

BRUSSELSROADS

PLATEFORME MÉDIA DES HAUTS DE GAMME

Bimonthly analysis and decryption of premium cars

La Feuille Diplomatique

Septembre - Octobre 2018
Deuxième année, n°7

brusselsroads.be
@brusselsroads_tv

@Brusselsroads
/brusselsroads

VOLKSWAGEN T-ROC

COMPAGNON IDÉAL EN VILLE

IDEAL COMPANION IN TOWN

PG 18

BMW X2

LE JEU DES CROSSOVERS URBAINS

THE PLAY OF URBAN CROSSOVERS

PG 16

JAGUAR E-PACE

1ER SUV COMPACT DE JAGUAR

FIRST COMPACT SUV OF JAGUAR

PG 11



VOLVO XC90

RESTE ENCORE SCANDINAVE
STILL REMAINS SCANDINAVIAN
PG 04 | 05



FORD RANGER

UN PARTENAIRE FIALBE !
ONE RELIABLE PARTNER!
PG 08 / 09



DIPLOSTOCK
Stock cars at your authorized dealer



TROUVEZ CHEZ NOUS VOTRE VOITURE DE STOCK OU D'OCCASION AVEC DES CONDITIONS DIPLOMATIQUES !

www.diplostock.be

SOMMAIRE

LES TRAJETS
Volvo XC90 4
Ford Ranger 8

LES DÉPÊCHES
Opel Insignia Sport Tourer 6
Jaguar E-Pace 11
Golf GTE 14
Seat Ateca 15
BMW X2 16
Volkswagen T-Roc 18

PROCHAINEMENT
CLS Coupé Mercedes Vs Audi A7 Sportback 17
Autres Trajets 19

BRUSSELSROADS

Plateforme média des Hauts de Gamme

La Feuille Diplomatique
N° 7 Septembre - Octobre 2018

Éditeur responsable | Chief editor

Kinoss Dossou
Avenue Louise 65
1050 Bruxelles
+32 (0)2 535 78 11
kinoss@brusselsroads.be
www.brusselsroads.be

Rédaction | Editing

Ed Aliter
Sarah Duval
Paul Gauthier
Geoffrey Halleux
Hafida Benyacoub

Publicité & Partenariat | Advertising & Partnership

Rachid Boumaza
rachid@brusselsroads.be

Graphisme | Graphics

Iago Vieira
graphiste@iagovieira.com

Ndlr : Certaines photos reprises dans ce numéro appartiennent à leurs marques respectives. / Editor's note: Some photos in this issue belong to their respective brands.

ÉDITO



Et c'est reparti pour la nouvelle rentrée de la Feuille diplomatique, après la rentrée télévisuelle et scolaire qui viennent de clore un été radieux et riche en trajets sur nos routes. Nous sommes heureux de vous annoncer que durant la période estivale, nous n'avons pas chômé. La nouvelle Ford Ranger Black édition a ainsi occupé quasiment deux places sur notre parking malgré la présence remarquable de la Volvo XC90. Ces deux monstres représentaient à eux tous seuls les deux trajets exceptionnels décrits dans le présent numéro.

Nos journalistes se sont aussi occupés à décortiquer la nouvelle Jaguar E-Pace, la BMW X2 (lancée depuis un moment quand-même !) la Seat Ateca, l'Opel Insignia Sports Tourer, la T-ROC de chez Volkswagen ainsi que la Golf GTE du même fabricant. Il s'agit des dépêches qui alimenteront les pages 6 à 18 de La Feuille Diplomatique.

Nous vous proposons en fin de magazine, et comme d'habitude, les trajets pour la parution de novembre 2018, le dernier de l'année, qui inaugure aussi le match tant attendu entre la Audi A7 Sportback et la nouvelle Mercedes CLS Coupé. Il y aura comme qui dirait, du luxe dans l'air !

Enfin, nous commençons d'ores et déjà à vous annoncer que La Feuille Diplomatique changera de format dès l'an prochain avec une nouvelle mouture qui tient à s'adapter aux évolutions actuelles de vos modes de lecture. Rassurez-vous ! nous mettrons tout en oeuvre pour vous proposer un outil encore plus convivial et circonscrit autour de vos centres d'intérêt.

Bonne lecture !

Kinoss Dossou
Responsable éditorial

VOLVO XC90

RESTER SCANDINAVE SOUS PAVILLON CHINOIS !

Il a fallu attendre plus d'une décennie pour que le vaisseau amiral de Volvo propose une nouvelle génération de son SUV de luxe, la XC90, certes nordique mais désormais sous couvert de l'empire du milieu. La nouvelle venue a littéralement coupé les ponts avec son prédécesseur hissant désormais le sino-suédois au rang des SUVs de famille les mieux conçus et les plus convoités du moment.



DE L'EXTÉRIEUR

C'est en 2010 que le suédois est passé sous coupole chinoise, et c'est d'ailleurs ce passage qui lui a permis de miser et d'investir suffisamment dans l'accomplissement magique de la XC90. La silhouette de la voiture sonne une nouvelle ère de luxe avec des lignes raffinées et très subtiles. Ceinture de caisse, grand capot et épaules musclés démontrent les mensurations aussi bien douces qu'agressives du nouveau vaisseau amiral de l'ex suédois. Les optiques à l'avant comme à l'arrière ont été totalement revues laissant place à une voiture au design plus moderne et évolué. Avec des dimensions de 4,95m de longueur sur 2m de large, l'envergure du monstre se situe à 1,77m. Bâtie sur la nouvelle plateforme modulaire SPA, destinée à tous les futurs modèles à partir de la S60, nous avons constaté (pas à l'oeil nu) qu'elle pourra tenir certaines promesses sur routes.



AU VOLANT...

Dans le cockpit, on part de surprise en surprise. On constate une planche de bord très épurée avec un écran vertical en forme de tablette qui concentre la quasi totalité des commandes. Le levier de vitesses est en cristal d'Orrefors, un verrier suédois, qui équipe la version hybride. Le bouton de démarrage et le sélecteur de mode de conduite sont en aluminium cranté façon diamant pour définitivement attirer une clientèle chinoise qui adore cela. Cependant, une certaine ressemblance avec des concurrents germaniques, notamment l'ambiance globale à l'intérieur de l'habitacle. Justement, cet habitacle assez spacieux, démontre finalement que la XC90 est faite aussi pour les familles nombreuses car il s'agit ici de sept (07) vraies places pour un volume du coffre à 314 litres. Ce n'est pas mal du tout ! Avec cinq (05) places, imaginez le volume final du coffre !

CAPOT OUVERT

Côté moteur, les ingénieurs nous proposent de nouveaux 4-cylindres essence et diesel Drive-E, déjà existants dans la série 60. Le sino-suédois renonce donc aux 5 et 6-cylindres de son prédécesseur et réduit aussi fortement la voilure, puisque la cylindrée de ses moteurs ne dépasse plus 2 litres. L'exemple le plus palpable est le diesel D5 qui passe de 200 ch à 225 ch, alors qu'il ne réclame plus que 5,7 l/100 km au lieu de 8,2 l/100 km. C'est donc avec fierté que Volvo annonce les émissions du nouveau XC90 D5 AWD désormais comprises entre 149 et 152 g/km. Même jaloux, on ne peut qu'avouer l'excellent résultat de ce géant de 5 mètres de long qui affiche 2000 kg sur la balance.

L'ELECTRIQUE COMME CHEVAL DE BATAILLE

Volvo qui avait annoncé l'an dernier que tous les modèles seront au moins électriques d'ici 2020 nous propose déjà une version T8 de la XC90 avec le Twin Engine, ce qui signifie " l'hybride essence rechargeable " avec une autonomie de 40km. Le coût alors pour votre effort écologique se situe entre 79.500 et 90.300 euros. ■



VOLVO XC90

REMAINS SCANDINAVIAN UNDER THE CHINESE FLAG!

True that it has taken more than a decade for Volvo to come up with a second generation of its XC90 in the 4X4 premium segment. Nevertheless, here it is at last, with its Nordic roots and a hint of Chinese influence. This newcomer is quite unlike its predecessor, and is already positioned as the most well finished and successful family SUV cars for the Sino-Swedish manufacturer.

ITS EXTERIOR

The acquisition of the Swedish manufacturer by the Chinese firm Geely in 2010 allowed Volvo to set the right investments and focus to successfully produce this new XC90. Its fresh silhouette kicks off a new chapter in premium with its refined and subtle lines. Its beltline, large bonnet and sharpened shoulders give this 4x4 an aggressive, yet subtle look. The lights both at the front and rear have been redesigned giving way to a more modern, evolved car. Measuring 4.95 metres long and 2 metres wide, this beast stands at around 1.77 metres high. Built on the new modular platform SPA, intended for all future models coming as of the S60, it may well meet some of its promises on the road.

BEHIND THE WHEEL

In the cockpit, it's one surprise after another. There is a minimalistic dashboard with a vertical screen shaped like an iPad from which you can pilot most of the commands. The gear shift is made of Orrefors crystal, a Swedish leading glassmaker already equipping the hybrid-version. The start/ stop button and drive mode selector are both made of diamond-pattern bright metal, which will irrevocably charm a Chinese clientele who will fall head over heels for them. On the other hand, there is a certain resemblance with its German counterparts, particularly when it comes to

the overall look and feel on the inside. In fact, this rather spacious vehicle makes the XC90 quite suitable for large families, with its seven real seats and a boot capacity of 314 litres. Not bad at all! And with the five-seater, just imagine what you get in terms of boot capacity!

UNDER THE BONNET

Engineers have fitted the XC90 with four-cylinder petrol and Drive-E diesel engines, already present on the 60-series. It seems the Swedes have set aside its five and six-cylinder engines which were fitted on its predecessor, hence considerably reducing its power since its engines no longer exceed 2-litres today. This drop is most evident on the D5 Diesel which goes from 200 to 225 hp, and from 8.2 L/100 kms to 5.7 L/100 kms. With this, Volvo proudly announced that on the new XC90 D5 AWD its CO2 emissions are now between 149 and 152 g/km. Let's be honest, this 5-meter long giant, weighing 2,000 kgs, scores quite high in the ratings.

After announcing last year that all its car models would be at least electric by 2020, Volvo have already launched the XC60 T8 Twin-Engine hybrid, meaning « petrol plug-in hybrid », which has an autonomy of 40 kms. The cost of being a greener driver though will be between 79,500 and 90,300 Euros. ■



+STROMER-

OPEL INSIGNIA SPORTS TOURER :

UN BREAK TOUT SIMPLEMENT !

Nous nous sommes posés cette question. C'est encore plus. OPEL INSIGNIA, c'est le tout terrain authentique sous des allures de break. Très confortable, sécurisant et silencieuse, on se demande bien pourquoi le fabricant bientôt propriété de PSA ne l'a simplement pas appelée « Insignia Break ».



POINTS FORTS

- Châssis surélevé de 25mm
- Carénage de protection
- Spacieuse
- Confortable
- tend vers du vrai Premium pour un tout terrain Opel
- Tout-terrain authentique avec traction intégrale 4x4
- Amortissement en continu FlexRide®1
- Ouverture du hayon en bougeant le pied sous le pare-chocs arrière.

POINTS FAIBLES

- Les lignes sont légères
- Onstar : connectivité et service payant
- Matériaux un peu bas de gamme à part le plancher
- Bruit du moteur
- Prix légèrement excessif vu la qualité des matériaux

Sous une forme de break, on reconnaît bien l'esprit du Monza Concept pour cette nouvelle Insignia. On ne pourrait pas croire que l'on puisse facilement traverser les bois, la campagne et des chemins. Après les déboires financiers et les échecs de séries de voitures, OPEL s'est offert une nouvelle trouvaille break qui ne pourrait que réussir. Les vendeurs se veulent d'ailleurs rassurants depuis le rachat l'an dernier par le groupe français PSA. C'est peut-être réussi pour le modèle que nous avons essayé: il s'agit de la 2.0 CDTI Blue-Injection de 38.050 euros mais attention ! Il existe déjà une Insignia Sports Tourer dès 32.000 euros.

Nous avons bien aimé sur notre version, les jantes en alliage légère de 18 pouces, Le Driver Power Seat Back, le Hayon électrique avec Capteur de Pied, le toit ouvrant panoramique ainsi que le système d'éclairage matriciel à LED IntelliLux. L'habillage en cuir « Siena II » Jet Black perforé apportait un sentiment de sofa ambulante. Presque chic !

POURQUOI COMMUNIQUER CHEZ NOUS ?

BRUXELLES, C'EST

30.000

FONCTIONNAIRES INTERNATIONAUX

5.600

DIPLOMATES

560

MISSIONS DIPLOMATIQUES
AUPRÈS DE L'UNION EUROPÉENNE

3.500

EXEMPLAIRES DE LA FEUILLE DIPLOMATIQUE

3 WEBSITES - 1 TWITTER - 1 VIMEO - 1 FLICKR - 1 INSTAGRAM

Contact : info@brusselsroads.be



FORD RANGER

LE PARTENAIRE FIABLE ET INFATIGABLE

Sa ligne ? Virile. Son aérodynamisme ? Celui d'un petit camion. Pourtant, le véhicule tout-terrain de la marque américaine est le plus vendu de son segment. Il se présente comme un modèle d'efficacité, plus à l'aise dans les grands espaces qu'en tissu urbain. Décryptage de la Black Limited Edition 3.2 Duratorq TDCi 4x4.

UNE POSITION DE CONDUITE DOMINANTE...

Sur la route, avec sa couleur métallique Absolute Black, ses jantes en alliage 17" et sa panoplie d'équipements noirs eux aussi (arceaux, rails de toit sport, coques des rétroviseurs, calandre...), le Ford Ranger Black Edition ne passe pas inaperçu. Il procure un agréable sentiment de sécurité.

D'ailleurs, l'agrément général de conduite, malgré un manque de réactivité de la boîte automatique, s'explique aussi par la pléthore d'équipements et d'aides à la conduite, dignes d'une berline. Jugez-en plutôt : régulateur de vitesse, système de freinage d'urgence, système 4x4 adaptatif, système d'alerte de changement de voie, reconnaissance des panneaux de signalisation, aide au démarrage en côte, stationnement semi-automatique... pour n'en citer que quelques-uns. Le contrôle de stabilité électronique (ESP), l'anti-retournement (RSC), le système de protection intelligent (IPS)... complètent encore le niveau élevé d'équipements. On roule confortablement, en toute sécurité, quelles que soient les circonstances.

Équipé de série d'un châssis double cabine, ce 4x4 présente une benne en acier double peau, avec ridelle rabattable à deux positions et crochets d'arrimage, capable d'accueillir une Europalette standard, ce qui séduira les professionnels.

ET L'INTÉRIEUR ?

Certes, l'intérieur du Ranger 4x4 accorde un bel espace aux places avant et arrière. Les sièges en cuir sont épais, moelleux et l'on s'y sent bien. Ce qui frappe d'emblée au niveau de l'habitacle, c'est l'omniprésence des matières synthétiques. Le Ranger a beau revêtir ses plus beaux atours, il n'en reste pas moins un baroudeur, qui doit s'adapter à des environnements exigeants, rudes. Le velours, le cuir Nubuck ou les tons pastel n'y auraient sans doute pas trouvé leur place ! Le Ranger vise avant tout l'efficacité et la robustesse. La console tactile est moderne et offre beaucoup de possibilités en termes de connectivité et de multimédia. L'écran de 8" TFT Ford Sync 3 aurait toutefois pu être plus grand, pour un meilleur confort et une meilleure lisibilité.

UN MOTEUR QUI A DU COUPLE !

Nous avons essayé la version 3.2 Duratorq TDCi 4x4 automatique, pourvue d'une motorisation de 200 ch (147 kW), avec boîte automatique Steptronic à huit rapports.

À bas régime, en ville ou dans les embouteillages, la boîte de vitesses réagit avec une certaine mollesse, malgré un très bon couple de 470 Nm. Un pareil couple offre ainsi un poids tractable freiné de trois tonnes et demie, ce que les hommes de métier apprécieront.

La consommation de ce gros diesel s'est avérée assez conforme aux indications du constructeur, à savoir environ 11,4 l/100 km en ville et 8,5 l/100 km en mode mixte. Sur l'autoroute, le pick-up dévore confortablement les kilomètres sans aucun problème à 180 km/h. La consommation en mode extra-urbain tourne autour des 7 l/100 km, selon votre mode de conduite...

En bref, le Ford Ranger Black Limited nous a paru efficace et performant hors des sentiers battus et sur autoroute, mais particulièrement encombrant en mode urbain. L'étagement de la boîte de vitesses, l'insonorisation et la qualité des finitions auraient sans doute pu être améliorés.

FORD RANGER

THE RELIABLE AND TIRELESS PARTNER

Its lines? Aggressive. Its aerodynamics? That of a lorry. Nonetheless, the American manufacturer's all-terrain vehicle is a best seller in its range. It comes across as an efficient model, more at ease on open grounds than in an urban context. Let's review.

A COMMANDING VIEW OF THE ROAD BEHIND THE WHEEL...

On the road, with its metallic Absolute Black colour, its 17-inch alloy wheels and its vast array of all-black equipment (tubular sports bars, roof rails, door mirror caps, radiator grille...), the Ford Ranger Black Edition is sure not to go unnoticed. It provides a pleasing sense of security.

Whilst there is a lack of reactivity on the automatic gearbox, its overall driving experience includes a broad set of equipment and driver assistance systems, which are worthy of a saloon car. See for yourself: cruise control, active break assist system, adaptive 4x4 system, lane keeping aid, traffic sign recognition, hill-start assistance, semi-automatic parking system...to name but a few. An electronic stability control system (ESC), roll stability control (RSC), intelligent protection system (IPS)... nicely complete the broad range of equipment. And whatever the road conditions, it proves to be at the top in terms of comfort and safety.

Equipped with a double cab chassis, this 4x4 pick-up has a steel load bed, with 2 position opening tonneau cover equipped with tie-down rails, with possibility to load a standard Europallet, which is convenient for professionals.



AND WHAT ABOUT ITS INTERIOR?

Admittedly, the interior on this Ranger 4x4 pick-up is quite roomy in both the front and the rear. It feels good to sit on the soft, thick leather seats. What is striking on the inside is the omnipresence of plastic used. The Ford Ranger may well flaunt its best assets, it remains an adventurer, which needs to adapt to tough and demanding terrain. Anything like velvet, nubuck leather or pastel shades just wouldn't have been appropriate! The Ranger aims first and foremost to be practical and robust. The touch-screen console is modern and comes with many options in terms of connectivity and multimedia. However, Ford's SYNC3 infotainment system featuring an 8-inch screen display, could have been bigger for more comfort and readability.

A DYNAMIC ENGINE!

We tried the 3.2 Duratorq TDCi 4x4 automatic version, equipped with a 200hp/ 147kw engine, fitted with 8-speed Steptronic automatic transmission.

At low engine speed, driving in town or stuck in traffic, the gear transmission is rather slow, even with its 470 Nm of torque. Such torque provides a braked towing capacity of 3,500kg, well suited for a work vehicle. Fuel consumption on this large diesel was in line with that specified by the manufacturer, urban 11.4L/ 100kms and combined 8.5L/ 100kms. On the motorway, the pick-up comfortably drives long distances cruising at 180km/ h. The consumption in extra urban mode is around 7L/ 100 kms, depending on your driving style...

In a nutshell, the Ford Ranger Black Limited came across as efficient and performant on unbeaten tracks and motorway, but rather oversized when driving it in town. There is probably room to upgrade the gear ratio, soundproofing and quality of its finishing.



WORLDROADS

Avec nos pilotes agréés et nos techniciens audiovisuels chevronnés, nous captions vos événements pour en faire des productions exceptionnelles.



CAPTATION TERRESTRE ET AÉRIENNE

Collectionner les détails

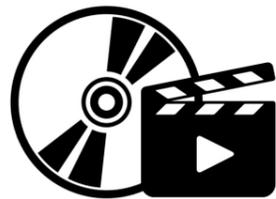
Notre équipe d'experts capttera les meilleurs moments de votre projet sur terre comme dans les airs.



SUBLIMATION ET ENRICHISSEMENT

Optimiser les séquences

Nous enrichissons la matière captée en application des détails de votre propre scénario principal.



MONTAGE CRÉATIF ET DIFFUSION

Maîtriser les ressources

Nous produisons votre projet avec une pointe d'innovation couplée à la parfaite maîtrise des ressources.



JAGUAR E-PACE

LE PREMIER SUV COMPACT DE JAGUAR !

Le constructeur indo-britannique a lancé sa première voiture SUV E-PACE au goût de luxe. C'est une rentrée placée sous le signe de l'audace. Pas habitué à cette gamme de voiture, le grand fabricant fait son double pari. Celui de combler les clients les plus hésitants et garder le prestige d'autrefois dans un modèle compact.

LE SUV PLUS QU'UNE TENDANCE...

Le virus de la fabrication SUV compact est bien passé. Il a atteint les portes de l'enceinte d'un des constructeurs les plus prestigieux. Cette épidémie gagne toute l'équipe d'ingénieurs et designers de Jaguar. E-Pace serait la voiture citadine à la sécurité et l'assurance d'une grande. Elle mise sur la performance, le confort de conduite et la sécurité, à l'image de la société Jaguar. La gamme SUV a le vent en poupe en Europe et pour peu que de devenir une citadine, le consommateur peut se laisser tenter.



Entrons à l'intérieur de la SUV compact version sportif :

POINTS FORTS

- Commandes faciles
- Châssis en aluminium
- Conduite souple
- Confort raisonnable des sièges
- Voiture citadine
- Équipée d'Active Driveline .
- Sécurité : contrôle de progression toutes surfaces
- Rapport optimal : conduite/consommation
- JaguarDrive Control pour tout type de modes de conduite
- La transmission automatique à 9 rapports
- Capot sculpté

POINTS FAIBLES

- Habitacle centré autour du conducteur
- À partir de 4,7 litres/100 pour la transmission manuelle
- À partir de 5,6 litres/100 pour la transmission automatique
- Perte d'excellence : La finition à la main du tissu a disparu
- Suspension arrière multibras.
- Fonction onfigurable "Dynamics" seulement en option
- La nostalgie de la marque nous laisse perplexe pour ce modèle
- Silhouette globale pas très tentante

Votre budget :

Son prix est loin d'être excessif dans la série des SUV compact. On commence à 36.050 € et ça peut toutefois monter.

Démocratie participative

Éducation Monde

Climat
Diversité

ENJEUX

TÉLÉVISION

Europe
Santé

Emploi des Jeunes Migration

Culture Numérique

Élections Mobilité Afrique

Investigation Sport



GOLF GTE

LE SILENCE EST PARFOIS MEILLEUR CONSEILLER !

Volkswagen a réussi le dernier lancement de sa Golf GTE car la voiture semble mieux se positionner dans la panoplie de concurrents en moteurs alternatifs. Peut-on cependant se rassurer de sa robustesse et aussi de sa technologie ?

La saison des moteurs alternatifs est riche de découvertes mais celle-ci, le GTE, vaut le détour. Ces voitures vous réservent de superbes balades en ville comme en campagne. Sécurisante, confortable, silencieuses quand on le veut, les moindres détails ont été vus et revus. Que s'est-il passé dans la tête de leurs ingénieurs et designers. Loin de l'idée d'une voiture du peuple, la Golf GTE nous surprend. Dans la série haut de gamme, la Golf GTE peut égaler de nombreuses compatriotes qui pourraient même en être jaloux tant par son design athlétique que par son innovation. Une voiture puissante, sportive dont sa technologie hybride rechargeable vous changera sans doute d'avis. Elle parvient à atteindre une puissance maximale de 150 kW (204 ch).



Ce que nous en pensons :

POINTS FORTS

- Le design sportif
- Confort de route
- Élégance de l'habitacle du design sportif,
- Le dynamisme GTE renforcé par le pommeau de levier de vitesses cerclé de bleu
- Pédales en inox.
- Jantes en alliage léger Astana de 16 pouces de série
- Moteur essence turbo et un moteur électrique nerveux.
- Accélération de 0 à 100 km/h en seulement 7,6 secondes
- Recharger la batterie du moteur électrique en maximum 3 heures et 45 minutes via une prise de courant ordinaire.
- Boîte automatique à double embrayage DSG.

POINTS FAIBLES

- Cinquième place très peu confortable
- Coffre trop petit (272 litres)
- Consommation un peu affolante quand la batterie est déchargée.

Votre budget :

Loin d'être excessif, son prix est abordable et permet un très bon rapport qualité/prix : Il faudra compter à partir de 20.490 EUR TVA incluses.



SEAT ATECA

LE MODÈLE LE PLUS AIMÉ DE SA CATÉGORIE !

Seat a conçu l'un de ses plus grands modèles en lançant l'Ateca, un SUV de bon compromis qui affiche des prix de départ aux environs de 18.000 €. La voiture est alimentée par près de 115 chevaux pour égayer les routes et procurer du plaisir à son conducteur.

Dans l'habitacle, on note un plancher de bord certes pas très bien réussi mais sobre avec des instruments de bord plutôt classiques à la marque. L'occupant peut aussi apprécier le toit ouvrant dès lors qu'il s'appuie sur l'accoudoir central. Cinq (04 + 01) places effectives à l'intérieur avec un grand coffre de 510 litres en plus des occupants. Ce volume met la barre très haute dans la catégorie. L'Ateca paraît quand même léger malgré toutes ses proportions assez généreuses et c'est un plus pour le constructeur car la voiture consomme beaucoup moins. L'intérieur ressemble un peu trop à celui de la Leon mais ce n'est pas plus mal... Il ne s'agit que d'une histoire de famille. Le constructeur espagnol peut être fier de son initiative car plusieurs dizaines de milliers de son SUV circulent déjà sur nos routes et la plupart des propriétaires sont unanimes quant à l'habitabilité et la sécurité de conduite. Peut-on évoquer la belle ressource de fonctionnalité pour un bon rapport qualité/sécurité/prix sachant que deux grands rivaux français rodent déjà dans les parages? Peugeot 3008 et Renault Kadjar.

A l'ère du numérique, même quand on est pas forcément premium, on attache beaucoup de prix à la gestion de l'info-divertissement dans une voiture. Ici, il est assuré par un écran LCD de 10,2 pouces qui permet de bien visionner les images de la caméra à vue arrière ainsi que le contrôle des options et autres tâches gérables en pleine conduite. Les autres gadgets comme le système Media System Touch avec 4 haut-parleurs, l'ordinateur de bord, le « Traffic Jam Assist » et enfin le « Lane Assist » qui repositionne carrément la voiture quand elle dévie ne sont pas inutiles.

Les autres points forts de l'Ateca sont entre autres :

POINTS FORTS

- Feux de jour LED, phares avant avec fonction "coming home"
- Connectivity : USB & carte SD,
- Hill Hold Control,
- Tiredness Recognition,
- Front Assist,
- Seuil de porte éclairée,
- jante exclusive 19 pouce,
- volant sport
- Sellerie en cuir
- Chargeur sans fil
- Capteurs à ultrasons et les caméras à 360°,
- Ouverture du coffre par la pédale virtuelle,
- Chauffage maintenu lors du stationnement
- Welcome Light vous permet de retrouver votre chemin.
- Système de reconnaissance des panneaux de signalisation

POINTS FAIBLES

- Cinquième place petite (commune à la quasi totalité des marques)
- Intérieur triste
- Commande de la boîte et l'ouverture sans clefs qui pourrait faciliter le vol



BMW X2

JOUE LES CROSS-OVERS URBAINS !

Lancée à grande pompe lors du précédent salon de Détroit (il y a quand même un petit moment), la nouvelle BMW X2, une sorte de SUV aux allures très sportives projette le constructeur allemand dans la catégorie des voitures compactes particulières.

Il aura fallu quelques années pour s'attendre à une voiture de ce gabarit après la série des X3, X4, X5 et X6. Pour la première fois, elle réserve aux amateurs de ce type de voiture, le clinquant: un kit M sport X et un habitacle grandiose. Est-ce tout? le fabricant allemand est allé encore plus loin, en proposant une atmosphère intérieur, de haute technologie. A l'extérieur, un design fin et étrange dont certains jeunes gens ne pourront y résister. Va t-elle faire la différence? surtout les conducteurs vont-ils s'y retrouver? est-ce une berline ou un SUV? ou les deux? comment la catégoriser? Voici notre avis

De l'intérieur : le constat !

LES POINTS POINT FORT :

- Habitacle soignée avec une boiserie
- Bonne visibilité à l'avant
- Siège du conducteur sportif style carrera
- Ouverture automatique du capot du coffre
- Boite de vitesse: 7 efficace et rapide
- Inclus le Kit M Sport X

LES POINTS FAIBLES :

- Peu d'espace entre les sièges
- Peu de confort, manque de moelleux
- Catégorie un peu inexistante

A l'extérieur, on remarque !

POINTS FORTS

- Le bord de passage de roues en Frozen Grey.
- lignes dynamiques.
- Insonorisation avec les jantes 17"
- Conduite dynamique

POINTS FAIBLES

- Forme extravertie
- Le touch interface qui ne réserve rien de particulier.
- Suspension M sport seulement en option.
- Consomme peu 4-6l/100km pour un turbo, à surveiller
- Pare-brise: La forme empêche de voir sur les côtés
- Sièges arrière seulement pour 2 or indiqués pour 3
- Faux SUV car il reste trop sur les caractéristiques berline

Prévoir pour votre budget :

34 200 € et 41 970 € respectivement pour une boite de vitesse dans la version manuelle avec double embrayage et automatique avec palette au volant. Pour la génération 30-40 ans, célibataire voire avec femme et un enfant, il faudra s'attendre à faire des efforts financiers.

LE GRAND FACE À FACE DE CETTE FIN D'ANNÉE !

MERCEDES CLS COUPE

VS

AUDI A7 SPORTBACK





VOLKSWAGEN T-ROC

LE COMPAGNON IDÉAL EN VILLE !

Son **esthétique extérieure** s'intègre parfaitement au sein de la gamme de véhicules Volkswagen, tout juste entre la Golf et le SUV Tiguan. Nous regrettons ainsi un manque de personnalité et une certaine ressemblance avec les modèles Audi Q3 et Seat Arona...

L'intérieur de notre modèle Style d'essai s'est avéré fonctionnel, sobre et reconnaissable entre tous. L'équipement de série était déjà bien fourni avec, par exemple, l'assistant au maintien de voie (Lane Assist), le système de reconnaissance des piétons (Front Assist), le Contrôle électronique de Stabilité (ESC, incluant ABS, ASR, EDS, MSR) et la radio « Composition Colour » avec écran couleur tactile de 15 cm... En faut-il plus pour un petit véhicule passe-partout, sympa et typiquement urbain ?

Côté agrément de conduite ? Le moteur essence délivre 115 CV et 200 Nm de couple entre 2.000 et 3.500 tr/min. Assez sobre en mode extra-urbain (4,9 l/100 km), il pêche cependant par un manque de puissance sur autoroute. Le confort acoustique, la qualité des finitions et le beau volume de coffre sont toutefois à remarquer.

Vous l'avez compris, le Volkswagen T-Roc Style 1.0 TSI est plutôt un petit **geek urbain** qu'un grand aventurier voyageur...

L'intérieur est un modèle de sobriété et d'efficacité



POINTS FORTS

- Gabarit idéal en mode urbain
- Consommations réduites
- Beau volume de coffre (445 l > 1.290 l)
- Qualité des équipements et des options

POINTS FAIBLES

- Ligne trop semblable aux autres modèles Volkswagen
- Couple trop faible pour un usage mixte
- Coût des options

CARACTÉRISTIQUES

1.0 TSI (999 cm³ – 3 cyl.)
 115 CV
 85 kW
 Boîte manuelle 6 rapports
 Euro 6 AG
 200 Nm
 CO₂ : 119 g/km
 Cons. urb. 5,8 l/100 km, extra urb. 4,9, mixte 5,2
 187 km/h

Votre budget :

Prix T-Roc Style 1.0 TSI : à partir de 21.995 € TTC

Nos prochains grands trajets

LA FEUILLE DIPLOMATIQUE N°8

Mercedes Classe G / Mini Cooper S / Volkswagen Touareg / Volvo S90





CANALI

1 9 3 4

69G Avenue Louise - 1050 Bruxelles

Monday - Saturday : 10am - 18h30pm

Phone : 02/538 85 55

Milan • Paris • Londres • New York • Hong Kong • Tokyo • Sydney