

LE NUMÉRO 1 DEPUIS 52 ANS

LE GUIDE DE L'AUTO^{MC} 2018



▲
Aston Martin
Valkyrie

**SPÉCIAL
CORVETTE**
48 PAGES

DENIS DUQUET | MARC LACHAPELLE
GABRIEL GÉLINAS | DANIEL MELANÇON

Préface de Patrice Robitaille

 LES EDITIONS DE
L'HOMME

LE **NUMÉRO 1** DEPUIS 52 ANS

LE GUIDE
DE L'AUTO ^{MC}
2018



Une société de Québecor Média

ACURA

Acura	
Acura ILX	134
Acura MDX	136
Acura NSX	72, 138
Acura RDX	140
Acura RLX	142
Acura TLX	144

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 4C	146
Alfa Romeo Giulia	148
Alfa Romeo Stelvio	150

ASTON MARTIN

Aston Martin DB11	152
Aston Martin Rapide	154
Aston Martin Vanquish	152
Aston Martin Vantage	156

AUDI

Audi A3	158
Audi A4	160
Audi A5	162
Audi A6	164
Audi A7	166
Audi A8	168
Audi Q3	170
Audi Q5	172
Audi Q7	174
Audi R8	176
Audi TT	178

BENTLEY

Bentley Bentayga	180
Bentley Continental GT	182
Bentley Flying Spur	182
Bentley Mulsanne	184

BMW

BMW i3	186
BMW i8	188
BMW Série 2	190
BMW Série 3	87, 192
BMW Série 4	194
BMW Série 5	196
BMW Série 6	198
BMW Série 7	200
BMW X1	202
BMW X3	204
BMW X4	204
BMW X5	206
BMW X6	206

BUGATTI

Bugatti Chiron	208
----------------	-----

BUICK

Buick Enclave	210
Buick Encore	252
Buick Envision	212
Buick LaCrosse	214
Buick Regal	216

CADILLAC

Cadillac ATS	218
Cadillac CT6	222
Cadillac CTS	220
Cadillac Escalade	250
Cadillac XT5	224
Cadillac XT5	226

CHEVROLET

Chevrolet Bolt EV	228
Chevrolet Camaro	230
Chevrolet Colorado	232
Chevrolet Corvette	73, 234
Chevrolet Cruze	236
Chevrolet Equinox	107, 238
Chevrolet Impala	240
Chevrolet Malibu	242

Chevrolet Silverado	244
Chevrolet Silverado HD	244
Chevrolet Sonic	246
Chevrolet Spark	248
Chevrolet Suburban	250
Chevrolet Tahoe	250
Chevrolet Traverse	210
Chevrolet Trax	252
Chevrolet Volt	89, 254

CHRYSLER

Chrysler 300	256
Chrysler Pacifica	86, 258

DODGE

Dodge Challenger	260
Dodge Charger	262
Dodge Durango	264
Dodge Grand Caravan	266
Dodge Journey	268

FERRARI

Ferrari 488 GTB	270
Ferrari 812 SuperFast	272
Ferrari California T	274
Ferrari GTC4Lusso	276

FIAT

Fiat 124 Spyder	278
Fiat 500	280
Fiat 500L	282
Fiat 500X	282

FORD

Ford C-MAX	91, 284
Ford EcoSport	286
Ford Edge	288
Ford Escape	105, 290
Ford Expedition	292
Ford Explorer	294
Ford F-150	296
Ford F-150 Super Duty	296
Ford Fiesta	298
Ford Flex	300
Ford Focus	302
Ford Fusion	88, 304
Ford GT	306
Ford Mustang	308
Ford Taurus	310
Ford Transit Connect	312

GENESIS

Genesis G80	314
Genesis G90	316

GMC

GMC Acadia	318
GMC Canyon	232
GMC Sierra	244
GMC Sierra HD	244
GMC Terrain	238
GMC Yukon	250

HONDA

Honda Accord	320
Honda Civic	322
Honda Clarity	324
Honda CR-V	103, 326
Honda Fit	328
Honda HR-V	330
Honda Odyssey	332
Honda Pilot	334
Honda Ridgeline	336

HYUNDAI

Hyundai Accent	338
Hyundai Elantra	340
Hyundai Ioniq	342
Hyundai Kona	344
Hyundai Santa Fe	346
Hyundai Sonata	348

Hyundai Tucson	106, 350
Hyundai Veloster	352

INFINITI

Infiniti Q50	354
Infiniti Q60	354
Infiniti Q70	356
Infiniti QX30	358
Infiniti QX50	360
Infiniti QX60	362
Infiniti QX70	364
Infiniti QX80	366

JAGUAR

Jaguar I-PACE	372
Jaguar F-PACE	368
Jaguar F-TYPE	74, 370
Jaguar XE	374
Jaguar XF	376
Jaguar XJ	378

JEEP

Jeep Cherokee	380
Jeep Compass	109, 382
Jeep Grand Cherokee	384
Jeep Renegade	386
Jeep Wrangler	388

KARMA

Karma Revero	390
--------------	-----

KIA

Kia Cadenza	392
Kia Forte	394
Kia Niro	396
Kia Optima	398
Kia Rio	400
Kia Sedona	402
Kia Sorento	404
Kia Soul	406
Kia Sportage	104, 408
Kia Stinger	410

KOENIGSEGG

Koenigsegg Agera RS	412
Koenigsegg Regera	412

LAMBORGHINI

Lamborghini Aventador	414
Lamborghini Huracán	416
Lamborghini Urus	418

LAND ROVER

Land Rover Discovery	420
Land Rover Discovery Sport	422
Land Rover Range Rover	424
Land Rover Range Rover Evoque	426
Land Rover Range Rover Sport	428
Land Rover Range Rover Velar	430

LEXUS

Lexus ES	432
Lexus GS	434
Lexus GX	442
Lexus IS	436
Lexus LC	438
Lexus LS	440
Lexus LX	442
Lexus NX	444
Lexus RC	446
Lexus RX	448

LINCOLN

Lincoln Continental	450
Lincoln MKC	452
Lincoln MKT	300
Lincoln MKX	454
Lincoln MKZ	456

Lincoln Navigator	292
-------------------	-----

LOTUS

Lotus Evora 400	458
-----------------	-----

MASERATI

Maserati Ghibli	460
Maserati GranTurismo	462
Maserati Levante	464
Maserati Quattroporte	466

MAZDA

Mazda3	468
Mazda6	470
Mazda CX-3	472
Mazda CX-5	102, 474
Mazda CX-9	476
Mazda MX-5	478

MCLAREN

McLaren 540C	480
McLaren 570S	480
McLaren 720S	482

MERCEDES-BENZ

Mercedes-AMG GT	484
Mercedes-Benz CLA	486
Mercedes-Benz Classe B	488
Mercedes-Benz Classe C	490
Mercedes-Benz Classe E	492
Mercedes-Benz Classe G	494
Mercedes-Benz Classe S	496
Coupe / Maybach	496
Mercedes-Benz Classe S Coupe	496
Mercedes-Benz GLA	498
Mercedes-Benz GLC	500
Mercedes-Benz GLE	502
Mercedes-Benz GLS	504
Mercedes-Benz Metris	506
Mercedes-Benz SL	508
Mercedes-Benz SLC	510
Mercedes-Maybach	496

MINI

MINI 3 portes	514
MINI 5 portes	514
MINI Cabriolet	514
MINI Clubman	513
MINI Countryman	512

MITSUBISHI

Mitsubishi Lancer	518
Mitsubishi Eclipse Cross	516
Mitsubishi Mirage	520
Mitsubishi Outlander	109, 522
Mitsubishi RVR	524

NISSAN

Nissan 370Z	526
Nissan Altima	528
Nissan Armada	366
Nissan Frontier	530
Nissan GT-R	75, 532
Nissan JUKE	534
Nissan Leaf	536
Nissan Maxima	538
Nissan Micra	540
Nissan Murano	542
Nissan Pathfinder	544
Nissan Qashqai	546
Nissan Rogue	107, 548
Nissan Sentra	550
Nissan Titan	552
Nissan Versa Note	554

PAGANI

Pagani Huayra	556
---------------	-----

PORSCHE

Porsche 718 Boxster	558
---------------------	-----

Porsche 718 Cayman	559
Porsche 911	560
Porsche Cayenne	562
Porsche Macan	564
Porsche Panamera	566

RAM

Ram 1500	568
Ram 2500	568
Ram 3500	568
Ram ProMaster City	570

ROLLS-ROYCE

Rolls-Royce Dawn	572
Rolls-Royce Ghost	572
Rolls-Royce Wraith	572

SMART

smart fortwo	574
--------------	-----

SUBARU

Subaru BRZ	576
Subaru Crosstrek	578
Subaru Forester	108, 580
Subaru Impreza	582
Subaru Legacy	584
Subaru Outback	586
Subaru WRX	588
Subaru WRX STi	588

TESLA

Tesla Model 3	590
Tesla Model S	592
Tesla Model X	594

TOYOTA

Toyota 4Runner	596
Toyota 86	574
Toyota Avalon	598
Toyota Camry	602
Toyota C-HR	600
Toyota Corolla	604
Toyota Corolla iM	606
Toyota Highlander	608
Toyota Prius	610
Toyota Prius Prime	90, 610
Toyota Prius v	612
Toyota Prius c	612
Toyota RAV4	108, 614
Toyota Sequoia	616
Toyota Sienna	618
Toyota Tacoma	620
Toyota Tundra	622
Toyota Yaris	624

VOLKSWAGEN

Volkswagen Atlas	626
Volkswagen Beetle	628
Volkswagen Golf	630
Volkswagen Jetta	632
Volkswagen Passat	634
Volkswagen Tiguan	636

VOLVO

Volvo S60	638
Volvo S90	640
Volvo V60	638
Volvo V90	640
Volvo XC60	642
Volvo XC90	644



CONCEPTS ET
À VENIR... 14



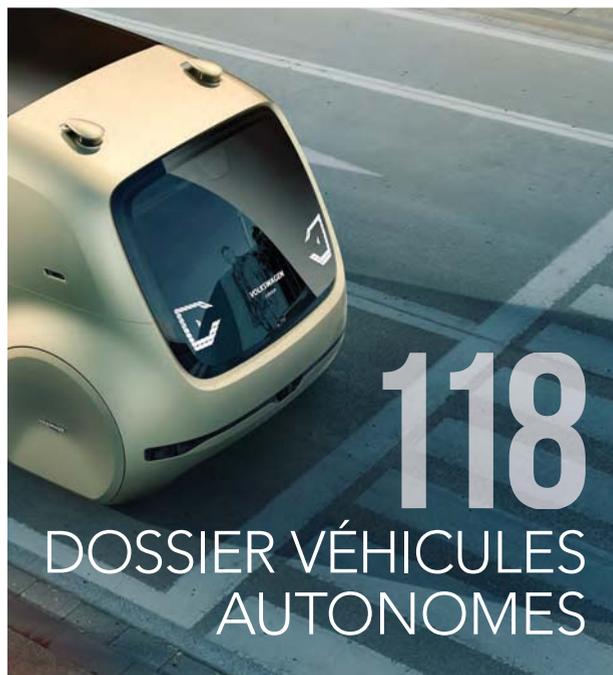
EN PAGE
COUVERTURE

60



66

MATCHS
COMPARATIFS



118

DOSSIER VÉHICULES
AUTONOMES

Ma vie professionnelle est remplie de surprises. Quand on me demande ce que j'apprécie le plus de mon métier, je réponds invariablement que ce sont les rencontres. Que ce soit au théâtre, à la télé ou au cinéma, sur chacun des projets je suis constamment appelé à travailler avec de nouvelles personnes; l'aventure est donc toujours rafraîchissante, fascinante et humainement riche. Quand on est chanceux, disons-le, la vie nous fait alors des cadeaux comme celui de mettre sur ma route la formidable équipe du *Guide de l'auto*.

Jamais je n'aurais cru possible une telle association. Bien qu'étant un fidèle lecteur du *Guide*, (même si je n'ai pas à changer de voiture dans l'année, je le consulte tout de même sur une base annuelle!) je suis loin d'être un expert de l'automobile. Je m'en remets donc aux conseils nombreux et avisés des différents collaborateurs du *Guide* afin de guider mes choix ou tout simplement par curiosité.

Pour dire la vérité, je m'y connais très peu en mécanique, voire pas du tout. Ce n'est d'ailleurs pas ce qui m'attire quand on parle voiture. C'est plutôt essentiellement une affaire d'émotions.

Du plus loin que je me souviens, j'ai toujours adoré les moteurs; autos, camions, motos, motoneiges, dès qu'un engin faisait du bruit, j'éprouvais une attirance. J'adorais l'odeur de l'essence quand mon père arrêtaît faire le plein ou quand il démarrait la tondeuse l'été ou la souffleuse en hiver.

Si l'on oublie les balades sur les genoux de mon père en Chevrolet Nova ou en Pontiac LeMans, c'est lors de la corvée de déneigement que j'ai eu mon premier flirt avec la conduite automobile: mon père me permettait de sortir sa voiture de l'entrée d'auto afin de faciliter le déblaiement de la neige. Il me donnait alors ses clés comme s'il m'autorisait à être un homme pour les dix prochaines minutes! L'excitation parcourait mon corps juste en me dirigeant vers son bolide.

Seul à bord de l'habitacle, je me sentais grand. Je m'appliquais à actionner la chaufferette et à activer le dégivreur arrière, comme si je m'apprêtais à faire décoller un 747. Je laissais tourner le moteur le temps d'aller passer le balai à neige sur la carrosserie. De retour à l'intérieur, la chaleur naissante était déjà un indice de la réussite de mon entreprise. Il ne restait plus qu'à reculer l'auto et à la garer adéquatement dans la rue.

Au fil des ans, – ma mère s'étant elle aussi offert une voiture, doublant ainsi mon plaisir – j'ai gagné en assurance, en arrogance aussi sans doute, si bien que je faisais davantage que de simplement reculer les autos. Je profitais des bordées de neige pour faire le tour de la rue; sans permis de conduire bien sûr (pour vous rassurer, je demeurais dans une banlieue très tranquille de Québec). J'ai donc appris à la dure et suis maintenant un redoutable pilote en conduite hivernale!

Le rapport que j'entretiens avec l'automobile m'apparaît assez évident, il en est un de liberté. J'adore être à bord de ma voiture, c'est une extension de mon chez-moi; parfois plus intime encore que la maison, celle-ci étant le lieu dans lequel se déploie toute la famille et où je me retrouve rarement seul.



Ce qui est tout le contraire de ma voiture qui est en quelque sorte mon repaire. Je m'y conduis parfois d'ailleurs à la manière d'une bête sauvage.

Un peu comme pour mon domicile, je cherche à garder ma voiture en parfaite condition. Si un pépin survient, j'y vois sans attendre. Je veille aussi à ce qu'elle soit propre à l'extérieur comme à l'intérieur, car j'y passe tout de même de nombreuses heures de ma vie. La voiture n'est pas pour moi simplement un lieu de transition, vous savez, le fameux adage du point A au point B.

Non, pour moi, l'automobile, c'est beaucoup plus. C'est un lieu de vie, un abri à bord duquel je suis fier comme un paon de mener toute la famille saine et sauve au retour des vacances, heureux de me sortir le bras, fenêtre baissée, les premiers beaux jours du printemps, souriant au sortir d'un lave-auto ou chargé du sentiment du devoir accompli après une matinée à bien l'astiquer, frustré quand un « tawouin » a bossé ma porte dans le stationnement de l'épicerie, prudent en zone scolaire, rayonnant en ouvrant le toit électrique, charmé occasionnellement au feu rouge, élégant quand je cède le passage, gourmand au service au volant, talentueux quand je chante à tue-tête, amoureux quand j'embrasse ma blonde, impatient à l'occasion, pressé trop souvent, mais toujours libre. Même dans le trafic.

C'est donc avec une joie immense que je me joins à la merveilleuse équipe du *Guide de l'auto* et espère faire partie du périple avec elle pour plus longtemps que dure le « set de tires » d'une Mustang 5,0 litres.

Patrice Robitaille

LES COUPS DE CŒUR DE PATRICE ROBITAILLE



AUDI R8

▲ Chaque fois que j'en croise une sur nos routes, je suis parcouru d'une vive émotion. Le V10 de plus de 600 chevaux de la R8 émet un son tout à fait hallucinant. Autre qualité indéniable à mon avis, il s'agit d'une véritable voiture exotique sans être trop tape-à-l'œil pour autant. Majeur comme détail. Noire ou blanche, ça m'est égal; j'en veux une!

Dur de croire qu'une voiture «familiale» puisse avoir une telle silhouette. L'allure de la RS 7 est à couper le souffle. Pour un gars de 6'3", père de trois enfants, l'habitacle des plus spacieux est loin d'être un luxe et les manufacturiers allemands l'ont bien saisi. Et que dire du rangement à l'arrière! J'ajouterais en option une peinture à effet mat et le tour serait joué, je serais un père cool. Une grande beauté. ▼

AUDI RS 7



Grand amateur des voitures classiques américaines, j'ai toujours eu un faible pour la Corvette. Le modèle fin des années 70, début 80, avec T-Top demeure, dans mon imaginaire d'enfant, l'un des plus beaux bolides jamais conçus. Je serais très curieux de tenter de dompter les 650 chevaux de la Z06, histoire de combler mon cœur d'enfant. ▼

CHEVROLET CORVETTE Z06



CHEVROLET SILVERADO

◀ C'est fou, mais chaque fois que je vais au Salon de l'auto ou me rends dans une exposition de voitures anciennes, je suis attiré vers les pick-up. Malheureusement, je ne suis ni travailleur de la construction, ni chasseur, ni pêcheur, je n'ai aucune roulotte à traîner non plus; si seulement j'avais un chalet pour justifier l'achat d'un tel véhicule!



CADILLAC CT6

▲ J'adore Elvis Presley et j'ai toujours adoré aussi comme lui, les légendaires Cadillac. J'ai également un penchant pour les grandes berlines de luxe. Coup de cœur donc pour la CT6 à bord de laquelle j'écouterais volontiers le King chanter *Long Black Limousine*.



- Pour ses lignes tout à fait spectaculaires.
- Pour ses 550 chevaux.
- Pour l'espace à l'arrière qui vous donne presque envie de faire la route derrière le pilote.
- Pour un des plus beaux logos de l'industrie automobile.
- Pour Jaguar, tout simplement. ▼

JAGUAR XJ



J'étais jeune à l'époque, mais je m'en souviens comme si c'était hier. Le film *Flashdance* sorti en 1983. Certes, les fameuses séquences où Jennifer Beals retire son masque de soudeuse ou celle où elle conclut son numéro de danse sous une douche de pluie m'avaient ébranlé, mais je garde aussi un souvenir intact de la fin du film, quand son amoureux l'attend avec une douzaine de roses, son chien et sa Porsche 911. Ma voiture de rêves depuis. ▼

PORSCHE 911



J'ai toujours été un grand fan la marque suédoise. Elle occupe d'ailleurs une place de choix dans le palmarès des voitures que j'ai possédées.

La nouvelle version du XC90 est simplement splendide, elle est élégante, agréable à conduire, sans compter la finition intérieure et le confort légendaire des sièges qui m'ont ravi. Mon avis de profane ? Une pure réussite. ▶

VOLVO XC90



MERCEDES-BENZ CLASSE G (LE AMG G 65 TANT QU'À Y ÊTRE)

- ▲ Ailier gauche ayant cru en ses chances de faire carrière dans la NHL, j'ai cessé d'y croire au niveau pee-wee. Quel dommage ! Je n'aurai donc probablement jamais la chance de me balader au volant du magnifique VUS Classe G de Mercedes. Classique, racé, imposant, majestueux. Si seulement j'avais été bon au hockey !



TESLA MODEL S

- ▲ Je suis lent à convaincre, mais une fois converti, je deviens un ardent défenseur de mes choix. Loin d'être un climatosceptique, je n'ai toujours pas abordé, dans mon choix de véhicule, le virage vert. À mon grand désespoir d'ailleurs. Le modèle S de Tesla sera fort probablement ma prochaine voiture. Quelle réussite, à tous points de vue !



CONCEPTS ET À VENIR...



BMW CONCEPT X2

- CONCEPT -



Un VUS sous-compact avec le style d'un coupé et un charme urbain sportif. Si ces attributs vous enchantent, jetez un coup d'œil au Concept X2, et patientez jusqu'à l'an prochain alors qu'une version de production sera lancée. À l'instar des BMW X4 et X6, plus profilées et dynamiques que les X3 et X5, le Concept X2 annonce l'arrivée imminente d'un nouveau modèle chez le constructeur, basé largement sur le petit X1. On misera sur un design plus accrocheur avec une ligne de toit aplatie, une fenestration amincie, des porte-à-faux très courts et un pilier C fortement incliné. Le concept séduit aussi par sa posture plus musclée, ses gigantesques roues de 21 pouces et sa peinture rouge lustrée, nommée Luminous Red. Pas de détails sur l'habitacle jusqu'à maintenant, mais l'on assume qu'il sera très similaire à celui du X1, évidemment, avec un peu moins d'espace pour les passagers arrière et dans le coffre.

BMW SÉRIE 8

L'actuelle Série 6 prend de l'âge, et sera bientôt remplacée par la nouvelle Série 8. Il s'agira de la deuxième génération de ce modèle, la première ayant été vendue chez nous durant les années 90. La version coupé de la Série 8 devrait normalement apparaître au début de 2018, alors qu'une variante cabriolet devrait également voir le jour. On a d'ailleurs présenté une version conceptuelle du coupé au Concorso d'Eleganza Ville d'Este, en Italie, en mai 2017. BMW promet un heureux mélange entre une dynamique de conduite relevée et un niveau de luxe moderne. On en profite aussi pour faire évoluer le style avec une calandre affûtée, des blocs optiques amincis et une carrosserie musclée. On introduira aussi la très performante BMW M8, qui misera sur un V8 biturbo de 4,4 litres développant plus de 600 chevaux et sur un rouage intégral M xDrive. Toutefois, pour préserver l'expérience de conduite d'une voiture à propulsion, ce dernier pourra être désactivé.



- À VENIR... -

JAGUAR E-PACE 2018

- À VENIR... -



Après avoir mis au monde son tout premier VUS, le F-PACE, Jaguar récidive avec le E-PACE, un utilitaire de format compact. Les motorisations de ce nouveau modèle n'ont pas été officiellement dévoilées au moment de mettre *Le Guide de l'auto 2018* sous presse, mais l'on s'attend au quatre cylindres turbo de 2,0 litres à essence, avec 247 chevaux, ainsi qu'au quatre cylindres turbodiesel de même cylindrée, bon pour 180 chevaux et un couple de 318 livres-pied.

Le constructeur pourrait également offrir son nouveau quatre cylindres turbo de 2,0 litres, développant 296 chevaux dans une version plus performante. Par contre, peu importe le moteur, le E-PACE sera équipé de série d'une transmission intégrale. En vente au début de 2018, tout juste avant le lancement en grande pompe du I-PACE 100% électrique, le petit E-PACE se détaillerait à environ 43 000\$ sur le marché canadien.



JEEP CJ66

- CONCEPT -



Chaque année, que ce soit dans le cadre de l'exposition SEMA ou du Moab Easter Jeep Safari, les ingénieurs et les stylistes de Jeep concoctent des versions inédites ou conceptuelles de leurs produits. L'année passée, l'un de ceux-là était le Jeep CJ66.

La particularité de celui-ci, c'est qu'il constitue un amalgame de trois générations de Jeep. À la plate-forme d'un Wrangler TJ (1997-2006), on a greffé la carrosserie Tuxedo Park d'un Wrangler CJ, datant de 1966, et certains composants intérieurs d'un Wrangler JK (2007 à aujourd'hui).

Le CJ66 se démarque par sa peinture orange nommée Copper Canyon, sa suspension surélevée de deux pouces et ses roues gigantesques de 35 pouces entourées de pneus tout-terrain BFGoodrich. L'habitacle inclut des sièges sport prélevés d'une Dodge Viper. Et question d'ajouter un peu de piquant, on a installé dans le Jeep CJ66 un V8 HEMI de 5,7 litres qui développe 383 chevaux, assorti d'une boîte manuelle à six rapports.



MEILLEURS ACHATS



BERLINES INTERMÉDIAIRES

1^{er} HONDA ACCORD (Photo modèle 2017)



EN LICE :

Buick Regal, Chevrolet Malibu, Ford Fusion, Honda Accord, Honda Clarity, Hyundai Sonata, Kia Optima, Mazda6, Nissan Altima, Subaru Legacy, Toyota Camry, Volkswagen Passat

2^e TOYOTA CAMRY



3^e KIA OPTIMA



BERLINES DE LUXE MOINS DE 50 000 \$

1^{er} AUDI A4 / A5 SPORTBACK

Audi A4



Audi A5



EN LICE :

Acura ILX, Acura TLX, Audi A3, Audi A4, Audi A5, BMW i3, BMW Série 3, Cadillac ATS, Chevrolet Volt, Infiniti Q50, Jaguar XE, Kia Cadenza, Kia Stinger, Lexus ES, Lexus IS, Lincoln MKZ, Mercedes-Benz Classe C, Mercedes-Benz CLA, Volvo S60

2^e BMW SÉRIE 3



3^e MERCEDES-BENZ CLASSE C



**CABRIOLETS ET ROADSTERS
MOINS DE 50 000 \$**

1^{er} MAZDA MX-5



EN LICE: Audi A3, BMW Série 2, Chevrolet Camaro, Fiat 124 Spider, Fiat 500c, Ford Mustang, Mazda MX-5, MINI Cabriolet, Volkswagen Beetle



2^e FIAT 124 SPIDER



3^e CHEVROLET CAMARO

**CABRIOLETS ET ROADSTERS
PLUS DE 50 000 \$**

1^{er} AUDI A5



EN LICE: Alfa Romeo 4C, Audi A5, Bentley Continental, BMW Série 2, BMW Série 4, BMW Série 6, Mercedes-Benz Classe C, Mercedes-Benz Classe S, Nissan 370Z, Rolls-Royce Dawn



2^e MERCEDES-BENZ CLASSE C



3^e BMW SÉRIE 4

**FAMILIALES MOINS
DE 50 000 \$**

1^{er} VOLKSWAGEN GOLF



EN LICE: Audi A3, Mercedes-Benz Classe B, MINI Clubman, Subaru Outback, Toyota Prius v, Volkswagen Golf, Volvo V60



2^e SUBARU OUTBACK



3^e AUDI A3

EN COUVERTURE



ASTON MARTIN VALKYRIE UNE F1 POUR LA ROUTE

Née d'un partenariat entre Aston Martin et l'écurie Red Bull de Formule 1, l'Aston Martin Valkyrie, vedette de la page couverture du présent Guide de l'auto, est une voiture dont le design représente un croisement entre une Formule 1 et une voiture de la catégorie LMP1 participant aux 24 Heures du Mans qu'il sera possible de conduire sur la route, rien de moins.

TEXTE : GABRIEL GÉLINAS

PHOTOS : ASTON MARTIN





La Valkyrie, d'abord connue sous le nom de code AM-RB 001, sera construite à 150 exemplaires seulement, qui seront suivis par 25 voitures conçues exclusivement pour la piste, et les livraisons débiteront en 2019. Prix ? Rien n'est fixé, mais on s'attend à ce que la facture dépasse allègrement les deux millions de dollars et qu'elle pourrait même atteindre les trois millions ! Chacune de ces voitures affiche un rapport poids / puissance voisin, semble-t-il, de 1 pour 1, soit un cheval-vapeur de puissance pour chaque kilo... Pour vous situer, chaque cheval-vapeur de l'Acura NSX doit traîner trois kilos, comme nous l'avons démontré dans le match comparatif des sportives. D'ailleurs, nous vous invitons à le consulter dans les prochaines pages !

La Valkyrie, au design hors du commun, est capable de générer une charge aérodynamique supérieure à 1 800 kilos à haute vitesse, sans l'aide d'un aileron arrière, grâce à des formes très évoluées ainsi qu'à des passages permettant à l'air de s'écouler presque au travers d'elle.

▲
L'Aston Martin Valkyrie doit beaucoup aux formules 1 dessinées par Adrian Newey, comme cette Red Bull.



MATCHS COMPARATIFS



1^{re}

ACURA NSX

POINTAGE **425,9 points**
 PRIX DE LA
 VERSION ESSAYÉE **232 195 \$**

MAÎTRESSE DE LA TECHNIQUE... MAIS FROIDE



L'Acura NSX est extraordinairement compétente, autant sur la route que sur la piste. Elle est très puissante, confortable sur la voie publique et dotée d'une tenue de route superlative. Si elle accélère comme un missile, merci à ses moteurs électriques dont le couple maximal est atteint dès que l'on enfonce l'accélérateur, elle brille surtout en reprises. Lors de sorties de courbe, c'est la meilleure!

Toutefois, la sonorité de son moteur à essence, situé à quelques centimètres des oreilles, n'a impressionné personne. Lorsque le V6 entre en action, prenant le relais ou s'unissant aux moteurs électriques, on est surpris par la cacophonie. Au moins, la NSX a été la plus frugale du lot.



Même si l'été ne faisait que débiter lors de ce «comparo», Michel Deslauriers se demandait quel serait le comportement de la NSX en plein hiver. Après tout, c'est une intégrale! Tous ont déploré son système multimédia trop complexe, mais ont salué la visibilité tout le tour. Mathieu St-Pierre se demande si la configuration hybride à 200 000\$ ne positionne pas la NSX dans un entre-deux inconfortable. D'un côté, il y a les voitures sport entre 100 000\$ et 150 000\$ et de l'autre, celles qui dépassent 250 000\$.



Sur la piste avec Philippe Létourneau: «La tenue de route est superbe, mais la voiture pourrait pointer mieux en entrée de courbe, elle sous-vire et l'avant ne tourne pas suffisamment vite. Cela est dû à une suspension trop rigide. Quand on relâche les freins, l'avant se relève trop rapidement, ce qui fait perdre de la traction. Il est surprenant que l'on ne retrouve pas de mode de conduite Custom ou Individuel, comme c'est souvent le cas, ce qui permettrait d'adopter des réglages de suspension un peu moins fermes. Le freinage est superefficace.»

S'il n'y avait que la route... l'Acura NSX serait le choix numéro un de deux essayeurs et le choix numéro deux des deux autres.

2^e

CHEVROLET CORVETTE GRAND SPORT

À PRENDRE AVEC DES GANTS BLANCS

POINTAGE
PRIX DE LA
VERSION ESSAYÉE

421,8 points

114 615 \$

La Grand Sport se veut la solution du juste milieu dans le petit monde de la Corvette. Elle a plusieurs attributs de la très puissante Z06, mais sans le moteur. Ainsi, avec sa suspension magnétique, ses pneus de performance, ses freins plus puissants et son différentiel à verrouillage électronique, ses 460 chevaux peuvent être exploités à leur maximum!

Les plus perspicaces auront remarqué un temps d'accélération entre 0 et 100 km/h de 4,7 secondes, loin des 3,6 promis par Chevrolet. Il y a plusieurs explications à cette « contreperformance ». Premièrement, Chevrolet a effectué un 0-60 mi/h, soit 0-96 km/h. Aussi, le temps canon de Chevrolet a sans doute été réalisé par une température et une pression barométrique parfaites pour la mécanique et les pneus. Enfin, Philippe nous faisait remarquer que les pneus de performance, des Michelin Pilot Sport Cup 2, mordent énormément. À tel point qu'il est difficile de les faire patiner juste assez pour un départ canon idéal et lors des premiers essais, les pneus patinaient trop ou pas assez. Il faudrait plusieurs essais avant de trouver la modulation parfaite de l'embrayage. Parlant de ces pneus, Mathieu fait remarquer qu'il en faudrait un jeu pour la route, question de conserver les Cup 2 (et la carrosserie de la voiture!) pour la piste. Car sous la pluie avec ces pneus, on apprend vite à être délicat avec l'accélérateur...

Sur la piste avec Philippe Létourneau: « Wow, c'est la voiture la plus le fun du groupe! La position de conduite est excellente (meilleure que celle de la NSX), tout comme les freins. Le pédalier est parfait pour la technique du talon-pointe et je ne me suis jamais servi du "Rev Match" (NDLR une fonction activée par des palettes au volant permettant des montées en révolution lors des freinages. Ainsi, tout le monde peut avoir l'air d'un pro sans rien y connaître en matière de talon-pointe...). C'est la voiture des extrêmes. Elle est la plus agréable sur la piste et la plus désagréable sur la route ».

S'il n'y avait que la route... La Corvette serait le troisième choix de la plupart des essayeurs, un l'ayant même reléguée à la dernière place.



LES ENTRE- DEUX



CHRYSLER
PACIFICA

CHEVROLET **VOLT**

FORD **FUSION ENERGI**

C'est le temps de changer de véhicule, et l'on veut bien afficher une volonté de réduire notre empreinte écologique, tout en économisant du carburant, sans toutefois changer drastiquement nos habitudes de conduite et notre train de vie. Une voiture 100 % électrique serait parfaite pour cesser de financer les pétrolières polluantes, mais son prix élevé et son autonomie somme toute limitée nous empêchent de faire le saut,

et ce, malgré les rabais proposés par le gouvernement du Québec à l'achat de ce type de véhicule. Une voiture hybride peut aussi s'avérer intéressante, mais dans plusieurs cas, son économie de carburant est à peine plus élevée que celle de ses contreparties à motorisation conventionnelle. Et depuis avril 2017, on n'a même plus droit au rabais de 500 \$ accordé par le gouvernement...

PAR MICHEL DESLAURIERS
PHOTOS: MARIUS EDUARD LAITA

FORD
C-MAX ENERGI

TOYOTA
PRIUS PRIME

BMW 330e



1^{re}

CHRYSLER PACIFICA HYBRIDE

POINTAGE **409,8 points**
 PRIX DE LA
 VERSION ESSAYÉE **56 495 \$**

LA SURDOUÉE

Sacrée championne de sa catégorie dans *Le Guide de l'auto 2017*, il était tout indiqué d'inclure la Pacifica dans ce match. Cette fourgonnette hybride rechargeable a impressionné nos essayeurs par l'efficacité de sa motorisation, et surtout, par le peu de compromis requis pour transporter la famille écologiquement.

Au chapitre de la polyvalence, la seule différence tangible, c'est que les sièges de deuxième rangée ne peuvent plus se rabattre dans le plancher, devenu la demeure du bloc de batteries. Son autonomie estimée de 53 km en mode 100% électrique lui permet de couvrir de petites distances, comme amener les enfants au cinéma ou à la pratique de hockey, en passant par l'épicerie, sans dépenser une goutte d'essence.

À la fin de nos essais, on s'est retrouvé avec une moyenne de consommation de 6,5 l/100 km, excellente pour une fourgonnette sept passagers. Et ce, avec l'agrément d'une bonne puissance sous le pied droit ainsi que des freins efficaces. Le système hybride se gère par lui-même, donc pas de boutons pour choisir un mode de conduite spécifique. C'est bon ou mauvais, selon les goûts des conducteurs, mais le tout s'est avéré très agréable durant le match.

L'habitacle a également épaté le groupe par son design chic, la qualité des matériaux, la belle sonorité de la chaîne audio et le système multimédia Uconnect facile à utiliser. En revanche, la console centrale à l'avant s'est trouvé peu d'admirateurs. « Peu pratique, design creux qui ne permet pas d'y cacher ses objets de valeur » a noté Daniel.

Évidemment, toute cette polyvalence et cette liste de caractéristiques exhaustives résultent en un prix assez élevé, mais pour 2018, la Pacifica hybride est maintenant offerte en déclinaisons moins dispendieuses, et avec le rabais de 8 000 \$ du gouvernement, le tarif devient drôlement intéressant.



ESSAIS



(pour un solide 3 500 kg en tout ou de 7 700 livres si vous parlez l'impérial), sans parler des bienfaits substantiels pour le comportement routier et le confort de roulement. Il faut souligner aussi que le centre de gravité a été abaissé de cinq centimètres, grâce au moteur monté plus bas, entre autres. Un gain considérable qui vient encore bonifier la maniabilité et la tenue de route.

Les données totales, en réduction de poids, ne rendent pas justice à certains exploits des ingénieurs. Le système d'échappement est, par exemple, à lui seul, plus léger de 19 kilos. Au cœur d'un rouage intégral remodelé, un nouveau différentiel central, intégré à la boîte de vitesses, remplace également l'ancien boîtier de transfert. L'ensemble est plus compact et moins lourd de 20 kg. Ce différentiel quatre peut transmettre jusqu'à 70% du couple aux roues avant et 85% aux roues arrière, selon les conditions. La répartition avant/arrière normale est de 60/40%, ce qui aiguise à la fois l'équilibre et l'agilité.

La suspension à bras multiples est aussi moins lourde que l'ancienne, à bras triangulés, d'environ 100 kg. Avec les bienfaits concrets que cela suppose, là encore, pour son efficacité en virage et sur chaussée bosselée. La suspension pneumatique optionnelle peut soulever le Q7 de 25 mm en mode tout-terrain et d'un autre 35 mm en mode « relevé », jusqu'à 30 km/h. Elle l'abaisse également de 55 mm pour faciliter l'accès et de 15 mm, sur la route, pour réduire la traînée aérodynamique et ajouter à la stabilité.

La structure du Q7, composée d'aluminium à 41%, est plus légère de 71 kg. Tous les grands panneaux de la carrosserie sont faits du même métal et les portières, à elles seules, se sont allégées de 24 kg. C'est pour dire. Et cette quête de légèreté ne s'est pas limitée aux éléments mécaniques et structurels. Les sièges sont ainsi plus légers de 19 kg, selon le constructeur. Très accueillants, aussi, aux places avant et aux places extérieures en deuxième rangée. Oubliez ça pour la troisième banquette, difficile d'accès, à réserver aux contorsionnistes du Cirque du Soleil.

Le Q7 mérite toujours les meilleures notes pour l'aspect, la texture et la pure qualité des matériaux de l'habitacle. Même jugement pour l'écran virtuel configurable, offert en option, pour le conducteur. Si seulement le dessin de l'habitacle, comme celui de la carrosserie du Q7, était aussi spectaculaire que son comportement, son luxe raffiné et la qualité exemplaire de sa fabrication.

Il y a cependant de l'espoir à l'horizon puisque Audi lancera bientôt une version de série du superbe prototype Q8 et que le prochain Q7 sera construit sur la même version la plus récente de l'architecture MLB. Entre-temps, le Q7 actuel demeure, sans contredit, le meilleur grand utilitaire sport de luxe. Il est seulement beaucoup trop modeste.

Données principales

Emp. / lon. / lar. / haut.	2 994 / 5 069 / 1 968 / 1 740 mm
Coffre / réservoir	419 à 2 028 litres / 85 litres
Nbre coussins sécurité / ceintures	6 / 7
Suspension av. / arr.	ind., multibras / ind., multibras
Pneus avant / arrière	P255/55R19 / P255/55R19
Poids / Capacité de remorquage	2 240 kg / 3 500 kg (7 710 lbs)

Composantes mécaniques

KOMFORT

Cylindrée, alim.	4L 2,0 litres turbo
Puissance / Couple	252 ch / 273 lb-pi
Tr. base (opt) / Rouage base (opt)	A8 / Int
0-100 / 80-120 / V. max	7,4 s (const) / n.d. / 209 km/h (const)
100-0 km/h	n.d.
Type / ville / route / CO ₂	Sup / 11,9 / 9,6 / 5 080 kg/an

PROGRESSIV, TECHNIK

Cylindrée, alim.	V6 3,0 litres surcomp.
Puissance / Couple	333 ch / 325 lb-pi
Tr. base (opt) / Rouage base (opt)	A8 / Int
0-100 / 80-120 / V. max	5,7 s (const) / n.d. / 209 km/h (const)
100-0 km/h	n.d.
Type / ville / route / CO ₂	Sup / 12,6 / 9,4 / 5 134 kg/an

« LE CONFORT, LA CONDUITE ET LE RAFFINEMENT DU Q7 SONT DE BELLES SURPRISES APRÈS LES IMPRESSIONS TIÈDES QUE LAISSAIT SA SILHOUETTE ET SON HABITACLE. »

DU NOUVEAU EN 2018

Aucun changement majeur au moment de mettre sous presse. Groupe optionnel Black Optics, nouvelles couleurs.



Photos: Audi



de ses moteurs TDI. La Cruze propose donc un quatre cylindres turbodiesel de 1,6 litre développant 137 chevaux et un impressionnant couple de 240 livres-pied. Le tout est géré soit par une boîte manuelle à six rapports, permettant une consommation sur route d'aussi peu que de 4,5 l/100 km, ou par une automatique à neuf rapports. Dommage par contre que ce moteur diesel coûte quelques milliers de dollars de plus que celui à essence. Et ceux qui souhaitaient voir arriver une Cruze SS, munie d'un moteur plus performant et d'une suspension raffermie, pour rivaliser avec les Ford Focus ST, Civic Si et Golf GTI, devront patienter.

CONNECTIVITÉ, LE FER DE LANCE

Dans les publicités de voitures Chevrolet, vous remarquerez qu'on ne parle presque pas de la puissance ou des performances, et c'est intentionnel. La clientèle plus jeune s'en balance, ses critères d'achat favorisant plutôt les options de connectivité et la technologie embarquée. Dans la Cruze, un écran tactile de sept pouces figure de série, tout comme l'intégration Apple CarPlay et Android Auto, ainsi qu'une borne Wi-Fi 4G LTE, dont l'utilisation nécessite un abonnement mensuel, cela s'entend. Un écran de huit pouces est optionnel, tout comme le système de navigation.

D'autres caractéristiques de confort et de commodité sont également offertes dans les versions supérieures de la Cruze, dont le volant chauffant, les sièges arrière chauffants, le toit ouvrant, le démarreur à distance et la recharge sans fil pour téléphones compatibles. L'arsenal habituel d'équipement de sécurité avancée, dont l'avertissement pré-collision frontale avec freinage autonome d'urgence, la prévention de sortie de voie et la surveillance des angles morts, est aussi offert en option.

Là où la Chevrolet Cruze perd un peu de son lustre, c'est au chapitre de la finition intérieure. À la hauteur des yeux, le design du tableau de bord et celui des panneaux de porte sont jolis, mais les parties inférieures et la console centrale sont assemblées avec du plastique rugueux et dont l'alignement n'est pas toujours parfait. C'est nettement en deçà de ce que l'on retrouve dans une Mazda3 ou une Civic. L'espace de l'habitacle se situe dans la moyenne, et l'on apprécie le dégagement pour la tête et les jambes. Par contre, en arrière, et bien que les mesures soient similaires à celles de ses rivales, les occupants se sentiront à l'étroit dû à la proximité des piliers, larges de surcroît. Surtout dans la Cruze à hayon.

La Cruze est une voiture possédant de beaux atouts, et elle ne se situe pas très loin des références de son segment. Toutefois, la différence se trouve dans les petits détails de finition et de raffinement ici et là. Pour le meilleur rapport prix-équipement, les versions LS et LT de milieu de gamme sont à privilégier.

Données principales

Emp. / lon. / lar. / haut.	Berline - 2700 / 4666 / 1791 / 1458 mm
	Hatchback - 2700 / 4453 / 1791 / 1466 mm
Coffre / réservoir	Berline - 394 à 419 litres / 52 litres
	Hatchback - 699 à 1336 litres / 52 litres
Nbre coussins sécurité / ceintures	10 / 5
Suspension av. / arr.	ind., jambes force / semi-ind., poutre torsion
Pneus avant / arrière	P205/55R16 / P205/55R16
Poids / Capacité de remorquage	Berline - 1364 kg / n.d.
	Hatchback - 1300 kg / n.d.

Composantes mécaniques

L, LS, LT, PREMIER

Cylindrée, alim.	4L 1,4 litre turbo
Puissance / Couple	153 ch / 177 lb-pi
Tr. base (opt) / Rouage base (opt)	M6 (A6) / Tr
0-100 / 80-120 / V. max	9,3 s (est) / 6,3 s / n.d.
100-0 km/h	39,4 m
Type / ville / route / CO ₂	Ord / 8,4 / 6,4 / 3425 (est) kg/an

DIESEL

Cylindrée, alim.	4L 1,6 litre turbo
Puissance / Couple	137 ch / 240 lb-pi
Tr. base (opt) / Rouage base (opt)	M6 (A9) / Tr
0-100 / 80-120 / V. max	n.d. / n.d. / n.d.
100-0 km/h	n.d.
Type / ville / route / CO ₂	Die / 7,7 / 4,5 / 3380 (est) kg/an

« UNE VOITURE COMPACTE PLUS INTÉRESSANTE POUR SES OPTIONS DE CONNECTIVITÉ QUE POUR LA QUALITÉ DE SA FINITION ET DE SON RAFFINEMENT. »

DU NOUVEAU EN 2018

Version à hayon offerte depuis l'automne 2016 et moteur diesel sur le marché depuis le début de 2017.





MODÈLE 2017

HONDA ACCORD

83% COTE DU GUIDE

((SiriusXM))

Données 2017

Prix: 24 690 \$ à 37 400 \$

Catégorie: Berline, Coupé

Garanties:

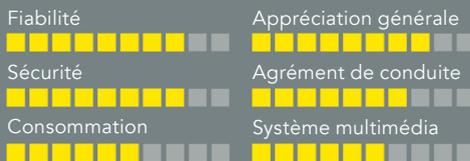
3 ans/60 000 km, 5 ans/100 000 km

Transport et prép.: 1 851 \$

Ventes QC 2016: 2 368 unités

Ventes CAN 2016: 12 952 unités

Assemblage: Marysville OH US



Cote d'assurance



Connectivité multimédia



Android Auto



Apple CarPlay

- + Habitacle confortable • Consommation peu élevée (2,4 et hybride) • Espace intérieur • Réputation de fiabilité • Forte valeur de revente
- Système multimédia perfectible • Style générique • Petit écran de navigation • Assise des sièges avant basse • Effet de couple au volant (V6)

Concurrents

Chevrolet Malibu, Ford Fusion, Hyundai Sonata, Kia Optima, Mazda6, Nissan Altima, Subaru Legacy, Toyota Camry, Volkswagen Passat

Une valeur sûre, hier et aujourd'hui

Même si les informations sur la nouvelle Accord 2018 ne sont pas toutes connues au moment de la date de tombée du présent *Guide*, nous avons eu la chance de la découvrir et d'effectuer quelques tours de roues à son volant. Tout d'abord, précisons que cette nouvelle génération emprunte la plateforme du HR-V et de la Civic, allongée légèrement pour la cause. Côté style, on a droit à des lignes un peu plus angulaires, surtout à la partie avant. La voiture affiche un style plus dynamique, notamment en raison de sa largeur accrue et de sa ligne de toit plus basse.

Alors que Honda a toujours défendu haut et fort ses mécaniques atmosphériques face à la multiplication des moteurs turbocompressés, il semble que la course à la réduction de la consommation et des émissions de CO₂ aura eu le dessus! Pour 2018, l'Accord a droit à deux nouveaux moteurs et aucun n'est à aspiration naturelle. De base, on retrouve un quatre cylindres de 1,5 litre turbocompressé. Il s'agit de la même mécanique qu'on retrouve dans la Civic, mais avec environ 200 chevaux. Ce moteur peut être jumelé à une boîte automatique à variation continue (CVT) ou, selon les versions, à une manuelle à six rapports, une bonne nouvelle!

On ne peut passer sous silence la disparition du V6 de 3,5 litres qui a fait la renommée des versions plus sportives. Il cède sa place au moteur qui équipe la Civic Type R, un quatre cylindres de 2,0 litres profitant de l'injection directe et de la technologie de calage variable des soupapes. Oubliez les 306 chevaux de la Type R par contre, car Honda a réduit sa puissance en abaissant la pression du turbocompresseur au nom d'une meilleure efficacité. La bonne nouvelle, c'est qu'on peut l'alimenter en carburant régulier.

Une boîte manuelle est toujours offerte, de même qu'une boîte automatique à dix rapports qui a trouvé sa première application à bord de la nouvelle Odyssey. Cette boîte s'est avérée très efficace lors de notre premier contact. Dommage qu'on ne la réserve qu'à la plus dispendieuse des Accord. Le moteur livre son couple rapidement, chose assez étonnante puisque l'on

est en présence d'un seul turbo, à simple volute de surcroît. Selon les ingénieurs, il a été conçu avec un bas coefficient d'inertie, et cela semble porter fruit.

Sylvain Raymond

Au moment où *Le Guide de l'auto 2018* se retrouve sur les tablettes des libraires, la bonne « vieille » Honda Accord est toujours en vente. Et ce n'est pas parce qu'une nouvelle s'en vient que sa fiabilité, son assemblage rigoureux et sa valeur de revente élevée vont disparaître ! L'an dernier, on a salué le retour de la version hybride. Il y a même de fortes chances que cette dernière poursuive sa carrière telle quelle pendant quelque temps, aux côtés de la nouvelle Accord.

L'Accord actuelle mise avant tout sur un espace appréciable pour les occupants de tout gabarit et une finition soignée. Le système multimédia de l'Accord utilise deux écrans, l'un par-dessus l'autre, qui demandent un certain temps d'adaptation. Mais le plus gros péché ici, c'est l'absence d'un bouton physique pour ajuster le volume.

Sinon, l'habitacle de la berline Accord est spacieux, l'un des plus volumineux de sa catégorie en fait, et son coffre est l'un des plus gros du segment. La version hybride doit composer avec un volume réduit à cause de la présence des batteries, mais c'est le cas de toutes ses rivales dotées de ce type de motorisation. Avec une puissance combinée de 212 chevaux et une consommation mixte de 5,0 l/100 km, elle est à la fois la plus musclée et la moins énergivore des berlines intermédiaires hybrides que sont les Hyundai Sonata, Chevrolet Malibu et Toyota Camry, entre autres.

L'Accord sortante a droit à un quatre cylindres de 2,4 litres développant 185 ou 189 chevaux, selon la version. La boîte automatique à variation continue est de mise, et il faut avouer que celle-ci est très bien programmée et qu'elle ne fait pas crier le moteur lors des accélérations soutenues. Avec une cote combinée ville/route de 7,8 l/100 km, le duo quatre cylindres et boîte CVT est des plus écoénergétiques. Quelques versions peuvent recevoir une boîte manuelle.

On peut toutefois rehausser les performances avec le V6 de 3,5 litres, développant 278 chevaux, assorti d'une automatique à six rapports. Dans le coupé, on peut même obtenir une boîte manuelle. La consommation augmente passablement avec le V6, mais la voiture gagne en douceur et en raffinement. D'ici à ce que la Honda Accord 2018 fasse son apparition dans les concessions canadiennes, la génération actuelle représente encore et toujours une valeur sûre.

Michel Deslauriers

DU NOUVEAU EN 2018

Une nouvelle génération de la berline Accord fera son apparition pour l'année-modèle 2018.



Photos: Honda

MODÈLE 2017

Données principales (2017)	
Emp. / lon. / lar. / haut.	Berline - 2776 / 4907 / 1849 / 1460 mm
	Coupé - 2725 / 4832 / 1854 / 1436 mm
Coffre / réservoir	Berline - 348 à 447 litres / 65 litres
	Coupé - 379 litres / 65 litres
Nbre coussins sécurité / ceintures	6 / 5
Suspension av. / arr.	ind., jambes force / ind., multibras
Pneus avant / arrière	P225/50R17 / P225/50R17
Poids / Capacité de remorquage	Berline - 1643 kg / n.d.
	Coupé - 1559 kg / n.d.

Composantes mécaniques (2017)	
HYBRIDE	
Cylindrée, alim.	4L 2,0 litres atmos.
Puissance / Couple	141 ch / 122 lb-pi
Tr. base (opt) / Rouage base (opt)	CVT / Tr
0-100 / 80-120 / V. max	8,0 s / 6,3 s / n.d.
100-0 km/h	46,3 m
Type / ville / route / CO ₂	Ord / 3,7 / 4,0 / 1745 kg/an
Consommation combinée	n.d.
MOTEUR ÉLECTRIQUE	
Puissance / Couple	166 ch (123 kW) / 226 lb-pi
Type de batterie	Lithium-ion (Li-ion)
Énergie	1,3 kWh
Temps de charge (120V / 240V)	n.d. / n.d.
Autonomie	n.d.

COUPÉ, BERLINE 2,4 LITRES (2017)	
Cylindrée, alim.	4L 2,4 litres atmos.
Puissance / Couple	185 ch / 181 lb-pi
Tr. base (opt) / Rouage base (opt)	CVT (M6) / Tr
0-100 / 80-120 / V. max	8,7 s (est) / 5,8 s (est) / n.d.
100-0 km/h	46,6 m (est)
Type / ville / route / CO ₂	Ord / 8,7 / 6,6 / 3567 kg/an
COUPÉ TOURING V6 (2017)	
Cylindrée, alim.	V6 3,5 litres atmos.
Puissance / Couple	278 ch / 251 lb-pi
Tr. base (opt) / Rouage base (opt)	M6 (A6) / Tr
0-100 / 80-120 / V. max	6,7 s / 4,1 s / n.d.
100-0 km/h	47,3 m
Type / ville / route / CO ₂	Ord / 12,9 / 8,4 / 5003 kg/an





LINCOLN CONTINENTAL

76% COTE DU GUIDE

((SiriusXM))

Prix: 57 000\$ à 63 500\$ (2017)

Catégorie: Berline

Garanties:

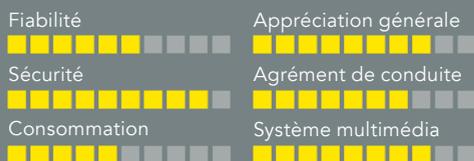
4 ans/80 000 km, 6 ans/110 000 km

Transport et prép.: 2 000\$

Ventes QC 2016: 32 unités

Ventes CAN 2016: 174 unités

Assemblage: Flat Rock MI US



Cote d'assurance

n.d.

Connectivité multimédia



Android Auto



Apple CarPlay

+ Lignes classiques • Habitacle cosu • Moteurs puissants • Silence et raffinement

- Puissance indiquée atteinte à l'aide d'essence à octane 93 • Roulement flottant à basse vitesse • Rien pour attirer les «jeunes» ici...

Concurrents

Acura RLX, Audi A6, BMW Série 5, Cadillac XTS, Genesis G90, Jaguar XJ, Lexus LS, Mercedes-Benz Classe E, Volvo S90

Élégante discrétion

Mathieu St-Pierre

Suite à de nombreux faux pas au cours des années 80, 90 et au début des 2000, Lincoln s'est fermement replacé au pied dans le domaine des véhicules de luxe abordables avec le VUS intermédiaire MKX et la berline MKZ. Avec les immenses MKT et Navigator ainsi que le compact MKC, Lincoln était pratiquement devenu un constructeur d'utilitaires. La toute nouvelle Continental ramène les pendules à l'heure.

La Lincoln Continental ne se vante pas d'être la berline la plus spacieuse, rapide ou luxueuse. L'approche de Lincoln est simple: la voiture parlera d'elle-même. L'attrait de cette Continental est justement cette absence ostentatoire, ce qui la rend presque mystérieuse.

Cette voiture est sans doute discrète, car même dans une aire de stationnement, elle est difficile à distinguer non seulement des autres véhicules tout près, mais aussi de sa consœur de salle de démonstration, la MKZ, récemment redessinée. Est-ce que Lincoln a commis une grave erreur en agissant de la sorte? Pour ceux qui recherchent l'anonymat dans le plus grand luxe, cette approche tout en discrétion est appréciée!

LE LUXE FURTIF

Le but de la Continental n'est certainement pas d'en mettre plein la vue. On le sait bien, en général, les propriétaires de véhicules de luxe aiment bien «flasher», question de bien montrer leur succès. La Continental remplira noblement son espace de stationnement au condo du centre-ville, mais sans plus. N'était-ce pas anciennement la recette de Lexus?

Du moins, ce sera le cas jusqu'à ce qu'on s'approche de la Continental. Malgré son absence de prétention, la Continental arbore tout de même de superbes proportions, et une ceinture de caisse élevée et puissante, intégrant les poignées de porte. Cette solution stylistique est très réussie et il ne faudrait pas se surprendre que d'autres constructeurs copient Lincoln.

L'allure composée et sérieuse de la Continental se maintient dans l'habitacle, d'une ambiance pratiquement royale. Les matériaux et l'attention aux détails approchent des niveaux que l'on retrouve dans une Classe S de Mercedes-Benz, en particulier lorsqu'on étudie la console centrale et ses cinq surfaces et textures différentes. L'équipement de série est étonnant, mais il ne faut pas oublier quelques options notables, comme le cuir Bridge of Weir Deepsoft et les sièges ajustables en 30 positions... C'est peut-être même trop quand on sait que trouver une bonne position de conduite n'est pas une sinécure. Au moins, cela donne l'impression d'une voiture plus haut de gamme.

JEUX DE PUISSANCE

La Continental est maintenant le porte-étendard de Lincoln, et non un produit de milieu de gamme. De série, la Continental 2018 se débrouille fort bien grâce à un V6 de 2,7 litres à double turbo de 335 chevaux. Aux États-Unis, le V6 atmosphérique de 3,7 litres est offert de base, mais pas au Canada. L'absence de ce moteur ici indique l'intention de Lincoln de rendre la voiture plus exclusive. Et moins abordable.

Le 2,7 litres propose d'excellentes performances et son couple généreux ne vous laissera jamais tomber. C'est par contre le V6 à double turbo de 3,0 litres qui transforme la Continental en TGV. Comme le train, la vitesse se bâtit progressivement, sans bousculer les occupants et avant qu'ils ne s'en rendent compte, la limite permise est atteinte, même dépassée. On ne s'excite pas au poste de pilotage du Continental, on gagne plutôt du terrain avec un minimum d'efforts et un maximum d'efficacité, le tout dans un confort royal.

La boîte automatique à six rapports se fait un plaisir de passer d'un engrenage à l'autre de manière imperceptible. En mode Sport, et à l'aide des palettes montées au volant, on peut s'impliquer davantage dans la conduite et l'on découvre que la boîte est bien programmée. Le rouage intégral, offert de série, est du type réactif. Lorsqu'il est associé au 3,0 litres, il inclut le vecteur de couple dynamique augmentant l'agilité de la voiture... une masse de près de 2 000 kg. En réalité, la conduite de la Continental n'a rien de sportif. Les amortisseurs s'adaptent aux conditions de la route pour optimiser le confort, sans plus. À plus haute vitesse, le roulis de caisse est limité, mais en revanche, à basse vitesse et en ville, la suspension semble flotter. Un peu plus de fermeté serait appréciée.

La toute nouvelle Lincoln Continental est la voiture par excellence quand on recherche la paix, l'isolement des bruits, et des regards. Elle ne porte pas l'écusson de Mercedes-Benz ou BMW, mais on ne paye pas pour un logo non plus. La Continental est un bel effort de la part de Lincoln qui mérite, justement, plus attention.

**DU
NOUVEAU
EN 2018**

Aucun changement prévu au moment de mettre sous presse.



Photos: Lincoln



Données principales	
Emp. / lon. / lar. / haut.	2 994 / 5 115 / 1 984 / 1 487 mm
Coffre / réservoir	473 litres / 68 litres
Nbre coussins sécurité / ceintures	8 / 5
Suspension av. / arr.	ind., jambes force / ind., multibras
Pneus avant / arrière	P225/45R19 / P225/45R19
Poids / Capacité de remorquage	1 920 kg / n.d.

Composantes mécaniques	
2.7 TI	
Cylindrée, alim.	V6 2,7 litres turbo
Puissance / Couple	335 ch / 380 lb-pi
Tr. base (opt) / Rouage base (opt)	A6 / Int
0-100 / 80-120 / V. max	n.d. / n.d. / n.d.
100-0 km/h	n.d.
Type / ville / route / CO ₂	Sup / 11,8 / 8,1 / 4 662 (est) kg/an
3.0 TI	
Cylindrée, alim.	V6 3,0 litres turbo
Puissance / Couple	400 ch / 400 lb-pi
Tr. base (opt) / Rouage base (opt)	A6 / Int
0-100 / 80-120 / V. max	6,2 s / 3,8 s / n.d.
100-0 km/h	38,1 m
Type / ville / route / CO ₂	Ord / 13,1 / 8,4 / 5 053 (est) kg/an

« ÉLÉGANTE, CLASSIQUE, PUISSANTE
ET LUXUEUSE À SOUHAIT,
LA CONTINENTAL MÉRITE LE
TITRE DE PORTE-ÉTENDARD DE LINCOLN. »



SUBARU CROSSTREK

n.d.

COTE DU
GUIDE

((SiriusXM))

Prix: 23 695 \$ à 33 195 \$

Catégorie: VUS

Garanties:

3 ans/60 000 km, 5 ans/100 000 km

Transport et prép.: 1 790 \$

Ventes QC 2016: 3 451 unités

Ventes CAN 2016: 9 723 unités

Assemblage: Ōta JP

Fiabilité

Nouveau modèle

Sécurité

Nouveau modèle

Consommation

Nouveau modèle

Appréciation générale

Nouveau modèle

Agrément de conduite

Nouveau modèle

Système multimédia

Nouveau modèle

Cote d'assurance



Connectivité multimédia



Android Auto



Apple CarPlay

+ Structure très rigide • Très bon comportement routier • Boîte CVT efficace • Qualité des matériaux et de la finition intérieure • Dotation de série relevée

- Puissance un peu juste • Boîte manuelle franchement décevante • Pas de version hybride pour le Canada • Style ordinaire

Concurrents

Buick Encore, Chevrolet Trax, Fiat 500X, Honda HR-V, Hyundai Kona, Jeep Renegade, Kia Soul, Mazda CX-3, MINI Countryman, Nissan Qashqai

Une belle évolution

Gabriel Gélinas

Le nouveau Crosstrek est le deuxième véhicule de la marque à être élaboré sur la nouvelle plate-forme Subaru Global Platform (SGP) et, comme la génération précédente, cette version génétiquement modifiée d'une Impreza, avec une garde au sol surélevée et un look de baroudeur, devrait connaître un franc succès. Tout comme la récente Impreza, le Crosstrek 2018 gagne en raffinement pour ce qui est de la dynamique et de la présentation intérieure, et l'ajout d'une nouvelle livrée de base, appelé Commodité, permet d'accéder à un véhicule à rouage intégral à un prix comparable à celui de modèles concurrents à simple traction.

La récente plate-forme adoptée par le Crosstrek est beaucoup plus rigide que celle de l'ancienne génération, et la dynamique se trouve relevée d'un cran grâce à l'adoption de traverses en forme de « K », à l'avant du véhicule, et d'une barre antirouils fixée directement au châssis à l'arrière. Deux mesures qui ont pour effet de réduire de beaucoup le roulis en virages et de rendre le véhicule plus stable lors de transitions à haute vitesse, comme une manœuvre d'évitement d'obstacle.

Cette rigidité accrue de la structure du véhicule bonifie la protection accordée aux occupants en cas d'impact. Sur ces deux aspects, le nouveau Crosstrek marque un progrès important par rapport à son prédécesseur. La tenue de route est bonne et le comportement routier du Crosstrek est toujours prévisible. La direction est empruntée à la sportive BRZ et elle s'avère tout aussi directe, ce qui permet d'inscrire le véhicule en virages, avec précision, et de bien sentir la route. De ce côté, le Crosstrek est aussi agréable à conduire qu'une voiture allemande.

PUISSANCE UN PEU JUSTE

Tout comme l'Impreza, le Crosstrek est animé par un moteur à quatre cylindres atmosphérique de 2,0 litres qui développe 152 chevaux et un couple de 145 livres-pied. Sur l'Impreza, la puissance s'avère déjà un peu juste et comme

le Crosstrek est plus lourd, ça n'aide pas sa cause en accélération franche. Une fois en mouvement, le moteur s'acquitte raisonnablement bien de sa tâche en fait de reprises, grâce à une boîte automatique de type CVT particulièrement efficace.

De plus, le Crosstrek à boîte CVT est doté du système X-Mode, qui améliore l'adhérence sur surfaces meubles. Une boîte manuelle comptant six rapports, soit une de plus que celle de l'Impreza, est également disponible, mais elle est franchement décevante pour ce qui est de l'action du levier de vitesses et de la consommation, laquelle est plus élevée qu'avec la boîte automatique. On se met à rêver d'une livrée XT animée par le moteur de 2,0 litres turbocompressé de la WRX, mais ce n'est malheureusement pas dans les plans de la direction. Dommage.

PLUS SPACIEUX, PLUS ÉQUIPÉ

Le nouveau Crosstrek est plus spacieux, à l'avant comme à l'arrière, et la qualité des matériaux utilisés dans l'habitacle ainsi que la finition intérieure marquent un net progrès comparativement au modèle antérieur. Le système de télématique est plus évolué avec des écrans tactiles en couleur qui font de 6,5 à 8,0 pouces, selon les versions, et tous les Crosstrek sont équipés de série des fonctionnalités Apple CarPlay et Android Auto. On regrette toutefois que le système d'aide à la conduite EyeSight ne soit offert que sur les déclinaisons haut de gamme. Le volume de chargement est chiffré à 588 litres, avec tous les sièges en place, et à 1 565 litres avec les dossiers arrière rabaisés. D'ailleurs, il est possible de remiser le cache-bagages sous le plancher, en soulevant la partie arrière de celui-ci pour le fixer à deux points d'ancrage localisés sur le seuil de l'espace cargo, ce qui est particulièrement ingénieux.

2018 marquera en outre le retour d'une version hybride du Crosstrek, rechargeable cette fois-ci, et dont la seule et unique mission est de permettre à Subaru de répondre aux règles de conformité en vigueur là, et seulement là, où la réglementation exige qu'un constructeur offre des véhicules électriques. Cette version du Crosstrek sera donc vendue au compte-gouttes et sa diffusion sera forcément limitée à des endroits comme la Californie. Comme c'était le cas de l'ancien Crosstrek hybride, Subaru fera appel à la technologie développée par Toyota, jumelée à un moteur à essence Subaru.

Les véhicules Subaru sont reconnus pour leur très bonne valeur de revente et leurs qualités pratiques, mais ce ne sont pas les plus sexy sur le marché, le style étant largement relégué au second, voire au troisième plan. Le choix d'un Crosstrek demeure donc, encore et toujours, une affaire de raison plutôt que de passion. La nouvelle génération ne réinvente pas le genre, mais propose plutôt une évolution réussie.

Données principales

Emp. / lon. / lar. / haut.	2 665 / 4 465 / 1 800 / 1 615 mm
Coffre / réservoir	588 à 1 565 litres / 63 litres
Nbre coussins sécurité / ceintures	7 / 5
Suspension av. / arr.	ind., jambes force / ind., double triangulation
Pneus avant / arrière	P225/60R17 / P225/60R17
Poids / Capacité de remorquage	1 482 kg / 680 kg (1 500 lb)

Composantes mécaniques

Cylindrée, alim.	H4 2,0 litres atmos.
Puissance / Couple	152 ch / 145 lb-pi
Tr. base (opt) / Rouage base (opt)	M6 (CVT) / Int
0-100 / 80-120 / V. max	12,0 s (est) / 8,5 s (est) / n.d.
100-0 km/h	45,3m
Type / ville / route / CO ₂	Ord / 10,5 / 8,1 / 4 400 kg/an

« VERSION GÉNÉTIQUEMENT MODIFIÉE D'UNE IMPREZA AVEC UN LOOK DE BAROUDEUR, LE NOUVEAU CROSSTREK N'EST PAS SEXY, MAIS IL EST PRATIQUE. »

DU
NOUVEAU
EN 2018

Nouveau modèle



Photos: Gabriel Gélinas



ET LA TOYOTA PRIUS PRIME ?

Quand on parle de la Prius, on ne parle plus que d'une seule voiture. Il y a certes la Prius qui fait l'objet de la première partie de ce texte, la Prius c (dont nous traiterons dans les prochaines pages, en même temps que la Prius v) et la nouvelle Prius Prime. Cette dernière reprend les moteurs thermique et électrique de la Prius, mais en y adjoignant une batterie beaucoup plus performante, livrant 8,8 kWh au lieu de 1,3 kWh. En plus, la Prime peut être rechargée (Plug-in Hybrid). Il en résulte une autonomie électrique beaucoup plus grande, soit 35 km. Lors de nos différents tests, nous avons toujours parcouru au moins cette distance. Et quand le profil de la route s'y est prêté, le moteur à essence n'est intervenu qu'après 56 kilomètres.

Toyota annonce une vitesse maximale de 135 km/h en mode électrique. Toyota annonce aussi une consommation moyenne de 4,3 l/100 km en ville et de 4,4 sur la route. Encore une fois, Toyota a été conservateur puisque lors de nos essais, notre moyenne s'est située entre 4,8 et 3,0 l/100 km, la pire consommation ayant été enregistrée en février 2017 dernier alors que les températures ont varié entre -5 et -18 °C. En passant, un freinage tout à fait normal en milieu urbain peut donner jusqu'à 0,2 km d'autonomie supplémentaire lorsque la batterie est encore chargée d'ions. Une fois complètement déchargée, même un long freinage à partir de 100 km/h ne semble pas engranger un iota d'ion.

La Prius Prime se distingue de la Prius par une carrosserie différente. Elle reprend les thèmes déjà vus sur la Prius, mais elle les amène un cran plus loin... comme si c'était possible. Pour améliorer l'aérodynamisme, Toyota a dessiné un hayon incurvé. Même la vitre l'est. Le cadre intérieur de ce hayon est fabriqué en fibre de carbone. Allô le coût de remplacement d'un hayon après un impact!

Si la Prius Prime de base reçoit l'écran de sept pouces de la Prius, la Prius Prime dotée de l'ensemble Technologie a droit à un bel écran de 11,6 pouces qui ressemble à celui d'une Tesla. Sous l'écran, on retrouve le même petit levier de vitesse que dans la Prius. Son maniement en irrite certains et laisse les autres indifférents. À sa droite, il y a trois boutons qui gèrent différents modes de conduite et de flux électrique. Prière de s'asseoir quelques minutes avec le représentant des ventes pour bien comprendre leur interaction.

Le comportement routier des Prius et Prius Prime s'avère des plus dociles. Le contraire aurait été surprenant! En fait, le qualificatif prévisible serait sans doute mieux approprié. Gracieuseté d'un châssis très solide, la direction est vive et précise et la suspension ne talonne pas inutilement. J'irais même jusqu'à dire qu'elle est presque agréable à conduire...

Alain Morin

DU NOUVEAU EN 2018

Aucun changement connu au moment de mettre sous presse (Prius). Version rechargeable (Prime) a été commercialisée au printemps 2017.



TOYOTA PRIUS PRIME

Données principales	
Emp. / lon. / lar. / haut.	2700 / 4646 / 1760 / 1470 mm
Coffre / réservoir	561 à 697 litres / 43 litres
Nbre coussins sécurité / ceintures	8 / 4
Suspension av. / arr.	ind., jambes force / ind., multibras
Pneus avant / arrière	P195/65R15 / P195/65R15
Poids / Capacité de remorquage	1530 kg / n.d.

Composantes mécaniques

PRIUS PRIME	
Cylindrée, alim.	4L 1,8 litre atmos.
Puissance / Couple	95 ch / 105 lb-pi
Tr. base (opt) / Rouage base (opt)	CVT / Tr
0-100 / 80-120 / V. max	10,0 s (est) / n.d. / n.d.
100-0 km/h	n.d.
Type / ville / route / CO ₂	Ord / 4,3 / 4,4 / 980 kg/an
Consommation équivalente	1,8 Le/100 km
Puissance combinée	121 ch
MOTEUR ÉLECTRIQUE	
Puissance / Couple	71 ch (52 kW) / n.d.
Type de batterie	Lithium-ion (Li-ion)
Énergie	8,8 kWh
Temps de charge (120V / 240V)	5,5 h / 2,2 h
Autonomie	35 km

PRIUS	
Cylindrée, alim.	4L 1,8 litre atmos.
Puissance / Couple	95 ch / 105 lb-pi
Tr. base (opt) / Rouage base (opt)	CVT / Tr
0-100 / 80-120 / V. max	10,8 s / 8,2 s / n.d.
100-0 km/h	43,9 m
Type / ville / route / CO ₂	Ord / 4,4 / 4,6 / 2065 kg/an
Consommation combinée	n.d.
MOTEUR ÉLECTRIQUE	
Puissance / Couple	71 ch (52 kW) / 120 lb-pi
Type de batterie	Lithium-ion (Li-ion)
Énergie	1,3 kWh
Temps de charge (120V / 240V)	n.d. / n.d.
Autonomie	n.d.



TOYOTA PRIUS

ALAIN MORIN

LA CORVETTE

65 ANS DE SUCCÈS



LA GENÈSE DE LA CORVETTE	4
GÉNÉRATION 1 (1953 à 1962): LE TEMPS DES INCERTITUDES	6
GÉNÉRATION 2 (1963 à 1967): LA RECONNAISSANCE, ENFIN!	12
GÉNÉRATION 3 (1968 à 1982): ON NE FAIT PAS DE CORVETTE SANS CASSER DES ŒUFS	16
GÉNÉRATION 4 (1984 à 1996): UN MERCI TOUT SPÉCIAL À PORSCHE	20
GÉNÉRATION 5 (1997 à 2004): LE DÉSESPOIR ET LA GLOIRE	24
GÉNÉRATION 6 (2005 à 2013): « THERE IS NO REPLACEMENT FOR DISPLACEMENT »	28
GÉNÉRATION 7 (2014 à MAINTENANT): DANS UNE CLASSE À PART	32
LA CORVETTE ET QUELQUES HUMAINS	36
QUAND LA CORVETTE MONTRE LA VOIE	37
LA CORVETTE... AUTREMENT	38
LA CORVETTE EN CHIFFRES	39
LE PROJET CORVETTE 1968	40
ET LE FUTUR ?	44
MOT DE LA FIN	46
BIBLIOGRAPHIE ET CRÉDITS GRAPHIQUES	47



LE GUIDE DE L'AUTO^{MC} 2018



DENIS DUQUET



GABRIEL GÉLINAS



MARC LACHAPELLE



DANIEL MELANÇON

L'ÉQUIPE DE JOURNALISTES
CHEVRONNÉS DU GUIDE
DE L'AUTO A ANALYSÉ PLUS
DE 325 MODÈLES POUR VOUS
OFFRIR UNE ÉDITION 2018
DES PLUS COMPLÈTES. PLUS
QUE JAMAIS, LE GUIDE DE
L'AUTO EST LA RÉFÉRENCE
AUTOMOBILE DES QUÉBÉCOIS.

NOS
EXPERTS SE
PRONONCENT
SUR LES MEILLEURS
ACHATS
DE L'ANNÉE

Le Guide de l'auto 2018, c'est aussi...

- 11 VUS compacts mis à l'épreuve, bienvenue aux familles !
- un face à face entre hybrides rechargeables abordables
- quatre sportives poussées à l'extrême
- un dossier complet sur la voiture autonome
- 48 pages sur l'histoire de la Corvette



LES COUPS DE CŒUR
DU COMÉDIEN
PATRICE ROBITAILLE

ISBN 978-2-7619-4785-5
9 782761 194785

Groupe
Livre
Québecor Média

34,95\$

