

LE **NUMÉRO 1** DEPUIS 54 ANS

**LE GUIDE**  
**DE L'AUTO** <sup>MC</sup>  
**2020**

# LE GUIDE DE L'AUTO<sup>MC</sup> 2020



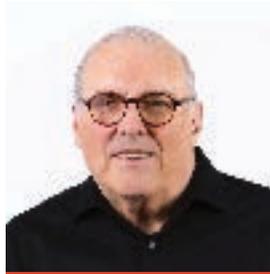
**William Clavey**

Propriétaire du site [claveyscorner.com](http://claveyscorner.com), William est membre de l'AJAC depuis 2018. Il collabore au *Guide de l'auto*, au *Journal de Montréal* et au média américain Jalopnik.



**Michel Deslauriers**

Michel a amorcé sa carrière de journaliste en 2004. Il a été rédacteur en chef d'Auto123.com, et est membre de l'AJAC depuis 2007. Il s'est joint à l'équipe du *Guide de l'auto* en 2015 et occupe le poste de rédacteur en chef.



**Denis Duquet**

Chroniqueur automobile depuis 1977, il collabore au *Guide de l'auto* depuis l'édition de 1981. Membre du jury du North American Car and Truck of the Year, il est également membre de l'AJAC.



**Gabriel Gélinas**

Chroniqueur automobile depuis 2012, Gabriel était instructeur-chef à l'École de pilotage Jim Russell. Il est membre du jury des World Car Of The Year Awards, et commente l'actualité automobile aux réseaux TVA, LCN, CTV et Global ainsi qu'à la radio.



**Germain Goyer**

Germain partage sa passion de l'auto avec les lecteurs du *Journal de Montréal*. Il contribue aussi au rayonnement de l'entreprise familiale, Autos-Suggestions. Sa Chrysler Newport est une de ses fiertés.



**Jean-François Guay**

Avocat de formation, Jean-François Guay a débuté sa carrière de chroniqueur automobile en 1983. Reconnu pour sa vaste expertise, il réalise des essais routiers et commente l'actualité dans les médias.



**Charles Jolicœur**

Charles Jolicœur est cofondateur de Netmedia360 qui compte aujourd'hui huit sites dédiés à l'auto. Il lança son premier site, EcoloAuto.com, alors qu'il terminait sa maîtrise en comptabilité en 2011.



**Antoine Joubert**

Il mangeait des voitures avant même de pouvoir prononcer le mot « auto » ! Et depuis près de 20 ans, il partage sa passion avec qui veut bien l'entendre, tant à l'écran, sur le web, à la radio que dans la presse écrite.



**Marc Lachapelle**

Après ses débuts au *Guide* en 1982, Marc fut collaborateur ou rédacteur en chef pour divers médias, imprimés et virtuels. Il a récolté quelques prix, en chemin, et fait toujours partie de trois jurys.



**Daniel Melançon**

Montréalais d'origine, Daniel a animé *Le Guide de l'auto* pendant 9 ans. Tous les matins, on le retrouve à *Salut Bonjour!* comme chroniqueur aux sports. Parallèlement, il anime *Golf Mag* sur TVA Sports.



**Frédéric Mercier**

Diplômé en communications de l'Université Laval, Frédéric Mercier a entamé sa carrière de journaliste automobile en 2014. Il s'est joint à l'équipe du *Guide de l'auto* en 2018 et y agit maintenant à titre de chef de contenu numérique.



**Sylvain Raymond**

Sylvain Raymond a amorcé son métier de journaliste automobile il y a plus de 15 ans. Il a été rédacteur en chef d'autonet.ca pendant 5 ans et est maintenant directeur du contenu au *Guide de l'auto*.



**Mathieu St-Pierre**

Mécanicien automobile de formation, il devient chroniqueur automobile chez Protégez-Vous et pour l'APA en 1998. Il a collaboré avec CTV, la CBC, Auto123.com, EcoloAuto.com et Motorillustrated.com. Membre de l'AJAC et de l'IMPA.



CONCEPTS ET  
MODÈLES À VENIR

12



MEILLEURS  
ACHATS

42



MATCHS  
COMPARATIFS

62

VUS INTERMÉDIAIRES



ESSAIS

110



ÉLECTRIQUES

78



94

SPORTIVES



4	<b>Index</b>
8	<b>Remerciements</b>
9	<b>Réalité augmentée</b>
10	<b>Mot de l'équipe</b>
12	<b>Concepts et modèles à venir</b>
36	<b>En page couverture</b> 38 Rivian: Le début d'une grande aventure 40 La Corvette réinventée
42	<b>Les meilleurs achats dans chaque catégorie</b> Les experts du <i>Guide de l'auto</i> se prononcent

60	<b>Matches comparatifs</b> 62 Match des VUS intermédiaires La vie après les berlines 78 Match des électriques Envie de tourner le dos aux pétrolières ? 94 Match des sportives L'art et le plaisir de la conduite
----	---

**110 Tous les essais**

112	<b>Explication de la fiche technique</b>
-----	--

694	<b>Liste de prix</b>
-----	----------------------

# REMERCIEMENTS

Tina Allison (Royal Automotive Agency) – Roxane Barry (Nissan Canada) – Marc Belcourt (BMW Group Canada) – Philippe-André Bisson (GM Canada) – Cheryl Blas (Décarie Motors) – Vincent Boillot (GM Canada) – François Boivert (CCAM) – Joanne Bon (BMW Group Canada) – Umberto Bonfa (Ferrari Québec) – Erin Bronner (Bentley USA) – Sinead Brown (Mercedes-Benz Canada) – Ester Bucci (GM Canada) – Jiannina Castro (Lamborghini) – JoAnne Caza (Mercedes-Benz Canada) – Valéry Chartrand (Zone Franche) – Patrick Danielson (Genesis Canada) – Sophie Des Marais (Mitsubishi Canada) – Denis Dessureault (CCAM) – Rob Dexter (BMW Group Canada) – Lucas E. Dias (Mercedes-Benz Canada) – Matt Drennan Scace (Ford du Canada) – Bernard Durand (John Scotti Auto Lotus / Lamborghini) – Joe Felstein (Subaru Canada) – Daniela Ferro (FCA Canada) – Krista Florin (Ferrari) – Gemi Giaccari (BMW Laval) – Maeva Gigliotti (Volvo Canada) – Don Gill (Subaru Canada) – Claudianne Godin (Nissan Canada) – LouAnn Gosselin (FCA Canada) – Terry Grant (BMW Laval) – Jeffrey Grossbard (Ferrari North America) – Carole Guindon (Mazda Canada) – Rania Guirguis (Mazda Canada) – Rose Hasham (Toyota Canada) – Laura Heasman (Honda Canada) – Christine Hollander (Ford du Canada) – Bradley Horn (FCA Canada) – Dan Ilika (Subaru Canada) – Mark James (Kia Canada) – Megan Joakim (Ford du Canada) – Tamar Kantarjian (CCAM) – Kathryn Keuleman (BMW Group Canada) – Mark Khoury (GM Canada) – Franck Kirchhoff (Circuit Mécaglisse) – Daniel Labre (FCA Canada) – Alan Labrosse (Autodrome Saint-Eustache) – Alain Laforêt (BMW Group) – Sébastien Lajoie (Subaru Canada) – Romaric Lartilleux (Toyota Canada) – Catherine Lavergne (Mercedes-Benz Canada) – Jasmine Law (Hyundai Canada) – Sandra Lemaitre (Mazda Canada) – Philippe Létourneau (PLB Autosport) – John Lindo (Jaguar Land Rover Canada) – Michelle Lee-Gracey (Mitsubishi Canada) – Bruce Logan (GM Canada) – Vincent Loughran (Circuit Mont Tremblant) – Julie Lychak (Subaru Canada) – Yves Madore (Ressources naturelles Canada) – Richard Marsan (Subaru Canada) – Didier Marsaud (Nissan Canada) – Jennifer McCarthy (Nissan Canada) – Amanda Michalik (Volvo Canada) – Vanessa Morant (Valentine PR) – Lauren More (Ford du Canada) – Brian Murphy (Canadian Black Book) – Leeja Murphy (Agence Pink) – Natalie Nankil (GM Canada) – Arden Nerling (Mercedes-Benz Canada) – Cort Nielsen (Audi Canada) – Rich Otto (Tesla) – Rosemarie Pao (Ford du Canada) – Jacques Parent (Mazda Canada) – Luis Pereira (CCAM) – Frank Peronace (Rolls-Royce Montreal) – Nakysa Pierre-Louis (Cadillac Chevrolet Buick GMC du West Island) – Sarah Pimental (Subaru Canada) – Barbara Pitblado (BMW Group Canada) – Daniel Ponzini (Porsche Cars Canada) – Chuck Reimer (Mazda Canada) – Kas Rigas (Maserati North America) – Don Romano (Hyundai Canada) – Corey Royal (Royal Automotive Agency) – George Saratlic (GM Canada) – Matteo Sardi (Maserati) – Alex Schteinberg (Saint-Laurent Hyundai) – Pasquale Scotti (John Scotti Auto) – Joel Segal (Décarie Motors) – Frédéric Senay (Circuit ICAR) – Carole Simpson (Mercedes-Benz Canada) – Kristina Skinner (Tesla) – Kathleen Smith (Mazda Canada) – Gerry Spahn (Rolls-Royce North America) – Steve Spence (Services Spenco) – Patrick St-Pierre (Porsche Cars Canada) – Rob Takacs (Mercedes-Benz Canada) – Jean-François Taylor (Hyundai Canada) – Jim Taylor (Karma) – Melanie Testani (Toyota Canada) – Thomas Tetzlaff (Volkswagen Canada) – Morgan Theys (Extension PR) – Éric Tremblay (Audi Park Avenue) – Frédéric Tremblay (Kia Canada) – Catherine Vachon (CCAM) – Elizabeth Williams (Rolls-Royce North America) – Laurance Yap (Pfaff Automotive)

# VIVEZ L'EXPÉRIENCE DE LA RÉALITÉ AUGMENTÉE



Plus d'info à [JdeM.com/J5](http://JdeM.com/J5)

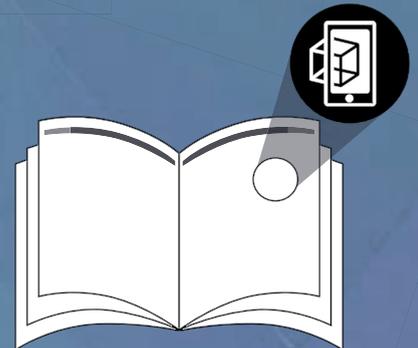
**1**

Téléchargez l'application J5 (JDM), ouvrez-la et cliquez sur l'icône 3D pour accéder à la réalité augmentée (en haut à droite).



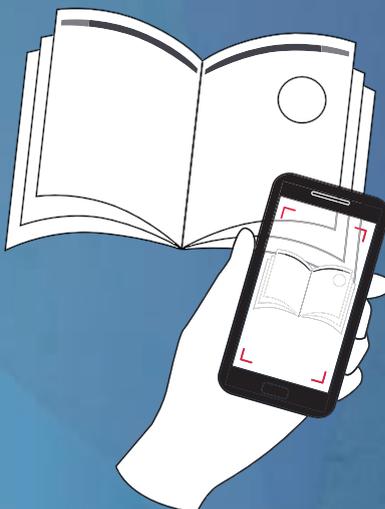
**2**

Prenez votre *Guide*, repérez l'icône et placez la caméra de votre appareil mobile devant la page de manière à l'encadrer entièrement.



**3**

Une fois l'expérience lancée, déplacez votre téléphone pour explorer sous tous les angles.



# UN NOUVEAU CHAPITRE POUR LE **GUIDE**

**U**ne fois de plus, la popularité du *Guide de l'auto* refuse de s'estomper, malgré le passage à l'ère numérique, l'adoption massive des appareils portatifs et la disponibilité instantanée d'information au bout de nos doigts. Lire un livre, pour déconnecter du quotidien et relaxer, n'a toujours pas son égal.

Nous avons réservé une belle surprise pour ceux qui ne peuvent malgré tout se passer de leur téléphone intelligent. À l'aide de l'application mobile J5, téléchargeable gratuitement, vous pouvez découvrir la magie de la réalité augmentée. Sur la couverture et à quelques endroits dans ce bouquin, vous pourrez balayer une page avec l'appli et profiter de contenu exclusif à l'écran de votre appareil. Et ce n'est que le début!

*Le Guide de l'auto 2020*, c'est 704 pages de contenu automobile, rédigé et préparé en quelques mois par une équipe de journalistes automobiles chevronnés, dont Antoine Joubert, Gabriel Gélinas, Marc Lachapelle et Denis Duquet. Mais aussi par une équipe de soutien fantastique, que l'on remercie du fond du cœur pour son travail acharné.

Comme toujours, le *Guide* propose sa section des essais, et celle de l'édition 2020 est plus exhaustive que jamais. Outre le nombre étourdissant de voitures et de camions offerts sur le marché canadien – avec beaucoup de nouveautés cette année –, nous avons ajouté de l'information pertinente en affichant une estimation de mensualités de location et de financement à l'achat. Cela s'ajoute aux caractéristiques de sécurité, de commodité et multimédia introduits dans le *Guide 2019*, que vous retrouverez encore cette année.

Par ailleurs, la rédaction d'un chapitre très important a été amorcée pour *Le Guide de l'auto*, alors qu'en 2018, Québecor s'est porté acquéreur de LC Média inc. Faisant désormais partie de la division NumériQ de Québecor, les résultats n'ont pas tardé à porter fruit. Le site Internet du *Guide de l'auto* a fracassé des records en matière de trafic, propulsé par l'énergie de l'équipe éditoriale, la grande visibilité procurée par le portail du Journal de Montréal, et vous, fidèles lecteurs que nous aimons tant.

Si le Rivian R1T sur la couverture est une indication que l'avenir est bel et bien électrique, bon nombre de voitures et de camions munis de moteurs à combustion puissants, écoénergétiques, et dans plusieurs cas, les deux, sont toujours présents sur le marché québécois. Comme la rutilante Chevrolet Corvette à moteur central au dos du livre. En tant que consommateur, nous n'avons jamais eu droit à un choix aussi varié, et c'est maintenant le temps de le découvrir dans le *Guide 2020*.

Bonne lecture!

L'équipe du *Guide de l'auto*

# LE DÉBUT D'UNE GRANDE AVENTURE

PAR MICHEL DESGROS  
PHOTOS: RIVIAN

**L'**électrification du parc automobile n'est plus un plan d'avenir, car le mouvement vers ce type de motorisation est bien réel. Au cours des prochaines années, une pléthore de voitures abordables, de supervoitures exotiques et de VUS électriques inondera le marché. Mais jusqu'à maintenant, personne n'a concocté une camionnette de production alimentée uniquement par des électrons. À l'instar de Tesla il y a presque 20 ans, il aura fallu une toute nouvelle compagnie pour effectuer ce premier pas, avec une vision bien différente des constructeurs automobiles traditionnels.

Fondée par RJ Scaringe en 2009, la marque Rivian a tranquillement mis en place une fondation financière et stratégique, avec l'objectif principal de concevoir des véhicules prêts pour l'aventure, mais qui n'émettent aucune émission polluante. Jusqu'à présent, la compagnie a dévoilé deux modèles, dont le VUS R1S, mais c'est la camionnette R1T qui, par son unicité et son design frappant, a l'honneur de figurer sur la couverture du *Guide de l'auto 2020*.

Le R1T est un *pickup* de luxe à quatre roues motrices, se positionnant entre les intermédiaires et les modèles pleine grandeur en matière de gabarit. Il est équipé d'un moteur électrique placé à chaque roue, produisant un total de 750 chevaux et un couple invraisemblable de 10 326 livres-pied. Rivian estime un temps d'accélération de 0 à 96 km/h (0-60 mi/h) en trois secondes. Pas mal pour un camion qui frisera probablement les 2 500 kg!



On se doit de souligner la capacité de remorquage annoncée par la compagnie, s'élevant à 5 000 kg (11 023 lb). La charge utile est quant à elle projetée à 800 kg (1 764 lb). Évidemment, il faudra attendre la version de production officielle pour savoir si le constructeur peut tenir ses promesses.

Ces chiffres éloquentes sont associés à la plus grande de trois capacités de batteries disponibles dans les Rivian R1S et R1T, soit celle de 180 kWh. On proposera également des batteries de 105 et de 135 kWh, procurant une autonomie variant de 230 à 400 milles (368 à 640 km).

Puisque la compagnie californienne veut créer des véhicules pour les gens aventureux, le R1T mise sur une garde au sol maximale de 360 mm – celle du Ford F-150 Raptor est de 292 mm – et la possibilité de traverser un cours d'eau d'une profondeur d'un mètre. Les angles d'attaque et de fuite de 34 et 30 degrés, respectivement, sont tout près de ceux des Toyota Tacoma TRD Pro et Chevrolet Colorado ZR2.



On a aussi mis l'accent sur l'espace de chargement verrouillable, avec un coffre de 330 litres sous le capot, et un tunnel de 350 litres entre les roues arrière et l'habitacle. D'ailleurs, les portières de cet ingénieux compartiment s'ouvrent vers le bas, et s'avèrent assez solides pour s'y asseoir.

La production des Rivian R1T et R1S s'amorcera à la fin de 2020, et la compagnie a confirmé son intention de commercialiser ses véhicules au Canada. On peut déjà s'en procurer une en précommande. Dans le cas de la camionnette, le constructeur a évoqué un prix de base de 69 000 \$ US, ou tout près de 100 000 \$ CA. Et si vous avez des doutes quant au sérieux de Rivian, sachez qu'en avril 2019, Ford a annoncé avoir conclu une alliance stratégique avec la jeune entreprise, en y investissant une somme de 500 M \$ US. Ça promet !



# LA CORVETTE RÉINVENTÉE

PAR ANTOINE JOUBERT  
PHOTOS: CHEVROLET

**L'**écusson Stingray, si cher à la Corvette, se retrouvait jusqu'ici de chaque côté de la voiture, sur les ailes avant. Désormais, on l'appose sur le capot... à l'arrière! Parce que oui, le capot est aujourd'hui logé à l'arrière, où l'imposante lunette laisse entrevoir le cœur de la bête: un V8 de 6,2 litres, logé en position centrale et faisant équipe avec une toute nouvelle boîte séquentielle à huit rapports.

Pourquoi avoir déplacé la mécanique derrière? Parce que la configuration classique d'un moteur avant avec roues motrices arrière atteint un plafond de possibilités en matière d'adhérence. Voilà pourquoi le moteur siège dorénavant au-dessus des roues motrices, permettant ainsi une adhérence maximale, pour des performances encore plus impressionnantes.

Évidemment, le défi des ingénieurs de la Corvette était de ne pas la dénaturer, de minimalement conserver le caractère de celle qui roule sa bosse depuis maintenant soixante-sept ans, et ce, même si la voiture a, pour la première fois, une visée internationale. Or, il est clair qu'avec de telles proportions, la Corvette se réinvente. Le long museau n'est plus, l'arrière tronqué non plus. On fait maintenant place à un design à couper le souffle mais qui, par ses proportions, se rapproche davantage de ces exotiques italiennes vendues trois ou quatre fois plus cher.

Cela dit, la Corvette conserve ses ailes avant proéminentes, toujours visibles depuis le siège du conducteur, ainsi que ses quatre feux arrière, qui rappellent à la fois ceux de la C7 et de la récente Camaro.





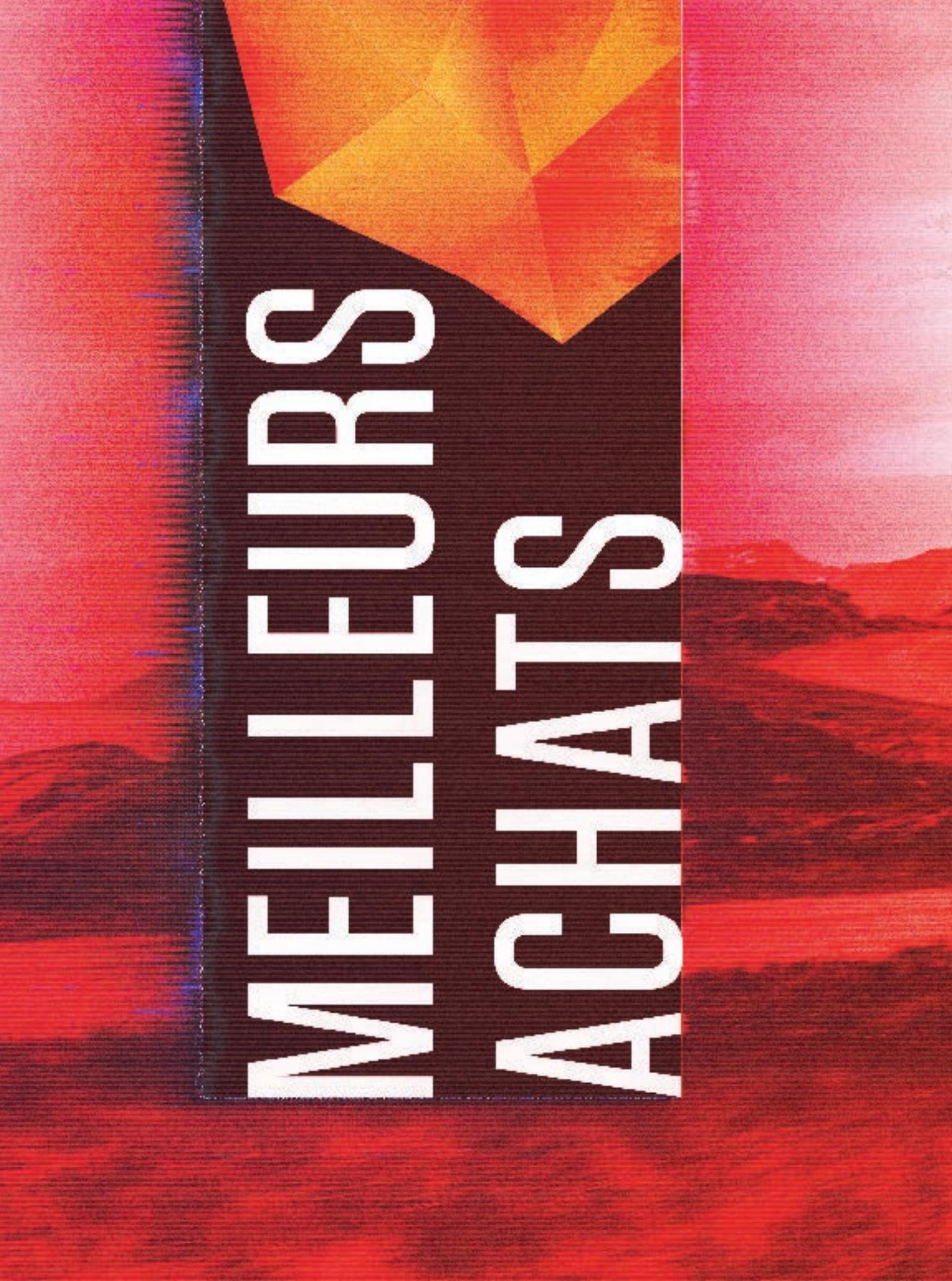
Caractérisée par de larges diffuseurs, la partie arrière est passablement chargée. Les ailes sont larges, le becquet est massif et les pots d'échappement qui, désormais, ne sont plus tous rassemblés au centre du pare-chocs constituent une belle touche.

De chaque côté de la lunette se trouvent des grilles d'aération laissant échapper la chaleur. Vous constaterez aussi les imposantes prises d'air latérales, en partie responsables du refroidissement du moteur. Chevrolet affirme d'ailleurs que son V8 respire à présent beaucoup mieux, ce qui laisse entrevoir une puissance encore plus intéressante.

Chez Chevrolet, on compte donc sur cette nouvelle approche pour séduire une toute nouvelle clientèle, plus jeune, laquelle aurait jusqu'ici boudé les produits américains. On est également persuadé que la C8 continuera de plaire aux irréductibles de la Corvette.

Et vous, qu'en dites-vous ?





# MEILLEURS AGCHATS

## EXPLICATION

## MEILLEURS ACHATS

**C**omme c'est le cas chaque année, l'équipe du *Guide de l'auto* établit sa liste des meilleurs achats de l'année, une tâche ardue nécessitant des heures de discussions – parfois enflammées – afin de dresser un classement final.

Chaque véhicule est jugé selon six critères : **consommation, fiabilité, sécurité, système multimédia, agrément de conduite et appréciation générale**. Les trois premiers critères sont purement objectifs. Tous les modèles ont été évalués par rapport à ceux de la même catégorie. Toutes ces notes génèrent le pourcentage final donné à chaque voiture, permettant ainsi de déterminer le gagnant de chaque catégorie.



## CONSOMMATION

15%

Nous avons établi la moyenne de consommation pour toute la gamme d'un modèle, selon les données de Ressources naturelles Canada. Dans le cas des véhicules 100 % électriques, ils ne consomment pas d'essence, mais de l'électricité. Nous nous sommes donc basés sur la consommation en Le/100 km (litres équivalents/100 km). Par exemple, le Hyundai Kona électrique consomme 2,0 Le/100 km. Les données de consommation équivalente, comme celles de la consommation d'essence, proviennent de Ressources naturelles Canada.



## FIABILITÉ

10%

Elle est calculée à partir de données statistiques recueillies par diverses institutions spécialisées en la matière, et ajustée en fonction des conditions particulières du Québec. D'année en année, certaines notes changent dramatiquement, tandis que d'autres sont plus constantes. La chute soudaine et importante d'un modèle reflète souvent, par exemple, l'introduction d'une nouvelle technologie et/ou d'une nouvelle mécanique qui s'avère problématique sur les premiers modèles vendus. Généralement, le constructeur corrige la mise sur les modèles suivants, nous rappelant qu'il est toujours risqué d'être parmi les premiers à adopter une nouvelle technologie.



## SÉCURITÉ

10%

Elle représente la capacité d'un véhicule à protéger ses occupants, lors d'un impact, à l'aide de coussins gonflables et de la solidité de son châssis, pour 50% de la note, et les technologies d'aide à la conduite, comme les freins antiblocage, les détecteurs d'angle mort, etc., pour 30%. Le dernier 20% de cette note concerne la nature du véhicule, soit sa motricité (traction, propulsion, quatre roues motrices, etc.), ainsi que la visibilité dont le conducteur dispose derrière le volant.



## AGRÉMENT DE CONDUITE

20%

Même si cette donnée est difficilement quantifiable, nous croyons avoir trouvé la bonne recette. En faisant abstraction du prix, de la consommation, de la fiabilité, de la sécurité et du système multimédia, chaque auteur du *Guide* vote pour le plaisir ressenti au volant de chaque voiture.



## SYSTÈME MULTIMÉDIA

15%

Elle a été déterminée par l'ensemble des journalistes automobiles du *Guide de l'auto*, qui ont eu à voter pour le système de chaque voiture. Nous devons prendre en considération ces critères :

- La facilité d'utilisation et de compréhension
- La qualité graphique
- La rapidité de l'affichage
- L'ergonomie des commandes
- La qualité sonore du système audio.

Ce barème devient obligatoire tant les systèmes diffèrent selon la marque... et même, quelquefois, entre un modèle haut de gamme et un d'entrée de gamme.



## APPRÉCIATION GÉNÉRALE

30%

Une voiture sport équipée d'un moteur puissant peut bien être des plus agréables à conduire, mais vivre avec elle au quotidien est une autre histoire... À l'inverse, une voiture peut être moins excitante à conduire, mais représenter un excellent choix rationnel. Il peut donc arriver qu'une voiture obtienne un 9/10 pour l'agrément de conduite et un 5/10 pour l'appréciation générale. Ou le contraire.

**MATCH DES VUS INTERMÉDIAIRES**

**LA  
VIE**

**APRÈS LES**

**BERLINES**



**NISSAN MURANO**



**HYUNDAI SANTA FE**



**L**a voiture telle qu'on la connaît effectue ses derniers tours de piste. En effet, la mode des véhicules utilitaires est devenue la norme de l'industrie, et plusieurs constructeurs ont abandonné le marché des voitures traditionnelles en constatant les goûts changeants des consommateurs nord-américains.

On procède ainsi non seulement pour une question de parts de marché, mais aussi pour assurer une plus grande rentabilité. Ça tombe bien, car les acheteurs de véhicules au Canada ont une préférence pour les déclinaisons mieux équipées et plus chères.

Outre l'aspect financier, il y a d'autres raisons expliquant l'exode des automobiles vers les camions légers. La position de conduite plus élevée et le gabarit d'un VUS confèrent un plus grand sentiment de sécurité, alors que la garde au sol permet d'affronter non pas des sentiers hors route, mais des routes publiques en piteux état. Sans compter l'espace de chargement supplémentaire, même si certains VUS ne sont pas plus accommodants qu'une berline intermédiaire qui, malgré ses qualités, doit concéder la victoire aux utilitaires.

PAR MICHEL DESLAURIERS  
PHOTOS: CALEB GINGRAS



CHEVROLET **BLAZER**



HONDA **PASSPORT**



FORD **EDGE**

# GRANDS ET PETITS EN VOITURE!

PAR MARIE-ANDRÉE AYOTTE

**Nous avons passé cette journée de match comparatif sous le signe de la pluie, de la grêle, et d'un printemps plus que timide pour vous offrir nos impressions de ces VUS intermédiaires, et l'on vous jure que les transferts de sièges d'enfants se faisaient à la vitesse grand V!**

Le travail d'Elizabeth, et surtout de moi, sa maman, a été de tester l'aspect familial de ces utilitaires sport. Y vérifier l'accès aux crochets d'attache des sièges d'auto, le dégagement aux jambes pour les passagers avant et arrière malgré la présence d'une coquille, et les petits extras qui distinguent le VUS idéal pour la famille.

Ce qui m'a séduit tout particulièrement, même en jeune maman, c'est leur habitacle spacieux. Cela me permet de me faufiler de l'avant à l'arrière, assurément sans grâce. Mais aussi parce qu'il arrive un jour où notre plus vieux nous dépasse d'une tête (ce sera deux dans mon cas) et que ses pieds sont plus longs que des raquettes. Et pour accommoder ça, il faut de l'espace. Beaucoup d'espace. Et comme ça sonne drôlement quand ça mue, il faut aussi suffisamment de prises de recharge pour leur bataclan d'électronique pour s'éviter de les entendre râler à mi-chemin vers Old Orchard. Après consultation avec la principale intéressée, et la plus jolie membre de l'équipe, voici notre bilan de convivialité pour la famille.

## 1. HONDA PASSPORT

Le plus spacieux de tous, son roulement doux offre l'impression d'être dans notre bulle familiale sur la route. Pour le coût, j'aurais aimé des pare-soleil intégrés aux fenêtres, mais j'avais un rétroviseur

convexe pour observer les mouvements à l'arrière en cas de dérapage émotif de la part des enfants.

## 2. HYUNDAI SANTA FE

Spacieux, la coquille de transport était facile à insérer dans le véhicule grâce à une ouverture des portières surdimensionnées. La banquette arrière est inclinable et ajustable ce qui agrément le confort, et les pare-soleil intégrés aux fenêtres sont présents.

## 3. FORD EDGE

Le Ford Edge pourrait prendre la deuxième position, s'avérant un bon choix grâce au système de divertissement intégré aux appuie-têtes du modèle mis à l'essai. Cela évite de devoir gérer le partage de la tablette. Toutefois, je soupçonne que le roulis du véhicule causera quelques incidents de débordements gastriques qui pourraient gâcher les longs *road trips*.

## 4. CHEVROLET BLAZER ET NISSAN MURANO (EX AEUO)

Le Nissan Murano a plus d'espace pour l'entrée de la coquille, sa suspension est plus douce, mais le fini des sièges en cuir perforé de couleur crème et leurs 1 001 surpiqûres crient au dégât salissant assuré. Jus, nourriture, crayons, Murphy vous le dira. Je ne voudrais pas avoir à entretenir cela.

Le Chevrolet Blazer a un beau style, la version RS à l'essai porte beaucoup plus dur sur la route, probablement dû aux jantes de 21 pouces. Il saura toutefois trouver son chemin vers le cœur du papa, ne serait-ce que pour son apparence plus sportive.

	CHEVROLET BLAZER	FORD EDGE	HONDA PASSPORT	HYUNDAI SANTA FE	NISSAN MURANO
Accès aux crochets d'attache	2	2	1	2	2
Accès au crochet arrière (siège enfant)	5	5	5	5	3
Accessibilité: entrée de la coquille par une portière 100 % ouverte	3	3	5	4	4
Accessibilité: entrée de la coquille par une portière 75 % ouverte (test du stationnement)	2	3	4	4	4
Banquette arrière ajustable (inclinaison/avant-arrière)	5	3	5	5	3
Espace jambes arrière	3	4	5	4	4
Espace jambes avant	3	4	5	4	4
Accessoires famille (rétroviseur convexe, pare-soleil, surfaces faciles à laver, vitres teintées, etc.)	2	3	3	3	1
La « 5 <sup>e</sup> » assise	2	3	4	3	3

Légende : notes de 1 à 5. 1 étant le plus difficile ou désagréable, 5 étant la note la plus positive.



## CONCLUSION

**S**uivant les habitudes d'achat des consommateurs nord-américains, les VUS compacts et intermédiaires prennent toute la place et menacent l'existence même des berlines de taille intermédiaire. Les Chevrolet Malibu, Ford Fusion, Honda Accord, Hyundai Sonata et Nissan Altima ne se vendront jamais aussi bien qu'il y a dix ans, ou même cinq ans. D'ailleurs, la Fusion est toujours disponible pour l'année-modèle 2020, mais Ford a confirmé qu'elle ne sera pas renouvelée. Pour les autres, on verra.

Pourquoi un VUS à deux rangées de sièges plutôt que trois ? Avec toutes les places occupées, les modèles intermédiaires à sept ou huit passagers doivent faire une croix sur l'espace de chargement, et leurs dimensions plus imposantes les rendent moins faciles à garer. Bien équipés avec un rouage intégral, ces VUS à cinq passagers se détaillent entre 40 000 \$ et 50 000 \$, donc très atteignables.

Quels modèles s'ajouteront au créneau des VUS intermédiaires à deux rangées de sièges ? Volkswagen lancera sous peu l'Atlas Cross Sport ainsi qu'un nouveau VUS 100 % électrique inspiré du concept I.D. CROZZ.

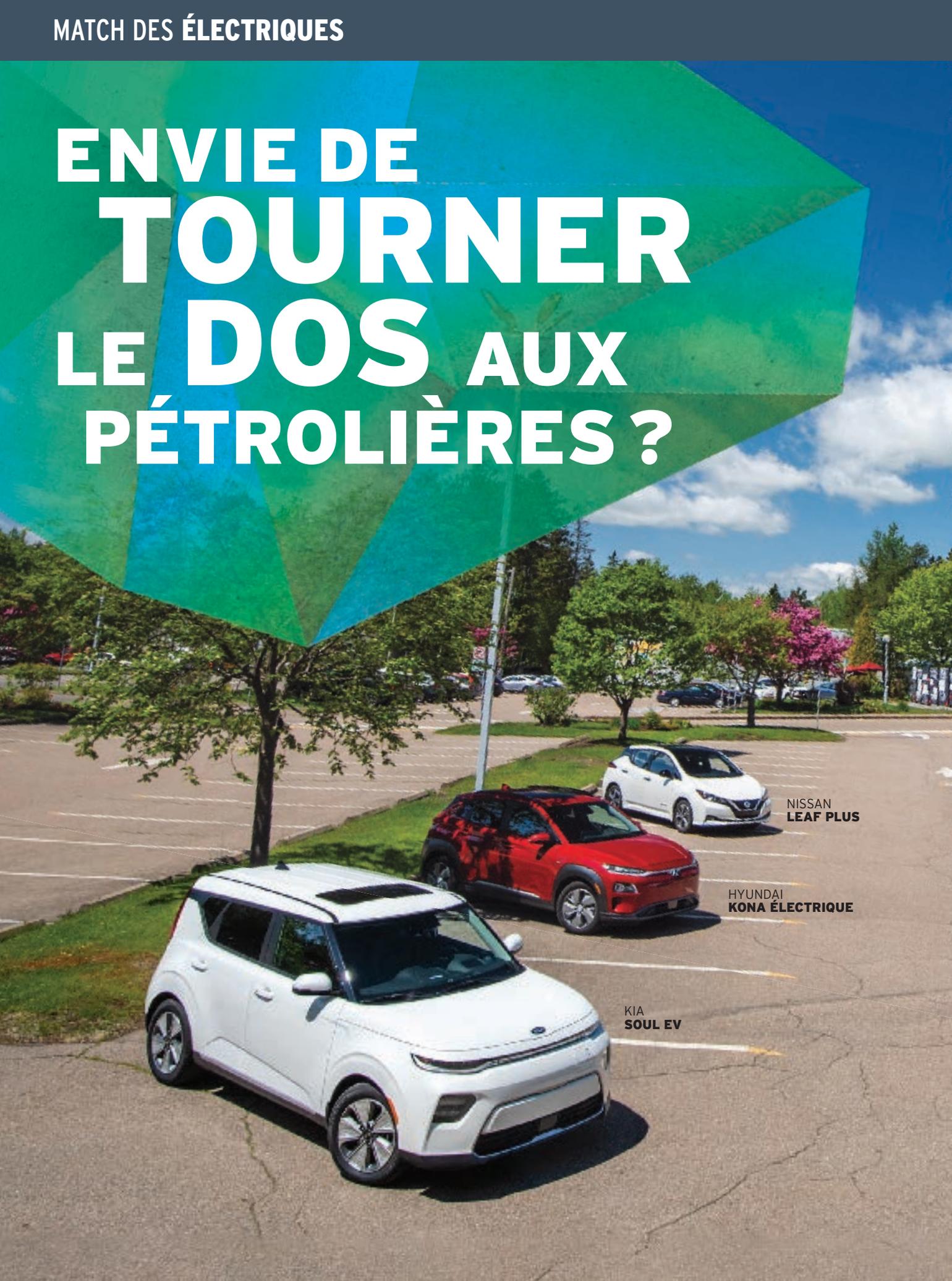
Tel que mentionné précédemment, une nouvelle génération du Jeep Grand Cherokee apparaîtra bientôt. Ford prépare des VUS tout électriques, et il ne serait pas surprenant d'en voir un avec des dimensions similaires à celles du Edge. Il ne faudrait pas non plus exclure des modèles actuellement vendus sous d'autres cieux, comme le Mazda CX-8 à cinq passagers, qui se positionne entre le CX-5 et le CX-9 en matière de gabarit et qui pourrait être commercialisé chez nous.

On le répète souvent, mais aucun des modèles essayés dans ce match n'est un choix à déconseiller. Ils offrent tous une conduite agréable et une polyvalence indéniable. Avec une si forte concurrence, le consommateur doit donc faire ses devoirs et bien cerner ses besoins. Est-ce que l'espace de chargement est primordial ? Transporte-t-on fréquemment des passagers arrière, y compris des adolescents et des adultes ? Cherche-t-on à se démarquer avec un style plus affranchi ? Préfère-t-on des performances relevées ou une meilleure économie de carburant ? Si un VUS intermédiaire se trouve dans votre mire, les réponses à ces questions sont ici.



**MATCH DES ÉLECTRIQUES**

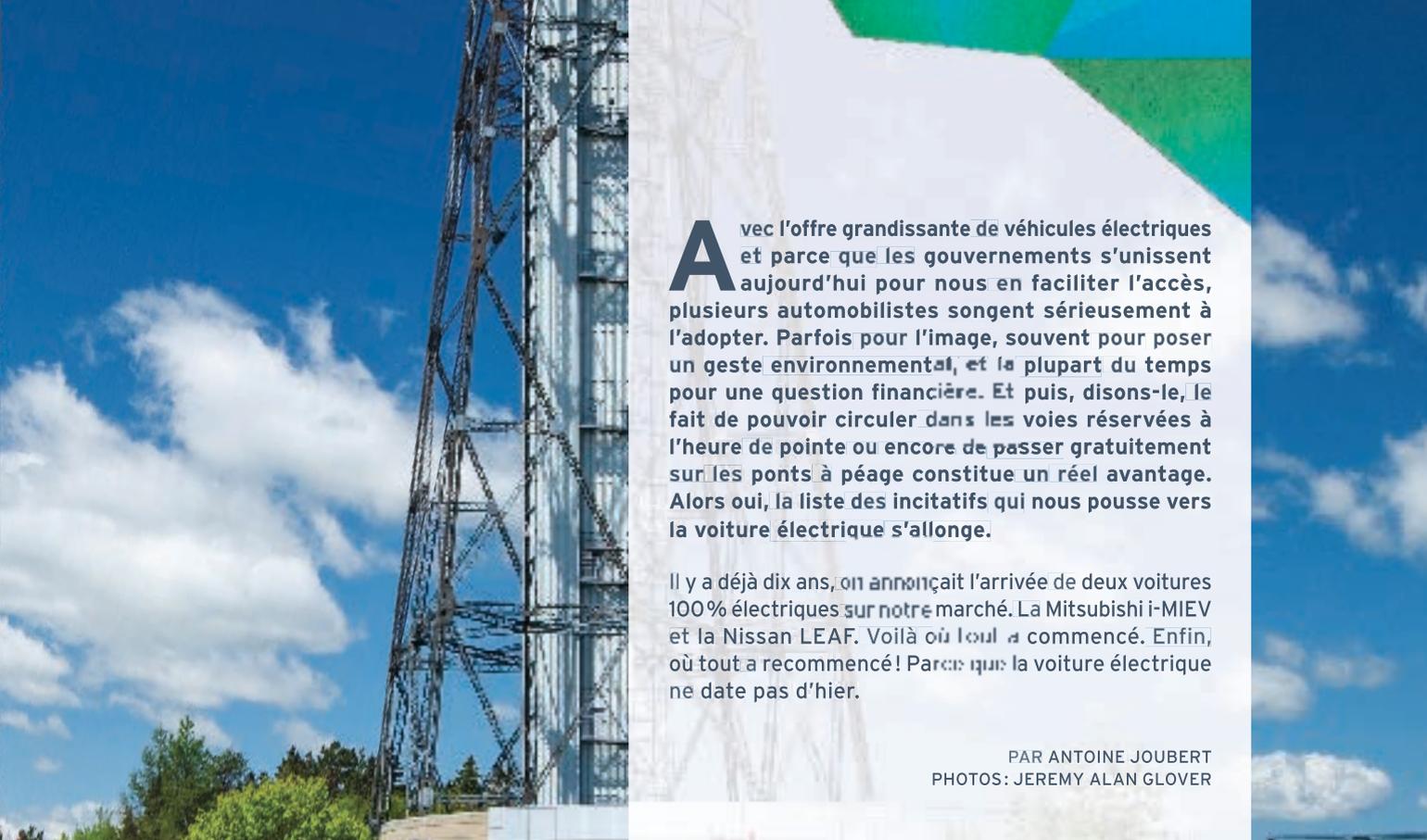
# **ENVIE DE TOURNER LE DOS AUX PÉTROLIÈRES ?**



**NISSAN  
LEAF PLUS**

**HYUNDAI  
KONA ÉLECTRIQUE**

**KIA  
SOUL EV**



**A**vec l'offre grandissante de véhicules électriques et parce que les gouvernements s'unissent aujourd'hui pour nous en faciliter l'accès, plusieurs automobilistes songent sérieusement à l'adopter. Parfois pour l'image, souvent pour poser un geste environnemental, et la plupart du temps pour une question financière. Et puis, disons-le, le fait de pouvoir circuler dans les voies réservées à l'heure de pointe ou encore de passer gratuitement sur les ponts à péage constitue un réel avantage. Alors oui, la liste des incitatifs qui nous pousse vers la voiture électrique s'allonge.

Il y a déjà dix ans, on annonçait l'arrivée de deux voitures 100% électriques sur notre marché. La Mitsubishi i-MiEV et la Nissan LEAF. Voilà où tout a commencé. Enfin, où tout a recommencé! Parce que la voiture électrique ne date pas d'hier.

PAR ANTOINE JOUBERT  
PHOTOS: JEREMY ALAN GLOVER



KIA  
NIRO EV



CHEVROLET  
BOLT EV



TESLA  
MODEL 3

**O**r, son existence est aujourd'hui plus pertinente que jamais, notamment parce que l'électricité est une énergie propre et renouvelable, particulièrement chez nous. Et la bonne nouvelle, c'est qu'en moins de dix ans, la voiture électrique a fait un pas de géant. En s'adaptant aux conditions climatiques, en améliorant son autonomie et, oui, en devenant tranquillement une vraie voiture, que l'on ne compare désormais plus à un kart de golf.

Est-ce que la voiture électrique s'adresse à tout le monde ? Certains oseraient dire que oui, mais c'est non. Tout dépend de votre mode de vie, de vos besoins, de l'endroit où vous demeurez. La voiture électrique ne remorque pratiquement rien, ne grimpe pas au sommet d'une montagne, ne vous amène pas à la chasse en plein bois. Pas encore. Et pour celui qui stationne sur la rue en milieu urbain, la recharge est un cauchemar. Maintenant, pour le banlieusard qui chaque jour, va au travail en effectuant un aller-retour de moins de 250 kilomètres, la voiture électrique est adaptée. Elle offre du confort, des commodités, du chauffage et une autonomie suffisante, même à -30°C. Et, plus que jamais, elle convient aux besoins des familles en proposant un habitacle spacieux et polyvalent.

C'est donc pour celui qui souhaite adopter un nouveau vocabulaire automobile (recharge, régénération, BRCC, et j'en passe...) que *Le Guide de l'auto* a réalisé cet exercice, qui consiste à comparer six véhicules électriques d'autonomie et de prix comparables. Et pour les besoins de la cause, l'équipe a effectué un trajet totalisant 410 kilomètres, combinant ville, routes secondaires et autoroutes, et comportant bien sûr un arrêt pour la recharge des véhicules.

Petite anecdote, pour la recharge, justement, nous nous sommes arrêtés à Drummondville, dans le stationnement d'un restaurant St-Hubert, en bordure de l'autoroute 20. En excluant la Model 3 qui pouvait se faire recharger 400 mètres plus loin, aux bornes Supercharger Tesla, nos cinq autres rivales ont dû faire la queue pour l'accès à l'une des deux BRCC (borne de recharge à courant continu). Une situation qui était d'autant plus fâcheuse pour les automobilistes qui s'y sont immobilisés au même moment, dans l'espoir d'un ravitaillement rapide. Pas moins de six voitures en trois heures, un mercredi après-midi. Une preuve que l'achalandage à cet endroit justifierait l'ajout de plusieurs autres bornes rapides...



# L'ART ET LE PLAISIR DE LA CONDUITE



VOLKSWAGEN GOLF R



HYUNDAI VELOSTER N



SUBARU BRZ RAIU

A photograph of two sports cars on a racetrack. In the foreground, a blue Honda Civic Type R is driving towards the viewer. In the background, a red Mazda MX-5 GS-P convertible is driving away. The track is surrounded by a gravel runoff area and a line of trees. A black text box is overlaid on the right side of the image, containing text in French.

**M**ême de nos jours, en 2020, il n'existe aucune activité comparable à une balade en voiture. Nommez un passe-temps qui permet de relaxer, voir du pays, partager avec des proches et fait pomper l'adrénaline, le tout en moins de dix minutes. Allez-y. On écoute.

Conduire, qui demeure un privilège et non un droit, est un type de thérapie qui devrait coûter moins cher qu'un rendez-vous chez un psychologue avec des résultats similaires. Heureusement, bon nombre de constructeurs automobiles partagent l'amour de la conduite malgré l'arrivée imminente des voitures autonomes. Cet essai comparatif se veut un hommage à la conduite et aux fabricants qui privilégient encore, du moins pour quelques modèles, l'agrément et le plaisir de piloter une auto.

Vous remarquerez la divergence des participants de ce comparatif. Même s'ils ne sont pas tous en concurrence directe, ils ont tous un point en commun: l'art et le plaisir de la conduite.

PAR MATHIEU ST-PIERRE  
PHOTOS: JEREMY ALAN GLOVER

MAZDA MX-5 GS-P

HONDA CIVIC TYPE R



**L**es constructeurs représentés dans ce match comparatif, à l'exception possible d'un seul, n'en sont pas à leur première incursion dans le domaine de la compacte sport.

À la base, on peut remercier Volkswagen qui, il y a 44 ans, a lancé la Golf GTI. Celle-ci a fondé ce qui est devenu le culte de la compacte de performance. Elle a su inspirer d'innombrables constructeurs à introduire leur version de la GTI. La catégorie niche des compactes sport suit les tendances et évolue aussi.

On doit de plus une fière chandelle à Mazda pour avoir osé concevoir et produire la Mazda MX-5 Miata. Malgré la popularité du petit roadster, on néglige souvent d'invoquer son influence auprès du domaine de l'automobile et plus précisément sur les compactes sport.

La Miata a rallumé le feu de la passion de conduire qui s'était pratiquement éteint dans les années 70 et 80. La présence des VW GTI et Mazda Miata a évité ce qui aurait pu être un triste sort pour les amateurs de voitures sport abordables. Imaginez un monde sans les Chevrolet Sprint Turbo, Dodge (Mitsubishi) Colt Turbo, Geo (Isuzu) Storm, Honda Civic Si et S2000, Nissan NX, et d'innombrables autres bijoux aujourd'hui disparus, ou presque.

Tout comme les voitures ci-haut énumérées, les participants à cette épreuve comparative ne sont pas destinés aux masses. Nul n'a vraiment besoin d'une Honda Civic de 306 chevaux ou d'une Hyundai Veloster disposant d'un système d'échappement qui rouspète lourdement au lever du pied droit. Toutefois, on ne fait pas partie des gens désintéressés par une Golf à transmission intégrale capable de franchir 100 km/h en moins de six secondes. Nous sommes des mordus d'hydrocarbures, nous avons un besoin insatiable de conduire et, soyons honnêtes, ce comparatif s'adresse autant à vous qu'à nous, qui l'avons assemblé pour nous régaler.

Cette fois-ci, nous nous sommes vraiment fait plaisir. Non seulement avons-nous emprunté certaines des plus belles routes sinueuses du Québec pour la portion sur route de l'essai, mais notre destination n'était nulle autre qu'une des plus belles pistes de course au monde. Nous sommes choyés au Québec de compter parmi nos rares pistes celle du Circuit Mont-Tremblant. C'est dans un paysage des plus pittoresques – et détrempés! – que nous avons mis nos bolides à l'épreuve.

Enfin, et pour une troisième année de suite, *Le Guide de l'auto* a lancé un appel à Philippe Létourneau, notre « Stig » québécois, pour recueillir ses impressions au sujet des participants et les intégrer au sein des nôtres. On doit admettre que, cette fois-ci, il a plus que rempli son simple mandat comme pilote. Philippe est un ami de longue date du Circuit, ayant œuvré en tant qu'instructeur en chef de l'école Jim Russell qui s'y tenait, en plus d'occuper le même poste auprès de plusieurs autres clubs et écoles de pilotage. Sa relation étroite avec les organisateurs du Circuit Mont-Tremblant nous a ouvert les portes. Merci beaucoup, Philippe!

Nota: Les dates du match comparatif ont limité notre accès à certaines voitures que nous aurions aimé inclure. Si certaines d'entre elles n'y sont pas, vous connaissez maintenant la raison.

Bon, assez bavardé! Le temps est venu de partager nos opinions et commentaires!

## CONCLUSION

**Nous désirons mettre au clair un point très important avant de conclure cet essai. Aucune des cinq voitures qui ont participé à notre test n'est mauvaise. Au bas mot, elles sont toutes des championnes et des gardiennes de la conduite analogue.**

À la comptabilisation des points, nous nous sommes rapidement rendus à l'évidence. À l'exception d'un seul des essayeurs, la Volkswagen Golf R s'est retrouvée au premier rang. La surprise ne fut donc pas que la Golf l'emporte, mais bien que, quelques semaines après le grand test, Volkswagen ait annoncé que notre championne ne reviendrait pas en 2020. Croyez-nous, nous étions encore plus déçus que vous.

En préparation de l'arrivée prochaine de la huitième génération de la Golf, Volkswagen a décidé de trancher dans les versions qui seront offertes pour l'année modèle 2020. Malheureusement, les Golf R et Golf SportWagen furent les premières à tomber.

Par contre, tout n'est pas perdu, car Volkswagen Canada a prévu le coup. Dès la fin du printemps 2019, les concessionnaires canadiens ont eu l'opportunité de commander des exemplaires de notre championne et de la familiale, question de renflouer les stocks pour des mois à venir.

La gagnante de ce concours, selon l'autre essayeur, est la Honda Civic Type R. Il y a peu à rajouter à son égard si ce n'est qu'elle a toute la subtilité d'une éruption volcanique, et à quel point elle provoque des éruptions de plaisir quand on la conduit.

Comme dit précédemment, si les dieux nous avaient été plus propices, la Civic se serait retrouvée sur la première marche du podium. Chacun d'entre nous est d'accord pour dire que la Type R est l'une des voitures à moins de 100 000\$ les plus sublimes à conduire. Elle est sans contredit le résultat de ce que Honda sait faire quand les ingénieurs ont le champs libre. Quelle bagnole singulière!

On se répète, mais la Hyundai Veloster N fut la plus grosse surprise du match. Hyundai se devait de tout donner lors de sa conception. La gamme de performance est nommée «N» en référence à Nürburgring, et non Namyang où la voiture a été développée. Les attentes étaient élevées.

Son prix d'acquisition et la liste d'accessoires de performance de série en font un choix alléchant. Nous croyions par contre que Hyundai a souffert de timidité. La voiture profiterait grandement de 15 chevaux supplémentaires, autant de couple, et une direction plus évoluée. Ces ajouts auraient suffi pour positionner la Veloster N encore plus près des chefs de file.

Notre chère Mazda MX-5 perdure et nous lui souhaitons une très longue vie. Encore aujourd'hui, elle fait face à des gens qui ne peuvent imaginer qu'une simple décapotable biplace peut provoquer une telle réaction de la part de chroniqueurs automobiles. Certes, la MX-5 ne procure pas les mêmes sensations qu'une McLaren 570S, mais à une fraction du prix, la Mazda surprend.

Vous aurez possiblement noté que nous avons fait allusion à l'absence d'une version STI pour la Subaru BRZ, cependant, nul besoin de restituer la Mazdaspeed MX-5. Cette version allait à l'encontre de la véritable raison d'être la Roadster. Elle incarne le plaisir à son état le plus pur.

Dans le cas de la Subaru BRZ, nous trouvons la décision de Subaru fâchante. Le constructeur aurait pu doter la Raiu de pneus plus adhérents. En revanche, ces Michelin Primacy miroitent le fait que la Subaru BRZ est celle du lot qui nécessite le plus de travail de la part du conducteur.

La BRZ exige un engagement complet du pilote si le désir est d'aller vite. La voiture n'a pas la puissance pour se tirer d'un point de corde à toute allure. Elle doit se faire pousser à ses limites à l'entrée de la courbe pour en sortir rapidement. La médiocre adhérence des pneus au freinage ou en accélération peut s'avérer amusante sur une chaussée sèche, mais en conditions humides, c'est tout le contraire. Quelle frustration!

Si vous êtes sur le point de vous procurer une compacte sport, vous ne pouvez vous tromper en optant pour l'un de ces cinq petits bolides débordants de potentiel et de plaisir. Allez, bonne route!





# LE CIRCUIT MONT-TREMBLANT ET LE GUIDE DE L'AUTO

UN DUO DYNAMIQUE DEPUIS PRÈS DE 55 ANS !

Dès le milieu des années 60, notre fondateur Jacques Duval se rendait déjà au Circuit Mont-Tremblant pour son émission Prenez le volant qui était diffusée sur les ondes de Radio-Canada. C'est ici qu'il mettait à l'essai, à rude épreuve dans certains cas, les voitures pour l'unique et populaire émission de télévision.

L'importance du rôle du Circuit Mont-Tremblant dans le succès de la télédiffusion aura permis à M. Duval de rassembler ses notes pour en faire la première édition du *Guide de l'auto* en 1967. Parmi les essais notables, il y a ceux de la Ferrari 365 Daytona GTB/4 et de la Lamborghini Miura au début des années 70.

L'émission Prenez le volant fut un franc succès jusqu'en 1974, mais la relation entre le *Guide de l'auto* et le Circuit n'a jamais fléchi. L'équipe du *Guide* s'y est retrouvée à quelques reprises pour des essais spéciaux au fils des éditions.

Cette année, grâce à l'aide précieuse de Philippe Létourneau, nous avons renouvelé l'expérience avec ce qui est sans doute l'une des plus belles pistes au monde. Demandez aux essayeurs du *Guide de l'auto*, ils vous confirmeront que le Circuit Mont-Tremblant figure dans leur Top 5 avec le Circuit de Spa-Francorchamps et celui de WeatherTech Raceway Laguna Seca.

UN ÉNORME MERCI À TOUTE L'ÉQUIPE DU CIRCUIT MONT-TREMBLANT, ET LONGUE VIE !

## SYMBOLES

Le meilleur achat de chaque catégorie est représenté par un pictogramme. Les modèles qui consomment peu (moins de 7,9 l/100 km en ville) ou qui sont à motorisation hybride (incluant les hybrides rechargeables), électrique ou diesel, sont identifiés par ces symboles.



## GARANTIES

Couverture de base et groupe motopropulseur, respectivement inscrites en années/kilomètres, selon la première éventualité.

## MENSUALITÉS

Les mensualités de location sont basées sur un terme de 48 mois avec un kilométrage accordé de 20 000 km, alors que les mensualités de financement à l'achat sont basées sur un terme de 60 mois. Mise de fonds de 0\$ dans tous les cas. Ces mensualités n'incluent pas les rabais en argent accordés par les constructeurs automobiles.

Les frais de transport et de préparation, les frais administratifs (si disponibles) et les taxes de vente au Québec (TPS et TVQ) sont inclus. Dans le cas de véhicules électrifiés éligibles aux rabais des gouvernements provincial et fédéral, le montant des rabais applicables a été calculé dans la mensualité.

Ces mensualités ont été relevées sur les sites des constructeurs automobiles en mai 2019 ou, dans le cas du financement à l'achat, estimées avec un taux d'intérêt de 4,9%. Ces montants sont à titre indicatif seulement et peuvent varier d'une période de l'année à l'autre.

Exceptions: location de 36 mois pour Karma, Porsche et la Nissan GT-R, location de 45 mois chez Mercedes-Benz.

## CARACTÉRISTIQUES MULTIMÉDIAS

Caractéristiques moyennant un supplément



Prise audio auxiliaire



Musique en continu Bluetooth (streaming)



Prise(s) USB avant



Système de divertissement (DVD/Blu-Ray/Tablette numérique/HDMI aux places arrière)



Prise(s) USB arrière



Système de navigation



Lecteur de CD



Borne d'accès WiFi (abonnement en sus après la période d'essai)



Intégration Apple CarPlay



Poste de recharge sans fil (pour téléphones compatibles)



Intégration Android Auto



Système audio ambiophonique



Compatibilité radio satellite SiriusXM (abonnement en sus après la période d'essai)



Système de reconnaissance vocale

## COTE EN POURCENTAGE DU GUIDE DE L'AUTO

Cette note est liée à la fiabilité, à la sécurité, à la consommation, à l'appréciation générale, à l'agrément de conduite et au système multimédia. Cette cote sert aussi à déterminer le gagnant dans chaque catégorie.

## LES VENTES CANADIENNES ET QUÉBÉCOISES

Les chiffres de vente couvrent la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2018 inclusivement, au Canada comme au Québec. Les pourcentages représentant l'augmentation ou la baisse des ventes par rapport à la même période en 2017 – si le véhicule était en vente à ce moment.

### AUDI Q5

**85%** COTE DU GUIDE

Prix: 45 300\$ à 67 300\$ (2019)  
 Transport et prép.: 2 095\$  
 Catégorie: VUS compacts luxe  
 Garanties: 4/80, 4/80  
 Assemblage: Mexique

Ventes Québec 2018: 2 796  
 +4% (vs 2017)

Garanti 2018: 11 952  
 +8% (vs 2017)

PDFS	45 TFSI Komfort	45 TFSI Technik	SQ5 Technik
Loc.	709\$+3,98%	893\$+3,98%	1 070\$+3,98%
Fin.	961\$+2,98%	1 191\$+2,98%	1 433\$+2,98%

Fiabilité	■■■■■■■■■■	Appréciation générale	■■■■■■■■■■
Sécurité	■■■■■■■■■■	Agrement de conduite	■■■■■■■■■■
Consommation	■■■■■■■■■■	Système multimédia	■■■■■■■■■■

**Caractéristiques multimédias**

**Équipement**

**Concurrents**  
 Acura RDX, Alfa Romeo Stelvio, BMW X3, BMW X4, Cadillac XT5, Infiniti QX50, Jaguar F-PACE, Lexus NX, Mercedes-Benz GLC, Porsche Macan, Range Rover Evoque, Range Rover Velar, Volvo XC60

**Nouveau en 2020**  
 Nouvelle variante hybride rechargeable.

**La référence de sa catégorie**

Gabriel Gélinas

I s'agit du best-seller de son créneau, et du modèle Audi qui se vend le plus au pays. Mais, contrairement à d'autres modèles qui trônent eux aussi au sommet du palmarès des ventes de leur segment respectif, le succès du Q5 n'est pas que commercial, puisque ce VUS de luxe s'avère aussi un succès d'estime. Encore cette année, le Q5 est primé dans sa catégorie dans la section des Meilleurs achats du Guide de l'auto 2020.

Le Q5 de seconde génération est élaboré sur l'architecture MLB, laquelle sert de base à plusieurs modèles de la marque, dont les A4 et A5. Cette structure, composée d'acier à haute résistance et d'aluminium, est très rigide et cela explique, en partie, l'excellent comportement routier du Q5 qui met l'accent sur le confort et le silence de roulement. Le style du Q5 est plutôt conservateur, et la qualité d'assemblage, toujours exemplaire.

L'habitacle du Q5 est de facture conservatrice, comme sa carrosserie, mais son ergonomie demeure sans failles. On y retrouve une planche de bord, au design à la fois sobre et aéré, surplombée de l'écran central fixe dont la qualité graphique impressionne. Idem pour le cockpit virtuel qui remplace le bloc d'instruments par un écran couleur paramétrable, lequel permet d'afficher la carte de navigation directement devant le conducteur. La position de conduite est impeccable et les sièges sont confortables, à l'avant comme à l'arrière, où le dégagement pour les jambes des passagers est très bon.

Un seul moteur anime le Q5, soit le quatre cylindres turbocompressé de 2,0 litres développant 248 chevaux, jumelé au rouage intégral quattro ultra par l'entremise d'une boîte automatique à sept rapports avec double embrayage. Ce moteur, doté d'une plage de couple très linéaire, rend la conduite agréable en toutes circonstances. Pour ce qui est du comportement routier, la direction s'avère un peu légère, mais toujours précise. Ce n'est pas le véhicule le plus dynamique de sa catégorie – allez plutôt voir du côté du Porsche Macan si la conduite sportive se place au sommet de vos priorités –, mais le Q5 fait preuve d'un raffinement et d'un niveau de confort exemplaires.

**PLUS DE CARACTÈRE**  
 Si le Q5 conventionnel est plus typé confort, le SQ5 s'approche un peu plus de la dynamique du Porsche Macan avec ses liaisons au sol recalibrées.

## ÉQUIPEMENTS



Sièges avant chauffants



Sièges ventilés



Sièges arrière chauffants



Sièges avec fonction massage



Volant chauffant



Affichage tête haute



Toit ouvrant



Système de caméras à 360 degrés

## POIDS DU VÉHICULE

(en ordre de marche, selon les données du constructeur) / La capacité de remorquage est la capacité maximale prescrite par le constructeur. Vérifiez auprès du concessionnaire.

pour assurer une dynamique bonifiée, et son moteur V6 turbocompressé de 3,0 litres qui développe 349 chevaux, ce qui rend les accélérations et les reprises nettement plus toniques. Le rouage intégral du SQ5 diffère de celui du Q5, et priorise la livrée du couple au train arrière dans une proportion de soixante pour cent en conduite normale, cette répartition variant selon les conditions d'adhérence.

On peut aussi l'équiper d'un différentiel arrière à vecteur de couple, lequel rend le SQ5 plus incisif en entrée de virages lors de la conduite sportive. Précisons également que le SQ5 roule sur des jantes de 20 pouces, ou des jantes de 21 pouces offertes en option, et que les freins sont surdimensionnés par rapport au Q5.

### L'ARRIVÉE DU Q5 HYBRIDE RECHARGEABLE

Les livraisons du nouveau Q5 hybride rechargeable ont débuté au cours du troisième trimestre de 2019 en Europe, et cette variante du VUS de la marque allemande devrait faire son entrée en Amérique du Nord en cours d'année 2020. Le Q5 55 TFSI e quattro est animé par le même moteur quatre cylindres turbocompressé de 2,0 litres que le Q5 conventionnel, mais il est ici secondé par un moteur électrique logé dans la boîte de vitesses à sept rapports avec double embrayage. Ce moteur, alimenté par une batterie de 14,1 kilowatts/heure, offre une puissance combinée du moteur thermique et du moteur électrique chiffrée à 362 chevaux, alors que le couple est porté à 369 livres-pied, soit des données comparables à celles du moteur V6 turbocompressé de 3,0 litres qui anime le SQ5.

Audi annonce que le Q5 à motorisation hybride rechargeable accorde une autonomie de 40 kilomètres en mode électrique, selon le protocole WLTP, et peut atteindre une vitesse maximale de 135 kilomètres/heure et ne consommant que des électrons. Le chrono du 0-100 kilomètres/heure se chiffre à 5,3 secondes. Plusieurs modes de conduite sont proposés pour gérer la consommation d'énergie. Outre le mode hybride, le conducteur peut choisir le mode «EV», avec lequel la VUS roule en mode électrique, tant que le conducteur n'appuie pas trop fortement sur l'accélérateur. L'autre mode, appelé «Battery Hold», permet de préserver le niveau de charge de la batterie pour un usage ultérieur.

Au final, il faut souligner l'excellente fiabilité des Q5 et SQ5, ce qui laisse entrevoir que celle du Q5 hybride rechargeable devrait logiquement être équivalente.

➤ Excellent comportement routier • Qualité d'assemblage et de finition • Habitacle confortable et luxueux • Gamme maintenant plus complète

➤ Style conservateur • Tarif des options • Visibilité moyenne vers l'arrière



guideautoweb.com/audi/q5/

Données principales	
Emp. / lon. / lar. / haut.	2 824 / 4 663 / 1 892 / 1 659 mm
Coffre / réservoir	759 à 1 710 litres / 70 litres
Nombre de passagers	5
Suspension av. / arr.	ind. multibras / ind. multibras
Pneus avant / arrière	P235/60R18 / P235/60R18
Poids / Capacité de remorquage	1 835 kg / 2 400 kg (5 290 lb)

### Composantes mécaniques

45 TFSI	
Cylindrée, alim.	4L 2,0 litres turbo
Puissance / Couple	248 ch / 273 lb-pi
Tc. base (opt) / Rouage base (opt)	A7 / int
0-100 / V. max	6,3 s (c) / 209 km/h (c)
Type / ville / route / CO <sub>2</sub>	Sup / 10,9 / 8,7 / 230 g/km

SQ5	
Cylindrée, alim.	V6 3,0 litres turbo
Puissance / Couple	349 ch / 369 lb-pi
Tc. base (opt) / Rouage base (opt)	A8 / int
0-100 / V. max	5,4 s (c) / 250 km/h (c)
Type / ville / route / CO <sub>2</sub>	Sup / 12,7 / 10,0 / 270 g/km

TFSI e HYBRIDE RECHARGEABLE	
Cylindrée, alim.	4L 2,0 litres turbo
Puissance / Couple	248 ch / 273 lb-pi
Tc. base (opt) / Rouage base (opt)	A7 / int
0-100	5,3 s (c)
Puissance combinée	362 ch / 369 lb-pi
Énergie	14,1 kWh
Autonomie	40 km (est)



AUDI | 157

## CONFIGURATION DES MOTEURS À ESSENCE

(x L – x nombre de cylindres en ligne, Vx – x nombre de cylindres en V, Hx – x nombre de cylindres à plat ou W12 – douze cylindres en W), suivi par la cylindrée (2,0 litres, 3,5 litres, etc.), puis par le nombre de soupapes et le type d'alimentation (atmosphérique, turbocompressé, surcompressé).

## BOÎTE DE VITESSES

Ax – Automatique x rapports, Mx – Manuelle x rapports, CVT – À rapports continuellement variables.

## LES DONNÉES DE CONSOMMATION

proviennent du Guide de consommation de carburant de Ressources naturelles Canada (RNC) ou du constructeur.

## LES MESURES DE PERFORMANCE

proviennent des journalistes du *Guide de l'auto*. Dans certains cas, les mesures proviennent des constructeurs (c) ou elles sont estimées (est).

## LA PUISSANCE DES MOTEURS ÉLECTRIQUES

est exprimée en chevaux (ch) et en kilowatts (kW). On y retrouve aussi le type de batterie, son énergie en kiloWatt/heure (kWh). Pour les hybrides rechargeables nous ajoutons le temps de charge et l'autonomie en mode électrique seulement, telle qu'annoncée par RNC ou par le constructeur.

## LORSQUE L'ESPACE N'EST PAS SUFFISANT,

nous devons abrégier les données de certains moteurs (configuration, cylindrée, puissance en chevaux, couple en livres-pied, boîte, accélération 0-100 km/h et consommation ville/route).

Dans le but d'alléger les différents textes du *Guide de l'auto*, seul le masculin est utilisé et englobe le féminin.



Système de clé intelligente



Système de suivi de voie



Surveillance des angles morts



Régulateur de vitesse adaptatif



Avertissement précollision frontale



Démarrreur à distance



Freinage autonome d'urgence

