en mesure de proposer jusqu'à 85 produits, vendus en magasins spécialisés haut de gamme ou en direct à notre boutique. Nous ne produisons que 15 tonnes par an (sur 20000 tonnes produites à l'échelle nationale) et tout est fait à la main, de la saponification à la création de parfums, en passant par l'emballage et la vente !* » De 2,50 € pour un petit savon à 80 € pour le savon de rasage conditionné dans un bol en bois de tilleul.

Infos [www.martin-de-candre.com](http://www.martin-de-candre.com) et 02 41 51 75 87



## Baugé-en-Anjou

Cette petite cité de caractère, située au nord-est du département, regroupe quelques sites historiques dignes d'intérêt, dont l'ancien relais de chasse du roi René (XV<sup>e</sup>), transformé au fil des ans en château où se mêlent Moyen Âge et Renaissance. Autre site à voir absolument, l'Hôtel-Dieu du XVII<sup>e</sup> qui se tient à moins de 5 minutes à pied et renferme une fabuleuse apothicairerie, unique en France... et peut-être au monde!

## Durtal

Non loin d'Angers, cette belle cité de caractère abrite un château royal dont la construction a débuté au XI<sup>e</sup> siècle. Pour faire une halte, descendez sans hésiter au château de Chambiers (XVIII<sup>e</sup>), niché au cœur d'un immense parc à la sortie de Durtal. En plus de 5 grandes chambres décorées avec goût, le château dispose d'un appartement et d'une suite, et vous pourrez profiter au coin du feu d'une bonne table d'hôtes. Nuitée de 138 à 278 € pour 2 personnes (petits-déjeuners inclus), soirée étape à 120 €, dîner aux chandelles à 36,50 €/personne ([chateauchambiers.com](http://chateauchambiers.com) et 02 41 84 00 74).

## La Petite Couère

Située au nord-ouest du département, entre Nyoiseau et Châtelaient, La Petite Couère vous propose une fabuleuse immersion dans le siècle passé, dans un village 1900 reconstitué sur 80 ha où sont mises en avant d'incroyables collections (tracteurs, voitures de collection, hippomobiles, jouets anciens...). Même le manège, fonctionnel, est d'époque ! Ce voyage dans le temps marqué par le charme d'autan plaira à tous... de 7 à 77 ans ! Prix de 15 €/adulte, 7,50 €/enfant ([www.lapetitecouere.fr](http://www.lapetitecouere.fr) et 02 41 61 06 31).

Nombreux sont les villages de charme situés à proximité, avec une mention spéciale pour Grez-Neuville, qui dispose de plusieurs bonnes tables pour se restaurer...

## Angers

La préfecture du Maine-et-Loire regorge d'un riche patrimoine. Il est concentré essentiellement autour de la cathédrale Saint-Maurice (XII<sup>e</sup>) et de son imposante forteresse du XIII<sup>e</sup>, bâtie au-dessus de la Maine. Celle-ci est à voir absolument, ne serait-ce pour découvrir son incroyable tenture de l'Apocalypse, sortie tout droit du Moyen Âge ! Pour faire étape, l'hôtel du Mail (3 étoiles, [www.hoteldumail.fr](http://hoteldumail.fr) et 02 41 25 05 25), situé au calme dans le quartier historique, s'impose. En plus de proposer un parking privé, cet hôtel de charme abrite des chambres confortables (de 89 € à 256 €), décorées dans un style contemporain. Pour vous restaurer, le Bistrot des Ducs sert une cuisine du terroir simple, limitée à des produits frais du marché (menu à 25,90 €, 02 41 86 88 68). Un délice !



Hôtel du Mail à Angers



Bistrot des Ducs à Angers



Hôtel troglodyte à la Rochemener

Boutique 1900 à la Petite Couère



Château de Chambiers à Durtal



## Rochemenier

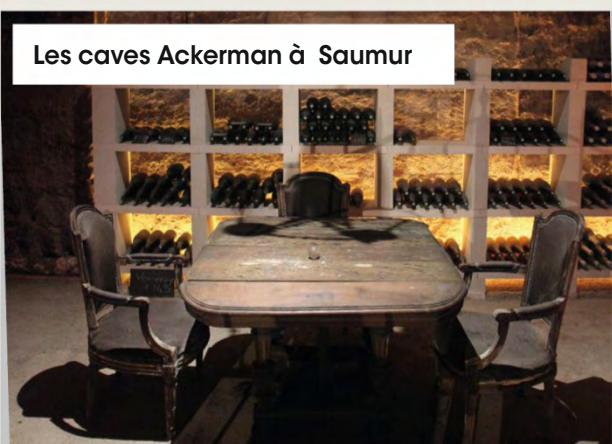
*Situés au cœur du « troglodytisme » à moins de 30 km de Saumur, Rochemenier et ses environs réservent quelques bonnes surprises, pour qui aime voyager au centre de la terre ! Commencez cette aventure en allant au Mystère des Faluns ([le-mystere-des-faluns.com](http://le-mystere-des-faluns.com) et 02 41 59 71 29), du nom donné à la roche coquillière qui s'est formée ici il y a plus de 11 millions d'années. D'immenses carrières-cathédrales y ont été creusées au XVII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle, et c'est un voyage poétique hors du temps que l'on vous propose de faire. Pour passer une nuit « sous terre », descendez à l'hôtel troglodytique Rocaminori (3 étoiles, [www.rocaminori-hotel.fr](http://www.rocaminori-hotel.fr) et 02 41 59 34 22), qui dispose de 12 chambres aménagées avec goût (dès 101 €). Et pour dîner dans une ambiance similaire, allez-vous « enterrer » au Caveau (02 41 59 96 28) dans une cave médiévale du XII<sup>e</sup> siècle, pour déguster des galipettes (gros champignons farcis), des fouaces et autres spécialités du cru (menu unique à 25 €).*

## Saumur

*Ce haut lieu du dressage des équidés (Cadre noir), est aussi une ville d'art et d'histoire à échelle humaine abritant un superbe patrimoine. Cela comprend bien sûr son château, dressé sur les hauteurs depuis le XIII<sup>e</sup> siècle, mais aussi toute la ville basse, digne d'intérêt (maisons à pans de bois, antiques fortifications, hôtels particuliers...). Pour y faire étape, allez sans hésiter à l'hôtel de charme Le Londres (3 étoiles, [www.lelondres.com](http://www.lelondres.com) et 02 41 51 23 98), situé en plein cœur historique (chambre à partir de 69 €). Et pour savourer une bonne cuisine locale, le Bistrot de la Place s'impose (comptez 35 €/pers, 02 41 51 13 27).*

## Et aussi...

*Les proches environs sont riches en sites d'exception. Cela va de prestigieuses caves viticoles où vous pourrez déguster le fameux crémant (comme les Caves Ackerman - [www.ackerman.fr](http://www.ackerman.fr) et 02 41 53 03 21) à des musées dignes d'intérêt, celui de Saumur consacré aux blindés valant vraiment le coup d'œil (800 véhicules sur plus de 10000 m<sup>2</sup> d'exposition - [www.museedesblindes.fr](http://www.museedesblindes.fr) et 02 41 83 69 95). Enfin, remontez la Loire en direction de Chinon à la découverte de villages de charme classés, comme ceux de Montsoreau ou Candes-Saint-Martin...*



••• Vous arriverez alors à Montsoreau, classé parmi les plus beaux villages de France. Si vous n'avez le temps d'en visiter qu'un, concentrez-vous sur celui-ci. Entre son château du XV<sup>e</sup> sorti d'un conte de fées, ses antiques logis, son église pittoresque et ses demeures troglodytiques, tout l'Anjou y est ! Avec, en prime, un marché aux puces réputé chaque deuxième dimanche du mois. Si vous aimez les antiquités, vous en trouverez bien d'autres, en enchaînant sur Candes-Saint-Martin, pour arriver enfin aux portes de la cité médiévale de Chinon. Mais stop : vous voilà déjà en Indre-et-Loire ! Le début d'un nouveau voyage... ■

*Merci à Douceline Ménard du CDT du Maine-et-Loire pour son aide à la réalisation de ce reportage. Pour organiser votre séjour : [www.anjou-tourisme.com](http://www.anjou-tourisme.com)*



## Portrait

BENOÎT GUÉRET ■ VIGNERON

## Le nectar des rois

C'est lorsqu'Henri II Plantagenêt, comte d'Anjou, devient roi d'Angleterre en 1154 que les vins d'Anjou gagnent leurs lettres de noblesse en étant servis à la cour. Une habitude qui perdurera avec ses successeurs... et que Benoît Guéret, vigneron au domaine de Tartifume, invite à prolonger. « Je représente la 4<sup>e</sup> génération qui exploite ce même terroir de 26 ha et je vends désormais mon 20<sup>e</sup> millésime ! Je produis essentiellement du rosé et du cabernet d'Anjou, mais aussi un peu de crémant et de rosé pétillant ». Tout est resté à échelle humaine sur cette petite exploitation où, comme l'explique Benoît, la récolte se fait manuellement pour répondre à un cahier des charges... identique à celui des champagnes ! « Nos vins sont doux, fruit du microclimat qui règne ici grâce à la Loire et ce vignoble a un terroir très marqué avec son mélange de schiste, d'ardoise et de calcaire, qui va de Saumur à Montjean ». Sur les 10000 bouteilles produites chaque année, vendues essentiellement en direct à la cave, vous devriez bien trouver votre bonheur.

*Domaine de Tartifume à Brissac-Loire-Aubance ([www.domainedetartifume.fr](http://www.domainedetartifume.fr) et 09 74 56 60 74).*

NOUVEAU

LE MAGAZINE DES BONS VIVANTS !

**GUEULETON**

LE MAGAZINE DES BONS VIVANTS TRIMESTRIEL

N°2



DOSSIER

**LE RETOUR  
DU PÂTÉ  
EN CROÛTE**

DU GRAS DU BON  
LE COCHON ROI  
AU PAYS DES  
VACHES

ENTRETIEN  
GUILLAUME GOMEZ  
LE CHEF DE L'ÉLYSÉE  
SUR CANAPÉ

MA VIE EN TROIS BOUTEILLES  
SÉBASTIEN CHABAL  
INTERVIEW  
3<sup>e</sup> MI-TEMPS

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, CONSOMMEZ AVEC MODÉRATION

EN VENTE ACTUELLEMENT



# JEEP RENEGADE

CE COUSIN TECHNIQUE DE LA FIAT 500X SE DÉMARQUE PAR SON STYLE CUBIQUE ET GUERRIER, BIEN EN PHASE AVEC L'ESPRIT JEEP. D'AILLEURS, MÊME SON NOM « RENEGADE » FAIT RÉFÉRENCE À UNE ILLUSTRE VERSION DE LA MYTHIQUE WRANGLER! APRÈS 7 ANS DE CARRIÈRE, IL EST GRAND TEMPS DE DRESSER UN BILAN EN OCCASION...

texte Thomas Riaud photos Yann Lefebvre

## Mécanique

Le Renegade commence sa carrière en septembre 2014 en proposant 7 moteurs. Parmi les 3 blocs essence, un modeste 1.6 E.Torq de 110 ch (en 4x2 seulement) et un 1.4 MultiAir décliné en 140 et 170 ch, cette dernière version, plutôt tonique mais gourmande, ayant droit aux 4 roues motrices. En diesel, l'offre est encore plus vaste, en commençant par un 1.6 Mjt de 120 ch, un peu sonore mais sobre et agréable à l'usage, au point de représenter l'essentiel des ventes. S'il est limité au 4x2, ce n'est pas le cas du « gros » 2.0 Mjt, décliné en 120 ou 140 ch, cette dernière version très séduisante donnant également accès à la douce et réactive boîte automatique à 9 rapports. Mais le *must* reste le 2.0 Mjt de 170 ch, un bloc faisant preuve d'un bel allant, mais qui reste cher en occasion. Le Renegade s'est aussi essayé, sans grand succès il faut le dire, à un peu convaincant 1.6 Mjt de seulement 95 ch (livré en 4x2), qui a du coup connu une carrière éphémère (de mars 2016 jusqu'au restylage de septembre 2018). Enfin, l'inédite version hybride rechargeable 4xe introduite en septembre 2020 (4 cylindres 1.3 essence de 130 ou 180 ch associé à un moteur électrique de 60 ch), est trop récente pour figurer en occasion...



Le diesel MultiJet 120 ch est le plus répandu. Il convient bien au Renegade.

## Équipement

L'entrée de gamme Sport est déjà bien dotée en allant à l'essentiel avec une climatisation manuelle, un ordinateur de bord (avec contrôle de pression des pneus), un écran tactile de 5 pouces, une connexion Bluetooth (et des prises USB) ou des vitres et rétros électriques, mais l'absence de GPS est aujourd'hui rédhibitoire. Une lacune qui vaut aussi pour le niveau supérieur Longitude, qui ajoute pourtant le régulateur de vitesse, le radar de recul, un siège conducteur à réglages électriques et, pour le look, des barres de toit, des jantes alu de 16 pouces et des antibrouillards. Seul le haut de gamme Limited offre de série le GPS mais aussi une climatisation auto bi-zone, un écran tactile majoré à 6,5 pouces, un accès et démarrage sans clé, une sellerie cuir, des jantes de 17 pouces et des rétros rabattables électriquement. A noter que la version Trailhawk met en plus l'accent sur l'aventure en disposant de boucliers mieux protégés, d'un sabot en acier, d'une aide à la descente, d'une gestion de la motricité Select Terrain et surtout d'une garde au sol surélevée à 210 mm.



Longueur / largeur / hauteur / empattement (m): 4,25 / 1,81 / 1,67 / 2,57

LA GAMME	Essence					Diesel			
	1.6 EtorQ	1.0 GSE T3	1.4 MultiAir	1.3 GSE T4	1.4 MultiAir 4x4	1.6 Mjt	1.6 Mjt 4x2 (4x4)	2.0 Mjt 4x4	2.0 Mjt 4x4
Dates de vente	09/14 - 09/18	09/18 à aujourd'hui	09/14 - 09/18	09/18 à aujourd'hui	09/14 - 09/18	03/16 - 09/18	01/14 à aujourd'hui	09/14 à aujourd'hui	09/14 - 09/18
Type	4 cyl.	3 cyl. turbo	4 cyl. turbo	4 cyl. turbo	4 cyl. turbo	4 cyl. turbo	4 cyl. turbo	4 cyl. turbo	4 cyl. turbo
Puissance (ch à tr/mn)	110 à 5500	120 à 5750	140 à 5000	150 à 5500	170 à 5500	95 à 3750	120 à 3750	140 à 3750	170 à 3750
Couple (Nm à tr/mn)	152 à 4500	190 à 1750	230 à 1750	270 à 1750	250 à 2500	320 à 1750	320 à 1750	350 à 1750	350 à 1750
Type de transmission	BVM 5	BVM 6	BVM 6 / BVA 6	BVA 6	BVA 9	BVM 6	BVM 6 / BVA 6	BVM 6 / BVA 9	BVA 9
0 à 100 km/h (s)	11,8	11,6*	10,6*/10,9*	10,2*	8,8	NC	11,7*/11,2*	11*/11*	8,9
Conso moy. (l/100 km)	6	7,9*	9*/8,9*	8,5*	6,9	4,4	6,6*/6,6*	7,1*/7,7*	5,8

\* Mesures AJE&4x4



Commercialisation : **septembre 2014 à aujourd'hui**  
 Restylage : **septembre 2018**  
 Production : **en cours**

## Habitacle

Malgré un gabarit assez compact (4,25 m), le Renegade fait bonne impression grâce à une généreuse garde au toit et une surface vitrée assez importante. Un sentiment renforcé par les formes carrées de la voiture, que l'on retrouve à l'intérieur, et un agencement optimisé, notamment grâce à un tunnel de transmission assez réduit. Pourtant, mètre en mains, le Renegade n'est pas si habitable que cela, notamment aux places arrière. Question finition, le Renegade fait, là encore, bonne impression. Poignée de maintien implantée face au passager, plastiques moussés placés à bon escient et motifs imprimés évoquant la mythique calandre à barrettes verticales composent un environnement agréable. Mais certains ajustements sont perfectibles et les parties basses ne s'embarrassent pas de ces bonnes intentions, en étant majoritairement composées de plastiques rigides, plus bas de gamme. A noter que des bugs électroniques (modules de commande à changer ou logiciel à mettre à jour) ont pu affecter divers éléments (clim., gestion multimédia, déverrouillage des portes...), surtout sur les modèles d'avant 2015. Enfin, sachez qu'il y a eu de nombreuses séries limitées généralement bien équipées (Opening Edition, Winter Edition, Brooklyn, South Beach, Quiksilver...) qui peuvent justifier un surcoût en occasion.

## Extérieur

Compact dehors mais assez vaste dedans pour accueillir une (petite) famille, le Renegade se distingue aussi par son look costaud, résolument dans l'ADN de Jeep. Carrosserie anguleuse, passages de roue marqués et calandre verticale à 7 barrettes encadrée par des optiques rondes signent une personnalité affirmée. Même les feux arrière donnent dans l'originalité, en reproduisant discrètement la forme caractéristique d'un jerrican ! Un look d'aventurier, encore renforcé au restylage de septembre 2018 (calandre, boucliers et phares à LED), qui sied bien à l'héritage off-road du Renegade, même s'il s'approche davantage d'un SUV que d'un 4x4. Au moins est-il bien protégé pour affronter les petits aléas de la jungle urbaine ! Sur les versions équipées de la transmission intégrale, donc susceptibles de se risquer en hors-piste, auscultez bien l'état de la carrosserie et des soubassements, la garde au sol restant limitée (sauf Trailhawk). Sinon, d'origine, le Renegade présente bien, avec des ajustements parfaitement maîtrisés et des peintures de qualité.

## BILAN ENTRETIEN/FIABILITÉ

### COÛT DE L'ENTRETIEN

(1.6 Mjt 120ch)

Embrayage	800 €	Identique sur le plan technique à la Fiat 500X, le Renegade en profite pour ne pas abuser et serrer ses tarifs. Il s'avère même moins cher que ses rivales directes françaises !
Courroie de distribution/pompe à eau	650 €	
Disques AV	240 €	
Plaquettes AV	120 €	
Pneumatiques (la paire)	350 €	
Amortisseurs AV (la paire)	330 €	
Amortisseurs AR (la paire)	310 €	
Révision (12 mois avec vidange et filtres)	140 €	

### BILAN FIABILITÉ

- ↳ **Encrassement vanne EGR et FAP**: tous diesels utilisés en ville.
- ↳ **Difficulté de démarrage (calculateur moteur à reprogrammer)**: tous moteurs jusqu'en février 2015.
- ↳ **Risque de blocage de la boîte auto sur « P »**: reprogrammation en 2015.
- ↳ **Déverrouillage impossible des portes**: reprogrammation février 2015.
- ↳ **Climatisation inopérante (module de commande à changer)** : sur modèles produits jusqu'en juin 2015.
- ↳ **Infiltrations d'eau possible sur plancher avant (mauvaise fixation du tube de vidange de climatisation)** : modèles produits jusqu'en juin 2015.
- ↳ **Casse possible du turbo**: 1.4 MultiAir et 1.6 Mjt avant novembre 2011.
- ↳ **Mise à jour logiciel module ORC (risque de désactiver certaines fonctions de sécurité passive)**: rappel en avril 2019.
- ↳ **Perte du moteur (mauvaise fixation supports)**: rappel en avril 2019.
- ↳ **Casse possible des étriers de freins**: rappel en décembre 2019.

NOTRE  
CHOIX

**JEEP RENEGADE  
1.6 Mjt 120 CH BROOKLYN**

mars 2020, 25 000 km  
**Prix prospecté 25 000 €**



ADRIEN CORTESI

### Qualités

- ✓ Look sympa
- Nombreuses versions
- Comportement sûr
- Encombrement/habitabilité
- Prix et entretien attractifs

### Défauts

- Diesels bruyants
- Moteurs d'entrée de gamme trop mièvres
- Détails de finition
- Espace aux jambes arrière

### Conclusion

Avec plus de 82 000 unités vendues depuis 2014, dont 4 500 rien qu'en France, la Jeep Renegade est un incontestable succès commercial et cela est mérité. Outre un design sympa, bien mis en valeur par de nombreuses possibilités de personnalisation, cette voiture utilise des organes mécaniques largement éprouvés par Fiat (sur le 500X notamment), ce qui lui a permis de se mettre à l'abri de la plupart des pannes, au moins après 2015. Reste à choisir la bonne version, toutes ne se valent pas, loin de là ! Pour faire simple, éviter les extrêmes dans la gamme, les meilleurs rapports prix/prestations étant au centre.

**TECHNIQUE JEEP RENEGADE  
1.6 MULTIJET 120 CH \***

Vitesse maxi (km/h)	173
Accél. 1 000 m d. a. (s)	33,6
Conso moyenne (l/100 km)	6,6
Conso ville/route/autoroute	6,5/6,4/6,8
Freinage 90/130 km/h (m)	35/73

\* Mesures AJE&4x4

## ALFA ROMEO

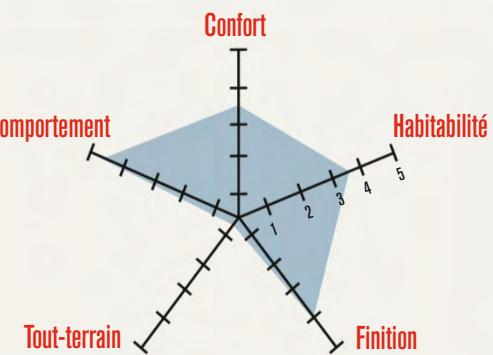
### Stelvio



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

L/I/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 Super	160	8	47 000
2.2 Diesel AT8 Super <b>A4X4</b>	190	10	49 400
2.2 Diesel AT8 Q4 Ti	210	12	61 300

- Sprint : Super + 4 600 €
- Ti : Sprint + 3 300 €
- Veloce (2.2 Diesel 210 ch et 2.0T 280 ch) : Sprint + 500 €
- Veloce Ti (2.2 Diesel 210 ch et 2.0T 280 ch) : Veloce + 5 500 €

### Équipements de série

- Super : 6 airbags, accès sans clé, alerte franch. ligne, Apple CarPlay/Android Auto, Bluetooth, caméra recul, clim. auto bi-zone, détec. pluie/lum., freinage urgence auto, hayon élec., hi-fi 8 HP écran tactile 8,8", jantes 18", nav. 3D, phares bixénon, radars station. AV/AR, rég. vitesse, rétros rabat, services connectés.
- Ti : + conduite semi-auto (rég. vit. adaptatif stop&go, aide active maintien voie), feux route auto, hi-fi 10 HP 400 W, jantes 19", sièges AV élec. (8 voies)/chauf., surv. active angles morts, recon. panneaux, rétros ext. électro., sellerie cuir.
- Sprint : Super + sellerie tissu/Alfatec, sièges AV sport élec. (6 voies)/chauf., suspensions dynamiques.
- Veloce : Sprint + aide active maintien voie, diff. à glissement limité, hi-fi 10 HP 400 W, feux route auto, jantes 20", peinture intégrale, sièges AV sport, rétros ext. électro., surveillance active angles morts, suspensions actives.
- Veloce Ti : Veloce + chargeur induction, conduite semi-auto (rég. vit. adaptatif stop&go, aide active maintien voie), hayon mains libres, recon. panneaux, sièges sport cuir/Alcantara, toit ouvrant pano.
- Quadri : + châssis actif, modes conduite, sièges AV élec. (8 voies)/chauf.

### Options (€)

- 4 roues motrices Q4 (2.2 Diesel 190 ch) ..... 3 000
- Chargeur smartphone à induction ..... 200
- Freins carbone/céramique (Quadrifoglio) ..... 7 900
- Hayon mains libres ..... 300
- Pack Driver Assistance (feux route auto, surveillance active angles morts, syst. actif maintien dans voie, détection fatigue) (Super et Sprint) ..... 1 100
- Pack Driver Assistance Plus (Pack Driver Assistance, fonction conduite semi-autonome) (Super et Sprint/Veloce, Quadrifoglio) ..... 2 300/1 000
- Pack Harman Kardon (14 HP 900 W)

- Super et Sprint .....	1 400
- autres finitions .....	700
▪ Pack Hiver : sièges avant et volant chauffants (Super) .....	800
▪ Pack Perf. (susp. active, diff. à gliss. limité) (Ti/Sprint) .....	2 450/1 800
▪ Pack Sièges Électriques : sièges AV électriques (Super) .....	1 000
▪ Peinture métallisée/speciale .....	980/2 650
▪ Régulateur de vitesse intelligent (série Ti et Veloce Ti) .....	900
▪ Sellerie cuir (Super) .....	1 200
▪ Suspensions actives (série Veloce, Super et Ti/Sprint) .....	1 200/900
▪ Toit panoramique ouvrant .....	1 700

## AUDI

« Maximum ? Optimum. » Vorsprung durch Technik. Audi Q3. Cycle mixte (l/100 km) : 5,2. Rejets de CO2 (g/km) : 137. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie. www.aliantis.com. Aliantis Lecourbe 229 rue Lecourbe 75015 Paris. Aliantis Pte d'Orléans 44/46 av. Aristide Briand 92 Montrouge. Aliantis Paris Ouest 37 rte de Mantes 78 Chambourcy. Audi.fr/AudiQ3

### Q2

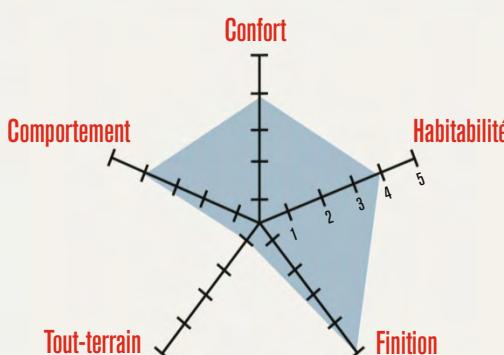


#### Modèle restylé

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

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

- + Comportement équilibré, habitacle bien pensé, style
- Prix élevé, options nombreuses, places arrière



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
30 TFSI	110	6	27 900
35 TFSI Design <b>A4X4</b>	150	8	32 700
35 TDI Design quattro BVA7	150	8	39 150

- Design : Q2 + 2 800 €
- Design Luxe : Design + 5 600 €
- S line : Q2 + 6 800 €
- S line Plus : S line + 2 600 €

### Équipements de série

- Q2 : 6 airbags, Bluetooth, 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 élec./dégiv.

- Design : Q2 + appel urgence, clim. auto, hi-fi 8 HP, interfaces smartphone, jantes 17", modes conduite, multimédia écran 8,3", rég. vitesse.
- Design Luxe : Design+ accès/dém. sans clé, caméra recul, compteurs 100 % numériques, hi-fi 10 HP 180 W, jantes 18", connectée (Google Earth), phares Matrix LED, radars station. AV, rétros rabat., services connectés, sellerie cuir/similicuir, station. semi-auto.
- S line : Q2 + appel urgence, clim. auto, hi-fi 10 HP 180 W, interfaces smartphone, jantes 18", multimédia écran 8,3", modes conduite, peinture intégrale, phares Matrix LED, rég. vitesse, rétros rabat./photo.
- S line Plus : S line + caméra recul, compteurs 100 % numériques, navigation connectée (Google Earth), services connectés, station. semi-auto.

### Options (€)

- Accès/démarrage sans clé (Design, S line) ..... 445
- Amortissement piloté (Design/autres finitions) ..... 1 260/990
- Boîte auto S tronic (35 TFSI) ..... 2 150
- Compteurs 100 % numériques (Design/S line) ..... 560
- Feux de route auto (Design) ..... 150
- Hayon électrique (non dispo Q2) ..... 550
- Hi-fi B&O 14 HP 705 W ..... 900
- Navigation (écran 8,3", pavé tactile, services connectés) (Design/S line) ..... 2 200
- Pack assistance route (rég. intel. stop&go, recon. panneaux) ..... 1 450
- Pack assistance sécurité (surveil. angles morts et trafic marche AR) ..... 830
- Pack assistance stationnement (station. semi-auto, caméra recul) (Q2, Design, S line) ..... 785
- Pack dynamique (suspension et sonorité sport) (S line, S line Plus) ..... 615
- Peinture métallisée ou nacrée ..... 850
- Phares Matrix LED (Design) ..... 1 125
- Recharge smartphone par induction (non dispo Q2) ..... 400
- Régulateur de vitesse intelligent ..... 445
- Sellerie cuir Nappa (S ligne, S ligne Plus) ..... 1 865
- Sièges avant chauffants ..... 370
- Station. semi-auto (Design, S line/ Design Luxe, S line Plus) ..... 520/135
- Toit ouvrant (non dispo Q2) ..... 1 175

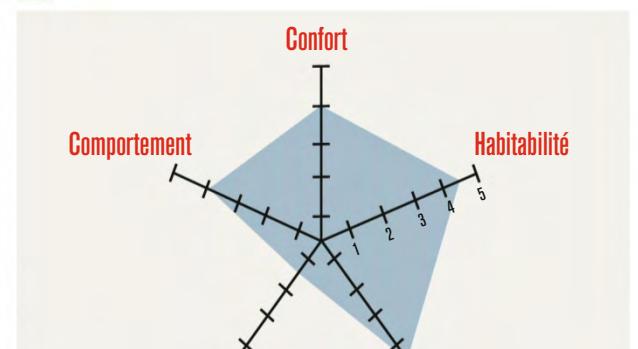
### Q3



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

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

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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
35 TFSI	150	8	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

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

35 TDI S tronic7 <b>AJ4X4</b>	150	8	39 740
35 TDI quattro	150	8	39 840
40 TDI quattro S tronic 7 Design	190	10	47 390

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

### Équipements de série

- Base : 6 airbags, alerte franch. ligne, appel urgence/assist., clim. manu., compteurs digitaux 10,25", contrôle press. pneus, détec. pluie/lum., freinage auto d'urgence, hi-fi 6 HP 60 W MMI écran 8,8", jantes 17", phares led, radars recul, régul. vitesse, rétros élec./dégiv.
- Design : + clim. auto bizona, hayon élec., interfaces smartphone, radars station. AV/AR, rétros rabat.
- Design Luxe : + accès/dém. sans clé, hi-fi 10 HP 180 W, jantes 18", nav. 3D écran tactile 10,1" com. vocale, sellerie Alcantara/simili-cuir, services connectés.
- S line : base + clim. auto bizona, jantes 18", modes conduite, nav. 3D écran tactile 10,1" et com. vocale, packs S line, radars station. AV/AR, rétros rabat.
- 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 finitions).....	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 finitions/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.....	1 550
- RS.....	1 500

### Q3 Sportback

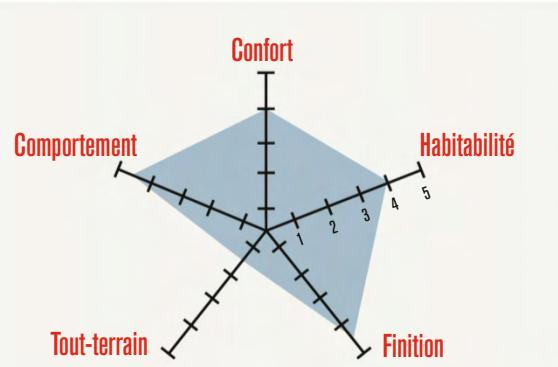


### Nouveau modèle

La version coupé du Q3, lancée fin 2019, ne perd pas tant que ça en aspects pratiques mais ne se montre pas plus sportif 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 <b>AJ4X4</b>	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., jantes 18", modes conduite, phares LED, radars 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 (€)

▪ 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 finitions/RS).....	840/1 400
▪ Peinture métallisée.....	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 finitions/RS).....	1 450/1 500
▪ Virtual Cockpit Plus (compteurs digitaux 12,3") (sauf base).....	270

### Q5

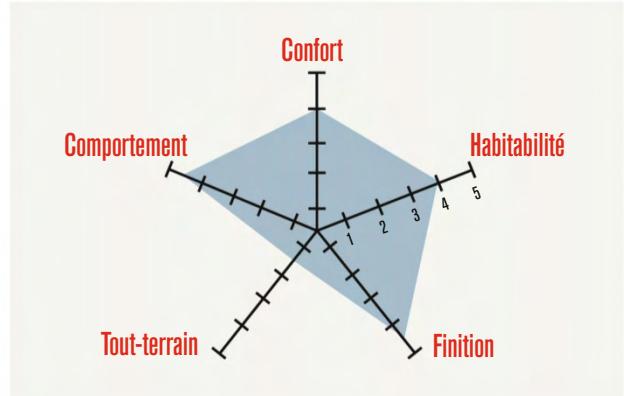


### Modèle restylé

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	62 200
35 TDI (mHEV) BVA7 quattro	163	9	49 150
40 TDI (mHEV) BVA7 quattro Design <b>AJ4X4</b>	204	11	55 100
50 TDI (mHEV) BVA8 quattro S line	286	17	69 500
S V6 TDI	341	22	79 600

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

### Équipements de série

- Q5 : 6 airbags, accès/dém. sans clé, 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 (€)

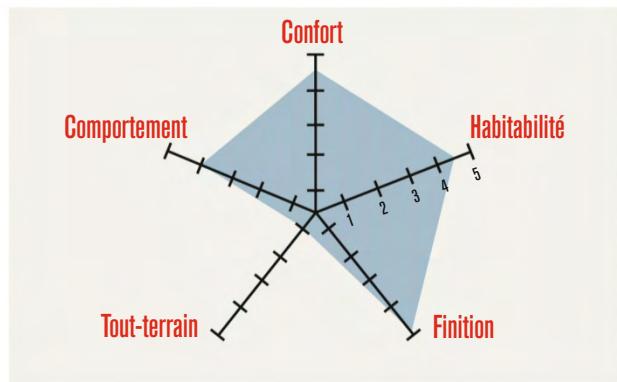
▪ Affichage tête haute.....	1 200
▪ Aide active au changement de voie (Design, S line/Avus).....	740/430
▪ Amortissement piloté (toutes finitions/S line).....	1 270/850
▪ Caméra de recul (non dispo Q5, Design).....	530
▪ Châssis sport (Design et Avus).....	420
▪ Différentiel sport (S line/Avus).....	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) (Design).....	2 760
▪ Pack assistance city (avertisseur sortie de véhicule, caméra recul, surveillance AR, radars station. AV/AR, surveil. angles morts)	
- Design.....	1 370
- S line.....	850
▪ Pack assistance route (assistant 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.....	1120
▪ 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 <b>AJ4X4</b>	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 bizona, 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 chauff.
- 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 chauff., 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

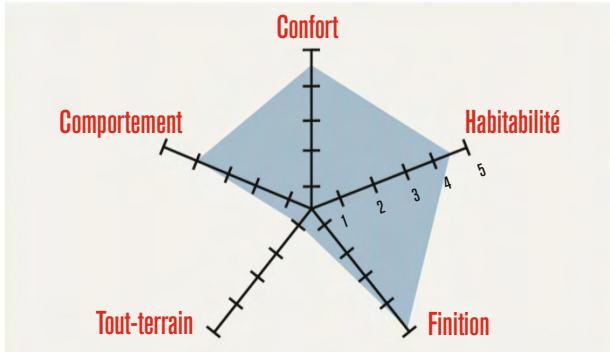
▪ Sièges AV ventilés (série Avus) .....	1 375
▪ Sièges AV ventilés/massants (S line, Avus, 60 TFSI e / Avus Ext.) .....	1 700/325
▪ Sièges AV et arrière chauffants .....	475
▪ Sound System Bose (19 HP, 558 watts) (série Avus Ext.) .....	1 450
▪ Sound System Bang & Olufsen (23 HP, 1 920 watts) (sauf Advanced)	
▪ 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** ★★★★★


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 (€)
55 TFSIe (PHEV) BVA8 quattro Adv. <b>AJ4X4</b>	381	22	86 770
60 TFSIe (PHEV) Tiptronic 8 quattro Compétition	462	22	101 700
SQ8 TDI Tiptronic 8 quattro	435	32	116 350
RS Q8 Tiptronic 8 quattro	600	53	159 900

- S line : Advanced + 7 800 €
- Compétition : S line + 7 130 €
- Avus : Advanced + 8 200 €
- Avus Extended : Avus + 10 500 €

#### Équipements de série

- Base : 6 airbags, accès/dém. sans clé, aide active maintien dans voie, amortissement piloté, appel urgence, caméra recul, clim. auto trizone, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, freinage auto urgence, hayon élec., hi-fi 10 HP 180 W, interfaces smartphone, jantes 20", nav. 3D MMI tactile écran 10,1", phares full LED, radars station. AV/AR, recon. panneaux, rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv./rabat/photo., sellerie cuir partielle, services connectés 3 ans, sièges AV élec./chauf.
- S line : + caméras 360°, jantes 21", phares HD Matrix LED, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV Sport, station. semi-auto, susp. pneu. Sport.
- Avus : base + affichage tête haute, caméras 360°, Pack assistance ville, phares Matrix LED, sellerie cuir, station. semi-auto, volant électrique.
- Avus Extended : Avus + hi-fi Bang & Olufsen, Pack assistance route, sellerie cuir, sièges AV mass./ventil. contours individuels, sièges AR chauff., susp. pneu., toit pano.
- 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 (€)

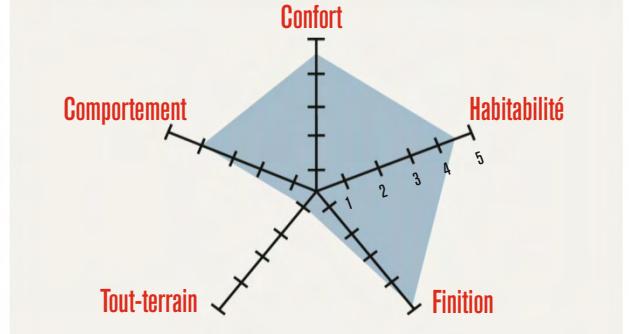
▪ Affichage tête haute (Advanced, S line, Compétition) .....	1 750
▪ Hi-fi Bang & Olufsen	
▪ - Premium 17 HP 730 W (série Avus Ext.) .....	1 450
▪ - Advanced 23 HP 1 920 W (Avus Ext./autres) .....	6 250/7 700
▪ Pack assistance route (régulateur de vitesse adaptatif stop&go, aide active au maintien dans la voie, assistants au changement de direction et à l'évitement d'urgence, feux de route auto) .....	2 100
▪ Pack assistance station. (station. semi-auto, caméras 360°) (Adv.) .....	1 350
▪ Pack assistance ville (assistants croisement/changement de voie, avertisseur de sortie, alerte de trafic arrière) (Adv., S line, Comp.) .....	1 500
▪ Peinture métallisée .....	1 250
▪ Sièges avant ventilés (non dispo Advanced) .....	1 375
▪ Sièges avant et arrière chauffants .....	475
▪ Sièges avant ventilés/massants (non dispo Advanced) .....	1 700
▪ Suspension pneumatique	
▪ - Sport (Adv. Avus/Avus ext.) (série S line et Compétition) .....	1 500/350
▪ - classique (Advanced, Avus) (série Avus Extended) .....	1 150
▪ Toit panoramique .....	1 850
▪ Vision nocturne .....	2 700

**e-tron/Sportback** ★★★★★


Le premier SUV électrique d'Audi avance 360 che et une autonomie supérieure à 400 km... à condition 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 <b>AJ4X4</b>	408	12	84 200
S (EV) e-quattro	503	19	96 600

- Avus : base + 14 300 €
- S extended : S + 13 000 €
- Sportback : e-tron + 2 600 €

#### Équipements de série

- Base : 6 airbags, aide maintien dans voie, appel urgence, clim. auto bizona, 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, recon. panneaux, rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv./rabat/photo., sellerie cuir partielle, services connectés 3 ans, sièges AV élec./chauf.
- 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, sellerie cuir/Alcantara, 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**

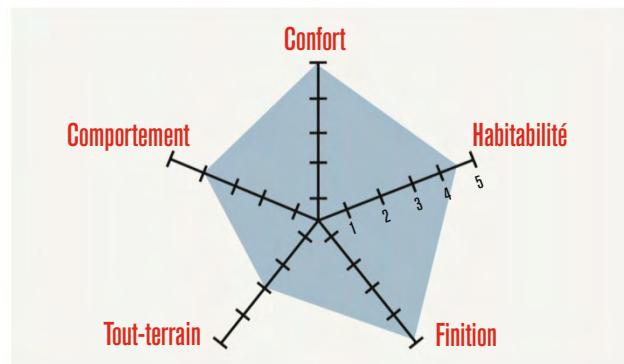
★★★★★

**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) : 5,14/2,175/2,99 - 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	21	174 900
4.0 V8	550	46	195 000
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

Equipements 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

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 18d) .....	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

**BMW****X1**

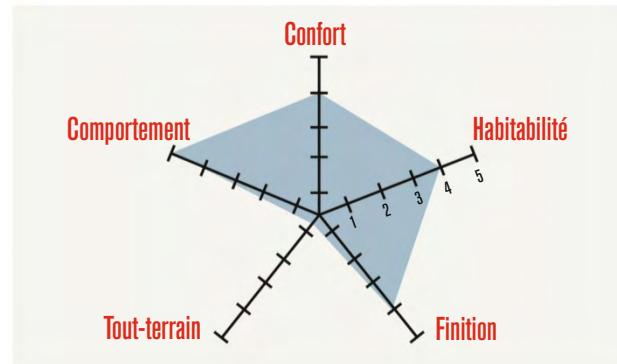
★★★★☆



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

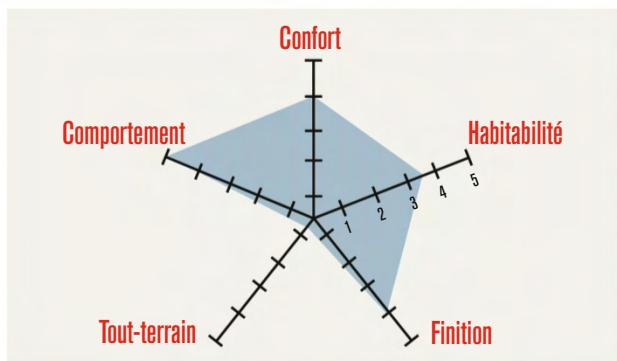
L/l/h/e (m) : 4,44/1,83/1,62/2,67 - 5 places

- + 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 <b>A14X4</b>	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 BVA8 Lounge	220	7	46 750

- xLine : Lounge + 5 300 €
  - M Sport : Lounge + 7 000 €
- Equipements 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.
- 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
- 127
- L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4X4



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
16d sDrive Première	116	6	34 450
18d sDrive Première <b>A4X4</b>	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 bizona, 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 ..... 1 250/900
  - 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

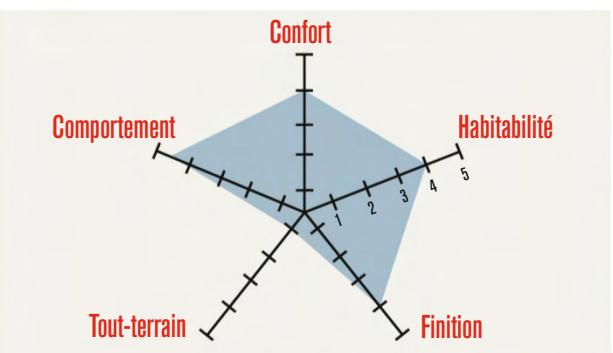
#### X3



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

L/I/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 <b>A4X4</b>	190	10	53 000
30d BVA8 xDrive Lounge	286	17	59 800
M40d BVA8 M Performance	340	22	75 700
iX3 Inspiring	286	7	69 950
iX3 Impressive	286	7	76 350

#### Équipements de série

- Première : 6 airbags, clim. auto, contrôle pression pneus, dém. sans clé, 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/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.
- Inspiring : Première + compteurs digitaux, jantes 19", pack Connected Pro, phares LED, sièges AV élec./chauf., station. 100 % auto, toit pano.
- Impressive : Inspiring + accès sans clé, affichage tête haute, caméras 360°, feux route auto, hi-fi Harman Kardon, jantes 20", modélisation 3D, pack Advanced full LED, sellerie cuir,

#### Options (€)

- Accès confort (accès sans clé, 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. Harman 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

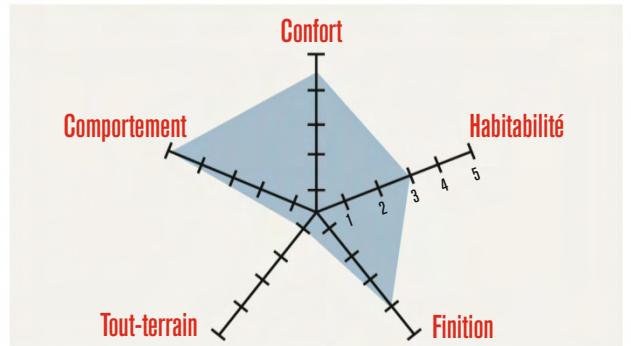
#### X4



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/I/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 <b>A4X4</b>	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, détec. pluie/luminosité, hayon élec., jantes 18", nav. écran 6,5", phares led, radars stat. AV/AR, rétros ext. élect. et dégivrants, radio-CD 8 HP, rég./lim. vitesse, services connectés.
- M40d : Lounge + jantes 20", nav. écran tactile 10,25", phares full led, sellerie tissu/cuir, sièges AV élec., services connectés avancés, station. auto.
- xLine : Lounge + jantes 19", nav. écran tactile 10,25", sellerie tissu/cuir, services connectés avancés.
- M Sport/M Sport X : + phares full led, station. auto

#### Options (€)

- Audio Harman Kardon 16 HP 600 W ..... 1 100
- Clé intelligente ..... 300
- Navigation Professional écran tactile 10,25", reconnaissance vocale, contrôle gestuel, guidage 3D, carte SIM, DVD, services connectés (Lounge) ..... 900
- Pack Audio : hi-fi Harman Kardon, Apple CarPlay ..... 1 000
- Pack Confort : accès sans clé, sièges AV électriques et chauffants

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

- 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**

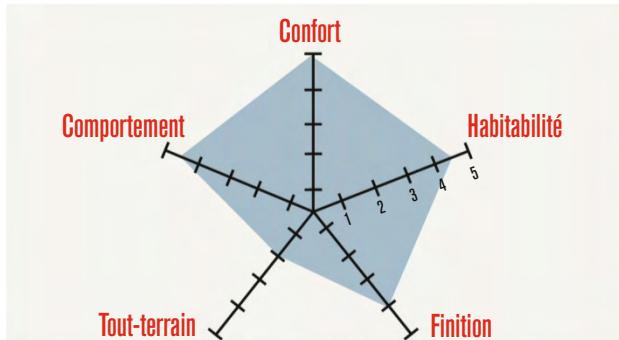
★★★★★



Le X5 4<sup>e</sup> 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 / 2,175 / 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 <b>AJ4X4</b>	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

**Équipements de série**

- Lounge : 6 airbags, airbag genoux conducteur, appel urgence, clim. auto 3 zones, compteurs numériques, 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 + 6 400 €, 5 800 € (45e)
- M Sport : Lounge + 7 450 €, 6 650 € (45e)
- Lounge : 6 airbags, airbag genoux conducteur, appel urgence, clim. auto 3 zones, compteurs numériques, 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 (3 <sup>e</sup> rangée de sièges, dossier 2 <sup>e</sup> rangée électriques)	2 450
■ Applications en verre (levier vitesses, iDrive)	700
■ Conduite semi-autonome Drive Assist Pro	3 050
■ Hi-fi Bowers & Wilkins 20 HP 1 508 W	
- 30d et 40i	5 550
- M50d et Pack Première Classe	5 050
■ Pack Confort (accès sans clé, sièges Advanced Confort, pack chauffage intégrale avant) (série xLine)	3 050
■ Pack Innovation (clé intelligente, modélisation 3D, commandes gestuelles, affichage tête haute, phares full LED, conduite semi-autonome)	5 850
■ Pack Première Classe (toit ouvrant pano. étoilée, sièges AV ventilés et massants, clim. 4 zones, hi-fi Harman Kardon 16 HP 600 W, sellerie tout cuir, applications en verre, fermeture assistée des portes)	
- 30d et 40d	10 000
- xLine, M Sport et M50d	8 300
■ Park Assist Plus (modélisation 3D véhicule)	650
■ Phares laser (non dispo 30d)	
- 40d et M50d	2 050
- Pack Innovation	1 350
■ Sellerie tout cuir	
- 30d et 40d	2 950
- xLine, M Sport et M50d	1 300
■ Suspensions pneumatiques	
- 30d et 40d	2 150
- M Sport et M50d	1 300
■ Toit ouvrant panoramique/étoilé	1 950/2 800
■ Vision nocturne	2 150

**X6**

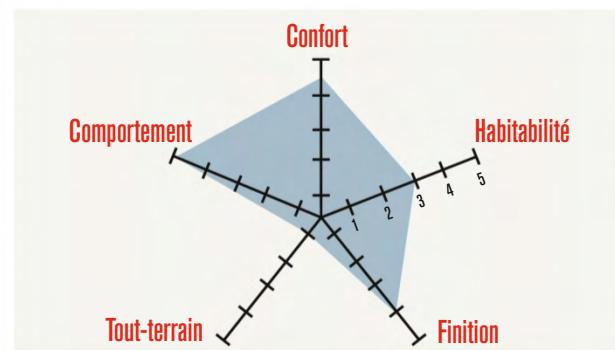
★★★★★

**Nouvelle génération**

La 3<sup>e</sup> 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 <b>AJ4X4</b>	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 Performance	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, airbag genoux conducteur, appel urgence, clim. auto 3 zones, compteurs numériques, 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.

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**

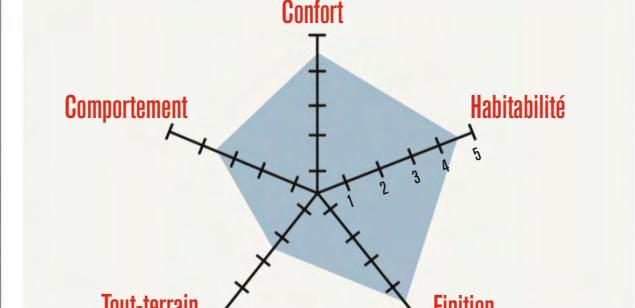
★★★★★

**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 / 2,181 / 3,11 - 7 places

- + Habilité, confort royal, qualité de finition
- Rapport prix/équipement, comportement pataud, gabarit



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
40d xDrive <b>AJ4X4</b>	340	22	97 000
40i xDrive	340	23	98 000
M50i M Performance	530	44	121 550

**Équipements de série**

- Base : 6 airbags, airbag genoux conducteur, accès/dém. sans clé, affichage tête haute, appel urgence, clé intelligente, clim. auto 4 zones, commandes gestuelles, compteurs numériques, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., Drive Assist (surveillance angles morts, aide au maintien dans voie, freinage auto en ville, alerte collision AV/AR), ESP, feux route auto, hayon élec., hotspot wi-fi,
- M Sport : Lounge + 4 450 €
- M Sport : Exclusive + 1 300 €

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 .....	1 600
▪ Suspension prédictive Executive Drive Pro (30d, 40i/M50d) .....	3 900/2 660
▪ Toit ouvrant panoramique étoilé .....	900
▪ Vision nocturne .....	2 160

## CITROËN

### C3 Aircross

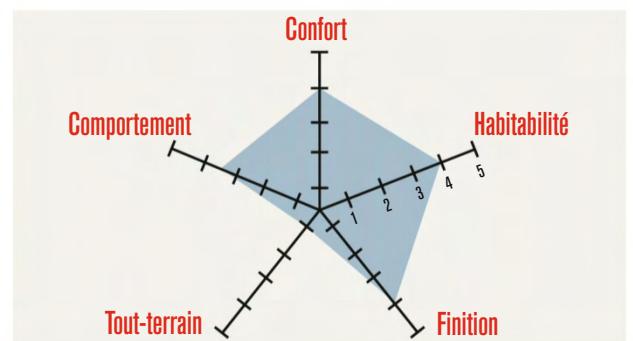


#### Bientôt restylé

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

- + Habitabilité, confort/comportement, personnalisation
- Léger manque de dynamisme, commande de boîte



16", nav. TomTom avec recon. vocale.

- Shine Pack : + accès/dém. sans clé, banquette couliss., caméra recul 180°, jantes 17", radar station. AV, rétro. int. photos.

#### Options (€)

▪ Accès et démarrage sans clé (Shine) .....	350
▪ Affichage tête haute (Shine, Shine Pack) .....	400
▪ Grip Control avec contrôle vitesse descendante (Shine, Shine Pack) .....	250
▪ Pack Auto (clim auto, détecteur de pluie) (Feel) .....	350
▪ Pack Family + Pack Safety (alerte attention cond., banquette coulissante, feux de route auto, dossier passager rabat.) (Shine) .....	390
▪ Pack Park Assist (radar station. AV, système station. semi-auto, caméra recul 180°, surveil. angles morts) (Shine/Shine Pack) .....	500/200
▪ Pack Techno (aff. tête haute, hi-fi, recharge par induction) (Shine) .....	650
▪ Toit ouvrant panoramique (Shine Pack) .....	850

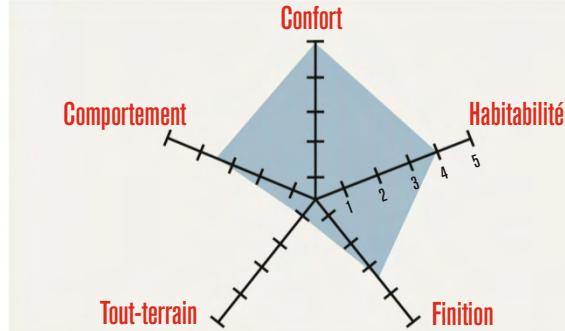
### C5 Aircross



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

L/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 <b>AJ4X4</b>	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

- 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 bizona, 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

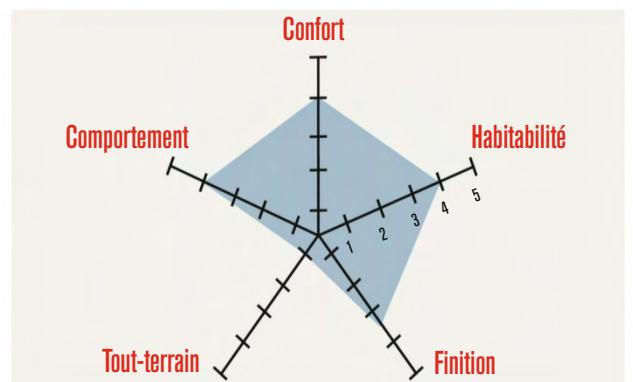


#### Nouveau modèle

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

L/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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 TSI	150	8	33 050
1.5 TSI DSG7	150	8	34 950
EHybrid (PHEV) DSG6 VZ <b>AJ4X4</b>	245	NC	45 040
2.0 TSI DSG7 AWD VZ	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 900/2000
▪ Sellerie cuir, siège cond. élec, pack Hiver (Formentor/VZ).....	1 520/1 500
▪ Stationnement semi-auto.....	385
▪ Toit ouvrant panoramique .....	1 300

## DACIA

### Duster

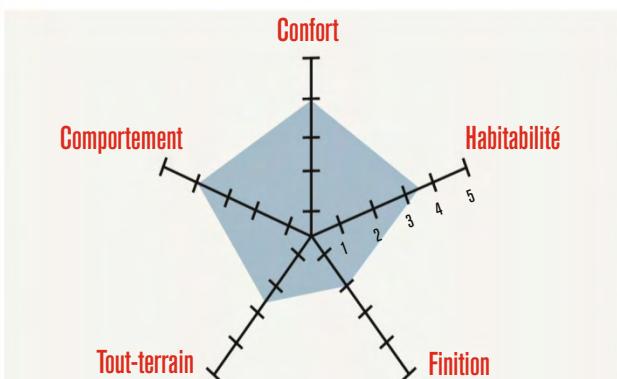
★★★★★



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 <b>A4X4</b>	130	7	17 100
TCe 150 Confort	150	8	18 150
Blue dCi 95 BVM6 Access	95	5	15 300
Blue dCi 115 BVM6 Essentiel	115	6	17 800

- 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

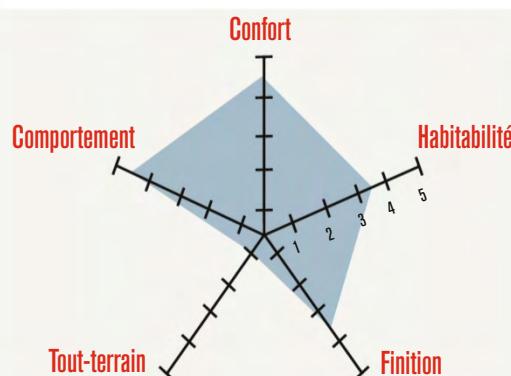
★★★★★



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

L / l / h (m) : 4,12 / 1,79 / 1,53 / 2,56 - 5 places

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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
BlueHDi 110 Chic	100	5	25 900
BlueHDi 130 So Chic EAT8	130	6	31 700
PureTech 100 Chic	100	5	24 900
PureTech 130 Chic EAT8 <b>A4X4</b>	130	7	27 900
PureTech 155 Perf. Line+ EAT8	155	8	35 800
E-Tense (EV) Chic	136	4	37 300

- So Chic : Chic + 2 800 €
- Perf. Line : Chic + 3 000 €
- Grand Chic : So Chic + 5 300 €
- Perf. Line+ : Perf. Line + 3 400 €

### Équipements de série

- Chic : 6 airbags, alerte franch. voie, alerte pression pneus, Bluetooth, clim. manu., compteurs numériques, dém. sans clé, détect. lum., écran tactile 7", freinage urgence auto, hi-fi 8 HP, jantes 17", Mirror Screen, rég./lim. vitesse, rétros élec.
- E-Tense Chic : Chic + clim. auto, Pack sécurité, rétros rabat.
- So Chic : + clim. auto, détect. pluie, radar de recul, rétros rabat.
- E-Tense So Chic : So Chic + appel urgence/assistance, radars station. AV/AR.
- Grand Chic : + appel urgence/assistance, caméra recul, écran multimédia 10,3" HD, jantes 18", navigation, Pack Sécurité, phares Matrix LED, radars station. AV/AR, sortie auto poignées.
- Performance Line : Chic + clim. auto, détect. pluie, jantes alliage 17", radar de recul, rétros rabat.
- E-Tense Perf. Line : Perf. Line + Pack Sécurité, radars station. AV/AR,
- Perf. Line+ : + appel urgence/assistance, 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 étendue (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

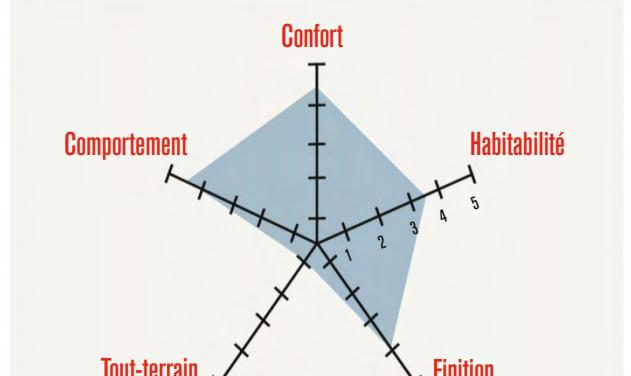
★★★★★



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

L / l / h (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	37 300
PureTech 180 EAT8 So Chic	180	9	41 900
PureTech 225 EAT8 Perf. Line +	225	12	48 900
BlueHDi 130 Chic	130	7	38 300
E-Tense (PHEV) So Chic	225	10	50 800
E-Tense (PHEV) 4x4 So Chic	300	11	56 300

- So Chic : Chic + 2 100 €
- Grand Chic : So Chic + 5 900 € (non dispo BlueHDi 130/PureTech 130)
- Performance Line : Chic + 2 800 €
- Performance Line+ : Performance Line + 3 700 €

### 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 bizona, 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", moniteur 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 bizona, 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 clé (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 clé, 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

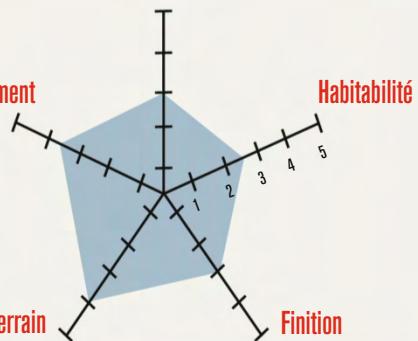


La Panda est un petit tout-terrain malin (Cross) et passe-partout (4x4), agréable également en usage urbain. Légère mise à jour en 2020.

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

### Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 FireFly T3 Cult	120	6	21 990
1.3 FireFly T4 DCT Cross AJ4X4	150	8	26 990
1.3 Multijet Cross	95	5	26 490
1.6 Multijet Cross	130	6	28 490

- Cross : Cult + 2 000 €
- Club : Sport + 2 000 €
- Sport : Cross + 3 000 €

### Équipements de série

- Cult : 6 airbags, alerte franchis. ligne, Bluetooth, capteurs pression pneus, clim. manuelle, ESP, jantes acier 16", radio Uconnect, rég. 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

### 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 (rétrs élec./dégiv., radar recul) (City Cross) .....	300
▪ Pack Safety (rétrs élec./dégiv., radar recul, freinage urgence ville) .....	450
▪ City Cross .....	450
▪ Pack/4x4 .....	250
▪ Pack Winter (sièges AV chauffants, pare-brise dégivrant) .....	350
▪ Peinture métallisée .....	500

### 500X

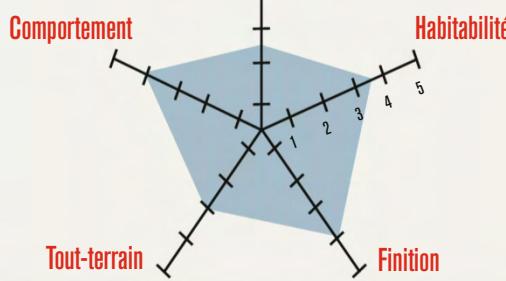


Réussie esthétiquement, bien placée en prix et bien équipée, la 500X pâtit malheureusement d'une suspension encore trop ferme.

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

### Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 FireFly T3 Cult	120	6	21 990
1.3 FireFly T4 DCT Cross AJ4X4	150	8	26 990
1.3 Multijet Cross	95	5	26 490
1.6 Multijet Cross	130	6	28 490

- Cross : Cult + 2 000 €
- Club : Sport + 2 000 €
- Sport : Cross + 3 000 €

### Équipements de série

- Cult : 6 airbags, alerte franchis. ligne, Bluetooth, capteurs pression pneus, clim. manuelle, ESP, jantes acier 16", radio Uconnect, rég. 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 (€)

▪ 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-glace 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

### Puma



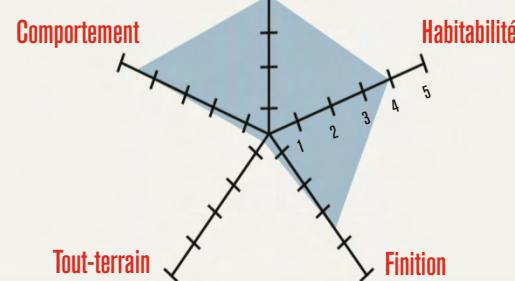
### Nouveau modèle

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

### Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 Ecoboost (mHEV) Titanium	125	7	23 300
1.0 Ecoboost DCT7 Titanium	125	7	25 300
1.0 Ecoboost (mHEV) Titanium	155	7	24 550
1.5 Ecoboost ST	200	X	33 850
1.5 EcoBlue Titanium	120	6	24 900

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

- ST-Line X : ST-Line + 2 000 €

- ST-Line Vignale : ST-Line X + 2 100 €

### Équipements de série

- Titanium : 6 airbags, appel urgence, alerte franchis. voie, clim. man., contrôle pression pneus, détect. lum., feux route auto, ESP, freinage urgence, hi-fi 6 HP, interfaces smartphone, jantes 17", nav. écran tactile 8" commande vocale, radar recul, lim. vitesse, rétros dégiv./rabat., services connectés.
- Titanium X : Titanium + clim. auto, détect. pluie, hi-fi B&O 10 HP, jantes 18", recharge smartphone induction.
- ST-Line : Titanium + compteurs digitaux, dém. sans clé, susp. sport.
- ST-Line X : + clim. auto, détect. pluie, hi-fi B&O

- ST-Line Vignale : + accès sans clé, jantes 18", phares full LED, radars station. AV/AR, sièges AV chauff./massants.
- ST : + jantes 19", pare-brise chauff., sièges baquets.

### 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) .....	600
▪ Pack Hiver (sièges AV, pare-brise et volant chauffants) .....	450
▪ Pack Nav. B&O (nav. écran tact. 8", B&O 10 HP) (Titanium, ST-Line) .....	550
▪ Pack Sécurité Intégrale (station. semi-auto, alerte angles morts, caméra de recul, régulateur de vitesse adaptatif) .....	1 000
▪ Pack Techno (compteurs numériques, phares full LED) (Titan., Titan. X) .....	1 400
▪ Phares full LED (ST-Line, ST-Line X) .....	925
▪ Peinture métallisée/premium .....	550/750
▪ Toit panoramique .....	1 000

### Kuga

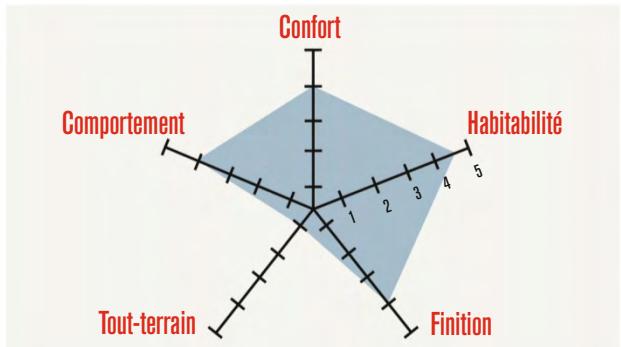


### Nouvelle génération

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, détect. 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, détect. pluie, jantes 17" (18" sur PHEV).
- ST-Line : + compteurs numériques 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

### Mustang Mach-e

non essayé



### Nouveau modèle

La célèbre marque de muscle car propose un SUV 100 % électrique disponible en 3 niveaux de puissance et 2 ou 4 roues motrices.

L / l / h / e (m) : 4,71 / 1,88 / 1,62 / 2,98 - 5 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Standard Range 76 kWh (EV)	269	9	48 990
Extended Range 99 kWh (EV)	294	9	56 500
Standard Range 76 kWh AWD (EV)	269	12	56 500
Extended Range 99 kWh AWD (EV)	351	12	65 500

### Équipements de série

- Base : 6 airbags + genoux conducteur, alerte franchis. voie, caméra de recul, chargeur smartphone induction, clim. auto bizona, compteurs numériques 10,2", contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, freinage urgence auto, feux route auto, jantes 18", modem (abo 10 ans), nav. écran tactile 15,5" commandes vocales, radars station. AV/AR, rég. intel. stop & go, rétros dégiv., rétro. int. photosensible, sièges AV, volant et pare-brise chauffants, surveillance angles morts.
- AWD : + jantes 19", phares full LED, rétros rabat., sièges AV élec. (8 voies)

### Options (€)

▪ Peinture métallisée/Premium .....	1 000/1 300
▪ Pack Technologie (hi-fi B&O 10 HP, hayon mains libres, aide active maintien dans voie, recon. panneaux, station. semi-auto, caméras 360°) .....	1 950
▪ Pack Technologie Plus (Pack technologie avec en plus)	
- sièges AV élec. (8 voies), rétros rabat., toit pano (base) .....	3 950
- toit panoramique .....	2 950

### Explorer

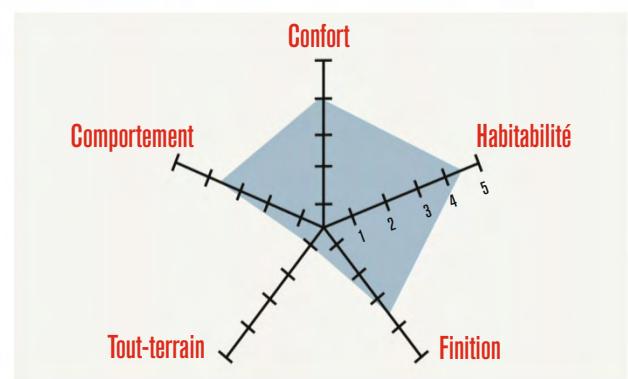


### Nouveau modèle

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 AJ4X4	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 bizona, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, feux route auto, freinage d'urgence, hi-fi B&O 14 HP 980 W, interfaces Apple/Android, jantes 20", nav. écran 10,1", phares full LED, radars station. AV/AR, rech. tel. induction, rég./lim. intelligent fonct. embouteil., rétros dégiv./rabat., sellerie cuir, services connectés (hotspot, info trafic), sièges AV élec./chauff./ventilés/massants, station. auto, surveil. angles morts, toit pano. ouvrant.
- Titanium : + phares full LED.

### Options (€)

- + Peintures métallisées (ST-Line/Titanium) .....
- + Peintures métallisées premium (ST-Line/Titanium) .....

## 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



[www.JAPAUTO.COM](http://www.JAPAUTO.COM)

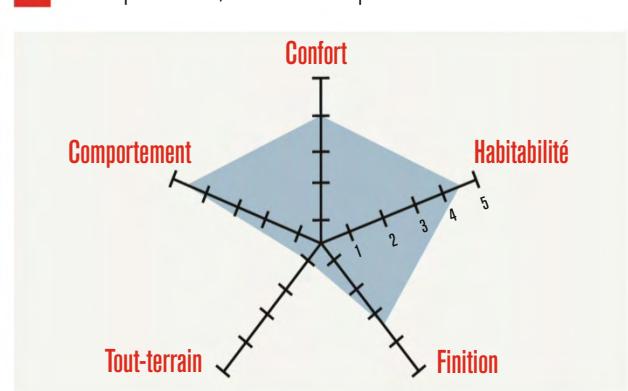
### HR-V



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

L / 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 <b>AJ4X4</b>	130	7	27 770
1.5 i-VTEC Exclusive	130	7	29 470

## Équipements de série

- Élegance : 6 airbags, Bluetooth, contrôle pression pneus, freinage auto en ville, clim auto, détect. luminosité, jantes 16", radio CD 4 HP, rég./lim. vitesse, 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 Élegance)..... 1 300
- Pack Aero..... 1 820
- Peinture métallisée .....

## CR-V

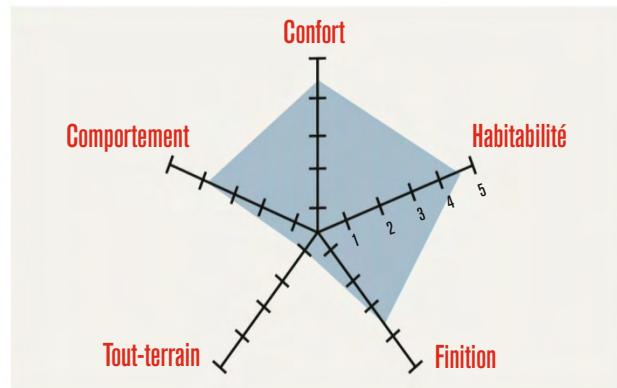


La 5<sup>e</sup> génération de CR-V (fin 2018) est seulement disponible en hybride. Elle propose un très bon confort et une habitabilité généreuse.

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

**+** Habitabilité, confort de roulement, ergonomie

**-** 3<sup>e</sup> rangée étroite, 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 <b>AJ4X4</b>	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 élect., sièges AV chauff., régul. adaptatif.
- Élegance : + caméra recul, clim. auto bizona, 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 chauff., siège cond. élect., toit ouvrant pano.

## Options (€)

- 4x4 (Élegance et Executive)..... 2 000
- Peinture métallisée .....
- Sellerie cuir .....



## HYUNDAI

### Kona ★★★★★

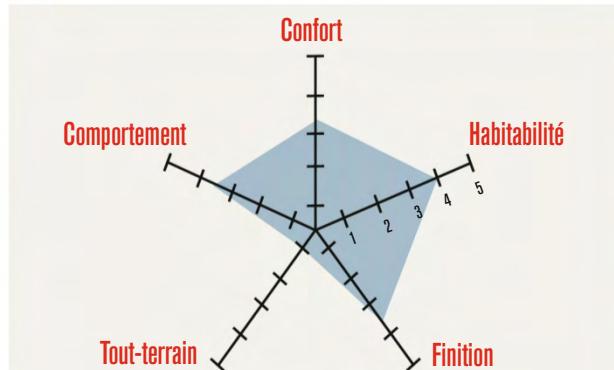


#### Modèle restylé

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/I/h/e (m) : 4,17 / 1,80 / 1,57 / 2,60 - 5 places*

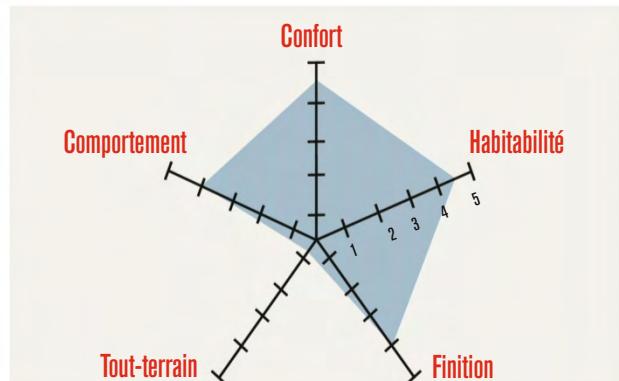
- +** Dotation de série, garantie, style sympa, version électrique
- Modularité basique, confort ferme, détails de finition



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 CRDi (mHEV) DCT-7 Creative	136	7	37 800
1.6 T-GDi (mHEV) Intuitive	150	8	29 900
Hybrid (HEV) Intuitive	230	10	34 100
Plug-in (PHEV) Creative	265	NC	43 900

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

- +** Bonne habitabilité, contenu technologique, excellent confort
- Détails d'ergonomie, comportement peu dynamique



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 T-GDi Intuitive <b>AJ4X4</b>	120	6	24 050
1.6 GDi Hybrid (HEV) DCT-6 Initia	141	5	27 000
1.6 CRDi (mHEV) Intuitive	136	7	26 050
1.6 CRDi (mHEV) DCT-7 AWD Executive	136	7	33 850
Electric 64 kWh (EV) Intuitive	204	1	39 900

- Intuitive : Initia + 1 150 €
- Creative : Intuitive + 2 350 €, 2 550 € (HEV), 4 200 € (Electric)
- Executive : Creative + 2 050 € (1.0 T-GDi et HEV), 2 350 € (1.6 CRDi), 2 500 € (Elctric)

- #### Équipements de série
- Initia : 6 airbags, aide active maintien dans voie, Bluetooth, caméra recul, clim. auto, détect. lum., ESP, feux route auto, freinage d'urgence auto, interfaces smartphone, jantes 16", multimédia écran tactile 8", rég./lim. vitesse.
  - Intuitive : + appel urgence, compteurs numériques, détect. pluie, jantes 17", radio 4 HP, rétros rabat.
  - Creative : + accès/dém. sans clé, affichage tête haute, hi-fi Krell, nav. écran 10,25", phares bi-LED, recharge induction, recon. panneaux, services connectés.
  - Executive : + aide sortie véhicule, jantes 18", radar stat. AV, sellerie cuir, sièges AV élect./chauf., surveil. angles morts, (DCT-7 : + alerte trafic AR, rég. vitesse adaptatif, surveil. active angles morts).

## Options (€)

- Boîte auto DCT-7 (1.6 CRDi 136 ch)..... 1 500

- Peinture métallisée .....

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

- Toit ouvrant électrique (Executive)..... 550

## Tucson



#### Nouvelle génération

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

## Santa Fe

### modèle non essayé



#### Modèle restylé

Arrivée 2019, restylée en 2020, la 4<sup>e</sup> génération de Santa Fe mise sur son équipement, son confort et son habitabilité. Gamme réduite.

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

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.2 CRDi DCT8 Executive <b>AJ4X4</b>	202	NC	52 800
Hybrid Intuitive	230	10	41 900
Hybrid Creative	230	10	49 300
Hybrid Executive	230	10	53 800
Plug-in (PHEV) Creative	265	NC	55 200

#### Équipements de série

- Intuitive : 6 airbags, accès/dém. sans clé, aide maintien voie, alerte attention cond., caméra recul, clim. auto bizona, détect. pluie/lum., ESP, feux route auto, freinage d'urgence auto, interfaces Apple/Android, jantes 17", nav. écran

- tactile 8", phares bi-led, radars station. AV/AR, rétros élect./rabat, rétro. int. photo., sièges AV chauff.
- Creative : + chargeur induction, compteurs numériques 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 élect., 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 chauff., toit pano.

#### Options (€)

- Peinture métallisée ..... 630
- Toit ouvrant panoramique (Creative) ..... 990

## JAGUAR

### E-Pace

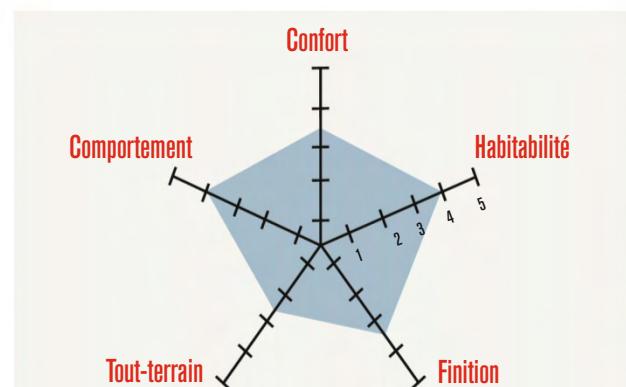


#### Modèle restylé

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 <b>AJ4X4</b>	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
P300 (mHEV) AWD BVA Sport	300	NC	65 000

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 numériques 12,3", jantes 20", Pack Drive Assist, sellerie cuir perforée, sièges AV élect. 16 voies.

#### Options (€)

- Accès sans clé ..... 504
- Affichage tête haute ..... 1 178

Clé loisirs.....	429
Compteurs numériques sur écran 12,3".....	751
Drive Assist Pack (surveillance active des angles morts, régul. intelligent, surveil. 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 loisirs).....	1 630
Pack Hiver (pare-brise et volant chauffants).....	594
Pack Technology (rétro. int. digital, affichage tête haute, compteurs numériques 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 élect. 16 voies	
- base R-Dynamic .....	4 985
- S R-Dynamic, SE R-Dynamic .....	2 132
Sièges AV chauffants élect. 12 voies., banquette chauffante	
- base .....	1 270
- S/SE .....	1 169/766
Toit panoramique .....	1 285

### F-Pace

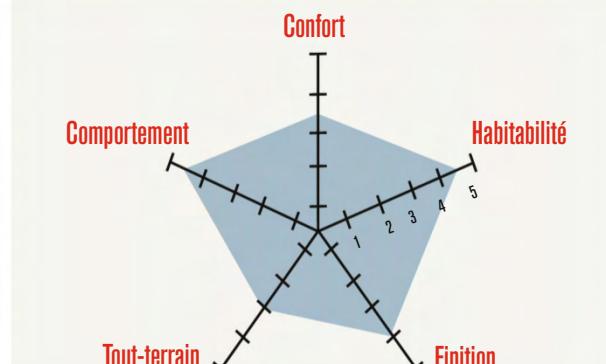


#### Modèle restylé

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
SVR	550	NC	106 680
D165 (mHEV) BVA AWD	165	9	54 940
D200 (mHEV) BVA AWD <b>AJ4X4</b>	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 numériques 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 élect. (8 voies).	
S : + hayon élect., jantes 19", nav. connectée, sellerie cuir, sièges AV élect. (12 voies).	
SE : + accès sans clé, aide sortie véhicule, compteurs numériques 12,3" feux route auto, jantes 20", recon. panneaux intelligente, sièges AV élect. (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.	
SVR : + sièges AV sport élect. (14 voies)/chauff.	

#### Options (€)

Accès sans clé (base et S) .....	1 150
Affichage tête haute .....	1 103
Compteurs numériques 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.) .....	1 660
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 numériques 12,3") (base et S / SE et HSE) .....	2 180/1 600
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

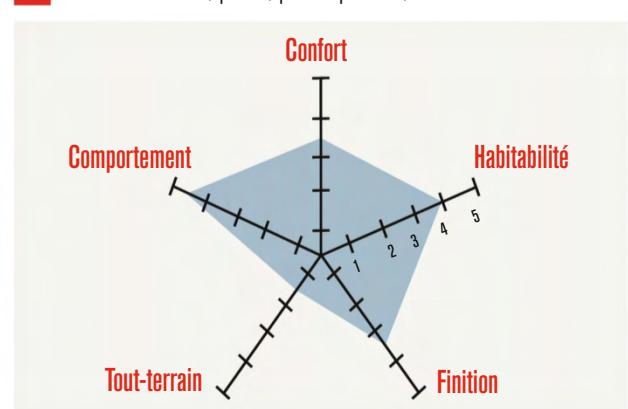
### I-Pace



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 bizona, compteurs numériques, 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 d'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

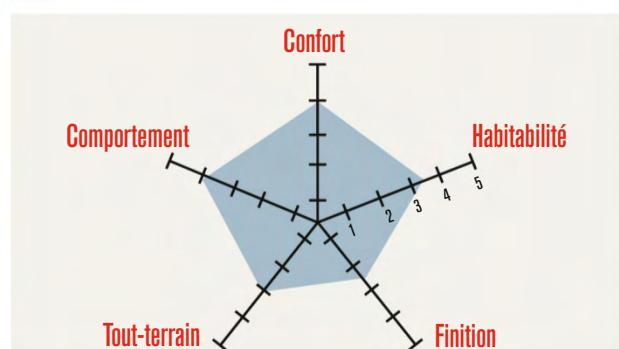


Le Renegade est la première Jeep à ne pas être fabriquée aux Etats-Unis mais en Italie. La technologie, sauf la transmission, provient de chez Fiat.

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

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

- Consommation, finition, poids, sonorité des diesels



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 T3 Longitude	120	6	24 350
1.3 T4 Longitude BVR 6	150	8	27 000
1.3 T4 (PHEV) Limited BVA6 4xe	190	7	39 900
1.3 T4 (PHEV) Trailhawk BVA6 4xe	240	10	43 500
1.3 T4 (PHEV) S BVA6 4xe	240	10	43 900
1.6 MultiJet Longitude <span style="background-color: orange;">AJ4X4</span>	130	6	26 500

- Limited : Longitude + 4 500 €
- S : Limited + 1 500 €

## Équipements de série

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

## Options (€)

▪ Boîte vitesses robotisée 6 rapports (1.0 T3 120) .....	2 650
▪ Caméra de recul (Limited) .....	140
▪ Hi-fi premium 9 HP 506 W (Limited, S et Trailhawk) .....	400
▪ Nav. Uconnect écran 8,4" (Longitude) .....	1 000
▪ Pack Fonctionnalité (accès/dém. sans clé, plancher de coffre modulable, rétros rabat.) (Longitude) .....	1 000
▪ Pack Hiver (sièges AV, volant et essuie-glace chauff.) (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

## Compass

★★★★☆

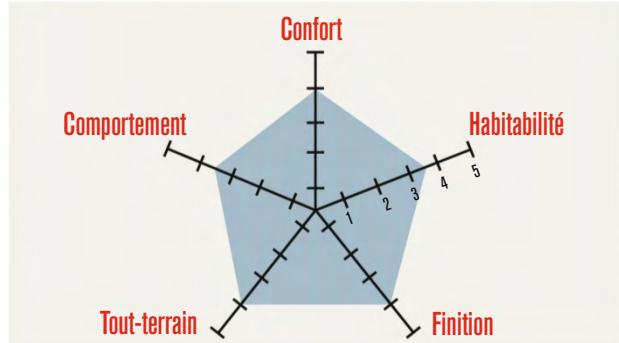


Le Compass 2017 repose sur la plateforme du Renegade. Il met en avant un bon confort mais peu de dynamisme. Présentation intérieure banale.

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

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

- Présentation sans charme, coffre modeste, prise de roulis



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.3 GSE T4 Longitude 4x2	130	7	29 850
1.3 GSE T4 Longitude BVA 4x2 <span style="background-color: orange;">AJ4X4</span>	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 clé, aide active maintien voie, Apple CarPlay/Android Auto, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum.

lum., ESP, freinage d'urgence auto, jantes 16", multimédia 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-glace chauff.) (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

## Wrangler

★★★★☆



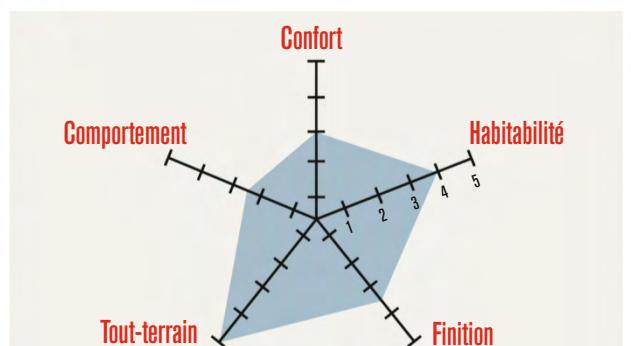
Véritable légende vivante, le dernier Wrangler (JL) soigne ses prestations routières et ses équipements mais reste avant tout taillé pour l'évasion.

L/1/h/e (m) : 4,88 / 1,89 / 1,89 / 3,01 (Unlimited) - 5 places

4,33 / 1,89 / 1,88 / 2,46 (3 portes) - 4 places

+ Capacités de franchissement, équipement moderne, style

- Comportement pataud, direction floue, insonorisation, prix



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 T Sport BVA8 4x4 5 portes	272	18	50 900
2.2 Mjt Sport BVA8 4x4 5 portes <span style="background-color: orange;">AJ4X4</span>	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 bizona, contrôle pression pneus, détec. sans clé, détec. lum., hi-fi 8 HP, interfaces smartphones, jantes 17", multimédia écran tactile 7", radars/caméra de recul, rég./lim. vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants.

Sahara : + jantes 18", nav. écran tactile 8,4", phares LED, hi-fi Alpine 9 HP, radars stat. AV.

Overland : + accès sans clé, détec. angles morts et anticollision, rég. vit. adaptatif, sellerie cuir, sièges/volant chauffants.

Rubicon : Sport + blocage différentiels AV/AR, nav. écran tactile 8,4", phares LED, hi-fi Alpine 9 HP, radars stationnement AV, transmission intégrale Roc-Trac (4:1).

## Options (€)

▪ DéTECTeur angles morts, accès/dém. sans clé (Sahara et Rubicon) .....	660
▪ Pack sécurité (détec. collision, rég. adaptatif) (Sahara et Rubicon)	

## KIA

## Stonic

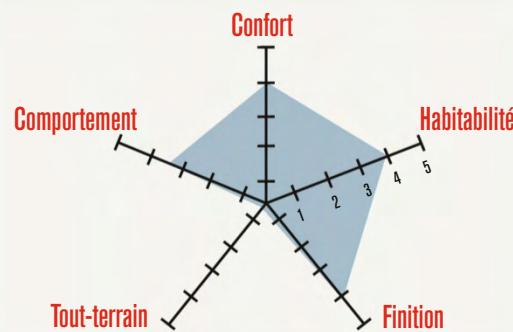


Arrivé fin 2017, le Stonic reprend les éléments de la citadine Rio. Style et comportement pétillants, équipement riche mais confort perfectible.

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 (€)
1.6 GDi (HEV) Motion <b>AJ4X4</b>	141	5	29 190
1.6 GDi (PHEV) Motion	141	5	36 190
e-Niro 100 kW (EV) e-Active	136	1	37 100
e-Niro 150 kW (EV) e-Active	204	1	41 100
▪ 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. bizona, 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, écran 7" services connectés TomTom, radar recul, rétros rabat, sellerie cuir/tissu.
- Active hybride rech. : Active hybride + freinage auto en ville, rég. adaptatif.
- e-Active : Active hybride rech. + accès/dém. sans clé, chargeur smartphone par induction, jantes 17", rég. adaptatif fonction embouteillages.
- Design hybride et rechargeable : Active + accès/dém. sans clé, chargeur smartphone induction, jantes 18", phares full LED, siège cond. élec., radar station. AV.
- e-Design : e-Active + phares full LED, radars station. AV, sellerie cuir.
- Premium hybride et rechargeable : Design hybride et rechargeable + alerte angles morts et trafic AR, freinage auto. en ville, hi-fi JBL 8 HP 320 W, nav. écran tactile 8", régulateur adaptatif, sellerie cuir, sièges AV chauffants.
- e-Premium : e-Design + hi-fi JBL 8 HP 320 W, nav. écran tactile 8", siège cond. élec., sièges AV chauffants, toit ouvrant.

## Options (€)

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 T-GDI (mHEV) Motion	100	5	20 290
1.0 T-GDI (mHEV) Active <b>AJ4X4</b>	120	6	22 790
1.0 T-GDI (mHEV) DCT7 Active <b>AJ4X4</b>	120	6	23 790
▪ Active : Motion + 1 800 €			
▪ Premium : Design + 1 800 € (sur DCT7)			
▪ Launch Edition : Active + 1 800 €			

## 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 clé, 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

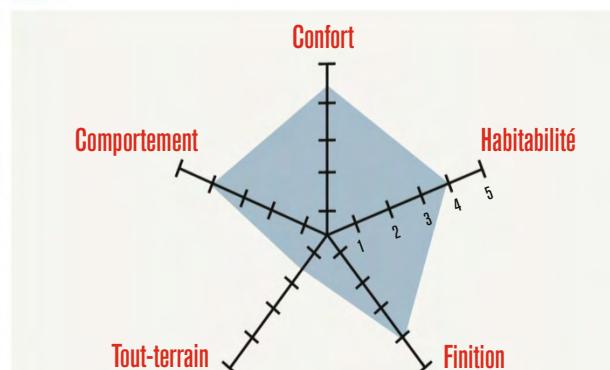
Manque d'agrément, direction inconsistante



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 <b>AJ4X4</b>	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 bizona, feux route auto, jantes 17", nav. Europe TomTom Live (7 ans), radar recul, rétros ext. rabattables/dégivants.
- 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

non essayé



## Nouvelle génération

La 4<sup>e</sup> génération de Sorento arrive début 2021. Plus long de 10 cm, il propose un bel accueil, un équipement riche et une hybridation.

L / l / h / e (m) : 4,81 / 1,90 / 1,70 / 2,81 - 5 ou 7 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PHEV BVAG Motion	265	NC	48 990

- Active : Motion + 4 000 € (non dispo 5 places)
- Design : Active + 4 000 €
- Premium : Design + 4 000 €

## Équipements de série

- Motion : 6 airbags, airbag central, aide active maintien voie, clim. auto bizona, compteurs digitaux 12,3", détect. pluie, ESP, feux route auto, freinage auto urgence, interfaces smartphone, jantes 19", multimédia écran 8", phares LED, radars station. AV/AR, recon. panneaux, rég. intel. stop&start, rétros dégiv./rabat, rétro int. photo.
- Active : + accès/dém. sans clé, conduite semi-auto, nav. écran 10,25", phares full LED, services connectés, siège conducteur élec.
- Design : + chargeur induction, hayon mains libres, sellerie cuir, sièges AV/AR et volant chauff., siège passager élec., surveil. angles morts/trafic marche AR, toit ouvrant pano.
- Premium : + affichage tête haute/angles morts, caméras 360°, correcteur d'assiette, hi-fi Bose, sellerie cuir Nappa, sièges AV ventilés.

## Options (€)

- Peinture métallisée/nacrée.....650/750

## LAMBORGHINI

### Urus

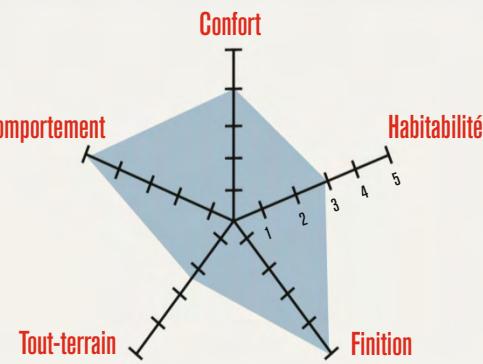


Mi-2018, Lamborghini lance son premier SUV. Ultra-sportif, il inaugure aussi les moteurs V8 et turbo chez la marque italienne. Impressionnant.

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

+ Performances hors-norme, sonorité, comportement

- Prix, freinage en usage intensif, gabarit pénalisant



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
V8 <span style="color: orange;">AJ4X4</span>	650	59	223 360

### 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 numériques, 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 extérieur 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

## LAND ROVER

### Discovery Sport

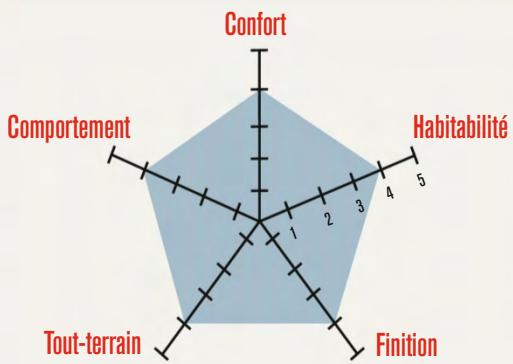


Le Discovery Sport offre habitabilité, confort, agrément de conduite et d'excellentes prestations en tout-terrain... au prix fort.

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 (mHEV) BVA 4x4	156	9	47 660
D200 (mHEV) BVA 4x4 <span style="color: orange;">AJ4X4</span>	200	11	47 590
P200 (mHEV) BVA 4x4	200	11	45 860
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 bizona, 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 extérieurs électriques, dégivrants et rabattables, rétros intérieur et extérieur photosensibles, sellerie cuir, services connectés, sièges AV électriques (12 directions) et chauffants, suspensions pneumatiques.
- É SE : + jantes 18", nav. services connectés, rég. vitesse intelligent recon. panneaux, sellerie cuir, sièges AV élect. (12 voies).
- É SE : S + aide sortie véhicule, compteurs numériques 12,3", détect. angles morts et trafic AR, feux de route auto, hayon élec., jantes 20", phares LED premium.
- É HSE : SE + accès sans clé, audio Meridian 400 W 11 HP, rég. intelligent fonction embouteillages, rétro. int. digital, sièges élect. (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 numériques 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 marche AR, assist. sortie véhicule, rég. intel. stop&go) (base et S/SE).....	1 714/1 614
Pack Eté (clim. tri-zone, pare-brise aéroréglage, 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 numériques 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 élect./chauff. 12 voies mémoires (base, S/SE).....	865/422
■ Sièges AV élect./chauff./vent. 14 voies (S/SE/HSE).....	1 913/1 470/1 224
■ Toit contrasté/panoramique fixe (base, S, SE).....	731/1 563

## Discovery

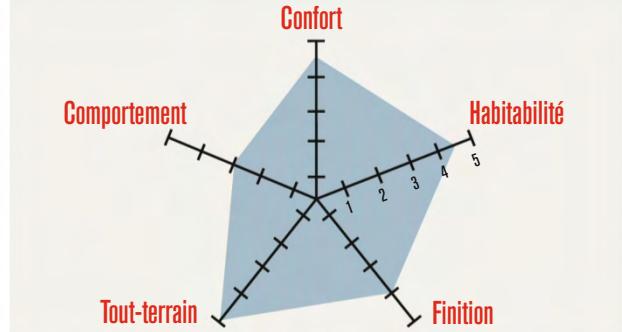


Le Discovery V est un des SUV les plus polyvalents du marché. Il sait tout faire, peut accueillir 7 personnes mais il est cher et encombrant.

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 (€)
D250 (mHEV) BVA8 4x4 <span style="color: orange;">AJ4X4</span>	250	16	62 600
D300 (mHEV) BVA8 4x4	300	21	67 600
P300 (mHEV) BVA8 4x4	300	21	61 600
P360 (mHEV) BVA8 4x4	360	NC	67 600

É SE : S + 4 100 € (+ 4 000 € sur SD6)

É HSE : SE + 9 400 €

É 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. bizona, contrôle pression pneus, freinage d'urgence auto., jantes 19", multimédia écran 10", radars station. AV/AR, rég. vitesse, rétros élect./dégiv., susp. pneumatique (Sd6).
- SE : + audio 250 W, clim. auto bizona, détect. pluie/lum., feux route auto., navigation, phares led, radar station. 360°, rétros rabat., stationnement semi-auto.

- HSE : + accès/dém. sans clé, audio Meridian 380 W, compteurs numériques, contrôle actif angles morts et alerte trafic en marche AR, hayon élec., jantes 20", rég. vitesse adaptatif fonction embouteillages, sellerie cuir, sièges AV élect. (12 directions).
- HSE Luxury : + audio Meridian 825 W, clim. auto 3 zones, jantes 20", sellerie cuir, sièges AV élect. (16 directions), toit ouvrant panoramique.

### Options (€)

7 places.....	1 663
Accès et démarrage sans clé (SE, non dispo S).....	898
Affichage tête haute (non dispo S).....	1 367
Caméra 360°.....	605
Clef loisirs (non dispo S).....	419
Climatisation automatique.....	

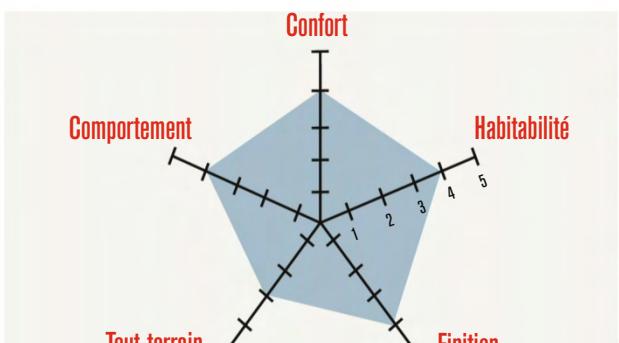
- 2 zones (S) .....	92
- 3 zones (SE/HSE) .....	947
- 4 zones (HSE Luxury) .....	470
▪ Compteurs numériques (S, SE) .....	725
▪ Hayon électrique	
- S .....	521
- SE (mains libres) .....	653
- HSE, HSE Luxury (mains libres) .....	133
▪ Pack climat 3 : sièges AV et 2 <sup>e</sup> rangée chauffants et ventilés	
+ 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 250W, 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 (S14 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//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	165	9	39 750
D165 (mHEV) BVA 4x4	165	9	44 950
D200 (mHEV) BVA 4x4 <b>AJ4X4</b>	204	11	48 500
P200 (mHEV) 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	309	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 bizona, contrôle press. pneus, dém. sans clé, détec. pluie/lum., ESP, freinage d'urgence, hi-fi, jantes 17", modes 4x4, multimédia écran tactile 10" commande vocale, phares led, 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. numériques, 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) .....
- Amortissement piloté/Modes de conduite .....
- Affichage tête haute .....
- Chargeur à induction .....
- Clé loisirs .....
- Climatisation tri-zone .....
- Console centrale tactile (base, S) .....
- Compteurs 100 % numériques 12,3" (base, S) .....
- Feux de route auto (base, S) .....
- Hayon électrique mains libres (base, S/SE) .....
- Hi-fi Meridian 14 HP 650 W (base, S, SE/HSE) .....
- Pack Confort (hayon mains libres, entrée sans clé, volant réglable élec.)

  - base, E .....
  - SE/HSE .....

- Pack Drive Assist (surveil. active angles morts, régulateur intelligent stop&go, surveil. trafic marche AR, aide sortie places AR)

  - base, S/SE .....

- Pack Dynamics (mode conduite, amortis. piloté) .....
- Pack Hiver (pare-brise et volant chauffants) .....
- Pack Technologie (affichage tête haute, compteurs numériques 12,3", rétro. intérieur digital, chargeur à induction) (base, E) .....
- Phares Matrix LED adaptatifs (base, S/SE, HSE) .....
- Peinture métallisée/premium .....
- Rétro. intérieur digital via caméra .....
- Sellerie cuir Windsor perforé (base/S, SE) .....
- Sièges AV élec. 14 voies chauffants (base, S/SE, HSE) .....
- Toit panoramique fixe/ouvrant .....

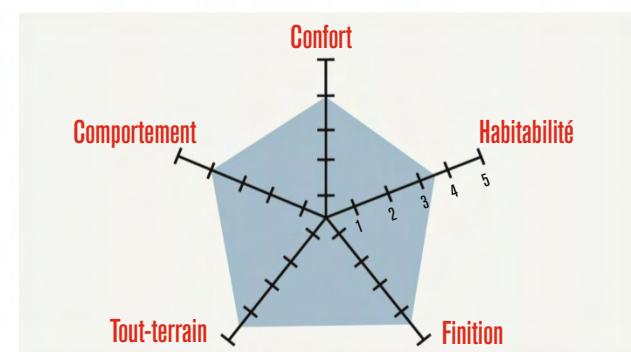
### Range Rover Velar ★★★★☆



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

L//h/e (m) : 4,81 / 1,93 / 1,67 / 2,87 - 5 places

+ Style, présentation intérieur, équipements, capacités 4x4  
- Tarif, comportement peu dynamique, place à l'arrière



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
P250 BVA 4x4	250	15	58 900
P400 (mHEV) BVA 4x4	400	28	71 500
P400e (PHEV) BVA 4x4	404	19	71 900
D200 (mHEV) BVA 4x4 <b>AJ4X4</b>	204	11	60 600
D300 (mHEV) 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 bizona, compteurs numériques (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 numériques, 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 chauff./vent./massants, sièges AV élec. (20 voies), susp. pneu.
- R-Dynamic HSE : + pack Design ext. R-Dynamic.

### Options (€)

- Affichage tête haute .....
- Clé loisirs .....
- Climatisation 4 zones .....
- Compteurs numériques 12,3" (base et S) .....
- Hayon électrique mains libres (base/S) .....
- Hi-fi Meridian 17 HP 750 W (base/S) .....
- Hi-fi Meridian 23 HP 1 300 W (base et S/ SE et HSE) .....
- Pack Climat (clim. auto 4 zones, boîte à gants clim., ionisation) .....
- Pack Confort (clé loisirs, hayon mains libres)

  - base/S .....
  - SE et HSE .....

- Pack Drive Assist (régul. intelligent stop&go, contrôle de collision AR, surveil. active angles morts/trafic marche AR) (base et S/SE) .....
- Pack Dynamique et tout-terrain

  - amortis. adaptatif, Terrain Response 2, susp. pneu. (D200, P200) .....
  - amortis. adaptatif, Terrain Response 2 (D300, P400, P400e) .....

- Pack Hiver (pare-brise et volant chauffants) .....
- Pack Technologie (phares Matrix LED, aff. tête haute, compteur numériques)

  - base/S .....
  - SE et HSE .....

- Peinture métallisée/premium .....
- Phares Matrix LED (base/S) .....
- Phares Matrix - laser LED (base/S/SE et HSE) .....
- Sellerie cuir Windsor (base/S et SE) .....
- Sièges AV élec. (14 voies) et chauffants (base/S et SE) .....
- Sièges AV élec. (20 voies), chauff./vent./mass., banquette élec.

  - base/S et SE .....

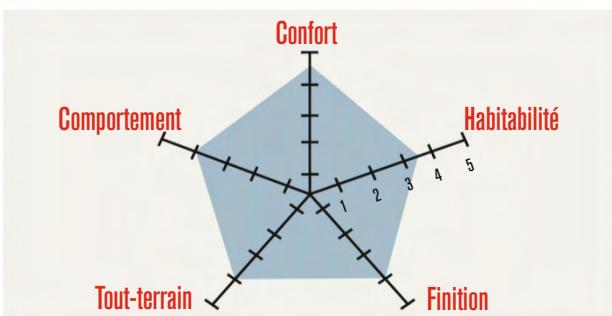
- Stationnement semi-auto .....
- Suspension adaptative/pneumatique .....
- Toit panoramique fixe/ouvrant .....

## Range Rover Sport ★★★★★



Le Range Sport mélange luxe et volupté mécanique. Il se montre efficace sur route comme en tout-terrain. Léger restylage fin 2017.  
L/l/h/e (m) : 4,85 / 1,98 / 1,78 / 2,92 - 5 ou 7 places

- + Ligne réussie, finition, aptitudes en tout-terrain, technologies
- Confort ferme, options nombreuses, comportement pataud



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
D250 S <b>AJ4X4</b>	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. bizona, détect. pluie/lum., compteurs numériques, contrôle pression pneus, freinage d'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 clé, clim. 3 zones, hayon mains libres, phares Pixel-led, sièges AV élec. 16 directions.

### Options (€)

- 7 places avec 3<sup>e</sup> rangée électrique (non dispo S et SVR)..... 1 784
- Accès sans clé..... 1 155
- Affichage tête haute..... 1 364
- Caméras panoramiques (S/autres)..... 1 281/840
- Climatisation trizone/quadrizone ..... 683/1 364
- Hayon électrique mains libres
  - E, SE..... 788
  - HSE, HSE Dynamic, AB Dynamic ..... 158
- Pack Climat (toit ouvrant pano, clima auto 4 zones)
  - P400e (SE/autres finitions)..... 5 805/3 878

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

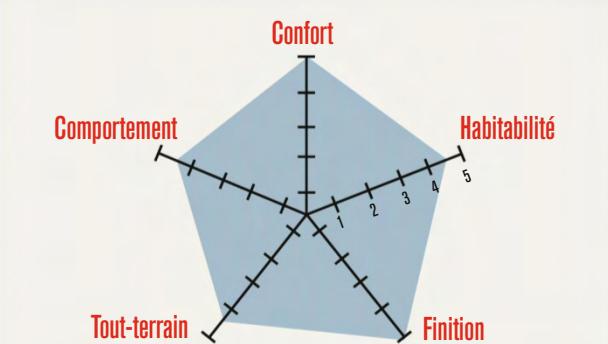
## Range Rover ★★★★★



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 <b>AJ4X4</b>	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 SVAutobiography. 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 380W, caméra de recul, clim. auto 3 zones, compteurs numériques, 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 station. 360°, régul. vitesse intelligent, sièges AR massants, sièges élec. 24 directions, station. semi-auto.

### Options (€)

- Affichage tête haute..... 1 364
- Climatisation 4 zones .....
- 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 .....
  - Vogue, AB .....
  - SV AB Dynamic .....
- Pack Park Pro (station. semi-auto, caméras 360°, détection trafic en marche AR, aide à la sortie aux places AR)..... 1 594
- Phares Matrix-led (HSE)..... 1 234
- Phares Pixel-led (Vogue)..... 926
- Phares Pixel-laser (Vogue/Autobiography)..... 2 160/1 234
- Peinture métallisée/premium .....
- 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) .....
- Système audio Meridian 18 HP 825 W (HSE, Vogue) .....
- Système audio Meridian 28 HP 1 700 W (Autobiography) .....
- Toit ouvrant panoramique fixe/ouvrant (HSE, Vogue)..... 2 055/2 371

## Defender



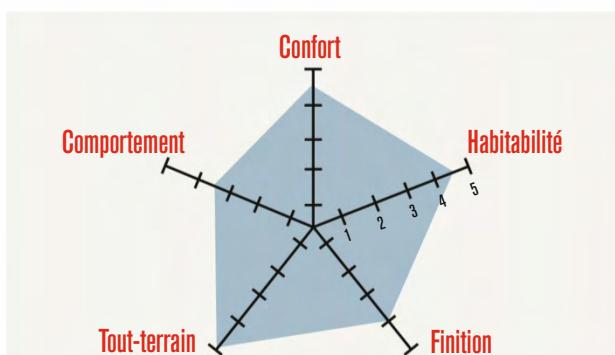
Le mythique 4x4 de franchissement revient en 2019. Toujours décliné en court et long, il reçoit toutes les technologies des ses frères.

L/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 <b>AJ4X4</b>	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 €

#### Equipements de série

- Base : 6 airbags, aide maintien voie, caméras 360°, clim. auto bizona, détect. pluie/um., 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 numériques 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 chauff./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 (3 <sup>e</sup> rangée, clim. auto 3 zones) .....	2 340
▪ Pack Hiver (pare-brise, volant chauffants) .....	745
▪ Pack Intérieur Premium (sièges AV chauff./ventil., sièges élec. 14 voies, cuir étendu) (base/S/SE) .....	4 111/3 570/2 234
▪ Pack Tout-terrain (blockage diff. 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

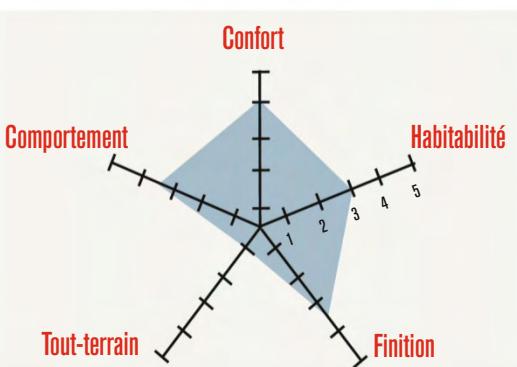


Arrivé fin 2018, le UX séduit par son style acéré et sa motorisation hybride performante. Mais son sens de l'accueil n'est pas développé.

*L/I/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 <b>AJ4X4</b>	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

#### Equipements de série

- Base : 6 airbags, alerte pression pneus, aide au maintien dans la voie, appel d'urgence, Bluetooth, clim. auto bi-zone, détect. lum., freinage d'urgence auto, hi-fi 6 HP, jantes 17", écran multimédia 7", phares bi-led adaptatifs, rég. intelligent, rétros rabat/dégiv.
- Pack : + caméra de recul, détect. 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°.

#### 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

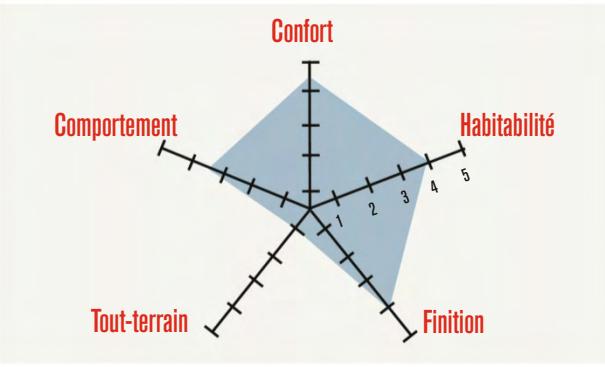


Léger restylage fin 2017 et équipement de sécurité enrichi pour le SUV familial Lexus. Le moteur essence disparaît du catalogue.

*L/I/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 <b>AJ4X4</b>	197	8	53 990
300h (HEV) F Sport Executive 4x2	197	8	65 290
300h (HEV) F Executive Innovation 4x2	197	8	65 390

#### Equipements de série

- Pack : + 6 airbags, alerte pression pneus, caméra de recul, clim. auto bi-zone, dém. sans clef, détect. pluie/lum., freinage d'urgence auto, jantes 17", maintien dans la voie, écran multimédia 8", phares led adaptatifs, régulateur intelligent, radio 8 HP.
- Design : + accès sans clé, hayon élec., jantes 18", rétros ext. photosensibles, sellerie cuir, sièges AV chauff., 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 élec.
- 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



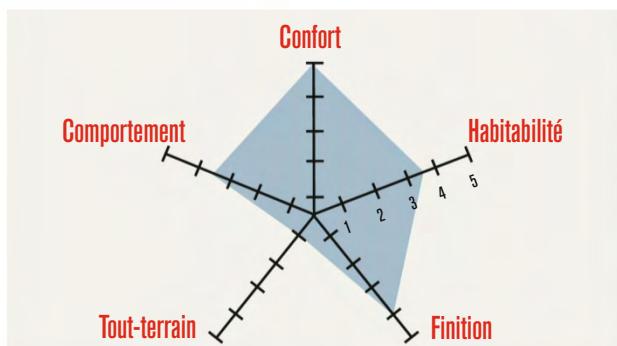
Plus affirmée, cette quatrième génération mise sur un ensemble hybride puissant mais un tempérament toujours orienté sur le confort.

*L/I/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 <b>AJ4X4</b>	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 clé, avertisseur de circulation arrière, banquette AR élec./chauffante, caméra 360°, surveillance d'angle mort, volant chauffant.
- Executive : Luxe + accès/démarrage sans clé, 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 Pioneer 12 HP (Pack) ..... 1 000
- Pack Technologie : affichage tête haute couleur, avertisseur de circulation arrière et surveillance d'angle mort (Luxe) ..... 2 300

## MASERATI

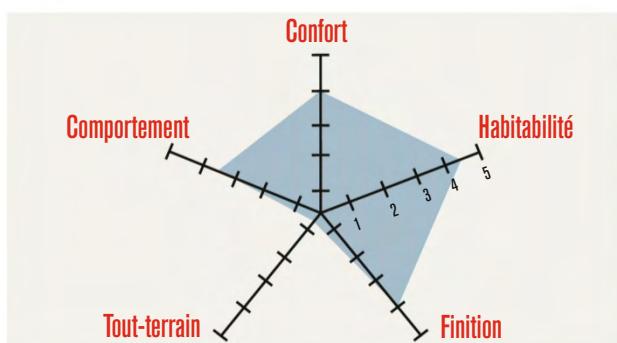


Rouler en Maserati et en SUV c'est possible grâce au Levante. La proposition perd de son charme en diesel. Le Trofeo est explosif.

L/I/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

### Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Diesel V6 Q4 <b>AJ4X4</b>	275	16	76 200
V6 Q4	350	25	83 200
S V6 Q4 Granlusso	430	33	108 450
GTS V8 Q4	530	45	140 450
Trofeo V8 Q4	580	51	163 250

▪ GranLusso et GranSport : base + 13 900 €

### Équipements de série

- Base : 6 airbags, accès sans clé, aide active maintien voie, contrôle pression pneus, clim. auto bizona, détect. pluie/lum., écran tactile 8,4", feux route auto, freinage auto urgence, hayon élec., hi-fi 8 HP, jantes 18", phares bixénon, rég./lim. vitesse recon. panneaux, 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 (€)

- Caméra de recul/360° ..... 540/1 320
- Climatisation automatique 4 zones ..... 1 560
- Détecteur d'angles morts ..... 780
- Hayon électrique mains libres ..... 240
- Intérieur cuir pleine fleur ..... 3 720
- Pack Business Plus (nav., radars station. AV/AR, sièges AV élec. 8 voies et chauffants) ..... 4 080
- Peinture métallisée ..... 1 200
- Phares bixénon/LED ..... 900/2 760
- Sièges avant chauffants/ventilés ..... 540/1 080
- Sièges AV électriques à mémoires ..... 1 320
- Système audio Harman Kardon (10 HP 900 W) ..... 1 800
- Système audio Bowers & Wilkins (15 HP 1 280 W) ..... 2 760
- Toit panoramique ..... 1 740

## MAZDA

### CX-3



rétrors dégiv./rabat., rég./lim. vitesse.

- Signature : + alerte franchis. ligne, détect. pluie/lum., phares LED, radar recul, rétro. rabat., sièges AV chauf., surveil. angles morts/trafic marche AR.
- Sélection : Élégance + accès sans clé, affichage tête haute, alerte angles morts/franchissement voie/trafic marche AR, caméra recul, détect. pluie/lum., jantes 18", phares LED, radars station. AV/AR, sièges AV chauf.
- Exclusive Edition : Sélection + sellerie cuir, siège conducteur élec.

### Options (€)

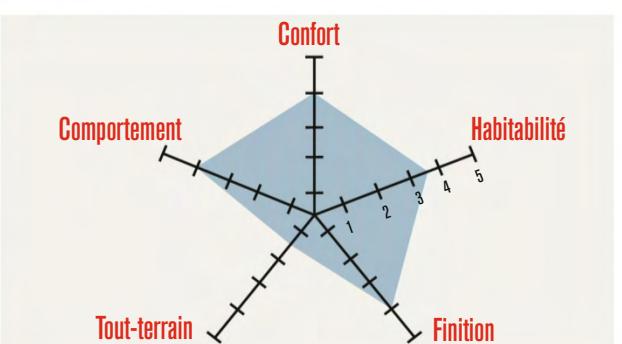
- Boîte auto 6 (sauf Élégance) ..... 2 000
- Pack Driver (rég. vit. adaptatif fonction embout, caméras 360°, alerte anticollision, freinage urgence marche AR, phares LED adaptatifs, hi-fi Bose 7 HP, volant chauffant, recon. panneaux) (Exclusive Edition) ..... 1 500
- Peinture métallisée/Soul Red ..... 650/950

### CX-30



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/I/h/e (m) : 4,40 / 1,80 / 1,54 / 2,66 - 5 places

- + Comportement, consommation, présentation soignée
- Visibilité arrière, habitabilité arrière, modularité perfectible



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 Skyactiv-G (mHEV)	122	6	26 900
2.0 Skyactiv-X (mHEV) Sportline <b>AJ4X4</b>	186	9	34 000

### Équipements de série

- Base : 6 airbags + genoux conducteur, affichage tête haute, appel urgence, climatisation manuelle, contrôle pression pneus, démarrage 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 + 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, démarrage 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 650 à 950
- Sellerie cuir blanc (Exclusive) ..... 200
- Toit ouvrant (Sportline, Inspiration, 2.0 Skyactiv-X) ..... 700

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 SkyActiv-G 4x2 Élégance	121	7	22 900
2.0 SkyActiv-G 4x2 Signature	121	7	25 500
2.0 SkyActiv-G 4x2 Sélection <b>AJ4X4</b>	121	7	26 500
2.0 SkyActiv-G 4x2 Exclusive Edition	121	7	27 700

### 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",

## MX-30



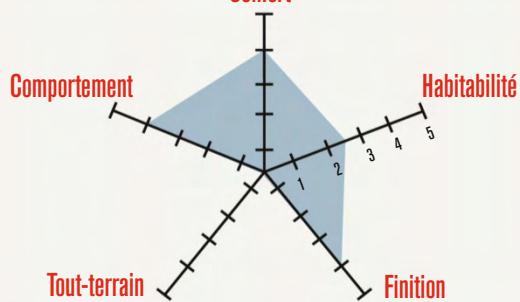
## Nouveau modèle

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/I/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

## Confort



## TYPE

## CH

## PA

## PRIX (€)

e-Skyactiv (EV)	143	6	33 900
e-Skyactiv (EV) Modern Conf./Indus. Vint.	143	6	37 800

## Equipements de série

- Base : 6 airbags + genoux cond., affich. tête haute, aide maintien voie, appel urgence, clim. auto, compteurs numériques 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. fonct. embouteillages, rétros dégiv./rabat, sellerie tissu/similicuir, siège cond. élec. (8 voies), sièges AV/volant chauff.

## Options (€)

- + Peinture métallisée/3 tons ..... 600/1 600

## CX-5

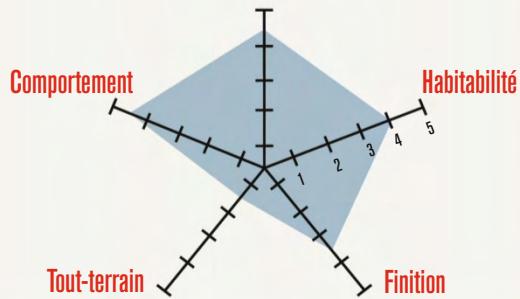


Profondément restylé début 2017, le CX-5 améliore ses qualités dynamiques et son confort. Une référence en agrément de conduite.

L/I/h/e (m) : 4,55 / 1,84 / 1,68 / 2,70 - 5 places

- + Comportement, consommation, habitabilité
- Pas de personnalisation, visibilité 3/4 AR, pas de petit moteur

## Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.2 SkyActiv-D 4x2 Dynamique AJ4X4	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 : Élégance + 2 600 €
- Sélection : Dynamique + 3 650 €
- Takumi : Sélection + 1 300 €

## Equipements de série

- Élégance : 6 airbags, alerte pression pneus, Bluetooth, ESP, freinage d'urgence en ville, rétros élec./rabat/dégiv., détect. pluie/lum., radio CD-mp3 6 HP, clim. auto bizona, GPS écran tactile 7", jantes 17", phares à led.
- Dynamique : + affichage tête haute, 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 Élégance) ..... 2 000
- + Peinture métallisée/Soul Red ..... 600/900

## MERCEDES



## GLA



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

L/I/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

## Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
200 BVA7 Progressive Line AJ4X4	163	9	45 750
200 BVA7 AMG Line	163	9	47 250
250 BVA8 4Matic AMG Line	224	13	55 150
35 AMG BVA8 4Matic	306	20	61 100
200d BVA8 Progressive Line	150	8	46 650
200d BVA8 AMG Line	150	8	48 150
220d BVA8 4Matic AMG Line	190	10	55 150

## Options (€)

- + AMG Line : Progressive Line + 1 500 €

- Progressive Line : 6 airbags, airbag genoux cond., aide active maintien voie, appel urgence, caméra recul, clim. auto bizona, compteurs numériques 7", contrôle pression pneus, ESP, caméra recul, clim. auto bizona, détect. pluie/lum., freinage 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 numériques 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 (Progressive Line).....	200/1 700
▪ Sellerie cuir (AMG Line).....	1 200
▪ Sièges avant climatisés.....	750
▪ Surveillance des angles morts.....	550

## GLB

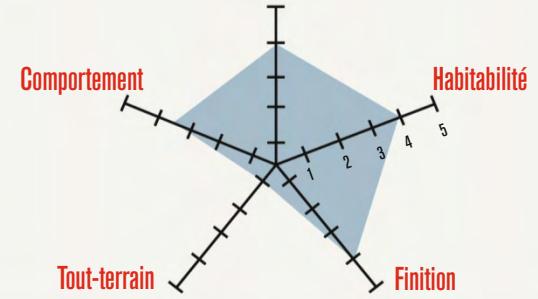


Le GLB fait son entrée fin 2019. Il joue la carte familiale avec ses 7 places. Il offre des prestations premium qui se retrouvent dans le prix.

L/I/h/e (m) : 4,63 / 1,83 / 1,66 / 2,83 - 7 places

- + Présentation intérieure, technologie, modularité étudiée
- Prix élevé, nombreuses options, comportement pataud

## Confort



## TYPE

## CH

## PA

## PRIX (€)

200 BVA7 Progressive Line AJ4X4	163	9	45 750
200 BVA7 AMG Line	163	9	47 250
250 BVA8 4Matic AMG Line	224	13	55 150
35 AMG BVA8 4Matic	306	20	61 100
200d BVA8 Progressive Line	150	8	46 650
200d BVA8 AMG Line	150	8	48 150
220d BVA8 4Matic AMG Line	190	10	55 150

## Équipements de série

- Progressive Line : 6 airbags, airbag genoux cond., aide active maintien voie, appel urgence, caméra recul, clim. auto bizona, compteurs numériques 7", contrôle pression pneus, ESP, caméra recul, clim. auto bizona, 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 ext. rabat, sellerie similicuir/tissu, service connectés.
- AMG Line : jantes 19", Pack Offroad (sur 4MATIC), sellerie similicuir/microfibre, sièges AV sport.

## Options (€)

▪ Pack Premium (compteurs numériques 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

★★★★☆



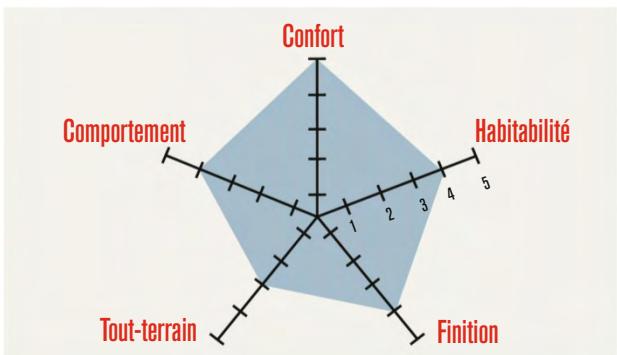
### Modèles restylés

Anciennement GLK, le GLC avance une dotation en équipements de sécurité impressionnante. L'habitacle est accueillant et modulable.

L / I / 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 AJ4X4	163	9	54 450
220d 4Matic Avantgarde Line	194	11	58 300
300d 4Matic Avantgarde Line	245	14	60 800
300de EQPower (PHEV) 4Matic Av. Line	194+122	NC	63 800
400d 4Matic Avantgarde Line	330	22	68 700
300 EQPower (PHEV) 4Matic Av. Line	211+122	10	62 000
43 AMG 4Matic	390	29	73 000
63 S AMG 4Matic+	510	42	112 000

▪ Coupé : GLC AMG Line + 3 600 € (non dispo 200 d)

▪ AMG Line : Avantgarde Line + 2 000 €

### Équipements de série

▪ Avantgarde Line : 6 airbags + genoux cond., appel urgence/assit., BVA9, caméra recul, clim. auto bizona, compteurs digitaux 5,5", dém. sans clé, détect. pluie/lum., nav. 3D écran 10,25" services connectés et commande vocale, freinage auto urgence, hayon élec., hi-fi 4 HP, jantes 18", phares LED, rétros élec./chauf., régul. vitesse, rétros élec./rabat., sièges AV élec.

▪ AMG Line : + châssis sport, jantes 19", kit AMG.

▪ 63 s : + châssis AMG, diff. autobloquant, mode conduite sport, Pack Premium Plus, suspension pneumatique.

### Options (€)

Affichage tête haute.....	1 200
Amortissement adaptatif (Dynamic Body Control).....	1 150
Compteurs 100 % digitaux 12,3".....	900
Hi-fi Brumester.....	1 050
Interfaces smartphone (Apple Carplay, Android Auto).....	400
Navigation en réalité augmentée.....	300
Pack Confort Keyless-Go (accès et hayon mains libres).....	1 100
Pack d'Assistance à la Conduite (régulateur vitesse adaptatif avec fonction embouteillages, aide active maintien dans voie).....	2 550
Pack Premium (feux de route auto, compteurs digitaux 12,3", interfaces smartphone, phares Multibeam LED, sièges AV chauffants, hi-fi Advanced, navigation Comand OnLine écran 12,3").....	3 400
Pack Premium Plus (accès et hayon mains libres, caméras 360°, hi-fi Burmester, stationnement semi-auto, toit ouvrant panoramique).....	6 300
Pack Stationnement (caméras 360°, stationnement semi-auto).....	550
Phares Multibeam LED.....	1 500
Siège électrique conducteur/passager.....	750/600
Suspension pneumatique (Air Body Control).....	2 300
Toit ouvrant panoramique.....	1 700

## GLE

★★★★☆

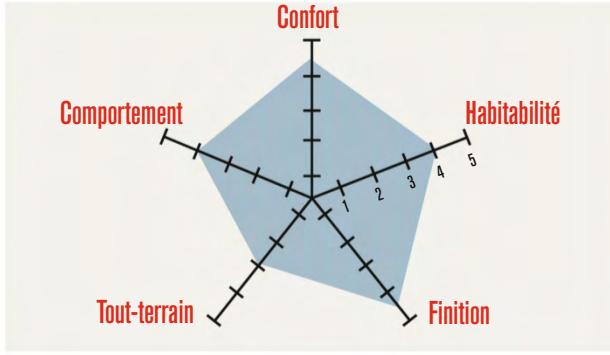


Le descendant du ML se renouvelle début 2019 : une débauche de technologies pour le confort, l'évasion et le bien-être à bord.

L / I / 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, 3<sup>e</sup> rangée étroite



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
300d 4Matic Avantgarde Line AJ4X4	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

### Équipements de série

▪ 6 airbags, airbag genoux cond., aide active maintien voie, alerte angles morts, appel urgence/assit., caméra recul, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, dém. sans clé, détect. 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 multicouleurs chauffants, ventilés et massants.....	2 650
Toit ouvrant panoramique.....	1 950

## GLE Coupé

★★★★☆

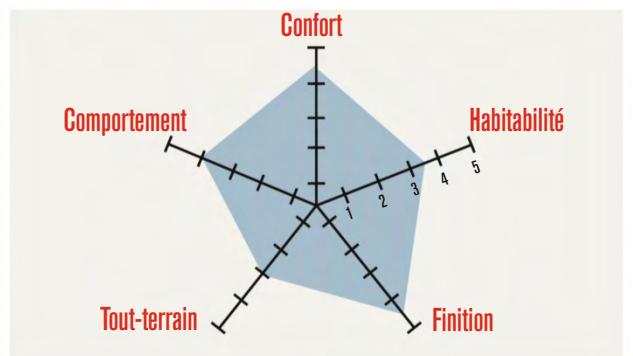


Dérivé du GLE, le coupé propose un positionnement plus sportif mais aussi plus élitaire en motorisations comme en prix.

L / I / 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 AJ4X4	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./rétro./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, diff. AR autobloquant, double vitrage, fermeture assistée portes, habillages cuir, jantes 22", régulateur adaptatif fonction embouteillages, sièges AV multicouleurs, sièges AR chauf., susp. pneu. active.

### Options (€)

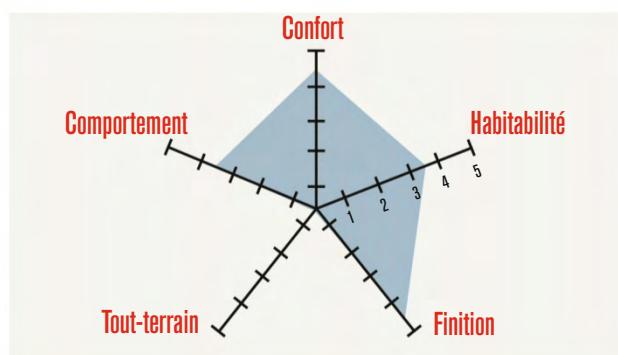
Hi-fi Burmester High-end 3D.....	4 850
Pack d'assistance à la conduite (régulateur adaptatif, assistant au maintien dans la voie).....	1 600
Pack Premium (accès/dém. sans clé, hi-fi Burmester, jantes 21", nav. en réalité augmentée, sièges AV clim., toit ouvrant pano).....	5 700
Pack Premium Plus (Pack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



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

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	79 800

### 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 bizona, 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



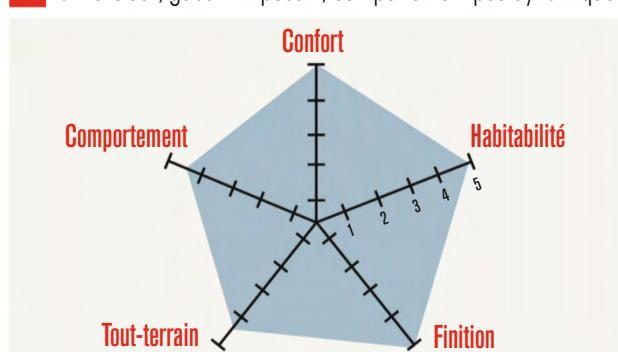
### Nouvelle génération

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///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 (€)
400d BVA9 4Matic Executive <b>AJ4X4</b>	330	21	100 350
580 EQBoost (mHEV) 4Matic Executive	489+22	39	126 250
63 EQBoost (mHEV) 4Matic+	612+22	55	165 900
Maybach 600 EQBoost (mHEV) 4Matic	557	47	178 800

- AMG Line : Executive + 4 250 €

### Équipements de série

- Executive : 9 airbags, 7 places, accès/dém. sans clé, aide active maintien voie, caméras 360°, clim. auto 4 zones, compteurs digitaux 12,3", contrôle pression pneus, ESP, détect. angles morts, détect. 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



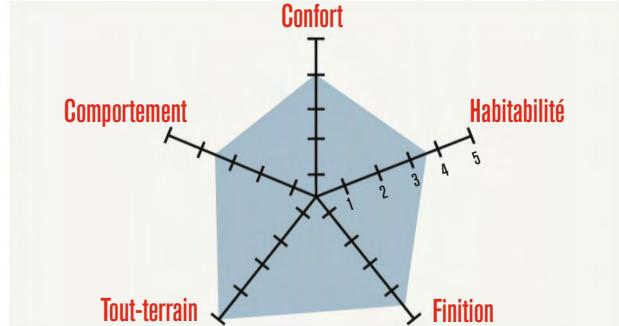
La deuxième génération du 4x4 mythique est arrivée début 2018. Modernisée, elle garde sa ligne et ses capacités tout-terrain.

L///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

### GLS



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
500 BVA9 4Matic Style Line <b>AJ4X4</b>	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", détect. 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, détect. 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



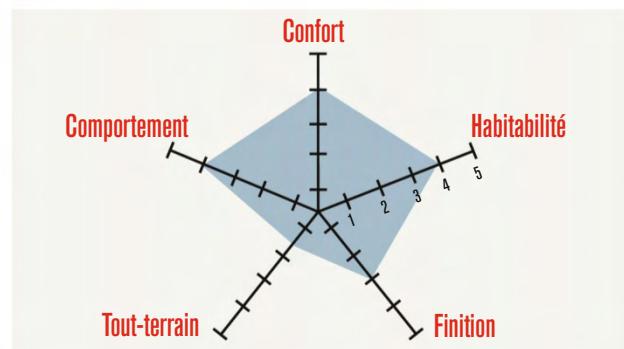
### Modèle restylé

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///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 <b>AJ4X4</b>	136	7	29 400
Cooper S	178	10	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, détect. 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 bizona, 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 bizona, 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 380 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

★★★★☆

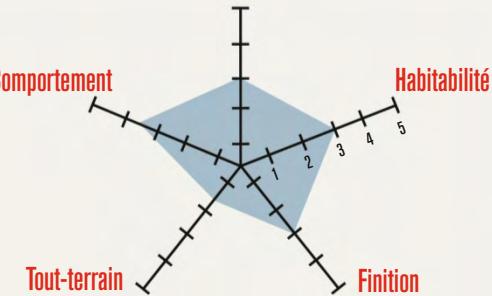


Le profond restylage de fin 2019 a fait du bien à ce modèle né en 2010. Face à ses récents rivaux, il peut au moins jouer l'originalité.

L/I/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

#### Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 S-MIVEC CVT Intense AJ4X4	150	9	27 490

#### Équipements de série

- Intense : 6 airbags + genoux conducteur, accès/dém. sans clé, alerte franch. 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 reçoit en 2021 une motorisation enfin adaptée. Il compte plus sur son style que sur son prix pour séduire.

L/I/h/e (m) : 4,41 / 1,81 / 1,69 / 2,67 - 5 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PHEV AWD	203	NC	39 990
PHEV AWD Intense AJ4X4	203	NC	43 490
PHEV AWD Intense Edition	203	NC	44 490
PHEV AWD Instyle	203	NC	47 490

#### Équipements de série

- Invite : 6 airbags + genoux cond., accès/dém. sans clé, alerte franch. voie, caméra recul, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, freinage d'urgence auto, feux route auto, hi-fi 6 HP, interfaces Apple/Android, jantes 18", multimédia écran 8", rég./lim. vitesse, rétros dégiv., sièges AV chauffants, surveillance angles morts/trafic AR, toit ouvrant.
- Intense : + affichage tête haute, nav. TomTom, phares LED, radars station. AV/AR, recon. panneaux, services connectés, siège cond. élec. (4 voies).
- Intense Edition : + caméras 360°, rég. adaptatif, sièges AR/volant

chauffants, surveil. angles morts/circul. en marche AR.

- Instyle : + toits vitrés, hi-fi 8 HP, sellerie cuir, siège passager élec. (4 voies).

#### Options (€)

- Peinture métallisée/spéciale ..... 650/850

## Outlander

★★★★☆

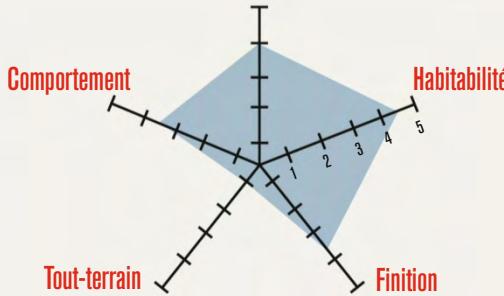


La version légèrement restylée fin 2018 gagne en caractère et soigne sa présentation intérieure. Bon confort mais comportement peu dynamique.

L/I/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

#### Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PHEV Intense 4WD AJ4X4	230	5	43 990
PHEV Instyle 4WD	230	5	47 990

#### Équipements de série

- Intense : 6 airbags + genoux conducteur, accès/dém. sans clé, alerte collision, alerte franchissement voie, caméra recul, climatisation auto bizona, 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 AR.
- Instyle : + caméras 360°, hayon élec., hi-fi 8 HP 510 W, sellerie cuir, toit ouvrant.

#### Options (€)

- Peinture métallisée/spéciale ..... 650/800

## NISSAN



Trouvez votre Nissan sur  
[www.nissan-avenir.com](http://www.nissan-avenir.com)



## Juke

★★★★☆

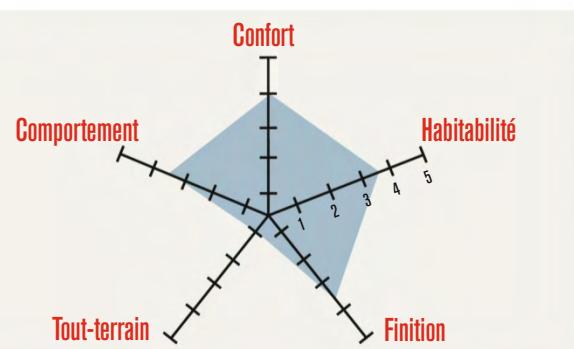


Le Juke II fait son apparition fin 2019. Plus long, il se montre plus habitable et plus confortable. Finition encore perfectible.

L/I/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 140 N-Connecta	140	7	30 550
DIG-T 158 DCT N-Connecta AJ4X4	158	8	34 000

#### 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 smartphone, jantes 17", multimédia écran tactile 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 chauffants.
- N-Design : N-Connecta + pack perso int./ext., peinture bi-ton, sièges AV chauffants.

#### 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

★★★★☆

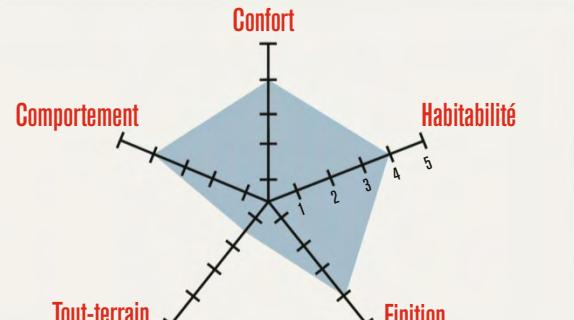


#### Bientôt remplacé

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

L/I/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 N-Connecta	140	7	30 550
DIG-T 158 DCT N-Connecta AJ4X4	158	8	34 000

- Tekna : N-Connecta + 2 200 €

### Équipements de série

- N-Connecta : + 6 airbags, accès/dém. sans clé, alerte franchis. ligne, Bluetooth, caméra de recul, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, feux route auto, freinage urgence auto, jantes 18", navi. 3D écran tactile 7", radar station. AV/AR, radio 46 HP, recon. panneaux, rég./lim. vitesse, rétros dég./rabat.

- Tekna : + caméra 360°, jantes 19", pare-brise chauffant, phares led directionnels, sellerie cuir/tissu, sièges avant chauffants, siège conducteur électrique.

### Options (€)

- Peinture métallisée ..... 650

### X-Trail

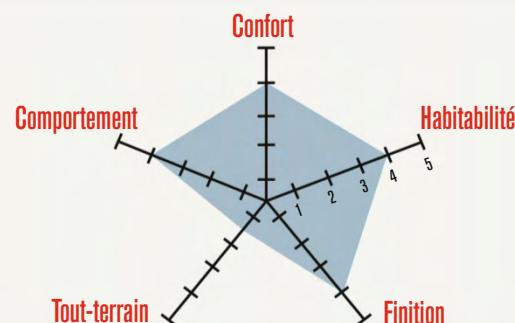


Dans la foulée du Qashqai, le X-Trail est légèrement restylé fin 2017. Peu d'évolutions mais toujours 7 places et des prix raisonnables.

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 3<sup>e</sup> rangée



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
dCi 150 N-Connecta AJ4X4	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. bizona, 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 (3<sup>e</sup> 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 AJ4X4	100	5	21 300
1.2 Turbo Edition	130	7	22 650
1.5 Diesel Edition	110	5	23 750
Électrique	136	4	36 100

- Élégance : Edition + 1 650 €

- GS Line : Élégance + 1 400 €

- Ultimate : GS Line + 2 900 €

### Équipements de série

- Édition : 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 dég./rabat.

- Élégance : + 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 numériques 12", navi. écran 10", phares Matrix LED, sellerie Alcantara, services connectés, sièges/volant chauffants.

### Options (€)

- Accès et démarrage sans clé (non dispo Édition) ..... 400

- Opel Pure Panel (compteurs numériques 12", navi. 10", TomTom Live, interfaces Apple/Android, 6 HP) (non dispo Édition, Élégance/GS Line) ..... 1 400/500

- Pack city 180° :

- Advanced (radars station. AV/AR, caméra 180°, rétros rabat/dégiv., alerte angles morts) (Élégance et GS Line) ..... 650

- Premium (Advanced + station. semi-auto) (Ultimate) ..... 200

- Pack cuir (sellerie cuir, sièges AV chauffants) (non dispo Édition) ..... 1 600

- Pack sécurité (rég. adaptatif fonction embout) (non dispo Édition) ..... 450

- Pack vision Matrix (Matrix LED, feux route auto) (non dispo Édition) ..... 650

- Peinture métallisée ..... 550

### Crossland



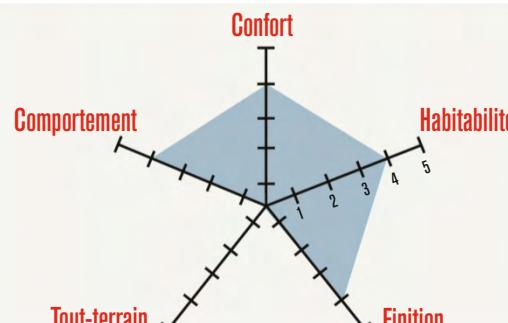
### Modèle restylé

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 Élégance AJ4X4	130	7	23 065
1.5 Diesel Edition	110	6	23 695
1.5 Diesel Élégance BVA	120	6	25 945

- Élégance : Edition + 965 € (non dispo 1.2 83 ch)

- GS Line : Élégance + 1 345 €

- Ultimate : GS Line + 2 455 €

### Équipements de série

- Édition : 6 airbags, alerte franchis. ligne, clim. manu., contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, interfaces smartphone, jantes 17", phares LED, radar recul, radio 6 HP écran tactile 7", recon. panneaux, rég./lim. vitesse, rétros dég./rabat.

tactile 7", phares LED, radio 6 HP, recon. panneaux, rég./lim. vitesse, rétros élect.

■ Elégance : + clim. auto bizona, 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 Édition) ..... 350

- Appel d'urgence et services connectés ..... 300

- Boîte auto (1.2 Turbo 130 ch) ..... 1 800

- Chargeur smartphone induction ..... 150

- Clim. auto bizona (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 Édition) ..... 600

- Pack City 180 ° (caméra 180 °, radars AV/AR) (Edition) ..... 600

- Pack Cuir (sellerie cuir, sièges AV chauffants, banq. couliss.) ..... 800

- Pack Hiver (sièges AV et volant chauffants) ..... 300

- Pack Sécurité (frein. urgence auto, alerte somnolence) (sauf Édition) ..... 450

- Pack Vision (phares full LED dyn., feux route auto) (sauf Édition) ..... 700

- Peinture métallisée ..... 550

- Radar de recul (Edition, Elégance) ..... 300

- Toit vitré panoramique (sauf Édition) ..... 700

### Grandland X

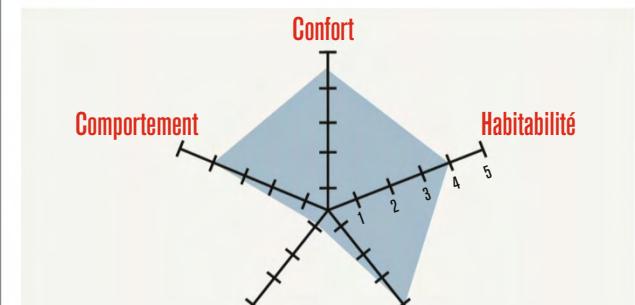


Cousin du 3008, le Grandland X offre une gamme moins étendue et un prix plus attractif. Son habitacle est moins original mais plus rationnel.

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 AJ4X4	130	7	28 500
1.6 Turbo BVA Ultimate	180	10	39 450
Hybrid (PHEV) Edition	225	10	41 900
Hybrid4 (PHEV) Élégance	300	11	49 050
1.5 Diesel Edition	130	7	30 500

- GS Line : Edition + 2 250 € (non dispo Hybrid)

- Élégance : Edition + 4 400 € et Edition + 1 000 € (Hybrid)

- Ultimate : Élégance + 2 650 €

### Équipements de série

- Édition :

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.

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

▪ Ultimate : Elegance + 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 bizona (Edition, GS Line)	300
▪ Hi-fi Denon 9 HP (Elegance, 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 Elegance)	2 290/1 990/500
▪ Pack cuir Sienna noir (sellerie cuir, sièges AV électriques et ventilés, sièges AV et volant chauffants) (Elegance/Ultimate)	1 800/990
▪ Phares LED adaptatifs (Edition/GS Line)	1 500/1 300
▪ Peinture métallisée/premium	650/890
▪ 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

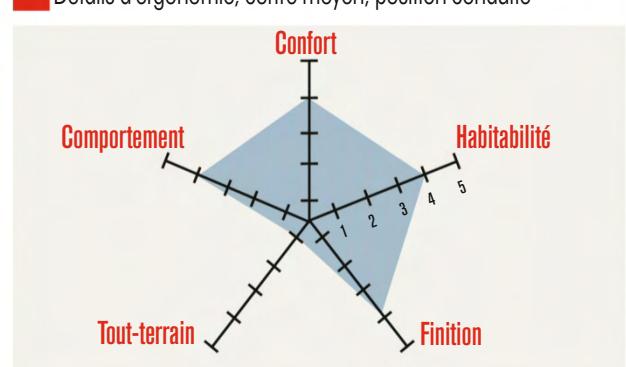
### 2008



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	5	22 100
PureTech Active AJ4X4	130	7	23 900
PureTech GT EAT8	155	8	31 800
BlueHDi Active	100	5	24 100
BlueHDi Allure EAT8	130	7	29 200
Electrique (EV)	136	4	37 700

▪ Active Pack : Active + 900 € (PureTech 100/BlueHDi 110), 600 € (PureTech 130), 400 € (e-2008)

- Allure : Active + 1 900 € (PureTech 100/BlueHDi 110), 1 600 € (PureTech 130), 1 150 € (e-2008)
- Allure Pack : Allure + 900 €
- GT : Allure + 2 800 € (non dispo PureTech 100), 3 100 € (e-2008)
- GT Pack : GT + 1 100 €

### Équipements de série

- Active : 6 airbags, clim. man., compteurs LCD, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., Pack Safety (freinage auto urgence, alerte franchis. voie), ESP, jantes acier 16" (alliage sur PureTech 130), radar recul, régul./lim. vitesse, radio 6 HP écran tactile 7".
- Active Pack + clim. auto, compteurs numériques, phares LED, jantes alliage 16", rétros dégiv./rabat.
- e-2008 Active : Active + appel urgence, clim. auto, compteurs numériques, dém. sans clé, jantes alliage 16", Pack Safety Plus (Pack Safety + freinage urgence jour/nuit).
- Allure : Active + dém. sans clé, jantes 17", modes conduite.
- Allure Pack : + appel d'urgence, antibrouillard actifs, caméra recul, compteurs 3D, Pack Safety+.
- GT : Allure + feux route auto, nav. 3D connectée, écran tactile 10", phares full LED, radar station. AV, surveil. angles morts.
- GT Pack : + accès/dém. sans clé, jantes 18", Pack Drive Assist Plus (conduite semi-auto), sellerie Alcantara, sièges AV chauffants.

### Options (€)

▪ Accès/dém. sans clé (Allure/Pack, GT)	350
▪ Hi-fi Focal 10 HP (GT/Pack)	850
▪ Nav. 3D connectée, recon. vocale, écran tactile 7" (Active/Pack, Allure)	1 000
▪ Nav. 3D connectée, recon. vocale, écran tactile 10" (Allure Pack)	900
▪ Pack Cuir (sellerie cuir, siège cond. élec. et massant, sièges AV chauffants)	
GT/GT Pack	1 600/900
▪ Pack Drive Assist sur BVM (rég. adaptatif, Pack Safety+)	
Allure Pack, GT	400
▪ Pack Drive Assist sur BVA (conduite semi-auto, Pack Safety+)	
Allure Pack, GT	400
▪ Park Assist (station. semi-auto, radars station. AV/AR) (GT/Pack)	360
▪ Peintures métallisées/électrostatiques	550/750
▪ Recharge smartphone sans fil (Allure/Pack, GT/Pack)	100
▪ Sièges AV chauffants	200
▪ Toit ouvrant (GT/Pack)	1 000
▪ Viso Park 1 (caméra recul, radars station. AV/AR) (Active/Pack, Allure)	260

### 3008

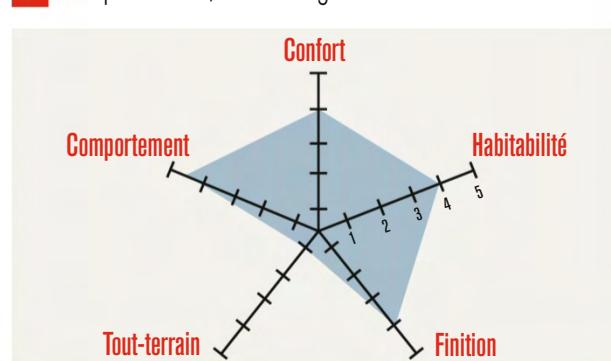


### Modèle restylé

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 AJ4X4	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 bizona, compteurs numériques, détec. pluie/lum., ESP, dém. sans clé, écran tactile 8", jantes 17", phares LED, radio 6 HP écran tactile 7".
- Active Pack : Active + caméra recul, mirror screen, radar AV, rétros dégiv./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, sièges pass. rabat.
- GT : Allure + Pack Drive Assist, phares full LED, sellerie TEP/Alcantara.
- GT Pack : GT + hayon mains libres, hi-fi Focal, jantes 19", Pack City, sièges AV élec./chauff./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./chauff./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 métallisées/nacrées et vernis colorés	650/830
▪ Recharge smartphone par induction (non dispo Active et Active Pack)	100
▪ Sièges AV chauffants	200
▪ Sièges AV élec./chauff./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

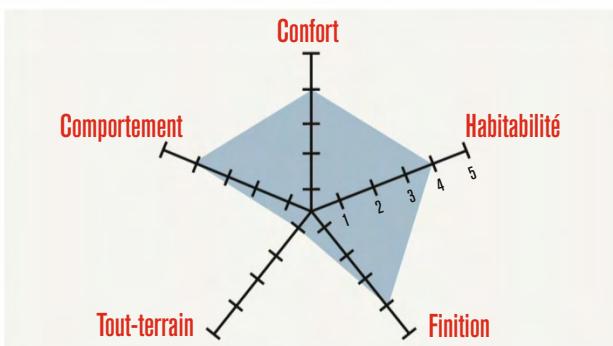


### Modèle restylé

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	43 300
BlueHDi 130 Active <b>A4X4</b>	130	7	35 250
BlueHDi 180 EAT8 Allure Pack	180	9	43 500
▪ Active Pack: Active + 500 €	▪ GT : Allure + 2 700 €		
▪ Allure : Active + 3 100 €	▪ GT Pack : GT + 2 100 €		
▪ Allure Pack : Allure + 500 €			

### Équipements de série

- Active : 6 airbags, alerte franchis. voie, clim. auto bizona, 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

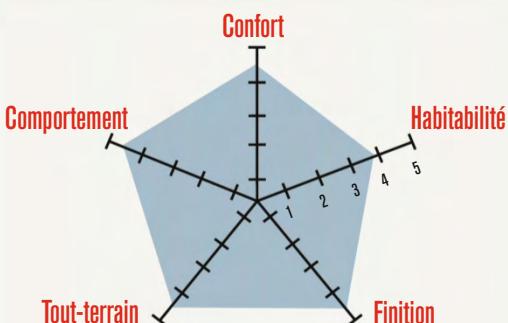
### Macan



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

L/I/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	26	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

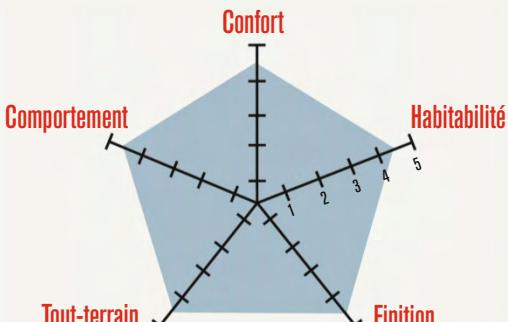
### CAYENNE/Coupé



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

L/I/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	79 740
E-Hybrid (PHEV) <b>A4X4</b>	462	21	94 860
S	440	34	97 620
GTS	460	NC	116 340
Turbo	550	47	145 980
Turbo S E-Hybrid (PHEV)	680	42	177 180

- Coupé : Cayenne + 8 190 €, E-Hybrid + 4 800 €, S + 6 000 €, GTS + 4 440 €, Turbo + 5 520 €, Turbo S E-Hybrid + 4 200 €

### Équipements de série

- Base : 6 airbags et genoux conducteur/passager, audio 10 HP 150 W, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, démarrage sans clé, détecteur de pluie et de luminosité, ESP, freinage d'urgence auto, hayon élec., jantes 19", phares led, radars de station. AV/AR, régulateur/limiteur, rétros élec., 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

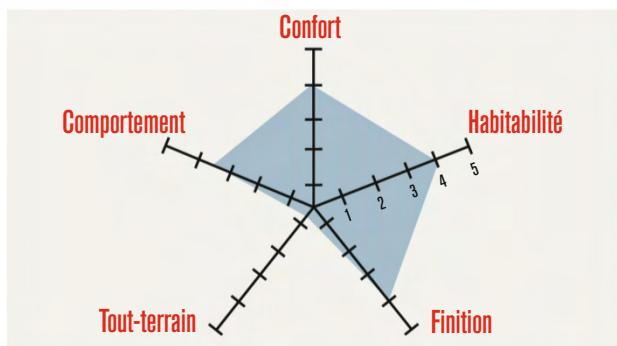
### Captur



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

L/I/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 90 BVM5 Zen	90	5	21 750
TCe 100 GPL BVM5 Zen	100	5	21 750
TCe 140 Zen <b>AJ4X4</b>	140	7	23 600
E-Tech Plug-in (PHEV) 160 EDC7 Intens	160	5	34 850

- Intens : Zen + 2 600 €
- Initiale Paris : Intens + 3 400 € (sur EDC uniquement)

#### Équipements de série

- Zen : + 6 airbags, accès/dém. sans clé, alerte franchis. voie, appel d'urgence, clim. man., détect. lum., ESP, freinage urgence auto, interfaces smartphone, jantes 17", multimédia tactile 7", phares full LED, rég./lim. vitesse, rétros dégiv./rabat.
- Intens : + clim. auto, détect. pluie, feux route auto, jantes 18", modes conduite, nav. connectées, radar recul.
- Initiale Paris : + détect. angles morts, écran tactile 9,3", hi-fi Bose, radars station. AV/AR, sellerie cuir, sièges AV et volant chauffants, siège conducteur élec. 6 voies, station. semi-auto.

#### Options (€)

- Boîte de vitesses EDC7 (TCe 130) ..... 1 950
- 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 chauffants) (Intens) ..... 1 250
- Pack Easy Drive (conduite semi-auto, surveil. angles morts)
  - Intense BVA ..... 900
  - Initiale Paris BVA ..... 600
- Pack Navigation (Easy Link écran 7", nav.) (Zen) ..... 550
- Pack Techno Plus (Easy Link tactile 9,3", caméra recul, radar station. AV, nav. déportée) (Intens sauf E-Tech et GPL) ..... 900
- Pack Techno Bose Plus (Pack Techno Plus + hi-fi Bose) (Intens sauf E-Tech et GPL) ..... 1 900
- Peinture métallisée/spéciale ..... 550/770
- Toit ouvrant électrique ..... 900

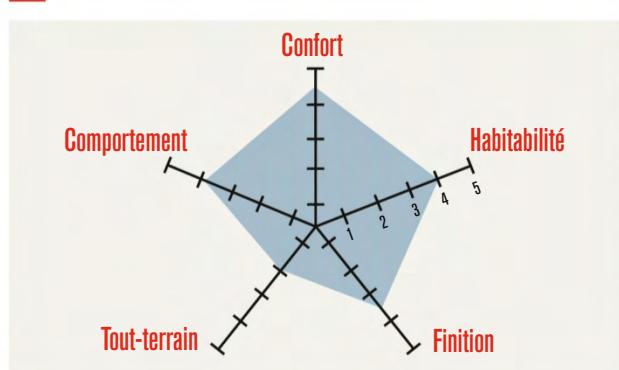
#### Kadjar



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

L/I/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 <b>AJ4X4</b>	140	7	29 300
TCe 160 EDC Intens	160	8	35 800

- Intens : Zen + 3 500 €

#### Équipements de série

- Zen : 6 airbags, accès/dém. sans clé, ESP, contrôle pression pneus, clim. auto bizona, détect. 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, détect. 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) ..... 700
- 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, assise réglable) (Intens) ..... 300
- Pack R-Link 2 (nav. R-Link 2, recon. panneaux) (Zen) ..... 750
- Peinture métallisée / spéciale ..... 650 / 850
- Régulateur de vitesse adaptatif (Intens) ..... 300
- Stationnement semi-auto Easy Park Assist (Intens) ..... 350
- Toit panoramique (Intens) ..... 800

#### Koleos

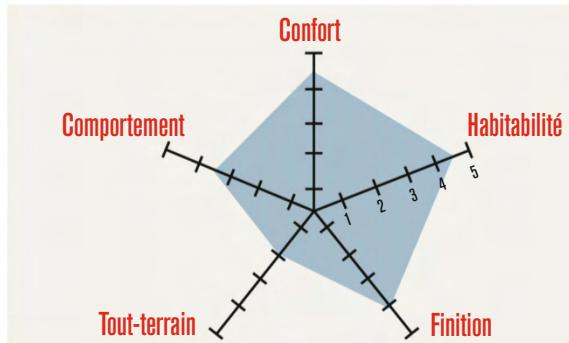


#### Modèle restylé

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

L/I/h/e (m) : 4,45 / 1,84 / 1,60 / 2,71 - 5 places

- + Excellent confort, belle habitabilité, finition soignée
- Pas de 3<sup>e</sup> rangée, mouvements de caisse, plastiques durs



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 EcoTSI BVM5 Reference	95	5	16 900
1.0 EcoTSI Style <b>AJ4X4</b>	110	6	21 300

- 1.0 TGI (GNV) Style ..... 90

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 TSI DSG7 FR	150	8	28 000

- 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 bizona, détect. pluie/lum., phares full LED, radar recul, rétros rabat/dégiv.
- FR : + caméra recul, compteurs numériques, 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 Sentinel (alerte angles morts, assistant sortie de stationnement AR)
  - Style (+ rétros ext. électriques et dégivrants) ..... 350
  - Xcellence/FR ..... 350
- Pack Vision Plus (série FR)
  - Style (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 bizona, rétros ext. rabattables et dégivrants, détecteurs de pluie et de luminosité, rétro. int. photo.) (Style) ..... 550

## Ateca

★★★★★

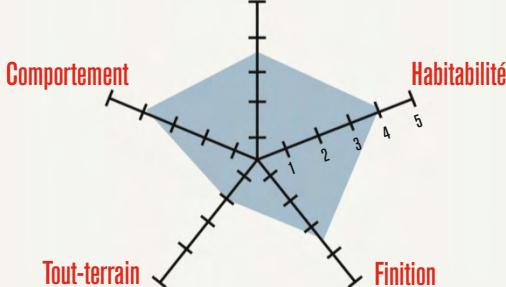


## Modèle restylé

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

## Confort



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	115	6	31 300
2.0 TDI Style AJ4X4	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 numériques 10,25", hayon mains libres, jantes 18", sellerie suédoise, station. semi-auto, toit ouvrant pano.
- FR : Style + amortiss. piloté, Beats Audio, caméras 360°, chargeur induction, compteurs numériques 10,25", hayon mains libres, jantes 19", sellerie suédoise, stat. semi-auto.
- Cupra : Style + amortiss. 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 numériques (non dispo Référence, 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/Xperience, 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

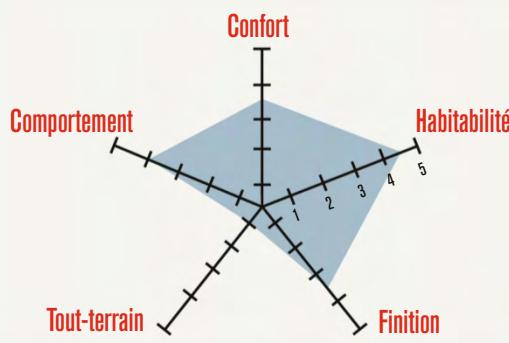
★★★★★



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
1.4 e-Hybrid (PHEV) DSG6 Excellence	245	NC	46 770
2.0 TDI Style AJ4X4	150	8	37 290
2.0 TDI Xcellence DSG7 4Drive	200	11	46 820

- 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 numériques 10", contrôle pression pneus, dém. sans clé, détec. 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, détec. 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, détec. angles morts/trafic marche AR, feux route auto, hayon mains libres, jantes 20", régul. adaptatif (stop&go sur DSG), 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 chauff.) (Style) .....	385
▪ Pack Hiver (sièges AV/AR et buses lave-glace chauff.) (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
▪ Stationnement semi-auto (non dispo Référence, sur Style) .....	385
▪ Toit panoramique (Style, FR) .....	1 110

## ŠKODA

★★★★★

## Kamiq

★★★★★

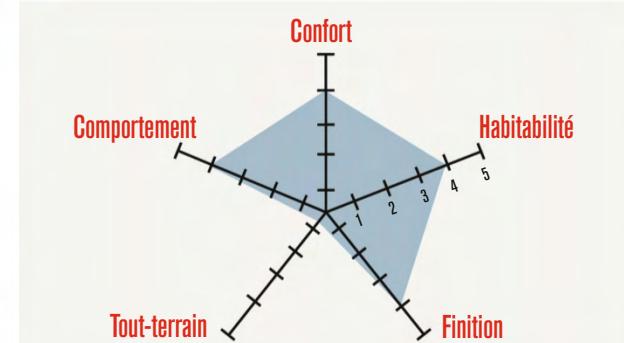
## Kamiq



Le plus petit SUV Škoda 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 €
- Style : Ambition + 3 160 €
- Scoutline : Ambition + 1 900 €

## 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 bizona, 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 numériques, 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

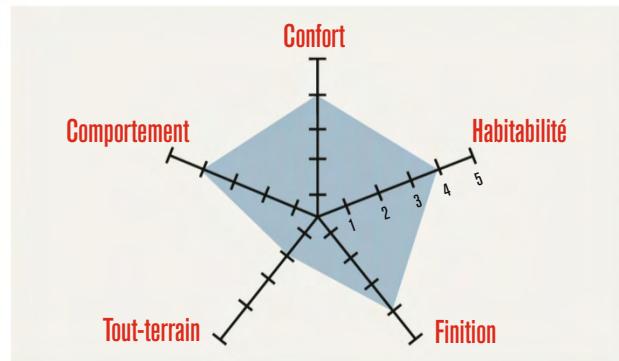
## Karoq

★★★★★



Le remplaçant du Yeti, lancé fin 2017, est un jumeau du Tiguan. Pratique, agréable à rouler, il manque seulement de personnalité.  
L/I/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	110	6	27 740
1.5 TSI Ambition	150	8	29 750
2.0 TSI DSG7 4x4 Sportline	190	11	40 350
2.0 TDI Ambition <b>AJ4X4</b>	116	6	31 050
2.0 TDI Ambition	150	8	32 690
2.0 TDI DSG7 4x4 Scout	150	8	39 680

- Style : Ambition + 4 500 € (non dispo TSI 190)
- Scout : Ambition + 2 430 € (non dispo TSI 110, TDI 116 et TSI 190)
- Sportline : Ambition + 4 440 € (non dispo TSI 110, TDI 116)

### Équipements de série

- Ambition : 6 airbags + genoux conducteur, accès/dém. sans clé, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, freinage urgence auto, hi-fi 8 HP, interfaces smartphone, jantes 17", nav. 2,5D tactile 8", radar recul, rég./lim. vitesse, rétros dégiv./rabat/photo., services connectés (1 an).
- Style : + alerte angles morts, caméra recul, hayon mains libres, jantes 18", phares full LED, radars station. AV/AR, recon. panneaux, rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir/Alcantara, siège cond. élec., sièges AV/volant chauffants.
- Scout : Ambition + jantes 18", kit spécifique, modes conduite.
- Sportline : Ambition + caméra recul, compteurs digitaux, modes conduite, jantes 18", phares full LED, radars station. AV/AR, rég. adaptatif, sièges AV chauffants.

### Options (€)

▪ Boîte auto DSG7 (TSI 150/TDI 116)	1 780/1 760
▪ Caméra de recul (Ambition, Scout)	280
▪ Caméra 360° (Scout/Sportline et Style)	820/550
▪ Climatisation auto tri-zone	280
▪ Compteurs digitaux (Ambition/Scout et Style)	560/460
▪ Feux de route automatiques (série du Scout)	205
▪ Hayon électrique mains libres (série sur Style)	635
▪ Navigation 3D Europe écran 9,2"	930
▪ Pack Hiver+ (sièges AV/AR et pare-brise chauffants, modes conduite)	
- Ambition/Sportline	705/510
- Scout, Style	610
▪ Pack Travel Assist Premium (aide active maintien dans voie, surveillance des angles morts, station. semi-auto, rég. adaptatif avec fonction embouteillage)	
- Ambition, Scout	1 870
- Sportline, Style	700
▪ Phares full LED adaptatifs (Ambition, Scout)	1 120
▪ Peinture métallisée (Sportline/tous)	250/990
▪ Sellerie cuir (Style)/ cuir/Alcantara (Ambition)	260/1 350
▪ Siège cond. élec., sellerie cuir (Scout/Sportline)	2 110/1 850
▪ Sièges VarioFlex (série Style, non dispo Sportline)	670

▪ Station. semi-auto, caméras 360° (Scout/Sportline et Style)	1 780/1 180
▪ Suspension pilotées (Ambition/autres)	1 100/990
▪ Système audio Canton	390
▪ Toit panoramique ouvrant	1 110

## Kodiaq

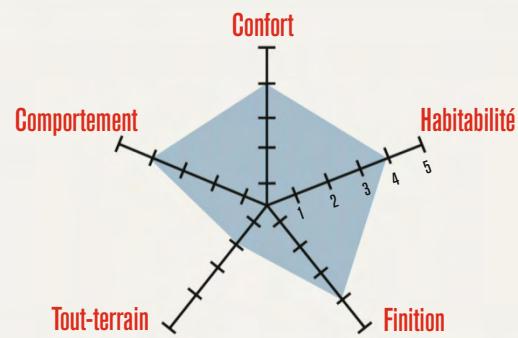
★★★★★



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

L/I/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	41 990
2.0 TDI DSG7 Ambition <b>AJ4X4</b>	150	8	38 170
2.0 TDI DSG7 4x4 Scout	200	11	45 490

- Ambition : Active + 2 620 €
- Scout : Ambition + 3 420 € (sur TDI 150 DSG7 4x4)
- Style : Ambition + 4 190 € (non dispo TSI 150)
- Sportline : Ambition + 5 920 € (non dispo TSI 150)
- Laurin & Klément : Style + 4 630 € (non dispo TSI 150)

### Équipements de série

- Active : 6 airbags + genoux cond., audio 8 HP écran 8", clim. manu., contrôle pression pneus, dém. sans clé, ESP, freinage urgence auto, interfaces smartphone, jantes 17", radar recul, rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv.
- Ambition : + accès sans clé, aide active maintien voie, clim. auto bizona, détec. pluie/lum., nav. 2,5D, radars station. AV/AR, rétros rabat, recon. panneaux, services connectés (1 an).

- Style : + alerte angles morts, caméra recul, hayon mains libres, jantes 18", phares full LED, rég. adaptatif, sellerie cuir/suède, siège conducteur élec., sièges AV chauffants.
- Scout : Ambition+ modes conduite, jantes 19", kit spécifique, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV/volant chauffants.
- Sportline : Ambition + caméra recul, compteurs digitaux, jantes 19", modes conduite, phares full LED, régul. adaptatif, rétros dégiv./rabat., sellerie cuir/Alcantara, sièges AV chauffants, siège cond. élec.

### Options (€)

▪ 4x4 (TSI 150 DSG7 sauf Active)	2 350
▪ 3 <sup>e</sup> rangée de sièges (7 places)	1 110
▪ Accès et démarrage sans clé	270
▪ Boîte auto DSG7 (TSI 150)	2 630
▪ Caméra de recul (Active, Ambition, Scout)	525
▪ Caméras 360° (Sportline/Ambition, Scout)	435/955
▪ Compteurs digitaux (Ambition, Scout/Style)	550/450
▪ Feux de route auto (non dispo Active)	205
▪ Hayon électrique mains libres (non dispo Active)	640

▪ Navigation 3D sur écran tactile 9,2" (non dispo Active)	930
▪ Pack Hiver+ (sièges AV/AR et pare-brise chauffants, modes conduite)	
- Ambition/Style	760/590
- Sportline/Scout, L&K	495/425
▪ Pack Travel Assist Premium (régulateur de vitesse intelligent fonction embouteillages, aide active au maintien dans voie, alerte angles morts)	
- Ambition, Scout/Sportline	1 420/950
- Style, L&R, RS	380
▪ Peinture métallisée (toutes finitions/Sportline)	700/300
▪ Phares full led adaptatifs (Ambition, Scout)	1 290
▪ Recharge smartphone induction (non dispo Active)	305
▪ Régulateur de vitesse adaptatif (Ambition, Scout)	480
▪ Sellerie cuir (Style) / cuir/tissu (Ambition)	260/785
▪ Sièges AV élec. (Scout/Sportline, Style)	1 100/530
▪ Stationnement semi-auto (non dispo Active)	345
▪ Surveillance angles morts (Ambition, Scout)	480
▪ Suspensions pilotées avec modes de conduite	
- Ambition, Style/Scout, Sportline, L&K	1 100/995
▪ Système audio Canton (non dispo Active)	400
▪ Toit panoramique ouvrant (non dispo Active)	1 140

## SSANGYONG

### Tivoli

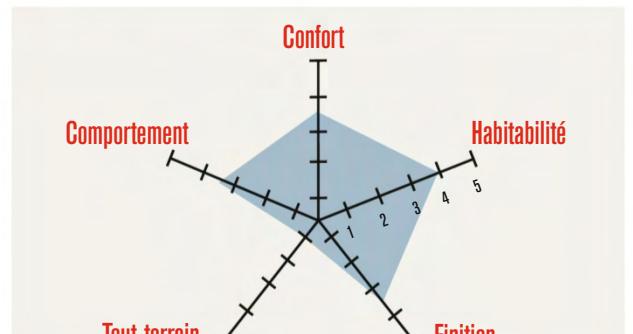
★★★★★



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

L/I/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 <b>AJ4X4</b>	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 bizona, 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 chauffants.
- Limited : T-Pop + compteurs digitaux 10,25", phares full LED, sellerie cuir, sièges AV chauffants/ventilés, siège cond. élec.

### Options (€)

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

## Korando

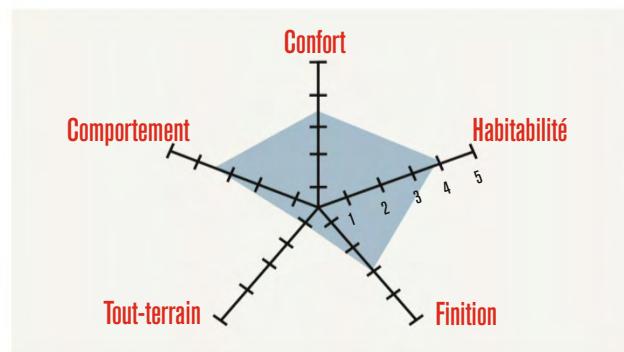
★★★★★



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

L/I/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 AJ4X4	136	7	25 990
1.5 XGI	163	9	22 990
▪ Tech : base + 2 000 €			
▪ Limited : Tech + 2 000 €			

## Equipements de série

- Base : 6 airbags + genoux cond., aide active maintien voie, appel urgence, caméra recul, freinage urgence auto, ESP, clim. auto bizona, 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 numériques 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 chauff.). ..... 2 200
- Peinture métallisée ..... 500
- Toit ouvrant ..... 380

## SUBARU



SWB Croissy  
Marne la Vallée

Véhicules neufs & Occasions

01 64 68 40 00

croissy@subaru.fr

## XV

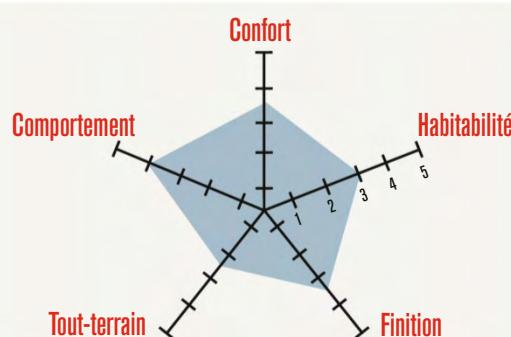
★★★★★



Arrivée début 2018, la deuxième génération de XV progresse en comportement, confort et finition. Mais elle pâtit d'un appétit solide.

L/I/h/e (m) : 4,46 / 1,80 / 1,61 / 2,67 - 5 places

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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0i e-Boxer (HEV) Confort BVA8 AJ4X4	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

## Equipements de série

- Confort : + 6 airbags, airbag genoux cond., alerte franchis. ligne/angles morts, caméra recul, clim. auto bizona, détect. 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

## Forester

★★★★★

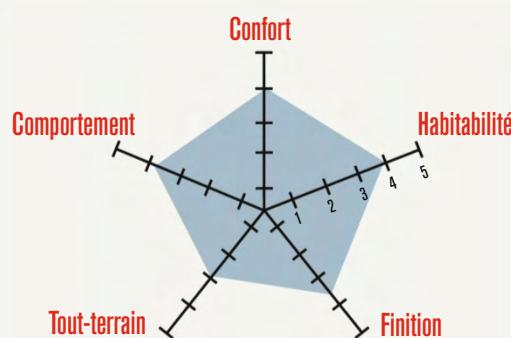


## Nouvelle génération

La cinquième génération de Forester (fin 2019) présente un intérieur cossu et de belles dispositions routières. Appétit toujours pénalisant.

L/I/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 (€)
1.4 Bjet Hybrid (HEV) Avantage	129 + 13	7	23 190
1.4 Bjet Hybrid (HEV) Privilège AJ4X4	129 + 13	7	24 390
1.4 Bjet Hybrid (HEV) Style	129 + 13	7	26 340

## SUZUKI

★★★★★

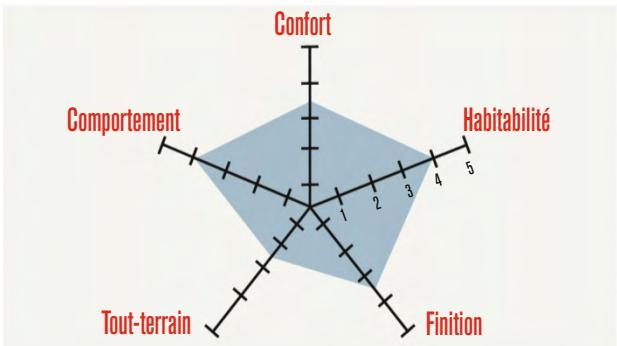
## Vitara



De retour dans la gamme Suzuki, le Vitara est un SUV urbain bien placé en prix, bien équipé et plutôt polyvalent. Les moteurs sont gourmands.

L/I/h/e (m) : 4,18 / 1,78 / 1,61 / 2,50 - 5 places

- + Rapport prix/équipement, bonne habitabilité, coffre accueillant
- Détails de finition, pas de diesel, banquette ferme



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.4 Bjet Hybrid (HEV) Avantage	129 + 13	7	23 190
1.4 Bjet Hybrid (HEV) Privilège AJ4X4	129 + 13	7	24 390
1.4 Bjet Hybrid (HEV) Style	129 + 13	7	26 340

## Equipements de série

- Avantage : 6 airbags + genoux conducteur, aide active maintien voie, alerte collision, ESP, contrôle pression pneus, clim. auto, détect. pluie/lum., freinage d'urgence auto, hi-fi 4 HP, jantes acier 16", phares LED, rég. adaptatif/lum. 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
- Boîte auto (Hybrid Privilège, Hybrid Style) ..... 1 700
- Peinture métallisée/ So'color (sauf Avantage) ..... 530/850

## S-Cross

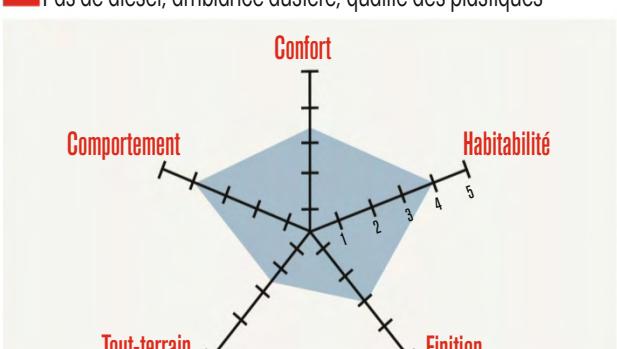
★★★★★



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/I/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	24 590
1.4 Bjet Hybrid (HEV) Privilège <b>AJ4X4</b>	129 + 13	7	25 790
1.4 Bjet Hybrid (HEV) Style	129 + 13	7	27 140

## Équipements de série

- Avantage : 6 airbags + genoux cond., clim. auto bizona, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, freinage urgence auto, hi-fi 4 HP, jantes acier 16", phares LED, rég. adaptatif/lim. vitesse, rétros élect.
- 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) (Hybrid Privilège, Hybrid Style) ..... 2 000
- Boîte auto (Hybrid Privilège, Hybrid Style) ..... 1 700
- 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/I/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.

## Options (€)

- 7 places ..... 3 200
- Autopilot (pilotage autonome sur autoroute, changement de voie auto, système de stationnement auto, assistance en ville) ..... 7 500
- Intérieur noir et blanc ..... 1 050
- Peinture métallisée/premium ..... 1 050/2 100

### Model X

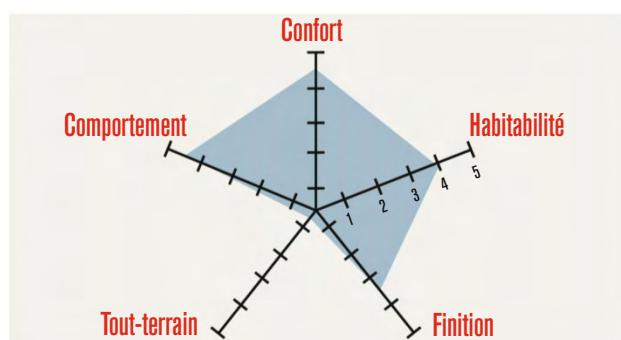
### ★★★★★



SUV 100 % électrique, le Model X procure des performances impressionnantes et des équipements électroniques à la pointe.

L/I/h/e (m) : 5,04 / 2,07 / 1,68 / 2,97 - 5 ou 7 places

- + Performances, autonomie, équipement high-tech, bonus
- Prix, portes Falcon encombrantes, modularité limitée



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Grande Autonomie (EV)	476	10	99 990
Plaid (EV)	631	10	119 990

## 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 : + 3<sup>e</sup> 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, assistance en ville) ..... 7 500
- Peinture métallisée/premium ..... 1 600/2 600
- Sellerie cuir blanc/beige (série sur Performance) ..... 1 600

## TOYOTA

### C-HR

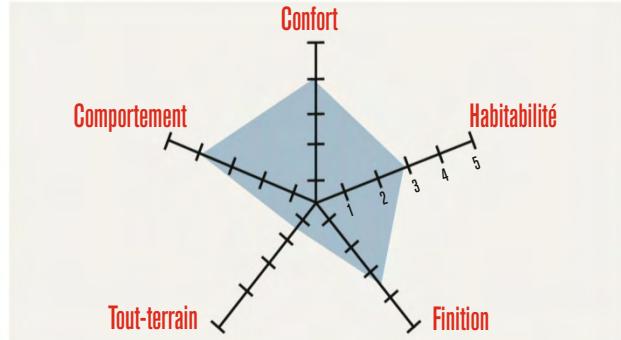
### ★★★★★



Le C-HR vient se positionner face aux 3008 et Kadjar. Original, bien présenté, il n'est disponible qu'en hybride. Habitabilité comptée.

L/I/h/e (m) : 4,36 / 1,79 / 1,55 / 2,64 - 5 places

- + Présentation soignée, équipement, places arrière préservées
- Performances moyennes, visibilité 3/4 arrière, coffre



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Hybride (HEV) 122 Dynamic	122	5	30 500
Hybride (HEV) 184 Edition <b>AJ4X4</b>	184	7	34 000
▪ Edition : Dynamic + 1 500 €			
▪ GR Sport : Graphic/Distinctive + 2 000 €			
▪ Collection : GR Sport + 1 500 €			

## Équipements de série

- Dynamic : 6 airbags + genoux cond., aide maintien dans voie, appel urgence, contrôle pression pneus, démarrage sans clef, détec. lum., ESP, jantes 17", 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.

- GR Sport : + jantes 19", kit sport, sellerie cuir/Alcantara.

- 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 Sound (hi-fi JBL 9 HP, nav. 3D écran tactile 8") (GR Sport) ..... 800
- Pack Techno (hi-fi JBL 9 HP, nav. 3D écran tactile 8", sellerie cuir (Distinctive)) ..... 2 000
- Peinture métallisée/nacrée ..... 650/850

## RAV4

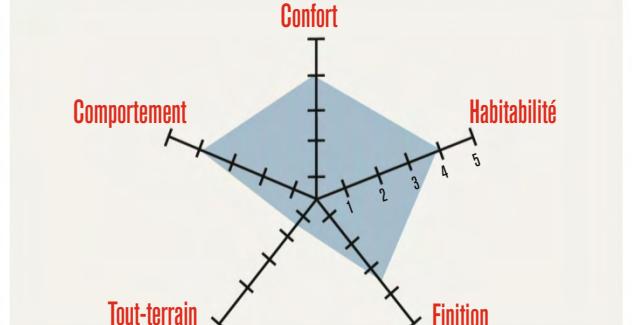
### ★★★★★



Lancée fin 2018, la 5<sup>e</sup> génération de RAV4 gagne en personnalité. Elle propose exclusivement de l'hybride en deux ou quatre roues motrices.

L/I/h/e (m) : 4,57 / 1,84 / 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	37 900
Hybride (HEV) Dynamic	218	9	40 050
Hybride (HEV) Lounge <b>AJ4X4</b>	218	9	45 950
Hybride (HEV) Collection	218	9	47 950
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 bizona, 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**

★★★★★

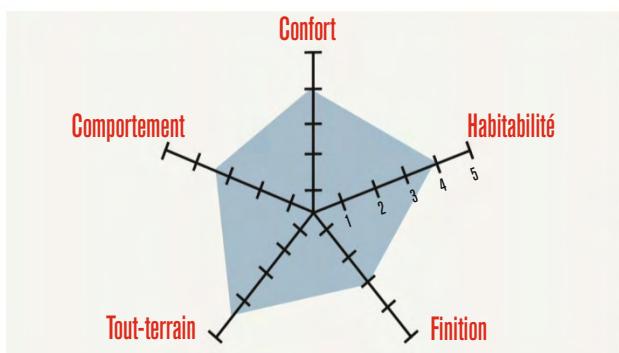


Restylé début 2018, le Land Cruiser reste un des derniers baroudeurs civilisés du marché. Il offre un agrément de conduite à part mais réel.

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 <b>AJ4X4</b>	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

Equipements 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 bizona, 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 chauff./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

**Highlander**

non essayé

**Nouveau modèle**

Importé des Etats-Unis, le Highlander débute chez nous début 2021. Haut-de-gamme, habitable et confortable, il est en plus hybride.

L/l/h/e (m) : 4,97 / 1,93 / 1,76 / 2,85 - 7 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Hybride AWD-i Lounge <b>AJ4X4</b>	248	10	62 500

Equipements de série

- Lounge : 7 airbags, accès/dém. sans clé, affichage tête-haute, Bluetooth, caméras 360°, chargeur smartphone induction, clim. auto tri-zone, conduite semi-auto (rég. intel. fonction embouteillages, aide active au maintien dans voie), détec. pluie/lum., feux route auto, freinage urgence auto, hayon mains libres, hi-fi JBL 11 HP, interfaces smartphone, jantes 20", modes conduite, multimédia tactile 12,3", nav., recon. panneaux, rétro. int. digital, sellerie cuir, sièges AV chauff./vent., sièges cond. (8 voies)/passager (4 voies) élec., surveil. angles morts/trafic AR, volant chauffant.

Options (€)

- Peinture métallisée/premium .....
- Toit ouvrant panoramique .....

**VOLKSWAGEN****T-Cross**

- Carat/R-Line : + accès/dém. sans clé, clim. auto bizona, 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 clé (Lounge) .....	410
■ Boîte auto DSG7 (TSI 115, TDI 95, non dispo base) .....	1 650
■ Caméra de recul (non dispo base) .....	305
■ Climatisation auto bizona (Lounge) .....	450
■ Compteurs 100 % digitaux 10,2" (non dispo base)	
- Lounge et R-Line .....	430
■ 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**

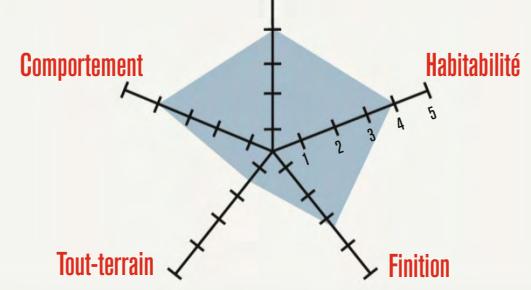
★★★★★



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

**Confort**

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 <b>AJ4X4</b>	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)

Equipements de série

- Lounge : 6 airbags, aide active maintien voie, alerte angles morts, alerte pression pneus, 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 clé, Apple CarPlay, caméra recul, hi-fi 6 HP, jantes 17", navigation, services connectés, sièges AV chauffants.
- Carat : + accès et démarrage sans clé, alerte d'angle mort, caméra de recul,

Equipements 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, régulateur de vitesse adaptatif, rétros électriques et dégivrants.
- Lounge : + allumage auto essuie-glaces, hi-fi 6 HP, multimédia écran tactile 8".

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

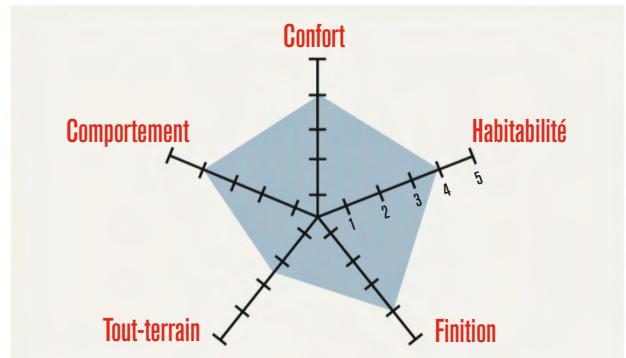


### Modèle restylé

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
1.4 eHybrid (PHEV) DSG6 Life	245	8	42 510
2.0 TSI R DSG7 4Motion	320	20	54 900
2.0 TDI DSG7 Life AJ4X4	150	9	40 250
2.0 TDI DSG7 4Motion Life	150	9	42 790
2.0 TDI DSG7 4Motion Elegance	200	11	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, rétro int. photo., services conn. 36 mois, sièges AV chauffants.

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 embouteillage, 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 embouteillage, services connectés 3 ans, station. semi-auto.

### Options (€)

▪ Affichage tête haute.....	605
▪ Amortissement piloté.....	1 120
▪ Assistant manœuvre 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 .....	1 940
- Elegance et R-Line .....	1 160
▪ Pack Cuir et sièges AV électrique à mémoires	
- Life .....	2 715
- 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) (Elegance).....	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

### ID.4

non essayé



### Nouveau modèle

Premier SUV électrique VW, l'ID.4 est lancé début 2021. Il mise sur sa belle habitabilité et son intérieur high-tech, pas sur sa finition.

L/l/h/e (m) : 4,58 / 1,85 / 1,63 / 2,77 - 5 places

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1st 77 kWh (EV) AJ4X4	204	5	47 950
1st Max 77 kWh (EV) AJ4X4	204	5	58 950

### Équipements de série

- 1st : + 7 airbags, aide active maintien dans voie, appel urgence, caméra recul, car2X, clim. auto bi-zone, compteurs digitaux 5,3", contrôle pression pneus, dém. sans clé, détec. pluie/lum., ESP, freinage auto urgence, hi-fi 7 HP, interfaces smartphone, jantes 20", nav. écran tactile 10" commandes vocales, phares LED, radars station. AV/AR, rég. adaptatif recon. panneaux, rétros dég./rabat, rétro int. photo., services conn. 36 mois, sièges AV chauffants.
- 1st Max : + accès sans clé, affichage tête haute réalité augmentée, amortis. piloté, arrêt auto d'urgence, caméras 360°, chargeur induction, clim. auto tri-zone, écran tactile 12", feux route auto, hayon mains libres, jantes 21", phares Matrix LED, rég. intel. fonction embouteillages avec maintien auto dans voie, sièges AV élec. (12 voies), surveil. angles morts, toit pano.

### Tiguan Allspace

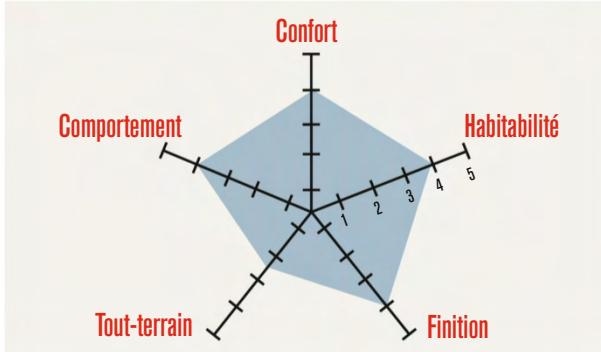


### Bientôt restylé

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 TDI Confortline AJ4X4	150	8	42 340
2.0 TDI Carat DSG7 4Motion	200	10	51 700

- 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./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, sièges 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 chauff.	
- 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 stationnement) (BVM)	510
▪ Side Assist (alerte angle morts, sortie station., régulateur vitesse embout.) (BVA)	510
▪ Toit panoramique (Confortline)	1 445

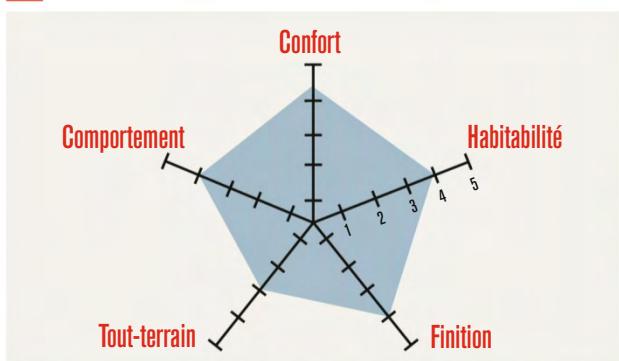
**Touareg**

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/I/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 TSI eHybrid (PHEV) BV8 4x4 Atm. <b>A14X4</b>	381	22	77 500
3.0 TSI eHybrid (PHEV) BV8 4x4 Elegance	381	22	77 500
3.0 TSI eHybrid (PHEV) BV8 4x4 R	462	22	91 700

**Équipements de série**

- Atmosphère/Elegance : 6 airbags, accès sans clé, affichage tête haute, aide active maintien dans voie, appel urgence, arrêt auto en cas de malaise, assistant changement voie, caméra recul, clim. auto 4 zones, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., freinage auto ville, feux route auto, hayon mains libres, hi-fi 8 HP, iQ Light Matrix LED, jantes 19", nav. 3D écran 9,2", radar station. AV/AR, recharge smartphone induction, rég. vit. adaptatif embouteillages, rétros dégiv./rabat./photo., sellerie cuir, service connectés, sièges AV élec. et chauffants, station. semi-auto, surveillance angles morts/intersection, tableau de bord digital, toit pano ouvrant.
- R : + jantes 20", kit carrosserie, suspensions pneumatiques.

Options (€)

▪ Pack Assist avec Aera view (modélisation 3D véhicule)	250
▪ Pack Hiver+ (sièges arrière chauffants)	390
▪ Pack Sécurité Plus (airbags genoux conducteur et latéraux AR) (R)	600
▪ Peinture métallisée	de 1 315 à 2 175
▪ Sellerie cuir Savona	750
▪ Sièges AV massants et ventilés	1 400
▪ Suspension pneumatique	2 170
▪ Système audio Dynaudio 14 HP 730 W	1 880
▪ Tableau de bord digital (Carat)	3 760
▪ Toit ouvrant panoramique	2 000
▪ Vision nocturne	2 020

**VOLVO**

À PARTIR DE **28 900€\***

**NOUVEAU VOLVO V60**

**VOLVOCARS.COM/FR**

**Actena**  
Automobiles  
www.actena.fr

56, AV. DE VERSAILLES  
01 44 30 82 30  
75 PARIS 16<sup>e</sup>

\* 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<sub>2</sub> rejeté (g/km) : 119/237.

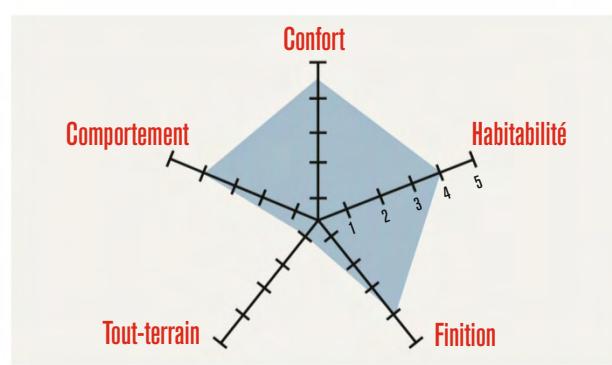


Lancé fin 2017, le XC40 offre une alternative aux Allemands. Niveaux de sécurité et de confort élevés mais le poids pénalise les performances.

L/I/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 <b>A14X4</b>	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 numériques, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, freinage urgence, jantes 17", multimédia écran 9", phares led, rég./lim. vitesse.
- Momentum : + audio 8 HP 250 W, chargeur induction, clim. auto, interfaces smartphone, jantes 18", radars stat. AV/AR, rétros ext. rabattables.
- R-Design : + antibrouillards led, châssis sport, éléments esthétiques R-Design, nav. 3D Europe avec services connectés, sellerie Nubuck/cuir.

- Inscription : Momentum + antibrouillards led, peinture métal., nav. 3D Europe avec services connectés, sellerie cuir.
- Inscription Luxe : + accès sans clé, alerte angles morts, alerte active collision AR, aide active maintien dans la voie, caméra recul, clim. bizona, hayon élec., rég. vitesse adaptatif, sièges AV élec./chauffants, toit ouvrant pano.

Options (€)

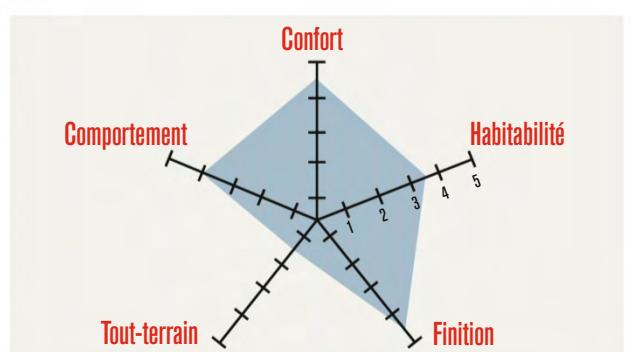
▪ 4 roues motrices (D3 sauf base et T4)	2 100
▪ Boîte auto Geartronic 8 (D3, T2 et T3)	2 000
▪ Caméra 360° (non dispo base)	
- toutes finitions	990
- Inscription Luxe	540
▪ Climatisation auto bizona (base/autres finitions)	540/240
▪ Pack Accessibilité Pro (hayon élec. mains libres, accès sans clé)	
- 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 bizona, 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/I/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 Momentum	197	11	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 Recharge (PHEV) BVA8 AWD R-Design 303 + 87	19		71 880
T8 Polestar (PHEV) BVA8 AWD	318 + 87	20	81 880
D4 Momentum <b>AJ4X4</b>	190	10	48 380
B4 diesel (mHEV) BVA8 Momentum	197	11	49 230
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 numériques 12,3", hayon élec., jantes 19", nav. 3D Europe, radar stat. AV, sellerie cuir/Nubuck, sièges sport.
- Inscription : Momentum + compteurs numériques 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 clé, hayon mains libres)	
- Momentum.....	1 300
- R-Design et Inscription.....	730
▪ Pack City Sensus : compteurs numériques 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/inscription 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

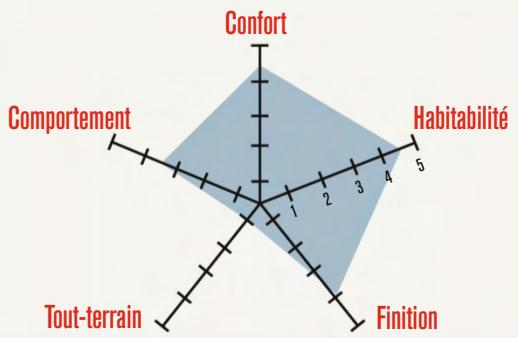
## XC90



Volvo est parti d'une feuille blanche pour le XC90 II. Celui-ci conserve cependant 7 places et gagne une version hybride rechargeable.

L/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 (mHEV) BVA8 AWD Momentum <b>AJ4X4</b>	235	13	68 200
T8 (PHEV) BVA8 AWD Momentum	303 + 87	18	82 100

- R-Design : Momentum + 6 100 € (5 900 € sur T8)
- Inscription : Momentum + 5 650 € (5 400 € sur T8)
- Inscription Luxe : Inscription + 6 450 € (5 850 € sur T8)

### Équipements de série

- Momentum : 6 airbags, airbag genoux conducteur, 7 places, accès/dém. sans clé, aide active maintien voie, appel urgence, caméra recul, clim. auto. bi-zone, compteurs numériques 12,3", contrôle pression pneus, ESP, freinage urgence auto, feux route auto, hayon élec. mains libres, interfaces smartphone, jantes 19", modes conduite, nav. 3D connectée écran tactile 9", phares full LED, radars stat. AV/AR, radio 10 HP 330 W, recon. panneaux, rég. vit. adaptatif, rétros dégiv./rabat., sièges AV élec./chauf., sellerie cuir, surveillance intersection, volant chauf.
- R-Design : Momentum + jantes 20", sellerie cuir Nappa/Nubuck, sièges AV sport.

- Inscription : Momentum + jantes 20".
- Inscription Luxe : Inscription + affichage tête haute couleur, assistant changement file, caméra 360°, clim. 4 zones, hi-fi Harman Kardon 600 W 14 HP, sellerie cuir Nappa, surveillance angles morts/trafic marche AR, toit ouvrant panoramique.

### Options (€)

▪ Affichage tête haute.....	1 350
▪ Caméras 360°.....	590
▪ Climatisation 4 zones .....	780
▪ Hi-fi Harman Kardon 14 HP 600 W.....	750
▪ Hi-fi Bowers & Wilkins 19 HP 1 400 W	
- R-Design/Inscription .....	3 400
- Inscription Luxe .....	2 470
▪ IntelliSafe Surround (surveillance angles morts, assistant changement de file, alerte collision arrière, alerte trafic marche arrière) .....	600
▪ Pack Hiver Pro (sièges AV/AR, volant chauffant, chauffage additionnel)	
- Momentum .....	2 000
- R-Design et Inscription .....	1 450
▪ Pack Prestige (toit ouvrant pano., affichage tête haute, caméra 360°, climatisation 4 zones, Harman Kardon 14 HP 600 W)	
- T8 .....	3 700
- autres .....	4 300
▪ Peinture métallisée/exclusive.....	1 150/1 550
▪ Recharge smartphone par induction.....	240
▪ Sellerie cuir (Momentum) .....	300
▪ Sellerie cuir sièges AV perforés et ventilés (R-Design/Inscription) .....	2 700/2 340
▪ Sièges arrière chauffants .....	360

▪ Sièges avant massants (non dispo Momentum) .....	750
▪ Sièges sport contour en cuir (R-Design/Inscription) .....	1 620/1 260
▪ Stationnement semi-auto.....	330
▪ Suspensions pneumatiques et châssis actif.....	2 580
▪ Toit ouvrant panoramique électrique.....	1 800

## EXTRAIT MALUS 2021

CO <sub>2</sub> WLTP (g/km)	Malus (€)
133	50
134	75
135	100
136	125
137	150
138	170
139	190
140	210
141	230
142	240
143	260
144	280
145	310
146	330
147	360
148	400
149	450
150	540
151	650
152	740
153	818
154	898
155	983
156	1 074
157	1 172
158	1 276
159	1 386
160	1 504
161	1 629
162	1 761
163	1 901
164	2 049
165	2 205
166	2 370
167	2 544
168	2 726
169	2 918
170	3 119
171	3 331
172	3 552
173	3 784
174	4 026
175	4 279
176	4 543
177	4 818
178	5 105
179	5 404
180	5 715
181	6 039
182	6 375
183	6 724
184	7 086
185	7 462

V O L V O

Jusqu'au 15 mai,  
profitez d'offres exceptionnelles  
sur 15 XC60 Hybrides Rechargeables.

Disponibles et prêts à partir dans votre concession\*.



- Jusqu'à 390 CV
- 0 Malus
- TVS réduite pour les sociétés

\*Dans la limite des stocks disponibles pour toutes commandes et livraisons avant le 15 mai 2021. Voir liste en concession.

Volvo XC60 : Consommation en cycle mixte (L/100 km) WLTP : 2.3-9.0 - CO<sub>2</sub> rejeté (g/km) WLTP : 54-205.

[VOLVOCARS.FR](http://VOLVOCARS.FR)



Elysée Automobiles  
4 Av. du Général de Gaulle  
77210 Avon  
**01 60 74 57 77**

Elysée Automobiles  
48 RD 306  
77240 Vert-Saint-Denis  
**01 64 09 61 91**

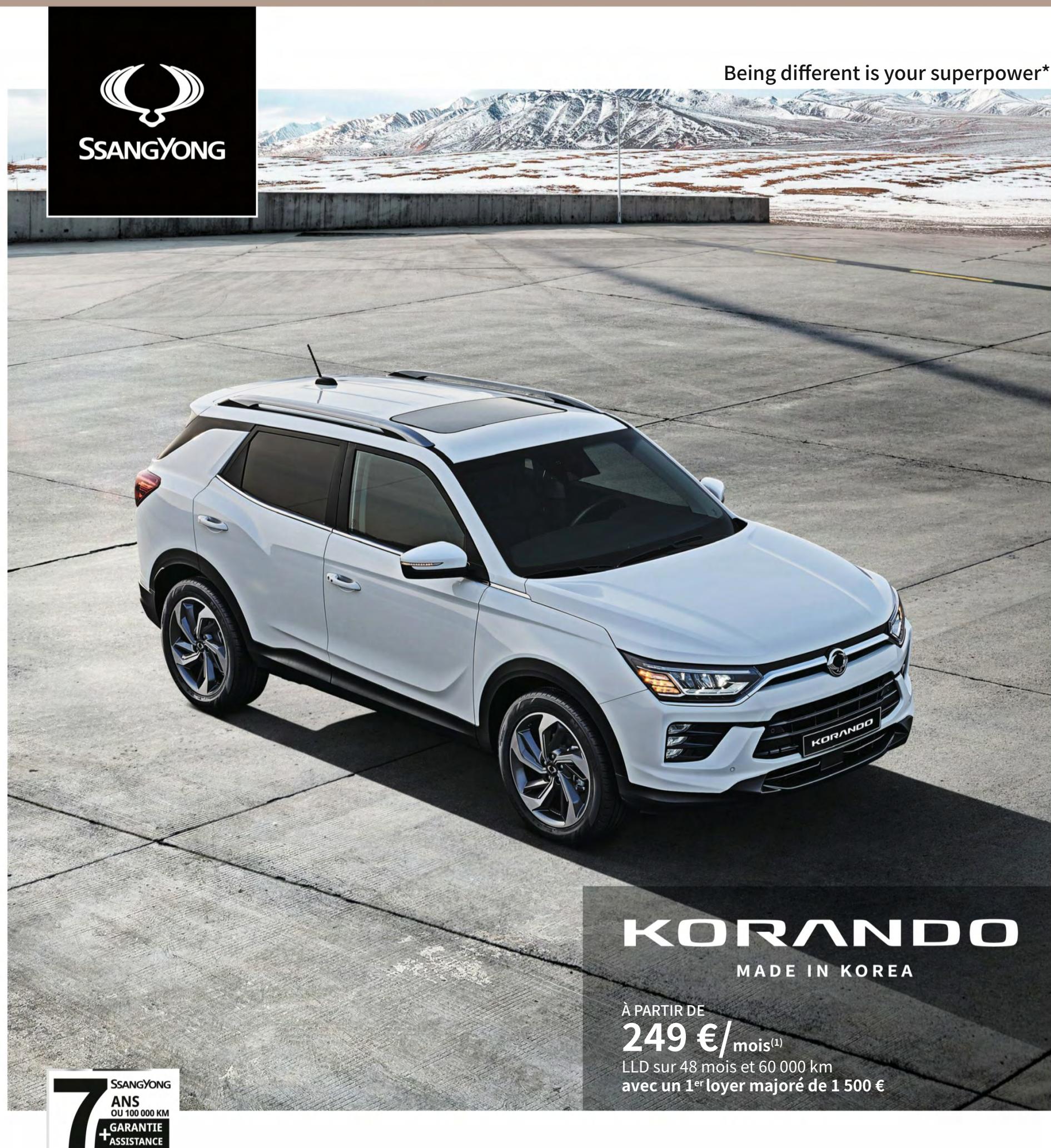
Elysée Automobiles 77  
ZAE du clos du chêne  
77144 Montévrain/Marne-La-Vallée  
**01 64 77 33 10**

Elysée Est Autos  
102 Route de la Libération  
94430 Chennevières-sur-Marne  
**01 45 93 04 00**

Elysée Est Autos  
61/63 Bd Richard Lenoir  
75011 Paris  
**01 43 55 47 41**

@GroupeElyseeAutomobiles

# Réseaux



Being different is your superpower\*

**KORANDO**  
MADE IN KOREA

À PARTIR DE  
**249 €/mois<sup>(1)</sup>**  
LLD sur 48 mois et 60 000 km  
avec un 1<sup>er</sup> loyer majoré de 1 500 €

7 SSANGYONG  
ANS  
OU 100 000 KM  
GARANTIE  
+ ASSISTANCE

MADE IN  
KOREA

(1) Exemple de Location Longue Durée (LLD)<sup>(2)</sup> de 48 mois et 60 000 km pour le financement d'un KORANDO BASE essence 2WD MT. 1<sup>er</sup> loyer majoré de 1 500 € TTC, suivi de 47 loyers mensuels de 249 € TTC. Exemple hors assurances et prestations facultatives. **Modèle présenté :** KORANDO LIMITED BVA 1<sup>er</sup> loyer majoré de 1 500 €, suivi de **47 loyers de 399 €/mois**. (2) Offre réservée aux particuliers, valable pour tout KORANDO BASE essence 2WD MT neuf commandé entre le 01/01/2021 et le 31/12/2021 chez tous les distributeurs participants (voir conditions de l'offre en concession). Sous réserve d'acceptation par PRIORIS, SAS au capital de 15 500 000 €, 69, avenue de Flandre 59700 Marcq-en-Barœul. SIREN 489 581 769. RCS Lille Métropole. Made in Korea : Fabriqué en Corée. Tarifs TTC publics maximum conseillés au 1<sup>er</sup> janvier 2021. SsangYong France au capital de 1 000 000 €. RCS Pontoise B 453 796 955. P.A. Les Béthunes - 1, avenue du Fief 95310 Saint-Ouen-L'Aumône. Émissions de CO<sub>2</sub> gamme (g/km - WLTP) : de 155 à 197. Consommation mixte gamme (l/100 km - WLTP) : de 5,9 à 8,6.

\*Votre différence est votre superpouvoir

[ssangyong.fr](http://ssangyong.fr)

→ Pour contacter l'un des distributeurs agréés rendez-vous sur [www.ssangyong.fr/notre-reseau/](http://www.ssangyong.fr/notre-reseau/)

ISO 9001  
BUREAU VERITAS  
Certification  
N° FR020282-1

BUREAU VERITAS  
1828



*Ancien* *Moderne*

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

Quattro  
**ASSURANCES**

NOUS VOUS GARANTISSEONS  
UN SUIVI PERSONNALISÉ

★★★★★  
**4.7/5**  
AVIS CLIENTS

THE FEEDBACK COMPANY  
eKomi

NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 2929 AVIS\*

G. LOPEZ

ROULEZ ASSURÉ  
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100  
[WWW.QUATTRO.FR](http://WWW.QUATTRO.FR)

QAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue de la Boëtie - Espace Byblos - 75008 PARIS - RCS : Paris B 350 894 846 - N° ORIAS : 07001752 - www.orias.fr - \* Au 18/08/2020



**Chargez sa batterie,  
rechargez la vôtre.**

**Nouvelle Audi e-tron Sportback 100 % électrique.  
L'électrique devient Audi.**

Découvrez les modèles électriques et hybrides rechargeables de la gamme Audi sur [Audi.fr](https://Audi.fr)

**e-tron**

Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS 832 277 370. Consommation électrique cycle mixte de la gamme Audi e-tron Sportback (kWh /100km) WLTP: 21,7 – 26,3. Rejets de CO2 (g/km) WLTP: 0 (en phase de roulage). Valeurs au 18.06.2020 susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre partenaire.

**Audi Paris 16ème**  
**Premium Automobiles**  
105 Boulevard Murat  
75016 Paris 16ème  
Tél.: 01 40 71 35 30  
[www.audi-paris16.fr](http://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-paris16.fr](http://www.audi-paris16.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](http://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](http://www.audi-velizy.fr)

RANGE ROVER HYBRIDE RECHARGEABLE  
**VOTRE PROPRE IDÉE  
DU LUXE.**



ABOVE & BEYOND



Le Range Rover hybride rechargeable procure une conduite raffinée et une flexibilité à toute épreuve. Équipé du moteur P400e, il fait preuve d'une incroyable sobriété avec une consommation à partir de seulement 3,3 l/100 km et des émissions à partir de 75 g/km.

Conçu pour s'adapter à votre mode de vie, il vous offre une conduite tout électrique en ville et un mode hybride pour les trajets plus lointains. Vous passez ainsi de la ville à la campagne de la façon la plus élégante qui soit.



**NEUBAUER DISTRIBUTEUR**

99-101 Boulevard de Grenelle, 75015 Paris  
01 45 79 81 51  
[contact-jlr@neubauer.fr](mailto:contact-jlr@neubauer.fr)  
[neubauer-paris.concession-landrover.fr](http://neubauer-paris.concession-landrover.fr)

ABOVE & BEYOND : Franchir de nouveaux horizons.

Les valeurs d'émissions de CO2 et de consommations indiquées sont susceptibles d'être concernées par le changement de normes d'homologation.  
Consommations mixtes (l/100 km) : 3,3 à 4,0. Émissions de CO2 (g/km) : 75 à 91. NDJ Paris RCS Nanterre B493361521.

# ŠKODA KAMIQ YOUNG EDITION

À  
**19 500€<sup>(1)</sup>**



ŠKODA



## LE SUV URBAIN SURÉQUIPÉ

LA SÉRIE LIMITÉE YOUNG EDITION VOUS FERA PROFITER DU MEILLEUR DE L'INNOVATION AVEC NOTAMMENT LE SYSTÈME KESSY FULL D'OUVERTURE ET DE DÉMARRAGE SANS CLÉ, LA CAMÉRA DE REÇUL\* ET LA CLIMATISATION... AVEC TOUTES CES NOUVELLES TECHNOLOGIES, LE ŠKODA KAMIQ VOUS PERMETTRA DE VOIR LA VILLE D'UNE FAÇON INÉDITE. VOUS AVEZ ENFIN TROUVÉ UNE VOITURE AU DESIGN DYNAMIQUE ET AUSSI AUDACIEUSE QUE VOUS.

Modèle présenté : KAMIQ Style 1.0 TSI 95ch BVM avec options au prix de **28 910€**.

(1) Prix pour un KAMIQ Young Edition 1.0 TSI 95 ch BVM. Offre à particuliers en France métropolitaine dans le réseau ŠKODA participant, dans la limite des stocks disponibles. Prix conseillés au 01/01/2021. Young = jeune.

\*Les outils d'aide à la conduite automobile ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.

**Gamme KAMIQ : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : WLTP : 5,4 - 6,3. Rejets de CO2 (g/km) min - max : WLTP : 100 - 143.**  
Depuis le 1<sup>er</sup> 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.

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