

LES  
MEILLEURES  
SOLUTIONS  
POUR MOINS  
POLLUER

Renault Megane  
E-Tech



Dacia Spring



## QUE VALENT LES ÉLECTRIQUES LES MOINS CHÈRES ?

20 modèles de  
15 000 à 30 000 €  
TESTÉS



Peugeot e-208

UNE SEMAINE  
EN VW  
ID.BUZZ



1<sup>er</sup> ESSAI

DE LA NOUVELLE  
TOYOTA PRIUS  
HYBRIDE  
RECHARGEABLE



15 NOUVEAUX SUV HYBRIDES À L'ESSAI



## + GUIDE EXCEPTIONNEL

Tous les modèles du marché à l'essai

# 164 VOITURES HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES TESTÉES

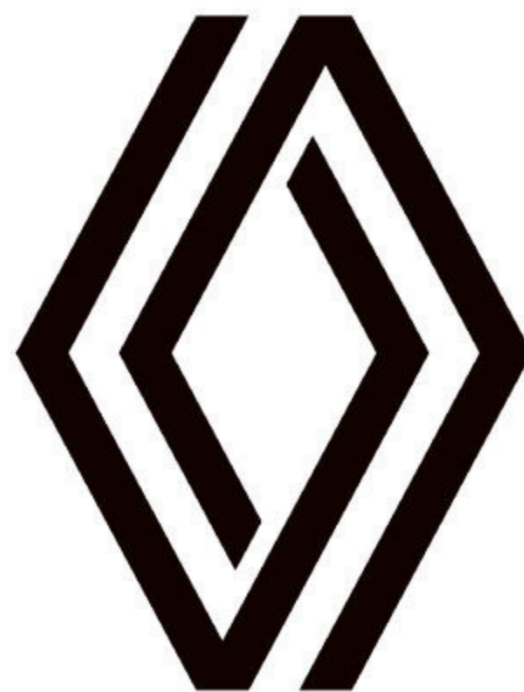
L 15782 - 17 - F - 4,95 € - RD



BEL: 5.30€ - ESP: 5.40€ - GR: 5.80€ - DOM: 5.30€ - ITA: 5.80€ -  
LUX: 5.30€ - PORT: 5.40€ - CAN: 8.95€ CAN - MAR: 6.50€  
ROMS: 6.50€ CP - CH: 6.5€ - TUN: 7.00€

**les jours  
prêts à  
partir**

**portes ouvertes  
9-13 mars<sup>(1)</sup>**

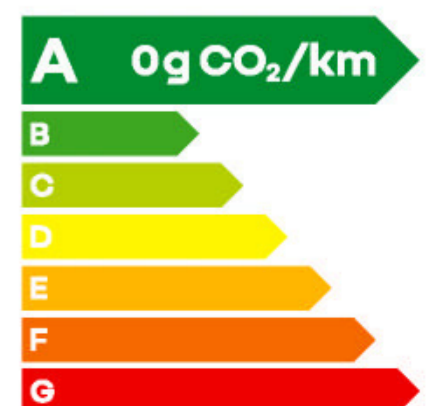
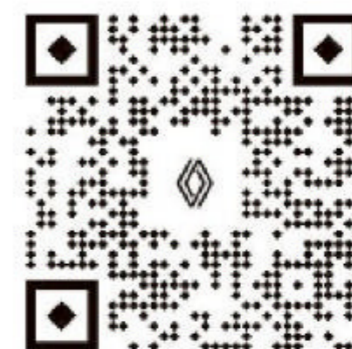


**NOUVELLE  
RENAULT  
MEGANE E-TECH**  
100% électrique

**300€** à partir de  
/mois<sup>(2)</sup>  
**borne et installation offertes<sup>(3)</sup>**

LLD sur 37 mois. 1<sup>er</sup> loyer de 2500€  
5000€ de bonus écologique et  
2500€ de prime à la conversion déduits<sup>(4)</sup>  
3 ans de garantie, assistance 24/24  
et entretien inclus pour 1€/mois<sup>(5)</sup>

**profiter  
de l'offre**





modèle présenté : Renault megane e-tech 100% électrique iconic EV60 super charge, option peinture métallisée **416€/mois<sup>(6)</sup>**. pack sérénité Renault inclus pour 1€/mois<sup>(5)</sup>. (1) ouverture exceptionnelle dimanche 12 mars selon autorisation. (2) Renault megane e-tech 100% électrique equilibre EV60 super charge, hors options. (2)(6) locations longue durée, hors assurances facultatives, 37 mois/30 000 km max, 1<sup>er</sup> loyer 10 000€ ramené à 2 500€ après déduction de 5 000€ de bonus écologique et 2 500€ de prime à la conversion. sous réserve d'étude et d'acceptation par diac agissant sous la marque commerciale mobilize financial services, sa au capital de 415100 500€ - siège social : 14 av du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702002221 ros bobigny. restitution véhicule chez concessionnaire en fin de contrat + paiement frais de remise en état standard et des km sup. (3) achat et installation par mobilize power solutions dans la limite de 1900€ pour achat de megane e-tech 100% électrique ac7. (4) conditions sur service-public.fr. (5) pack sérénité Renault selon conditions contractuelles sur 37 mois/30 000 km (au 1<sup>er</sup> des 2 termes atteint) inclus dans le loyer pour 1€/mois. le contrat de lld peut être souscrit sans contrat d'entretien. détail en points de vente et sur renault.fr. offres à particuliers non cumulables, valables dans le réseau Renault participant pour toute commande de Renault megane e-tech 100% électrique neuve du 01/03/23 au 31/03/23. données wltp : consommations min/max (wh/km) : 155/170, émissions co<sub>2</sub> (g/km) : 0 lors du roulage, hors pièces d'usure. © c. choulot

assemblée en France dans notre manufacture de Douai

renault.fr

pensez à covoiter #SeDéplacerMoinsPolluer

# VERS DES ÉLECTRIQUES plus abordables ?

**L**es ventes de véhicules électriques, pourtant soutenues par des bonus écologiques consistants, plafonnent en France aux alentours de 13% du marché depuis septembre 2021. D'après une étude menée par le cabinet Deloitte, seulement 8% des Français pensent opter pour un véhicule à batterie lors de leur prochain achat automobile, et 56% refusent de déboursier plus de 30 000 € (bonus déduit) pour rouler branché. Seules 25% des personnes interrogées fixent le prix plafond entre 30 000 et 50 000 €, là où se situe précisément aujourd'hui le gros du marché du véhicule électrique. Face à ce constat, Auto Plus Vert ! vous propose un dossier complet (voir pages 20 à 29) sur les 20 véhicules électriques neufs les plus abordables. Ceux dont le prix de vente final (remise déduite donc) est inférieur à 30 000 €. Du modeste quadricycle Citroën Ami, accessible à moins de 7000 € à la Renault Megane E-Tech EV40 (dans la fourchette haute des 30 000 €), nous avons passé en revue tous les modèles électriques "abordables". La Dacia Spring (voiture électrique la plus vendue dans l'Hexagone grâce à son prix de vente compétitif à peine supérieur à 15 000 €), fait évidemment partie de cette sélection, dans laquelle on retrouve aussi l'inoxydable Renault Zoe, les mythiques Fiat 500 et Mini, mais également la séduisante Peugeot e-208 ou la surprenante MG4 aux nombreuses qualités, et bientôt d'autres modèles chinois, qui contribueront, à n'en pas douter, à faire baisser les prix de vente des véhicules électriques en Europe. *La rédaction d'Auto Plus Vert !*

Découvrez la gamme MG  
dans nos concessions  
**MG MOTOR**



Recharge yourself

MG ZS EV, Marvel R ET MG5    MG EHS



Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

**MG ARCHIPEL AUTOS**

**VIRY-CHÂTILLON**

129 avenue du Général de Gaulle  
01 86 57 00 20

**MG ARCHIPEL AUTOS**

**MONTROUGE**

83 avenue Aristide Briand  
01 86 57 00 10

[www.mgmotor-archipelautos.fr](http://www.mgmotor-archipelautos.fr)

**RÉDACTION**

Rédacteur en chef: Olivier Bernis (51 60)  
Chef de service : Franck Mozzanini (5448)  
Assistante de la rédaction: Karine Roumestand (55 94)  
Rédaction: Services actualités, essais, nouveautés,  
enquêtes et pratique d'Auto Plus.  
Vincent Desmonts.  
Mesures: Frédéric Haas (01 69 01 91 97)  
Réalisation de la couverture : M&Cie, Compos Juliot  
Réalisation graphique et gravure :  
page 3 à 77 : Studio Pykha  
page 78 à 124 : Rip Consulting

**PUBLICITÉ**

**PUBLICITÉ COMMERCIALE**  
Directrice exécutive Régie: Elodie Brétaudeau-Fontailles  
Directeur du pôle automobile: Amaury d'Alès  
Directrice adjointe du pôle automobile: Anne Buré-  
Emmel (29 21)  
Planning: Angélique Consoli (53 52),  
Stéphanie Guillard (53 50)  
Trafic: Véronique Alex (50 56),  
**MARCHÉS DIRECTS**  
Directrice de publicité: Julie Aldabo (55 45)  
Assistante de publicité: Sylviane Ragusa (55 54)

**MARKETING & ABONNEMENT**

Directrice marketing: Sylvie Siguret (58 85)  
Responsable marketing: Frédérique Gasbarian (5777)

**ABONNEMENTS ET DIFFUSION**

Directeur marketing clients/diffusion: Germain Perinet  
**ABONNEMENTS**  
Directrice marketing direct: Catherine Grimaud  
Chef de produit: Barbara Haas  
**VENTES AU NUMÉRO:**  
Responsable marché: Philippe Merrien

**FABRICATION**

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat

**ÉDITION**

Editeur: ERAS  
Siège social: 40, avenue Aristide Briand,  
92227 Bagneux Cedex

**DIRECTION**

Co-gérants : Gautier Normand et Patrick Werhmann  
Directeur de la publication : Gautier Normand  
Actionnaires : Reworld Media France (RCS Nanterre 477  
494 371) et Axel Springer France (RCS Paris 440 097 004)  
Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan  
Editeur: Tommaso Albinati

Imprimeur: SIEP, France

Numéro ISSN: 0992-8154

Numéro CPPAP: 0526 K 93921

Dépôt légal : mars 2023

Trimestriel : avril, mai, juin 2023

**AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL**

Origine du papier: Suède,

Taux de fibres recyclées 0%

Certification PEFC

Impact sur l'eau Ptot 0,01 kg/tonne



Certifié PEFC

Ce produit est issu  
de forêts gérées  
durablement et de  
sources contrôlées.

10-31-1282 pefc-france.org



# SOMMAIRE

P.4... Edito

P.8 et 10... Actus

**NOUVEAUTÉS**

P.12 . Les électriques sportives

P.16 . La Renault 4 électrique

P.19 . A bord du Jeep Grand  
Cherokee 4xe

**DOSSIERS**

P.20 . Que valent vraiment les 20  
voitures électriques les plus  
abordables ?

P.30 . Les 15 nouveaux SUV  
hybrides à l'essai





PHOTOS: A. SAUNIER



P.55 . Test lecteurs Ford Kuga Flexifuel

P.56 . Une semaine en Volkswagen ID-Buzz

P.60 . Match Kia EV6 contre Tesla Model Y

P;64 La BMW i7



P.68 Une semaine en Kia Sportage Hybride

## ESSAIS

P.40 . Match Renault Megane E-Tech contre MG4

P.44 . La BMW Série 3 hybride rechargeable

P.46 . Une semaine en DS 7 E-Tense

P.48 La Toyota Prius V hybride rechargeable

P.52 . Match Renault Kangoo contre Citroën Berlingo électriques



## MODE D'EMPLOI

P.71 . Le guide des technos écolos

## GUIDE D'ACHAT

P.76 164 modèles propres à l'essai

**vite!  
VERT**

Un record pour le  
Skoda Enyaq iV RS



Le SUV sportif électrique de Skoda s'est distingué sur la glace suédoise : piloté par le journaliste britannique Richard Meaden, il a réalisé le plus long « drift » sur glace jamais réalisé ! L'Enyaq iV RS a en effet réalisé un travers de 7,351 km de long sur un anneau tracé à la surface d'un lac gelé. Un exploit qui a duré 16 minutes, à la vitesse moyenne de 27,6 km/h. La vidéo est visible sur internet : <https://youtu.be/phtRGFv1Cg4>

Bientôt  
un passeport  
numérique pour  
les batteries



La voiture électrique, c'est bien... à condition que les matériaux qui composent sa batterie aient été extraits en respectant les meilleures normes environnementales. C'est pour faciliter cette traçabilité que l'Europe a adopté le principe d'un « passeport numérique » pour les batteries. Concrètement, chaque pack aura un QR Code qui renverra vers des informations telles que l'origine des cellules, leur lieu d'assemblage... Mise en place prévue en 2026.



## Un Nissan Ariya va relier les deux pôles !

**V**oilà qui laissera pantois ceux qui s'imaginent mal partir en vacances avec une voiture électrique : un couple d'aventuriers britanniques s'apprête en effet à relier le pôle nord magnétique au pôle sud au volant d'un Nissan Ariya ! Une épopée de 27 000 km et 10 mois qui a débute mi-février, et qui emmènera Chris et Julie Ramsey à travers les Amériques, à des températures variant entre -30 et +30 degrés, et à travers des terrains hostiles. Mais nos deux tourtereaux n'en sont pas à leur coup d'essai : ils ont notamment déjà participé au Mongol Rally, en reliant Londres à Oulan-Bator (17 000

km) au volant d'une Nissan Leaf ! Pour relever ce nouveau défi, ils ont fait appel au spécialiste islandais Arctic Trucks, qui a modifié la suspension et adapté d'énormes pneus BF Goodrich de 39 pouces. En revanche, les deux moteurs électriques et la batterie de cet Ariya 87 kWh e-force de 306 ch sont strictement d'origine. Pour recharger loin de tout, Chris et Julie pourront compter sur une « unité mobile de production d'énergie renouvelable »... c'est à dire une éolienne rétractable et des panneaux solaires. Vous pouvez suivre leur aventure sur <https://poletopoleev.com/> ■

**VERT  
pâle**

### La 508 Peugeot Sport Engineered fait un flop



Le vaisseau amiral de la gamme Peugeot a disparu du catalogue ! La 508 Peugeot Sport Engineered devrait revenir à

l'occasion d'un prochain restylage, mais ses ventes sont très faibles, avec à peine plus de 300 immatriculations l'an dernier en France. Un insuccès qui s'explique notamment par des tarifs très élevés (plus de 71 000 €!), mais aussi par la désaffection globale du marché pour les hybrides rechargeables, dont les ventes ont chuté de 10 % l'an dernier.



### Le marché de la voiture électrique est-il en train de plafonner ?

L'étude « *Global Automotive consumer Study* » du cabinet Deloitte est passée quelque peu inaperçue, mais elle jette le trouble dans le monde de la voiture électrique. Selon celle-ci, seuls 8 % des Français pensent opter pour un véhicule à batterie pour leur prochain achat. Pire : pour 56 % d'entre eux, il n'est pas question de déboursier plus 30 000 € bonus déduit ! Seuls 25 % fixent le prix plafond entre 30 000 et 50 000 €, là où se situe l'essentiel de l'offre en neuf aujourd'hui. Pour Guillaume Crunelle, responsable mobilité et automobile de Deloitte France, « *la question se pose sur la fragilité du véhicule électrique, qui va nécessiter un encouragement et une persistance des mesures.* » Notons que la part de marché mensuelle du VE en France stagne depuis septembre 2021 aux alentours de 13 % des ventes.

**VERT  
foncée**

### Le « bouclier tarifaire » étendu à la recharge des voitures électriques

Face à la hausse des prix de l'électricité, le Gouvernement a mis en place le « bouclier tarifaire », qui en plafonne les tarifs. Un dispositif désormais étendu aux exploitants de bornes de recharge électriques (publiques ou privées), qui bénéficieront ainsi de coûts d'approvisionnement plus bas. Les tarifs proposés aux utilisateurs de véhicules électriques devraient donc également baisser. Une bonne nouvelle à l'approche de la belle saison !





le nouveau nom de

Rétro  
ASSURANCES

Quattro  
ASSURANCES

# Nous assurons ce qui compte le + pour vous



*Plus belle la vie !*

*Ma première  
moto !*

*Tarif Collection  
à partir de 9 ans !*

*Toujours plus  
de liberté !*

*Maison  
de famille !*

*Sans hésitation  
on y va !*

Désormais regroupés sous la marque **Rétro+**, nous optimisons le coût de vos assurances avec des contrats personnalisés tant pour les véhicules de loisirs que pour les véhicules de tous les jours, votre habitation et votre santé. Grâce à nos innovations et les nouvelles technologies, bénéficiez d'un des meilleurs rapports service/prix du marché.



Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

[www.retro.fr](http://www.retro.fr)

**vite!**  
**VERT**

**Opération sauvetage pour Sono**



SONO MOTORS

Le constructeur allemand Sono connaît de grandes difficultés. Il n'a pas reçu assez de commandes pour sa Sion, un monospace rechargeable à l'énergie solaire, et se retrouve à court de cash. La marque a donc lancé la campagne #SaveSion en lançant un appel pour atteindre les 3 500 réservations et lever 100 millions d'euros. Reste que depuis 2017, date de lancement du programme, la concurrence a progressé à grands pas. Y'a-t-il encore une place pour la Sion ?

**Afeela, la nouvelle marque automobile de Sony et Honda**



NEWSPRESSUSA

C'est officiel depuis 2020 : le géant nippon de l'électronique grand public Sony veut lancer sa voiture électrique. Il s'est associé pour l'occasion avec son compatriote Honda et a déjà présenté deux concept-cars. Le modèle de série est prévu pour 2025, mais il ne sera badgé ni Sony, ni Honda ! Les deux entreprises ont créé une toute nouvelle marque à cet effet, baptisée Afeela. Un nom qui dérive du verbe anglais « to feel », qui signifie « ressentir ». Tout un programme !



LEXUS

## Toyota veut revenir dans la course à l'électrique

**T**oyota est resté le numéro un mondial en 2022, avec près de 10,5 millions de véhicules vendus dans le monde. Un volume stable malgré un contexte mondial troublé, marqué par la pénurie de semi-conducteurs et la guerre en Ukraine. Pour autant, s'il est un domaine où le géant nippon est en retard, c'est bien celui de la voiture électrique. Il ne propose en effet que trois modèles

(le Toyota bZ4X et les Lexus UX 300e et RZ) et n'a vendu que... 24 466 VE dans le monde l'an dernier ! Mais, sans renier son approche multi-énergies (hybrides, hybrides rechargeables, hydrogène), le constructeur veut redoubler ses efforts dans le domaine du pur électrique. Le nouveau patron, Koji Sato, qui remplace Akio Toyoda, veut aussi faire de Lexus une marque tout-électrique à l'horizon

2035, et faire bondir les immatriculations de VE à 3,5 millions à cette échéance. Pour cela, il entend révolutionner la culture de l'entreprise en favorisant l'émergence de jeunes talents, rompant avec la tradition japonaise qui favorise à outrance la séniorité. Il prévoit également de développer de nouvelles plateformes dédiées à l'électrification, ce à quoi Toyota s'était jusqu'alors refusé. Mieux vaut tard... ■

## La première Jeep électrique élue voiture de l'année

Elle n'est pas encore arrivée dans les concessions, mais la Jeep Avenger est déjà auréolée du titre très convoité de « Voiture de l'année 2023 » ! Premier modèle 100 % électrique de la légendaire marque américaine, l'Avenger a recueilli 328 points de la part des 57 membres du jury, devançant deux autres modèles à batterie : le Volkswagen ID.Buzz (241 points) et le Nissan Ariya (211 points). C'est par ailleurs la première fois qu'une Jeep remporte ce prix. Basée sur la plate-forme STLA Small, évolution de la eCMP des Peugeot e-208 et DS 3 Crossback E-Tense, l'Avenger se distingue par ses dimensions compactes (4,08 m de long). Elle reçoit un moteur électrique de 156 ch alimenté par une



A. SAUNIER/EMAS

batterie de 54 kWh et promet une autonomie de 400 km sur le cycle WLTP. Pour l'instant simple traction, l'Avenger existera plus tard en version 4X4, dotée de deux moteurs.

# VOLVO

## VOLVO CAR ENTREPRISE

### PARTENAIRE DE VOTRE MOBILITÉ ÉLECTRIQUE



**GAMME ÉLECTRIQUE  
DIVERSIFIÉE**



**SOLUTIONS  
DE RECHARGE**



**EXPERTS À  
VOTRE ÉCOUTE**



**FINANCEMENTS  
AVANTAGEUX**

**A** 0g CO<sub>2</sub>/km



**Modèle présenté :** Nouveau C40 Recharge Extended Range Ultimate 252 ch avec options.  
Autonomie en cycle mixte WLTP de 524 km.

**\*Cycle mixte WLTP C40 Recharge 100% électrique :** Consommation électrique (kWh/100 km) : 16.4 - 18.6.

**CO<sub>2</sub> en phase de roulage (g/km) :** 0.

**Autonomie électrique (km) :** 453 - 533.

Données en cours d'homologation.

**VOLVOCARS.FR**

**ELYSEE**  
AUTOMOBILES

[www.elysee-automobiles.com](http://www.elysee-automobiles.com)

**Elysée Automobiles**  
4 Av. du Général de Gaulle  
77210 Avon  
**01 60 74 57 77**

**Elysée Automobiles**  
48 RD 306  
77240 Vert-Saint-Denis  
**01 64 09 61 91**

**Elysée Automobiles 77**  
ZAE du clos du chêne  
77144 Montévrain/Marne-La-Vallée  
**01 64 77 33 10**

**Elysée Est Autos**  
102 Route de la Libération  
94430 Chennevières-sur-Marne  
**01 45 93 04 00**

**Elysée Est Autos**  
61/63 Bd Richard Lenoir  
75011 Paris  
**01 43 55 00 78**

@GroupeElyseeAutomobiles

**16 modèles  
de 155 à... 775 ch**

# Spécial sportiv

L'avènement du "tout batterie" d'ici à 2035 ne devrait pas sonner le glas des modèles vitaminés. Les autos de caractère semblent même promises à un bel avenir pour les marques généralistes comme du côté des spécialistes. Entre les GTI qui vont reprendre du poil de la bête, les incontournables SUV qui gagnent du muscle ou les coupés et roadsters athlétiques, Auto Plus Vert! fait le point sur ce qui nous attend. Par Stéphane Martin

## Les GTI

**O**n les croyait disparues à jamais, terrassées par des normes toujours plus sévères. On les savait plus du tout "politiquement correctes" (sécurité routière, émissions de CO<sub>2</sub>...). Mais les blocs électriques pourraient bien renouveler le genre, d'autant qu'ils sont faciles à "booster". D'Abarth à Volkswagen, de plus en plus de marques se mettent à plancher sur des bombinettes vitaminées, comme à la grande époque des années 1980-1990. Et, pour compenser la prise de poids due à l'installation des accus, certains n'hésitent pas à jouer la surenchère côté puissance. Ainsi, avec ses 428 ch, le Smart #1 Brabus n'est plus très loin de la mythique Ferrari F40 qui, en 1987, faisait sensation avec son V8 de... 478 ch. ■



PHOTO OFFICIELLE

ABARTH

**Abarth 500e \\\ Mars 2023 - 155 ch - 43 000 €**

Première Abarth "à pile", la 500e est la cousine délurée de la très chic Fiat 500e. Forte de 155 ch distribués aux roues avant, la puce transalpine (3,67 m) présage de meilleures relances que les actuels modèles thermiques, pourtant plus puissants (165 et 180 ch). Très aguicheuse dans cette version de lancement "Scorpionissima" facturée au prix fort, elle ne promet, en revanche, que 250 km d'autonomie.



ILLUSTRATION Auto Plus

R. DEMARETS

**Alpine R5 \\\ Mars 2025 - 220 ch - 30 000 €\***

Basée sur la future Renault 5, cette petite Alpine (4 m de long environ) s'en démarquera par son style plus sportif (kit carrosserie, jantes de 18"...) et son dynamisme supérieur grâce à des suspensions et à une direction spécifiques. Elle profitera aussi de voies avant élargies pour y loger le bloc électrique de la Megane E-Tech (220 ch). Enfin, sa batterie d'au moins 52 kWh lui permettrait de viser 320 km d'autonomie.

**Smart #1 Brabus \\\**

**Avril 2023 - 428 ch - 47 490 €**

"Rhabillé" par le préparateur Brabus, le premier SUV compact de Smart (4,30 m) se fait un peu plus "méchant" (boucliers, capot, jantes de 19"...). Surtout, il gagne un second bloc sur l'essieu avant, et passe ainsi, de 272 à 428 ch. Il troque donc la propulsion contre la transmission intégrale. Toujours alimenté par une batterie de 52 kWh utiles, le #1 s'alourdit de 100 kg (soit 1 900 kg au total) et voit son prix grimper de 4 000 €.

# es électriques

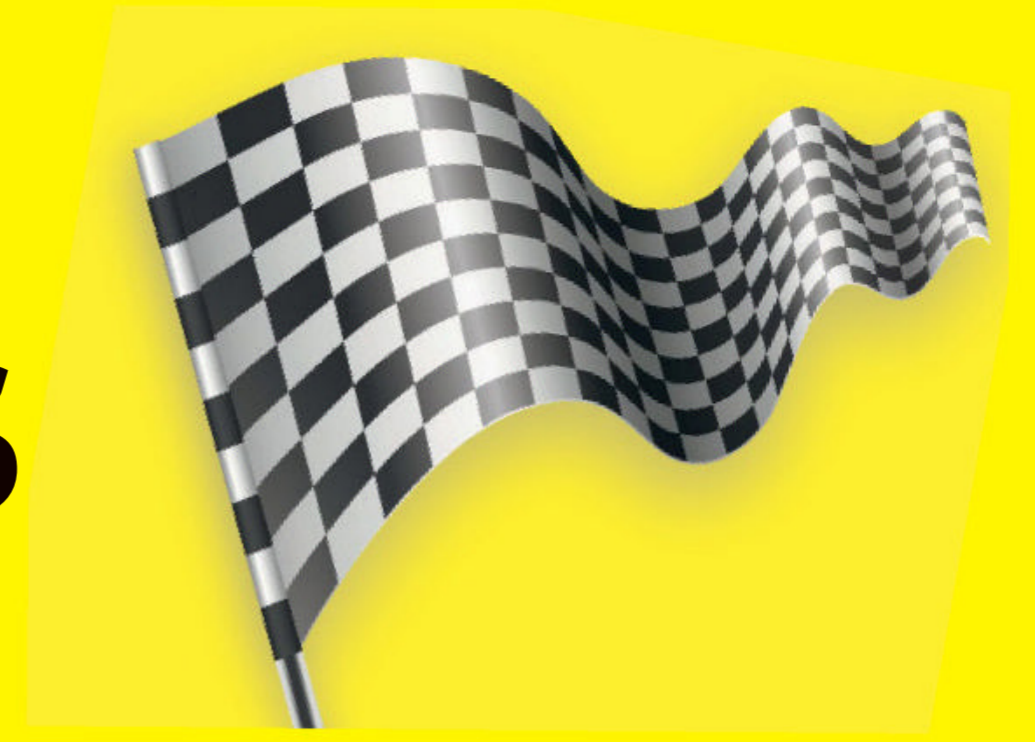


PHOTO OFFICIELLE

## Mini John Cooper Works \\\

Mars 2024 - 300 ch - 45 000 €\*

La prochaine génération de la Hatch, attendue au printemps, sera disponible en thermique (essence uniquement) et en 100% électrique. Quelques mois plus tard, Mini présentera les versions "boostées", regroupées sous le label John Cooper Works. Or, c'est officiel : pour la première fois, JCW proposera une variante à batterie qui, avec 300 ch minimum, devrait, selon la marque, préserver les performances et l'agrément de conduite typiques de ses modèles.

MINI

## Cupra UrbanRebel \\\

Mars 2025 - 226 ch - 29 000 €\*

La marque sportive cousine de Seat a la lourde tâche de développer la future minicitadine que l'on retrouvera aussi chez Skoda et Volkswagen. Construite sur la plate-forme raccourcie de la Born (et de la Volkswagen ID.3), l'espagnole ose un look agressif et tout en muscles dans un gabarit réduit (4,03 m de long). Logé sur l'essieu avant, l'électromoteur de 166 kW (226 ch) devrait permettre à l'UrbanRebel de passer de 0 à 100 km/h en 6s9. Autonomie visée : 440 km. Ambitieux !



CONCEPT-CAR

CUPRA



PHOTO OFFICIELLE

## Volkswagen ID.3 GTX \\\

Avril 2023 - 299 ch - 51 000 €\*

Il faudra finalement attendre le restylage de l'ID.3, au printemps, pour découvrir sa version vitaminée GTX, pourtant promise en 2022. La compacte (4,27 m de long) reprendrait l'ensemble mécanique des crossovers ID.4 et ID.5 GTX : une batterie de 77 kWh et une puissance de 299 ch grâce à deux blocs (un par essieu). La VW aura droit à des surpiques à bord, de grandes jantes, ainsi qu'à des éléments de design extérieurs spécifiques (boucliers, optiques...).



ILLUSTRATION OFFICIELLE

VOLKSWAGEN

SMART

# Les coupés et les roadsters

**N**aturellement sportives, ces types d'autos n'ont pas d'autre choix que de se convertir à l'électrique pour survivre. Et vu les niveaux de puissance annoncés par certains (plus de 700 ch pour la prochaine Audi R8 et la nouvelle Maserati GranTurismo, et sans doute bien davantage pour le futur Tesla Roadster), cela n'est pas forcément une mauvaise chose. Autre bonus, la plupart des modèles attendus disposeront d'une transmission intégrale (une première pour la Maserati, ainsi que pour les Porsche Cayman et Boxster à venir), ce qui permettra d'exploiter au mieux toute leur "cavalerie". Reste à savoir comment les constructeurs vont réussir à limiter le poids de leurs modèles, lourdement chargés par leurs batteries. ■

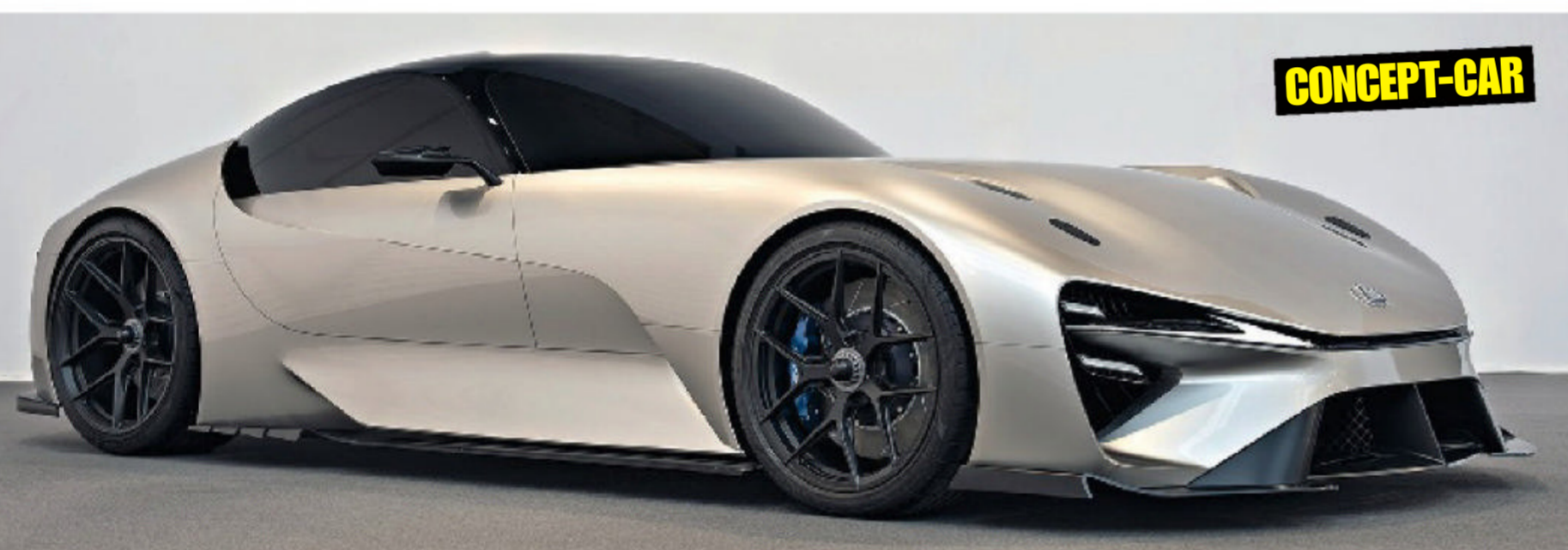
## Maserati GranTurismo Folgore \

**Avril 2023 - 761 ch - 200 000 €\***

La nouvelle génération de la GranTurismo va avoir droit à une déclinaison 100% électrique, une première pour la marque. Animé par trois blocs de 300 kW chacun (dérivés de ceux utilisés par le constructeur en Formula E), ce coupé survolté délivre une puissance de 761 ch aux quatre roues. Et avec sa batterie de 83 kWh nets, l'élégante italienne promet 450 km d'autonomie.



MASERATI



LEXUS

## Lexus Electrified Concept \

**2026 - 200 000 €\***

Récemment dévoilé, ce concept-car annonce l'arrivée d'un coupé ultra-sportif de la marque haut de gamme de Toyota. Avec son design sculptural et ses proportions athlétiques, la nipponne intimide. Restées mutiques sur la technique, les équipes de Lexus ont toutefois précisé viser un 0 à 100 km/h autour des 2s et une autonomie de 700 km, mais aussi concevoir une boîte manuelle afin de préserver les sensations de conduite.

## Porsche Boxster \

**Mars 2025 - 400 ch - 80 000 €\***

C'est officiel : les prochaines générations du Cayman et du Boxster seront électriques. Basés sur la plate-forme modulaire PPE (Premium Platform Electric) développée avec Audi, les deux modèles disposeront, en entrée de gamme, d'au moins 400 ch en propulsion, sachant qu'une version plus puissante avec deux blocs (et donc, une transmission intégrale) est aussi à l'étude.



SB-MEDIEN



AUDI

## Audi R8 \ Avril 2026 - 775 ch - 350 000 €\*

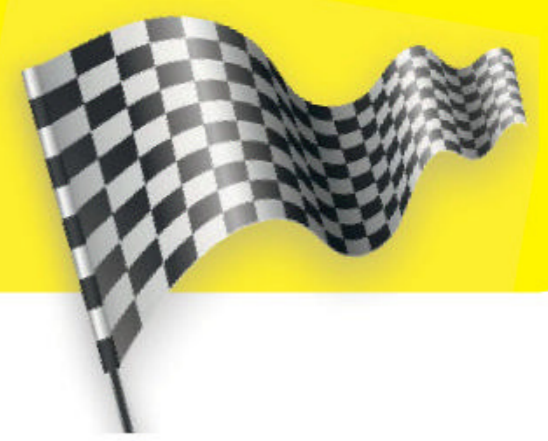
Présenté en 2018, le concept PB18 e-tron préfigurait la future génération de R8 qui, d'ici à 2026, passera au tout électrique. Animée par trois blocs (un à l'avant, deux à l'arrière) et d'une puissance de 680 ch (avec un boost à 775 ch), l'Audi devrait embarquer des batteries hautes performances conçues par Porsche.

## Tesla Roadster \

**Septembre 2023 -**

**172 000 €\***

Annoncé depuis longtemps, le roadster californien est enfin disponible à la commande, contre un acompte de 43 000 €. Animé par trois blocs (un à l'avant, deux à l'arrière), cette sportive qui ne trahit pas sa puissance est censée expédier le 0 à 100 km/h en 2s1 et dépasser 400 km/h en vitesse maxi, tout en offrant 1 000 km d'autonomie. On a hâte de vérifier tout cela...



CONCEPT-CAR

MG

## MG Cyberster \

Juin 2024 - 65 000 €\*

Pour célébrer son centenaire, l'ex-marque britannique (devenue chinoise en 2007) va proposer un roadster, renouant ainsi avec ses racines. On sait encore peu de choses sur lui, hormis que le style du modèle de série sera plus sage et que, outre une autonomie de 800 km, le Cyberster (nom à confirmer) entend abattre le 0 à 100 km/h en moins de 3s.



CONCEPT-CAR

NISSAN

## Mazda MX-5 \

Mars 2026 - 45 000 €\*

Pour la prochaine génération de son iconique MX-5, préfigurée par le concept Vision Study Model (photo), le japonais n'a pas encore tranché entre une électrification partielle (hybridation) ou du 100% électrique. Dans ce dernier cas, le problème serait de maintenir le poids à un niveau raisonnable, mais aussi de contenir les tarifs, le roadster nippon étant, notamment, réputé pour sa légèreté et son rapport prix/prestations remarquable.



PHOTO OFFICIELLE

TESLA

# Les SUV

En thermique déjà, bon nombre de crossovers s'étaient mis au sport avec des versions toujours plus vitaminées. L'avènement du tout électrique ne changera pas la donne, au contraire. Anticipant l'interdiction du bon vieux moteur à explosion programmée en 2035 (en Europe), Jaguar avait déjà mis un doigt dans la prise avec son I-Pace de 400 ch, qui s'apprête à pro-

fiter d'un léger restylage. En plein développement de sa gamme, Cupra travaille sur un Tavascan tonique et athlétique de plus de 300 ch. Enfin, Hyundai termine le développement d'une variante musclée de son Ioniq 5 (près de 600 ch), qui sera la première auto électrique frappée du "N", l'équivalent du "M" de BMW pour le coréen. ■



PHOTO OFFICIELLE

CUPRA

## Cupra Tavascan \ Octobre 2024 - 306 ch - 55 000 €\*

L'espagnol affiche un design musclé et opte pour un profil de coupé. Il reprendra la même plate-forme technique que les crossovers Volkswagen ID.4 et ID.5. Programmé officiellement pour la fin de l'année 2024, le Cupra, long d'environ 4,60 m, embarquera deux moteurs (un sur chaque essieu) pour une puissance combinée de 225 kW (306 ch). Avec sa batterie de 77 kWh, ce SUV revendique une autonomie de 450 km.

## Hyundai Ioniq 5 N \ Novembre 2023 - 585 ch - 74 000 €\*



SCOOP

SB-MEDIEN

Le coréen vient de confirmer l'arrivée, fin 2023, d'une version musclée de son Ioniq 5. Frappé du logo N qui habille tous ses modèles sportifs (un clin d'œil au circuit allemand du Nürburgring), le SUV est un clone technique du Kia EV6 GT. Il disposera de deux moteurs (un par essieu) pour une puissance totale de 430 kW (585 ch). Sa batterie de 77,4 kWh (utiles) lui permettrait d'espérer plus de 400 km avec une charge.



PHOTO OFFICIELLE

JAGUAR

## Jaguar I-Pace restylé \ Mars 2023 - 400 ch - 93 100 €

Né en 2018, le premier modèle 100% électrique de Jaguar a déjà subi une petite cure de jouvence en 2020. Rebelote aujourd'hui avec une discrète remise à niveau limitée à l'arrivée d'une calandre lissée, d'éléments de carrosserie désormais couleur caisse (lame avant et bas de portes) et de nouvelles teintes satinées. Avec toujours 400 ch, une transmission intégrale et des accus de 90 kWh, il revendique 470 km d'une traite.

**EN  
bref!**

**Lancement:**  
automne 2024  
**Longueur:** 4,15 m\*  
**Moteur électrique:**  
136 ch  
**Tarif:** à partir de  
25 000 €\*



## PREMIÈRES IMAGES DE LA FUTURE "4L"

# Renault en mode nos

**Après la R5, c'est la bonne vieille 4L que Renault va ressusciter l'an prochain. Mais une 4L modernisée, "SUVisée"... et, bien évidemment, totalement électrifiée. Auto Plus Verts! vous révèle d'ores et déjà tous les détails de cette future vedette!**

Par Vincent Desmonts

**L**a "Renaulution" est en marche! Lancé début 2021 par Luca de Meo, alors fraîchement nommé à la tête du constructeur au losange, ce plan stratégique visait à mettre l'ensemble de la production sur les rails de l'électrification en vue de l'échéance européenne de 2035, date à laquelle la vente de modèles à moteur thermique devrait être interdite. Ayant présidé

avec succès à la renaissance de la Fiat 500 et de la marque Abarth, de Meo a décidé d'appliquer la même recette chez Renault: miser à fond sur la nostalgie et le néo-rétro. Après la nouvelle Renault 5 100% électrique, attendue pour le printemps 2024, viendra l'heure de cette Renault 4 new-look. Et, alors que la "Cinq" sera une citadine classique (sinon dans son style, au moins dans son concept), la 4L de





Calandre (illuminée) intégrant les optiques, capot horizontal, flancs sculptés au niveau de la ceinture de caisse : le lien entre la Renault 4 attendue en 2024 et sa devancière née en 1961 est identifiable au premier coup d'œil. Mais la nouvelle sera avant tout un SUV citadin bien dans l'air du temps : succès annoncé dans une catégorie en plein boom !

R. DEMARETS

# talgie

l'an 2024 jouera plutôt la partition d'un SUV urbain. Renault avait officiellement commencé à dévoiler son jeu avec le concept-car 4Ever exposé au dernier Mondial de Paris (voir encadré p. 16). Nous sommes aujourd'hui en mesure de vous présenter les lignes de la version de série ! Comme le souligne René Demarets, notre expert design (voir ci-contre), le défi a brillamment été relevé par les équipes de Gilles 🍃

## En digne héritière



Fameux challenge, cette R4 néo-rétro ! D'autant que la première 4L a plus conquis nos cœurs par sa polyvalence et son parfum de liberté que par sa beauté. Sa réincarnation en reprend la silhouette, les optiques logées dans la calandre et la troisième vitre trapézoïdale. La gouttière de toit de l'inspiratrice se transforme en un pli discret qui amorce l'aileron arrière, tandis que les bossages de capot sont modernisés. Et on retrouve le pli horizontal qui parcourt les portes et le sommet de l'aile pour retomber en parallèle à la proue. L'ensemble est réinterprété à la mode SUV, gommant les rondeurs de la mamie, tout en préservant son caractère.

Les équipes du design Renault ont réussi à reprendre la vitre de custode trapézoïdale et la découpe si particulière de la 4L "historique".

Mais si le look est volontiers néo-rétro, la technologie est 100% moderne, avec une plate-forme partagée avec la future Renault 5 et une motorisation électrique.



R. DEMARETS

Vidal, car l'ancienne Renault 4 n'était pas réputée pour sa beauté ! La nouvelle s'en inspire clairement pour ses lignes, tout en les réinterprétant intelligemment à la sauce SUV. On appréciera notamment la calandre intégrant les optiques, le capot quasiment horizontal ou encore la découpe très particulière des portières arrière, autant d'éléments caractéristiques empruntés à la "bonne vieille" 4L. Mesurant environ 4,15 m de long, la Renault 4 viendra s'intercaler entre la "Cinq" et le Captur, qu'elle ne remplacera pas. Celui-ci bénéficiera en effet d'un restylage à l'automne prochain, tout comme la Clio. Deux gammes (une thermique et une électrique) seront ainsi appelées à cohabiter pendant encore plusieurs années (comme les Megane 4 et Megane E-Tech). Un vrai casse-tête, tant en termes de budgets de développement que d'industrialisation et de marketing !

### Fabriquée à Maubeuge

En attendant que sa filiale 100% électrique Ampere soit officiellement créée, Renault a déjà lancé son pôle Electricity, qui rassemble les usines de Douai, Ruitz et Maubeuge, en région Hauts-de-France. Celles-ci se destineront à la production de modèles 100% élec-

triques. La R5 sera assemblée à Douai, tandis que la 4L sortira, elle, des chaînes de Maubeuge, tout comme sa version fourgonnette, attendue pour 2025. Les trois modèles reposent sur la plate-forme CMF-BEV, une évolution de celle de la Clio 5 remaniée afin d'intégrer la batterie dans leur plancher. Cette dernière adoptera bien sûr la technologie lithium-ion et devrait promettre une autonomie avoisinant les 400 km. Elle alimentera un tout nouveau moteur synchrone à rotor bobiné (nom de code ePT-100), plus compact et plus léger que celui équipant actuellement la Zoe. Concernant l'habitacle, peu d'informations ont encore filtré, mais on nous promet une fonctionnalité soignée, avec une banquette modulable et un seuil de chargement bas. Et si la "4L" n'aura pas droit au fameux levier de vitesses en forme de canne de parapluie de sa glorieuse aînée, elle cédera à la mode du tout numérique, avec une instrumentation sur écran et l'incontournable tablette tactile pour les fonctions annexes. Enfin, côté tarif, il faut s'attendre à un premier prix avoisinant les 25 000 € hors bonus écologique. Certes, c'est plus que la "vraie" 4L à l'époque, mais pour un petit SUV électrique malin et stylé, c'est bien placé !

### 4Ever Trophy : Le messenger



F. GROUT

C'était l'une des stars du dernier Mondial de Paris : le concept-car 4Ever Trophy confirmait les rumeurs persistantes concernant la renaissance de la légendaire 4L, tout en donnant un aperçu de ses lignes. Les équipes du design Renault, guidées par Gilles Vidal, avaient cependant exagéré son côté baroudeur, en le dotant d'ailes très fortement élargies, de grosses roues de 19" et d'une garde au sol XXL faisant culminer l'engin à... 1,90 m de haut ! Une manière de rendre hommage au 4L Trophy, raid automobile solidaire qui fêtait ses 25 ans en 2022, mais aussi de faire un clin d'œil à la R4 des frères Bernard et Claude Marreau, engagée au Paris-Dakar en 1979 et 1980. Forcément, la version de série sera moins extrême et un peu plus terre à terre. Mais elle reprendra les grandes lignes de cet audacieux concept-car. Gilles Vidal reconnaissait lui-même que la partie supérieure du prototype était très fidèle au modèle définitif...

**EN**  
**bref!**

**Lancement :**  
janvier 2023  
**Longueur**  
(en m) : 4,92  
**Moteurs hybride**  
rech. : 380 ch  
**Tarifs :** à partir  
de 99 500 €\*

*La cinquième génération du Grand Cherokee arrive en Europe avec une nouvelle base technique et, surtout, une unique motorisation hybride rechargeable de 380 ch.*



## À BORD DU JEEP GRAND CHEROKEE 4XE

# L'américain se met au vert

**Jeep a profité du Salon de Bruxelles pour présenter au public la cinquième génération de son grand SUV, exclusivement proposé en hybride rechargeable.**

Par Agnès Lasbarrères

**D**epuis le 1<sup>er</sup> juin 2022, Jeep ne commercialise en Europe que des modèles électrifiés, équipés d'une motorisation hybride légère 48V ou rechargeable, et même du 100% électrique avec l'inédit Avenger, qui vient d'être élu "Voiture de l'année 2023". La nouvelle génération du Grand Cherokee, dévoilée en septembre 2021 aux Etats-Unis et qui arrive enfin chez nous, n'y coupe pas. Doté d'une architecture entièrement revue, le SUV de 4,92 m de long oublie les anciens V6 et V8 au profit d'un 2.0 turbo-essence de 272 ch. Asso-

cié à un bloc électrique de 145 ch, celui-ci fournit une puissance combinée de 380 ch (autonomie annoncée en électrique : 51 km). Le design évolue aussi, avec une calandre toujours à sept fentes mais redessinée, et de fines optiques rectangulaires. La métamorphose est plus notable à l'intérieur, sur la version haut de gamme Summit Reserve, la seule proposée en France. Très luxueuse, elle comporte de série des inserts en bois véritable, du cuir, un rétroviseur numérique et une planche de bord amplement modernisée, habillée non pas de deux, mais de trois écrans de 10" et 10,25" (25

et 26 cm). Le troisième, situé face au passager avant, est interactif et permet de rechercher et donner au conducteur des éléments de navigation, par exemple. Disponible à la commande à partir de 99 500 €, le Grand Cherokee devrait arriver en concession cet été. ■

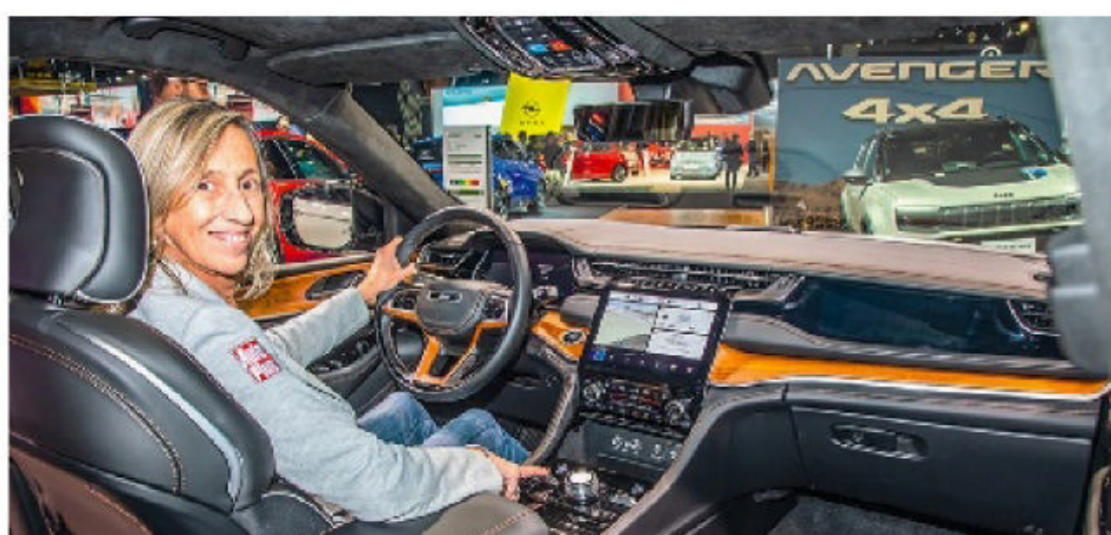


*L'actuel Grand Cherokee*

Y. LEFEBVRE



**S'il ne renie en rien son look de 4x4 taillé pour les Etats-Unis, ce grand SUV de 4,92 m de long modernise son style, grâce, notamment, à ses feux ultra-fins reliés entre eux.**



**Ambiance luxe et techno à bord, avec un mobilier revu entièrement. Les matériaux sont de bonne qualité et on note un troisième écran multimédia devant le passager.**



**Belle sensation d'espace à l'arrière, mais on aurait apprécié une assise plus longue. Côté coffre, Jeep annonce un volume de 471 dm<sup>3</sup> (+ 39 dm<sup>3</sup> dans un logement sous le plancher).**



PHOTOS: F. GROUT



20 MODÈLES A MOINS DE 30 000 €\* À LA LOUPE

# Que valent les électriques les moins chères ?

**Prix moyen d'une voiture électrique en Europe: 55 800 €! Logique, les constructeurs investissent surtout dans le haut de gamme, plus rentable. Alors, à quoi faut-il s'attendre quand on dispose d'un budget maxi de 30 000 €\* ?** Par l'ensemble du service essais

**L**eur prix dépassant de 27%, en moyenne, celui de leur équivalent thermique, difficile de qualifier les voitures électriques de bon marché. Pour preuve, sur le sol français, seuls 20 modèles se maintiennent

sous la barre des 30 000 € – somme déjà rondelette! – bonus écologique et remise en concession déduits, dont 50% de citadines. Celles-ci ne conviennent pas, loin s'en faut, aux besoins d'une majorité d'automobilistes. Seules les marques chinoises parviennent actuellement à commercia-

liser des modèles relativement polyvalents à prix doux. Le défi semble plus délicat à relever pour les constructeurs européens, la Renault Megane E-Tech EV40 étant (cocorico!) la seule berline compacte originaire du Vieux Continent à pouvoir s'immiscer, de justesse, dans ce dossier... ■



**Citroën** Ami - 8 ch 7790 € / 6890 €\*

Une puce pour la ville exclusivement

A. SAUNIER

**E**n marge des 20 "vraies" voitures de ce dossier, l'Ami permet de rouler en électrique pour moins de 7 000 €\* : alléchant! D'autant plus qu'elle est accessible dès l'âge de 14 ans. En contrepartie, ce puceron de 8 ch, classé parmi les quadricycles à moteur, voit sa vitesse bridée à 45 km/h. Limitée à de petits parcours urbains, elle n'offre que 70 km d'autonomie<sup>(1)</sup>, un confort sommaire et une finition rudimentaire. ■

LES CHIFFRES (DONNÉES CONSTRUCTEUR)	
<b>Moteur</b> électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	8 ch
<b>Batterie</b> lithium-ion	5,5 kWh (capacité utile)
<b>Transmission</b>	Aux roues AR
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/- 900 €
<b>Vitesse</b> maxi	45 km/h
<b>Autonomie</b> moyenne	70 km
<b>Temps de charge</b> Secteur	3 h
<b>Dim.</b> L x l x h, en m	2,41 x 1,39 x 1,52
<b>Le verdict</b>	<b>Correct</b>

1. Donnée constructeur

## Citroën ë-Berlingo

50 kWh M Live - 136 ch

36 750 € / 29 700 €\*<sup>1</sup>



J. FAUTRAT / CITROËN

*Comme son cousin, le Peugeot Rifter, le Berlingo ne propose plus de moteurs essence et diesels. Las, la version électrique qui les remplace n'en offre ni la polyvalence, ni l'accessibilité financière...*

### Du volume et du tonus, mais guère plus...

**P**as cadeau, l'ë-Berlingo! D'autant plus que nous avons ici affaire à la version de base Live, chichement équipée: une seule porte coulissante (à droite), service minimum côté modularité et rangements, pas de GPS, ni de radars de recul et aucune option possible, hormis la peinture

métallisée (gris ou noir!). On retrouve le sourire au volant avec de bonnes accélérations et du confort. Las, le rayon d'action de ce spacieux ludospace reste limité à 226 km en moyenne et 168 km sur autoroute. Compensation: il se recharge en 30 mn sur une borne rapide (100 kW maxi). ■

### NOS MESURES



<b>Moteur</b> électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	136 ch
Couple maxi	260 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/kg/- 6 000 €
<b>Batterie</b> lithium-ion	46 kWh (utile)
<b>Transmission</b>	Aux roues AV
<b>Accélération</b> 1000 m D. A.	34s4
<b>Reprises</b> 80 à 120 km/h en Drive	8s4
<b>Autonomie</b> moyenne	226 km
Route/Autoroute/Ville	242/168/269 km
<b>Temps de charge</b> borne rapide <sup>(1)</sup>	30 mn
Wallbox (7,4 kW)/Secteur	8 h/31 h
<b>Freinage</b> 130 à 0 km/h	63 m
<b>Poids</b>	1 811 kg
<b>Dim.</b> L x l x h, en m	4,41 x 1,85 x 1,85
<b>Coffre</b>	632 dm <sup>3</sup>

### Le verdict **Auto Plus**

**Décevant**

1. De 0 à 80 % de capacité (à 100 kW maxi), donnée constructeur

## Dacia Spring

27,4 kWh Essential - 45 ch

20 800 € / 15 200 €\*<sup>1</sup>



A. SAUNIER



N. PITVEVAL / DACIA

*La Spring va profiter de la nouvelle identité visuelle de Dacia (logo et calandre revus). Une évolution qui concerne toute la gamme.*

*Comme pour le reste de la gamme, le tarif de la Spring n'a cessé d'augmenter en 2022, mais c'est encore la plus économique des électriques. Et surtout la plus endurante, avec 204 km d'autonomie en ville.*

### Une citadine à (presque) tout faire

**S**on prix a augmenté de 3 000 € en 2022! Malgré tout, la Spring reste la moins chère des voitures électriques (celles nécessitant un permis B, s'entend). Dans le clan des minicitadines de moins de 100 ch, elle se targue aussi d'avoir le meilleur rayon d'action, avec 162 km en moyenne (cela est faible dans l'absolu) contre 132 km pour la Renault Twingo et 148 km au crédit de la Fiat 500e d'entrée de gamme. Le terrain de jeu favori de la roumaine est, bien sûr, la ville, où les 200 km d'autonomie sont à sa portée: bien suffisant pour les courts trajets quotidiens en compagnie des enfants (4 portes) ou pour les emplettes (coffre de 310 dm<sup>3</sup>!). Bémol: le petit moteur de 45 ch manque de vivacité et n'incite guère aux escapades sur voie rapide, ses capacités de relance passé les 80 km/h étant limitées. Attention également aux mauvaises distances de freinage et au train avant baladeur sous la pluie. ■



N. SOLER



N. SOLER

**Volume : 310 dm<sup>3</sup>**

*L'espace est moyen à l'arrière et la version de base ne dispose pas d'une banquette fractionnable. Beau volume de coffre, en revanche!*

### NOS MESURES



<b>Moteur</b> électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	45 ch
Couple maxi	125 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/kg/- 5 616 €
<b>Batterie</b> lithium-ion	26,8 kWh (utile)
<b>Transmission</b>	Aux roues AV
<b>Accélération</b> 1000 m D. A.	40s4
<b>Reprises</b> 80 à 120 km/h en Drive	22s3
<b>Autonomie</b> moyenne	162 km
Route/Autoroute/Ville	160/122/204 km
<b>Temps de charge</b> borne rapide	1 h <sup>(1)</sup>
Wallbox (7,4 kW)/Secteur	4 h 50 <sup>(2)</sup> /9 h
<b>Freinage</b> 130 à 0 km/h	73 m
<b>Poids</b>	949 kg
<b>Dim.</b> L x l x h, en m	3,74 x 1,77 x 1,52
<b>Durée de garantie</b>	3 ans ou 100 000 km <sup>(3)</sup>

### Le verdict **Auto Plus**

**Intéressant**

1. A 30 kW maxi.  
2. A 6,6 kW maxi, option à 600 €.   
3. Batterie garantie 8 ans ou 120 000 km.

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie).

**Fiat 500**

- 95 ch 30400 € / 24100 €\*



*Gabarit oblige, habitabilité et coffre sont restreints. Et avec 110 km d'autonomie mesurés sur autoroute, les départs en vacances ne sont de toute façon pas au programme.*

**La petite bête dont les tarifs grimpent...**

**F**iat a récemment supprimé la version d'entrée de gamme Action de sa minicitadine électrique. Résultat: le prix d'appel remonte d'environ 5 000 €! En contrepartie, l'équipement de série est logiquement plus confortable avec, notamment, l'écran central de 10,25", le Mir-

ror Screen, etc. Cette 500 électrique est équipée de la petite batterie dont l'autonomie, très juste, est inférieure à 150 km en moyenne. Reste qu'en ville, elle est toujours à son aise, avec sa conduite "one pedal", ses belles relances et son agilité hors pair. Et la puce conserve un charme bien à elle. ■

**Hyundai Kona**

Electric 39 kWh Intuitive - 136 ch 36900 € / 29055 €\*



*Vif à l'accélération, silencieux et sobre le Kona électrique coche de nombreuses cases. Si son autonomie suffit en usage routier et urbain, elle est insuffisante sur autoroute, pour voyager sereinement.*

**Economique à l'usage**

**P**our 4 800 € de moins que la version de 150 kW (204 ch), le Kona existe en 100 kW (136 ch). Une puissance suffisante au quotidien. En revanche, en voyage, l'autonomie de sa batterie, à la capacité limitée (39,2 kWh), fait défaut sur autoroute. Il faut penser à recharger

après un peu plus de 150 km seulement pour éviter la panne sèche (à 211 km). Dommage, car ce petit SUV, ultra-silencieux, consomme seulement 15,5 kWh/100 km en moyenne. En outre, sa présentation est moderne et originale. Moins enthousiasmant, la place manque à l'arrière et dans le coffre. ■

**Mazda MX-30**

e-Skyactiv EV Prime-Line - 145 ch 36750 € / 29600 €\*



*Le MX-30 s'adresse avant tout à ceux qui peuvent se brancher le plus souvent possible. Et sur autoroute, sa petite batterie ne lui permet pas de parcourir plus de 150 km. Cela dit, le Mazda accepte les charges rapides.*

**Sympathique mais peu endurant**

**V**oici le SUV électrique le plus original du marché. Nul doute que ses portes à ouverture antagoniste et son habitacle contemporain ne manqueront pas de séduire. En revanche, son autonomie moyenne de seulement 191 km (mesurés par notre labo) devrait moins

captiver les foules. Impossible pour le MX-30 de rivaliser avec ses concurrents chinois tels que le MG ZS EV 70 kW et ses 331 km de rayon d'action. Dommage, car quand on est au volant, le japonais fait la part belle au confort de conduite, grâce à ses suspensions moelleuses et sa direction légère. ■

**NOS MESURES**

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	95 ch
Couple maxi	220 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/kg/- 6000 €
Batterie lithium-ion	21,3 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1000 m D. A.	33s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s4
Autonomie moyenne	148 km
Route/Autoroute/Ville	162/110/173 km
Temps de charge borne rapide <sup>(1)</sup>	30 mn
Wallbox (7,4 kW)/Secteur	3 h 30/15 h 30
Freinage 130 à 0 km/h	65 m
Poids	1 207 kg
Dim. L x l x h, en m	3,64 x 1,69 x 1,53
Coffre	222 dm <sup>3</sup>

**Le verdict**



**Correct**

1. Donnée constructeur sur borne 50 kW, de 0 à 80 %.

**NOS MESURES**

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	136 ch
Couple maxi	395 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/kg/- 6000 €
Batterie lithium-ion	39,2 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1000 m D. A.	31s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s8
Autonomie moyenne	255 km
Route/Autoroute/Ville	274/210/282 km
Temps de charge borne rapide <sup>(1)</sup>	47 mn
Wallbox (7,4 kW)/Secteur	6 h 30/20 h
Freinage 130 à 0 km/h	74 m
Poids	1 576 kg
Dim. L x l x h, en m	4,21 x 1,80 x 1,57
Coffre	300 dm <sup>3</sup>

**Le verdict**



**Correct**

1. De 10 à 80 % à 100 kW maxi.

**NOS MESURES**

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	145 ch
Couple maxi	271 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/kg/- 6000 €
Batterie lithium-ion	35,5 kWh (capacité brute)
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1000 m D. A.	32s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s
Autonomie moyenne	191 km
Route/Autoroute/Ville	209/150/214 km
Temps de charge borne rapide <sup>(1)</sup>	40 mn
Wallbox (7,4 kW)/Secteur	5 h 30/14 h
Freinage 130 à 0 km/h	66 m
Poids	1 666 kg
Dim. L x l x h, en m	4,40 x 1,80 x 1,56
Coffre	338 dm <sup>3</sup>

**Le verdict**



**Décevant**

1. De 0 à 80 % à 50 kW maxi.



D'ici à la fin de l'année prochaine, Leapmotor devrait pouvoir s'appuyer sur une centaine de points de vente installés un peu partout en France. Par la suite, un SUV 100% électrique sera commercialisé.

## Une nouvelle puce sur le segment des citadines

Fondée en 2015, la marque Leapmotor fait partie de la vague des constructeurs chinois qui déferle sur l'Europe. En attendant d'autres futurs modèles, la gamme débute avec la T03, une citadine 100% électrique, ici à l'essai. Sous ses faux airs de Smart Forfour, la T03 vient concurrencer les modèles européens comme la Renault Twingo E-Tech ou encore la Dacia Spring. Pour ce faire, la Leap dispose d'une "grosse" batterie de 41,3 kWh (capacité brute) qui, selon nos mesures, lui permet de parcourir jusqu'à 279 km en ville. C'est 120 km de plus que la Twingo E-Tech et 75 km de plus que la Dacia. Pour la vie de tous les jours et surtout pour ceux qui ont l'habitude de rouler en ville, la Leap fait le job. Sa direction est légère et son rayon de braquage assez court (10,3 m) facilite les manœuvres. On est également séduit par l'excellente visibilité et le

niveau de confort très acceptable. En revanche, sur les voies rapides, ça se corse un peu : la direction devient un peu trop "collante" à allure plus élevée (la vitesse maxi est de 133 km/h). Dans les virages, cela peut surprendre ! Par ailleurs, au-delà des 80 km/h, de nombreux bruits d'air font leur apparition. A bord, la T03 étonne par sa modernité. Alors certes, les plastiques bas de gamme abondent et les rangements se font rares mais la Leap facturée 20 000 €\* offre un bon rapport prix/équipement. Le toit panoramique, les compteurs numériques, la clim' automatique, le GPS, la caméra de recul sont ainsi livrés de série. La T03 avance également l'argument de l'habitabilité, grâce à ses places arrière très logeables pour deux grands adultes. Alors oui, une Dacia Spring coûte 4 800 € de moins, mais la Leap présente un niveau de prestations bien plus élevé. ■



1. Moderne, la planche de bord se compose de deux écrans digitaux dont la définition est plus que correcte. En revanche, la qualité des plastiques laisse à désirer... 2. A l'arrière, l'espace disponible étonne. Les plus grands seront bien installés. 3. Le coffre n'est pas très vaste et lorsqu'on rabat le dossier, il existe une imposante marche.



### NOS MESURES

<b>Moteur électrique</b>	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	109 ch
Couple maxi	158 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/- 6 000 €
<b>Batterie</b> lithium-ion	41,3 kWh (capacité brute)
<b>Transmission</b>	Aux roues AV
<b>Accélération</b> 1000 m D. A.	34s8 ■
<b>Reprises</b> 80 à 120 km/h en Drive	11s6 ■
<b>Autonomie</b> moyenne	229 km ■
Route/Autoroute/Ville	240/170/279 km
<b>Temps de charge</b> borne rapide <sup>(1)</sup>	36 mn
Wallbox (7,4 kW)/Secteur	7h/NC
<b>Freinage</b> 130 à 0 km/h	76 m ■
<b>Poids</b>	1 211 kg ■
<b>Dim.</b> L x l x h, en m	3,62 x 1,66 x 1,58

1. De 30 à 80 % à 45 kW maxi.

### L'ÉQUIPEMENT

**De série Sécurité:** • Airbags (2) • Contrôle de la pression des pneus • Isofix AR • Phares et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse, etc.

**Agrément:** • Aide au stationnement AV/AR • Caméra de recul • Clim' auto. • Compteurs digitaux • Démarrage sansclé • GPS • Toit panoramique, etc.

### L'ÉVALUATION

Comportement routier	■
Équipements de sécurité	■
Agrément/performances	■
Confort/insonorisation	■
Équipements de confort/garantie	■
Habitabilité/coffre	■
Aspects pratiques	■
Présentation/ finition	■
Autonomie	■
Prix	■

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

**MG4** 51 kWh Standard - 170 ch 28990 € / 22990 €\*



PHOTOS: N. SOLER

Une berline compacte confortable, puissante (170 ch) et forte d'un comportement dynamique pour 4000 € de moins qu'une Renault Zoe de base: la MG4 51 kWh frappe fort! Mais gare à certaines lacunes d'équipement.

### Le meilleur rapport prix/prestations du moment!

**S**urprenante à plus d'un titre, cette MG4... Il s'agit en effet de la seule berline électrique à offrir autant d'espace habitable, une telle puissance (170 ch) et une garantie de 7 ans (ou 150 000 km) pour un tarif aussi compétitif: 22 990 €\*. Cela représente une économie de 7 600 € par rapport à la Renault Megane EV40 de 130 ch (voir page 32) et de 9 100 €\* face à la Citroën ë-C4 de 136 ch! La chinoise ne fait pourtant pas les choses à moitié, en acceptant une charge rapide (courant continu) jusqu'à 117 kW: de quoi regonfler sa batterie de 51 kWh en 25 mn seulement (de 10 à 80%) sur la borne idoine, contrairement à la Megane de base, qui se recharge à domicile uniquement, sauf à opter pour la version Boost (+ 2 000 €). On s'étonne surtout d'avoir affaire à une voiture à ce point confortable et plaisante à conduire. Direction précise, train avant incisif, châssis agile à souhait (roues arrière motrices) et accélérations équiva-

lentes à celles de la MG4 pourvue de la grosse batterie (64 kWh, 204 ch): la chinoise régale. Son autonomie, en revanche, apparaît logiquement moins avantageuse: 284 km en moyenne, contre 344 km au crédit de la grande sœur. Mais c'est mieux, là encore, que ses rivales françaises... Heureusement pour la concurrence, la chinoise n'est pas exempte de défauts. Son système multimédia, notamment, s'avère aussi lent que capricieux. Et si la dotation de série de la finition Standard (la seule associée à la version de 51 kWh) englobe régulateur de vitesse adaptatif, clé mains libres, clim' automatique et connexions Apple/Android, il lui manque hélas les "basiques": GPS, capteur de pluie, miroirs de courtoisie, vitres électriques à impulsion, poches aumônières au dos des sièges avant, volant cuir, accoudoir central et prise USB à l'arrière, etc. Pour cet équipement, il faut viser la version Luxury (204 ch) facturée 6 000 € de plus. ■



1. De bonne facture, la finition de cette berline "made in China" n'est cependant pas aussi flatteuse et chaleureuse que celle de ses rivales européennes.  
2. Comme souvent à bord des voitures chinoises, les places arrière offrent suffisamment d'espace pour étendre les jambes.  
3. A peine plus volumineux que celui d'une Zoe, le coffre fait partie des rares points faibles de cette MG4.



Volume : 350 dm<sup>3</sup>

### NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	170 ch
Couple maxi	250 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/- 6000 €
Batterie lithium-ion	51 kWh (capacité brute) <sup>(1)</sup>
Transmission	Aux roues AR
Accélération 1000 m D. A.	30s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s3
Autonomie moyenne	284 km
Route/Autoroute/Ville	314/222/318 km
Temps de charge borne rapide <sup>(2)</sup>	25 mn
Wallbox (7,4 kW)/Secteur	9 h/11 h
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
Poids	1 645 kg
Dim. L x l x h, en m	4,29 x 1,84 x 1,51
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km

1. Capacité utile : NC. 2. De 10 à 80% à 117 kW maxi.

### L'ÉQUIPEMENT

**De série Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • Aide au maintien dans la voie • Airbags (4) • Codes/phares auto. • Freinage d'urgence auto. • Régulateur de vitesse adaptatif.  
**Agrément:** • Bluetooth • Clé mains libres • Clim' auto. • Ecran tactile • Mirror Screen • Radar de recul • Rétro élect. chauffants.  
**En option Agrément:** • Peint. métal (650€).

### L'ÉVALUATION

Comportement routier	■
Equipements de sécurité	■
Agrément/performances	■
Confort/insonorisation	■
Equipements de confort/garantie	■
Habitabilité/coffre	■
Aspects pratiques	■
Présentation/finition	■
Autonomie	■
Prix	■

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant



**MG5** 50,3 kWh Comfort - 176 ch **32 990 € / 27 000 €\***



F. GROUT

*La MG5 d'entrée de gamme (avec batterie de 50,3 kWh) ne propose qu'une autonomie moyenne, mais elle accepte les charges sur borne rapide (jusqu'à 70 kW maxi).*

## Le seul break 100% électrique du marché

**P**résent sur tous les fronts, MG propose aussi un break électrique, seul du genre vendu en France, et abordable qui plus est. La MG5 n'est pas plus chère qu'une Peugeot e-208 ! D'un format compact (4,60 m de long), ce break surélevé reçoit, en entrée de gamme, une

petite batterie de 50 kWh qui, d'après MG, autorise 320 km d'autonomie. Comptez en réalité autour de 250 km. Trop juste pour voyager. Pour 2 000 € de plus, l'Autonomie Étendue (61 kWh) permet une rallonge de 60 km. Et si le confort apparaît correct, le comportement, lui, manque de précision. ■

**MG ZS EV** 50,3 kWh Comfort - 177 ch **33 990 € / 27 990 €\***



N. SOLER

*A moins de 28 000 €, le ZS EV "petite batterie" s'affiche à un prix canon, aucun de ses rivaux ne pouvant s'aligner. Et pour autant ce SUV chinois ne propose pas des prestations au rabais.*

## Un crossover performant et bien garni à prix plancher

**L**e MG ZS, long de 4,33 m, hésite entre SUV urbain et compact. Même dans cette finition Comfort d'entrée de gamme, l'équipement est moderne et complet. Et la qualité perçue est en net progrès depuis son restylage. Logeable et doté d'un coffre correct, le ZS dispose, dans cette

version premier prix, d'une batterie de 50,3 kWh et d'un bloc de 177 ch. Tonique et doux, il est rassurant à défaut d'être dynamique. Enfin question autonomie, si nos mesures (ci-contre) réalisées par temps froid, ne l'avantagent pas, on peut espérer 30 à 50 km de plus en cas de météo plus clémente. ■

**Mini Electric** Essential - 184 ch **36 400 € / 28 900 €\***



B. FILSER/MINI

*Lookée, attachante et très plaisante à mener, la Mini Electric est très à l'aise en ville comme sur les petites routes sinueuses. En revanche, son confort déçoit, tout autant que son autonomie. Et son premier prix n'a rien de cadeau*

## Une petite sportive chic pour un maximum de sensations

**B**onne nouvelle, même en version électrique, la Mini conserve son tempérament de petite sportive. Mieux, il est ici accentué par la présence des batteries qui abaissent le centre de gravité. Revers de la médaille, les suspensions se révèlent assez fermes. Et si les 184 ch offrent

un niveau de performances correct, il faut cependant composer avec une autonomie médiocre. La Mini impose un arrêt tous les 188 km, ce qui sous-entend qu'au bout de seulement 150 km, il faut penser à la recharger. Un détail non négligeable au moment de signer le chèque de 28 900 €. ■

### LES CHIFFRES (DONNÉES CONSTRUCTEUR)

<b>Moteur</b> électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	176 ch
Couple maxi	280 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/kg/- 6000 €
<b>Batterie</b> lithium-ion (capacité brute)	50,3 kWh
<b>Transmission</b>	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
<b>Accélération</b> 0 à 100 km/h	8s3
<b>Consommation</b> mixte	17,9 kWh/100 km
<b>Autonomie</b> moyenne	320 km
<b>Temps de charge</b> borne rapide <sup>(1)</sup>	40 mn
<b>Poids</b>	1 562 kg
<b>Dim.</b> L x l x h, en m	4,60 x 1,81 x 1,52
<b>Volume de coffre</b>	479 dm <sup>3</sup>

**Le verdict**

**Correct**

1. De 0 à 80 % à 70 kW maxi.

### NOS MESURES



<b>Moteur</b> électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	177 ch
Couple maxi	280 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/kg/- 6000 €
<b>Batterie</b> lithium-ion	51 kWh (capacité brute) <sup>(1)</sup>
<b>Transmission</b>	Aux roues AV
<b>Accélération</b> 1000 m D. A.	30s6
<b>Reprises</b> 80 à 120 km/h en Drive	5s4
<b>Autonomie</b> moyenne	256 km
Route/Autoroute/Ville	277/208/284 km
<b>Temps de charge</b> borne rapide <sup>(2)</sup>	40 mn
Wallbox (7,4 kW)/Secteur	8 h/NC
<b>Freinage</b> 130 à 0 km/h	68 m
<b>Poids</b>	1 650 kg
<b>Dim.</b> L x l x h, en m	4,33 x 1,81 x 1,65
<b>Coffre</b>	455 dm <sup>3</sup>

**Le verdict**

**Correct**

1. Capacité utile : NC. 2. De 5 à 80 % à 92 kW maxi.

### NOS MESURES



<b>Moteur</b> électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	184 ch
Couple maxi	270 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/kg/- 6000 €
<b>Batterie</b> lithium-ion	28,9 kWh (capacité utile)
<b>Transmission</b>	Aux roues AV
<b>Accélération</b> 1000 m D. A.	30s1
<b>Reprises</b> 80 à 120 km/h en Drive	4s2
<b>Autonomie</b> moyenne	188 km
Route/Autoroute/Ville	206/153/205 km
<b>Temps de charge</b> borne rapide <sup>(1)</sup>	36 mn
Wallbox (7,4 kW)/Secteur	5 h/16 h
<b>Freinage</b> 130 à 0 km/h	69 m
<b>Poids</b>	1 400 kg
<b>Dim.</b> L x l x h, en m	3,85 x 1,73 x 1,44
<b>Coffre</b>	200 dm <sup>3</sup>

**Le verdict**

**Correct**

1. De 0 à 80 % à 50 kW maxi.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie).

**Nissan Leaf** Acenta 40 kWh - 150 ch **36 900 € / 26 500 €\***



S. MAUROY/NISSAN

*Malgré des performances honorables, la Leaf n'est pas une grande voyageuse. Sa petite batterie de 38 kWh (en capacité utile) s'épuise au bout de 231 km sur la route et 183 km seulement sur autoroute !*

**Position moins dominante**

**P**ionnière sur le segment des compactes électriques, la japonaise affronte aujourd'hui une concurrence plus moderne. Et ça se voit ! Malgré un récent petit restylage, elle a pris un coup de vieux. Finition et ergonomie ne sont plus au goût du jour. La position

de conduite trop haute manque de naturel. Autres griefs : les places arrière sont étriquées et, en version de base, la batterie de 40 kWh (38 kWh utiles) offre une autonomie insuffisante. Dommage, car le coffre spacieux de la Leaf se prête bien à un usage familial. Et son rapport prix/équipement reste attractif. ■

**NOS MESURES**



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	150 ch
Couple maxi	320 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/kg/- 6 000 €
Batterie lithium-ion	38 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1000 m D. A.	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1
Autonomie moyenne	216 km
Route/Autoroute/Ville	231 / 183 / 236 km
Temps de charge borne rapide <sup>(1)</sup>	60 mn
Wallbox (7,4 kW)/Secteur	7 h 30/21 h
Freinage 130 à 0 km/h	73 m
Poids	1 580 kg
Dim. L x l x h, en m	4,49 x 1,79 x 1,54
Coffre	438 dm <sup>3</sup>

**Le verdict**



**Correct**

1. De 20 à 80 % à 50 kW maxi.

**Opel Corsa-e** Edition - 136 ch **35 500 € / 27 400 €\***



A. SAUNIER

*Avec son volant de taille normale et ses compteurs plus classiques, l'Opel dispose d'un habitacle moins spectaculaire que celui de la Peugeot, sa cousine. En revanche la qualité de finition déçoit.*

**Le choix de la raison**

**C**ousine de la Peugeot e-208, la Corsa-e hérite en toute logique de la même batterie de 46 kWh (capacité utile), autorisant une autonomie de 333 km en ville. Pas mal pour une citadine ! Sur autoroute, ça se corse un peu. Comptez une petite centaine de kilomètres

en moins (223 km). Cela dit, l'allemande accepte les recharges sur borne rapide (100 kW, maxi) qui permettent à la batterie de retrouver 80% de sa capacité en 30 mn. A la fois plaisante à mener et sécurisante, l'Opel a pour avantage un meilleur rapport prix/équipement que celui de la Peugeot. ■

**NOS MESURES**



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	136 ch
Couple maxi	260 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/kg/- 6 000 €
Batterie lithium-ion	46 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1000 m D. A.	31s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8
Autonomie moyenne	291 km
Route/Autoroute/Ville	317 / 223 / 333 km
Temps de charge borne rapide <sup>(1)</sup>	30 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	31 h/8 h
Freinage 130 à 0 km/h	73 m
Poids	1 500 kg
Dim. L x l x h, en m	4,06 x 1,77 x 1,44
Coffre	305 dm <sup>3</sup>

**Le verdict**



**Intéressant**

1. De 0 à 80 % à 100 kW maxi.

**Peugeot e-Rifter** Active Pack Taille M - 136 ch **37 850 € / 30 700 €\***



PEUGEOT

*Le Peugeot e-Rifter est encore plus cher que son frère jumeau, le Citroën ë-Berlingo... mais il n'est pas mieux équipé pour autant !*

**Un ludospace trop cher... et aux jambes trop courtes !**

**P**eugeot ne fait pas de cadeau avec cet e-Rifter, cher et ne bénéficiant que de 3% de remise. Pour ne rien arranger, cette version d'entrée de gamme Active Pack se contente du minimum en matière d'équipement : une seule porte coulissante (la seconde est facturée 290 €),

une simple clim' manuelle, un écran tactile noir et blanc (!) et... c'est tout ! La modularité est minimale (banquette 2/3-1/3), tandis que les rangements sont rares. Et si l'e-Rifter offre du volume, de bonnes performances et un confort satisfaisant, son rayon d'action réduit limite son intérêt... ■

**NOS MESURES**



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	136 ch
Couple maxi	260 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/kg/- 6 000 €
Batterie lithium-ion	46 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1000 m D. A.	34s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s4
Autonomie moyenne	226 km
Route/Autoroute/Ville	242 / 168 / 269 km
Temps de charge borne rapide <sup>(1)</sup>	30 mn
Wallbox (7,4 kW)/Secteur	8 h/31 h
Freinage 130 à 0 km/h	63 m
Poids	1 811 kg
Dim. L x l x h, en m	4,41 x 1,85 x 1,85
Coffre	632 dm <sup>3</sup>

**Le verdict**



**Décevant**

1. De 0 à 80 % à 100 kW maxi.

## Peugeot e-208

50 kWh Like - 136 ch 34 800 € / 27 400 €\*



Elle ne bénéficie pas encore de la nouvelle batterie de 51 kWh et du moteur de 156 ch, prévus début 2023. Mais l'e-208 dispense déjà un bel agrément, avec ses accélérations toniques. En outre, son habitacle est toujours aussi séduisant.

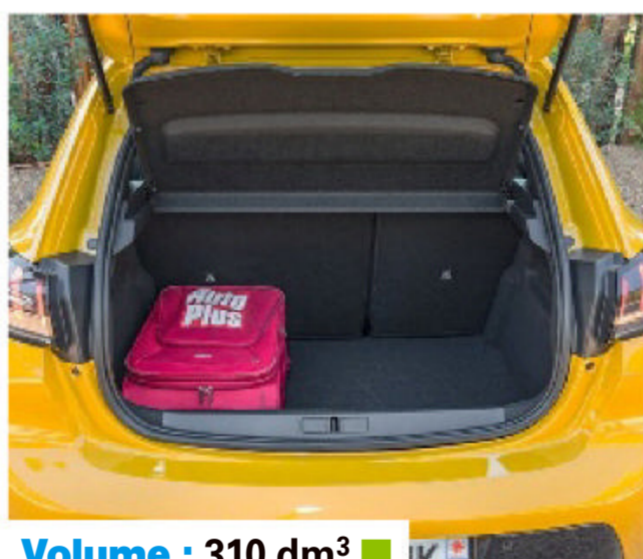
PHOTOS: A. SAUNIER

### Plus d'agrément que de polyvalence

**D**ésormais disponible en finition Like (base), l'e-208 se rend plus accessible: 1 700 € économisés par rapport à l'Active, moyennant un équipement sans chichis. Pas de GPS, ni de jolies jantes en alliage ou d'instrumentation digitale, notamment... Peugeot a toutefois conservé le régulateur de vitesse et la clim' manuelle. Le chargeur AC de 11 kWh reste, lui, facturé 400 €. Il permet de regonfler la batterie en 5 h 15 sur une Wallbox triphasée, contre 8 h sur une monophasée de 7,4 kW. La Lionne est tout de même compatible, de série, avec des recharges jusqu'à 100 kW sur les bornes rapides en courant continu, pour récupérer 80% de capacité en 30 mn. Rassurant, sachant que l'autonomie fond comme neige au soleil sur autoroute, malgré les récents ajustements sur la transmission et les nouveaux pneus à faible résistance au roulement. Pour le reste, cette 208 reste toujours aussi plaisante à conduire. ■



Y. LEFEBVRE



Volume : 310 dm<sup>3</sup> ■

Malgré le manque d'espace aux places arrière, l'e-208 offre un niveau de confort très satisfaisant. Et son coffre n'est pas réduit à portion congrue.

#### NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	136 ch
Couple maxi	260 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/- 6 000 €
Batterie lithium-ion	48 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1000 m D. A.	31s9 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s4 ■
Autonomie moyenne	278 km ■
Route/Autoroute/Ville	289/211/334 km
Temps de charge borne rapide <sup>(1)</sup>	30 mn (100 kW maxi)
Wallbox (7,4 kW)/Secteur	8 h/31 h
Freinage 130 à 0 km/h	67 m ■
Poids	1 502 kg ■
Dim. L x l x h, en m	4,06 x 1,75 x 1,43
Durée de garantie	2 ans (km illimités) <sup>(2)</sup> ■

#### Le verdict



Correct

1. De 0 à 80 %.  
2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

## Renault Twingo E-Tech

Authentic - 82 ch 25 250 € / 19 000 €\*



F. GROUT

La Twingo E-Tech semble bien chère compte tenu de ses modestes prestations (faible autonomie, équipement chiche). Heureusement, elle est amusante à conduire et se faufile partout.

### Une citadine espiègle mais peu endurante

**H**op, encore une petite augmentation de 1 200 € pour bien terminer l'année! La finition d'entrée de gamme Authentic ne se montre pas plus généreuse pour autant: freinage d'urgence automatique, clim' et câble Mode 3 (option à 300 € indispensable pour se brancher sur une Wallbox)

sont toujours aux abonnés absents. Par ailleurs, la Twingo reste lanterne rouge dans le clan des minicitadines à pile, avec son autonomie moyenne limitée à 132 km et à 160 km en ville. Heureusement, sa batterie se régénère à 80% en une heure grâce au chargeur embarqué de 22 kW (AC). ■

#### NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Puissance maxi	82 ch
Couple maxi	160 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/kg/- 6 000 €
Batterie lithium-ion	22 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AR
Accélération 1000 m D. A.	35s4 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	10s3 ■
Autonomie moyenne	132 km ■
Route/Autoroute/Ville	132/106/160 km
Temps de charge borne rapide <sup>(1)</sup>	1 h
Wallbox (7,4 kW)	2 h20/13 h
Freinage 130 à 0 km/h	64 m ■
Poids	1 157 kg ■
Dim. L x l x h, en m	3,62 x 1,65 x 1,55
Coffre	205 dm <sup>3</sup> ■

#### Le verdict



Décevant

1. De 0 à 80% à 22 kWh maxi, sur Wallbox triphasée.

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie).

**Zoe E-Tech**

R110 Equilibre - 108 ch **35 100 € / 27 000 €\***



N. SOLER

*C'est l'une des citadines électriques les plus habitables, qui offre le meilleur volume de coffre de sa catégorie et une bonne autonomie. Autant d'atouts pour une utilisation polyvalente.*

**La citadine électrique à tout faire**

**P**roduite depuis dix ans, la Zoe fait toujours figure de référence, même si elle doit aujourd'hui faire face à une concurrence de plus en plus forte. Cela dit, toutes les petites électriques ne sont pas aussi polyvalentes qu'elle. En entrée de gamme R110, la Zoe conserve sa "grosse" batterie qui

lui procure une autonomie moyenne de près de 300 km. Pas mal. Le tout dans un confort appréciable, et avec un équipement correct. Bémol : la charge rapide (à seulement 50 kW maxi), indispensable pour voyager, est en option (1 000 €). Et le ticket d'entrée n'est plus si amical. ■

**NOS MESURES**



<b>Moteur</b> électrique	Synchrone à rotor bobiné
<b>Puissance</b> maxi	108 ch
<b>Couple</b> maxi	225 Nm
<b>CO<sub>2</sub>/Bonus</b>	0 g/kg/- 6 000 €
<b>Batterie</b> lithium-ion	52 kWh (capacité utile)
<b>Transmission</b>	Aux roues AV
<b>Accélération</b> 1000 m D. A.	34s8
<b>Reprises</b> 80 à 120 km/h en Drive	9s4
<b>Autonomie</b> moyenne	291 km
Route/Autoroute/Ville	317/240/317 km
<b>Temps de charge</b> borne rapide <sup>(1)</sup>	1h 05
Wallbox (7,4 kW)/Secteur	9 h30/35 h
<b>Freinage</b> 130 à 0 km/h	66 m
<b>Poids</b>	1 557 kg
<b>Dim.</b> L x l x h, en m	4,09 x 1,73 x 1,57
<b>Coffre</b>	325 dm <sup>3</sup>

**Le verdict** Auto Plus

**Intéressant**

*1. De 0 à 80 % à 50 kW maxi, donnée constructeur.*

**Megane E-Tech EV 40**

Standard Charge Equilibre - 130 ch **37 000 € / 30 600 €\***



PHOTOS : A. SAUNIER



*Le tarif n'est plus très éloigné de celui de la Zoe équivalente, avec un intérieur bien plus moderne. Mais dans cette version de base, la Megane manque vraiment de polyvalence (autonomie, recharge).*

**Une entrée de gamme compétente, mais...**

**N**ous n'étions pas les derniers, à son lancement, à féliciter Renault pour les nombreuses qualités routières, dynamiques et technologiques de sa Megane E-Tech. Mais le tarif demandé par les versions testées en avait refroidi plus d'un. Cette entrée de gamme a donc une sacrée responsabilité. Heureusement, elle n'est pas vraiment dépouillée, et conserve son écran central si plaisant à utiliser, même réduit à 9" au lieu de 12". L'équipement de série n'est pas pingre non plus. Les économies ont été réalisées ailleurs. La batterie perd un tiers de sa capacité, et le moteur passe de 218 ch à 130 ch. On ne se sent pas lésé pour autant, avec une autonomie correcte (260 km). Sauf que cette Standard Charge fait l'économie d'un système de charge rapide. Au mieux, vous effectuerez le "plein" en 7 h 30 sur une Wallbox. Les départs en vacances sont donc proscrits, à moins d'opter pour la version Boost Charge (39 000 €, soit + 2 000 €). ■



Y. LEFEBVRE

*L'écran central est raboté par rapport aux autres versions, passant de 12 à 9", mais l'interface reste signée Google, et s'avère la meilleure du marché.*

**NOS MESURES**



<b>Moteur</b> électrique	Synchrone à rotor bobiné
<b>Puissance</b> maxi	130 ch
<b>Couple</b> maxi	250 Nm
<b>CO<sub>2</sub>/Bonus</b>	0 g/kg/- 6 000 €
<b>Batterie</b> lithium-ion	40 kWh (capacité utile)
<b>Transmission</b>	Aux roues AV
<b>Accélération</b> 1000 m D. A.	32s6
<b>Reprises</b> 80 à 120 km/h en Drive	6s8
<b>Autonomie</b> moyenne	260 km
Route/Autoroute/Ville	289/216/275 km
<b>Temps de charge</b> borne rapide	Indisponible
Wallbox (7,4 kW)/Secteur	7 h 30/21 h
<b>Freinage</b> 130 à 0 km/h	65 m
<b>Poids</b>	1 521 kg
<b>Dim.</b> L x l x h, en m	4,20 x 1,77 x 1,51
<b>Coffre</b>	407 dm <sup>3</sup>

**Le verdict** Auto Plus

**Correct**

## Seres 3

120 kW Confort - 163 ch 33990 € / 27990 €\*



N. SOLER

*Plus que ses performances honorables et son autonomie correcte, le Seres 3 se distingue par son rapport prix/équipement attractif dans la catégorie des SUV citadins électriques.*

### Un inconnu qui se fait remarquer

**C**ertes, la marque chinoise Seres est encore inconnue du grand public chez nous. Mais cela ne l'empêche pas de se démarquer sur le plan financier. A 33 990 €, le Seres 3 d'entrée de gamme coûte 4 530 € de moins que le Peugeot e-2008 équivalent et même 7 710 € de moins

que le DS 3 E-Tense! En plus, contrairement aux deux français, ce SUV urbain est garanti 7 ans (ou 150 000 km). Bien équipé, confortable et performant, il parcourt jusqu'à 320 km avant de recharger ses batteries. Une opération qu'il effectue en 30 mn pour passer de 10 à 80% sur une borne rapide. ■

## Smart Fortwo EQ

Coupé FL Passion - 82 ch 28350 € / 21800 €\*



F. GROUT

*Très maniable et facile à garer, la Smart Fortwo EQ est la reine des villes... dont elle ne devra pas sortir, au risque de tomber en panne "sèche"!*

### Pour la ville... et seulement pour la ville!

**L**a Fortwo braque très court (7,3 m entre murs!) et se gare dans un trou de souris. En outre, elle fait preuve d'une belle vigueur lors des démarrages au feu vert. Reste qu'avec sa toute petite batterie (17,6 kWh utiles, soit moins que certains modèles hybrides rechargeables!), elle ne

dépassera pas les 110 km d'autonomie en ville... et 77 km sur autoroute. On évitera donc de trop s'éloigner de son domicile! Notez que la finition Prime, à peine plus chère (22 400 €\*) comporte un équipement un peu plus généreux (toit vitré, caméra de recul, sièges chauffants...). ■

## Volkswagen e-Up!

- 83 ch 27040 € / 20500 €\*



N. SOLER

*Bien vu, l'e-Up! dispose de série d'un câble de recharge pour une Wallbox de 7,4 kW et d'une prise pour faire le plein sur une borne rapide en courant continu.*

### Vieillissante mais toujours dans le coup!

**D**isponible à partir de 20 500 €\*, l'e-Up! peut même être accessible dès 17 990 € dans le cadre d'une prime à la conversion. Pas mal pour cette citadine électrique plutôt bien aboutie. Au volant de celle-ci, on se sent rapidement en confiance, d'autant plus que sur les grands axes,

elle fait preuve d'une bien meilleure stabilité qu'une Dacia Spring, sa rivale directe. Et grâce à sa batterie de 32,3 kWh (capacité utile), elle offre, selon nos mesures, une autonomie moyenne de 219 km (et jusqu'à 262 km en ville), soit l'un des meilleurs rayons d'action parmi les minicitadines. ■

### NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	163 ch
Couple maxi	300 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/kg/- 6000 €
Batterie lithium-ion	53,7 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AR
Accélération 1000 m D. A.	31s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s9
Autonomie moyenne	294 km
Route/Autoroute/Ville	294/270/320 km
Temps de charge borne rapide <sup>(1)</sup>	30 mn
Wallbox (7,4 kW)/Secteur	9h/17h
Freinage 130 à 0 km/h	71 m
Poids	1708 kg
Dim. L x l x h, en m	4,39 x 1,85 x 1,65
Coffre	393 dm <sup>3</sup>

### Le verdict



Correct

1. De 10 à 80 % à 70 kW maxi.

### NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	82 ch
Couple maxi	160 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/kg/- 6000 €
Batterie lithium-ion	17,6 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AR
Accélération 1000 m D. A.	35s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	10s8
Autonomie moyenne	96 km
Route/Autoroute/Ville	101/77/110 km
Temps de charge borne rapide	Indisponible
Wallbox (7,4 kW)/Secteur	3 h 30 <sup>(1)</sup> /8 h
Freinage 130 à 0 km/h	72 m
Poids	1074 kg
Dim. L x l x h, en m	2,70 x 1,67 x 1,56
Coffre	128 dm <sup>3</sup>

### Le verdict



Décevant

1. De 10 à 80 % à 4,6 kW maxi.

### NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	83 ch
Couple maxi	212 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/kg/- 6000 €
Batterie lithium-ion	32,3 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1000 m D. A.	35s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	10s1
Autonomie moyenne	219 km
Route/Autoroute/Ville	230/167/262 km
Temps de charge borne rapide <sup>(1)</sup>	40 mn
Wallbox (7,4 kW)/Secteur	4 h 50/18 h
Freinage 130 à 0 km/h	68 m
Poids	1195 kg
Dim. L x l x h, en m	3,60 x 1,65 x 1,50
Coffre	272 dm <sup>3</sup>

### Le verdict



Une référence!

1. De 0 à 80 % à 40 kW maxi.

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie).

# 15 nouveaux SUV hybrides à l'essai

**Envie de rouler en SUV sans être pénalisé par un gros malus et des consommations élevées? Nous vous proposons ici une sélection de nouveaux modèles hybrides, tous testés par nos essayeurs et mesurés par le labo *Auto Plus*. Pour faire le bon choix sans prendre de risques, suivez le guide!**

**L'**engouement pour les SUV ne se tarit pas, dans un contexte de flambée des prix des carburants et d'injonctions toujours plus fortes à réduire les émissions du parc automobile. En attendant une conversion forcée au tout électrique en 2035, le recours à l'hybridation permet d'améliorer l'efficacité des moteurs à explosion et réduit accessoirement le montant du malus. Premiers intéressés: les SUV. Des plus petits – dont seuls les plus modestement motorisés échappent encore au malus – aux plus gros et puissants – qui peuvent coûter à leurs acquéreurs un super malus de 40 000 €. Précisons toutefois que, contrairement aux idées reçues, la plupart des SUV n'ont que deux roues motrices et que leur consommation et leurs émissions de CO<sub>2</sub> sont similaires à celles des monospaces ou berlines de gabarit équivalent.

**L'électricité en renfort.** L'hybridation s'inscrit en complément de tous les efforts technologiques consentis pour améliorer la combustion et l'efficacité des mécaniques. Principe de base: un bloc électrique aide le moteur thermique dans les phases les plus gourmandes en énergie (démarrage, accélérations, relances...) et se transforme en générateur au freinage et à la décélération pour récupérer de l'énergie, le tout en association avec une batterie. Un modèle hybride simple<sup>(1)</sup> peut démarrer et se déplacer brièvement grâce au seul moteur électrique à la différence des micro-hybrides<sup>(2)</sup> équipés d'un système plus modeste.

**Hybride rechargeable, mode d'emploi.** Avec une plus grosse batterie, rechargeable sur secteur, s'ajoute la possibilité de rouler quelques dizaines de kilomètres en mode 100% électrique, avant de basculer dans le mode hybride décrit ci-dessus. On peut aussi choisir d'utiliser la capacité totale de la batterie pour répartir l'aide électrique sur un plus long trajet, réalisé en mode hybride avec une consommation très basse. Dans tous les cas, le surcoût d'un modèle hybride rechargeable<sup>(3)</sup> ne peut être rentabilisé qu'en le rechargeant sur secteur le plus souvent possible. ■



Y. LEFEBVRE



## Les mesures exclusives du labo *Auto Plus*

Les valeurs de consommation et d'autonomie indiquées dans ce dossier sont relevées par notre technicien au moyen d'un débitmètre relié au circuit d'alimentation en carburant du moteur, en suivant trois cycles (ville, route et autoroute), représentatifs des conditions de conduite réelles. Pour les hybrides rechargeables, c'est un peu plus compliqué: nous évaluons d'abord l'autonomie en mode électrique, puis la consommation une fois la batterie vide. Enfin, nous effectuons les mesures de performances (relances et accélérations), à deux reprises, car celles-ci sont généralement meilleures lorsque la batterie est chargée à bloc (le moteur électrique offre alors un maximum d'aide) que lorsqu'elle est à plat, et que le bloc thermique bénéficie de moins de soutien.

## Citroën C5 Aircross

e-EAT8 - 225 ch A partir de 47 850 €/44 500 €\*



N. SOLIER

### La manière douce

#### Ce qu'il a de bien.

Récemment restylé, le C5 Aircross n'a pas fondamentalement changé sa formule, qui met le confort et la douceur au premier plan. Confort des suspensions, bien sûr, lesquelles goment

avec aisance les plus grosses déformations de la route. Mais aussi plaisir de conduite, avec un ensemble mécanique doux et plutôt performant. Grâce à une batterie plus grosse, tout juste adoptée, l'autonomie élec-

trique devrait atteindre 50 km (à confirmer par notre labo), tandis que l'appétit reste assez contenu en mode hybride (batterie vide). Enfin, le C5 Aircross s'apprécie pour son vaste coffre et sa modularité, avec trois sièges arrière indépendants et coulissants.

#### Ce qu'il a de moins bien.

Si les suspensions souples ménagent le confort, elles ont également pour effet de tolérer des mouvements de caisse plus importants, tandis que le comportement routier manque de dynamisme. Enfin, les places arrière sont un peu courtes pour la catégorie.

## DS 7 E-Tense 4x4

360 ch A partir de 68 700 €/68 700 €\*



A. SAUNIER

### Toujours chic et plus sportif

#### Ce qu'il a de bien.

Avec sa calandre élargie et ses nouveaux feux de jour en forme de boomerang, le DS 7 (et non plus DS 7 Crossback) restylé gagne encore en présence. Plus élégant, il reçoit

une dotation pléthorique et high-tech dans les finitions haut de gamme, disponibles avec le nouvel ensemble hybride rechargeable de 360 ch. Une mécanique à l'agrément remarquable, d'autant qu'elle

s'accompagne d'un châssis, rabaissé de 15 mm, aux réglages spécifiques pour bien faire passer la puissance aux quatre roues. En outre, son appétit est raisonnable pour ce niveau de puissance et, en 100% électrique, il effectue 40 km, soit la plupart des petits trajets quotidiens urbains.

#### Ce qu'il a de moins bien.

Les suspensions fermes et les jantes de 21" (série), spécifiques à la version de 360 ch, dégradent le confort. Le volume de coffre déçoit. Enfin, il est 5 200 € plus cher que le 300 ch, déjà performant.

## Ford Kuga

2.5 Hybrid Flexifuel - 190 ch A partir de 40 200 €/35 800 €\*



C. CHOULOT

### Le beurre et l'argent du beurre

#### Ce qu'il a de bien.

Marier le superéthanol E85 à l'hybride? Une idée de génie! Car même si ce carburant entraîne une surconsommation de 21%, l'appétit reste contenu. Et avec un prix du

carburant encore largement inférieur à 1 € du litre, les coûts d'utilisation sont réduits au minimum! En bonus, cette mécanique fait preuve d'une extrême douceur, une sensation renforcée par l'insonori-

sation poussée. En outre, les 190 ch permettent au Kuga d'être toujours à l'aise, même en charge. L'habitacle est vaste et fonctionnel, avec une banquette coulissante, et les tarifs restent raisonnables.

#### Ce qu'il a de moins bien.

Si le comportement routier est serein, le poids se fait sentir en virage. La présentation intérieure est assez quelconque, tout comme la finition (plastiques très basiques). Le gabarit plutôt imposant ne facilite pas les manœuvres. Enfin, les suspensions manquent parfois de douceur sur les bosses.

### NOS MESURES



#### Hybride rechargeable

Moteurs turbo-essence	4 cylindres, 1 598 cm <sup>3</sup>
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	225 ch
Couple maxi	360 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	29 g/km/- 1 000 €
Batterie lithium-ion (capacité utile)	12,9 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Accélération 1000 m D. A.	29s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8
Consommation moyenne	7,7 l/100 km <sup>(1)</sup>
Route/Autoroute/Ville	7,1/7,8/8,3 l/100 km <sup>(1)</sup>
Autonomie électrique	64 km <sup>(2)</sup>
Temps de charge Wallbox 7,4 kW/Secteur	2h <sup>(3)</sup> / 7h
Freinage 130 à 0 km/h	63 m
Poids	1 855 kg
Dim. L x l x h, en m	4,50 x 1,84 x 1,69
Volume de coffre	522/662 dm <sup>3(4)</sup>

### Le verdict



Intéressant

### NOS MESURES



#### Hybride rechargeable

Moteurs turbo-essence	4 cylindres, 1 598 cm <sup>3</sup>
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	360 ch
Couple maxi	520 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	40 g/km/0 €
Batterie lithium-ion (capacité utile)	12,9 kWh
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Accélération 1000 m D. A.	26s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s4
Consommation moyenne	9,1 l/100 km <sup>(1)</sup>
Route/Autoroute/Ville	7,9/9,2/10,1 l/100 km <sup>(1)</sup>
Autonomie électrique moyenne	41 km
Temps de charge Wallbox 7,4 kW/Secteur	2 h / 7 h
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
Poids	1 960 kg
Dim. L x l x h, en m	4,58 x 1,91 x 1,63
Volume de coffre	467 dm <sup>3</sup>

### Le verdict



Intéressant

### NOS MESURES



#### Hybride

Moteurs essence-E85	4 cylindres, 2 488 cm <sup>3</sup>
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	190 ch
Couple maxi	200 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	124 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	1,1 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., à variation continue
Accélération 1000 m D. A.	30s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s3
Consommation moyenne	7,9 l/100 km <sup>(5)</sup>
Route/Autoroute/Ville	7,6/9/7,2 l/100 km <sup>(5)</sup>
Autonomie	683 km
Freinage 130 à 0 km/h	68 m
Poids	1 675 kg
Dim. L x l x h, en m	4,62 x 1,68 x 1,89
Volume de coffre	500/641 dm <sup>3(4)</sup>

### Le verdict



Une référence!

1. Consommation batterie vide. 2. Donnée constructeur. 3. Chargeur embarqué de 7,4 kW en option. A défaut, 4 h avec chargeur de 3,7 kW. 4. Banquette reculée/avancée. 5. Avec de l'E85.

**Kia Niro** 1.6 GDi Hybride - 141 ch A partir de 31 790 € / 29 900 €\*



Y. LEFEBVRE

**Frugal, mais pas pingre pour un sou**

**Ce qu'il a de bien.**

Des trois motorisations électrifiées que propose le nouveau Niro, l'hybride simple est la plus accessible. Surtout, sa sobriété impressionne : 5,6 l/100 km en moyenne ! Le tout dans un ap-

préciable confort de conduite grâce à une boîte auto. à double embrayage douce et réactive, alors que les performances sont à la page, avec 141 ch combinés. Les palettes au volant peuvent, selon les modes,

gérer les passages de rapports ou la régénération lors des décélération. Pratique en ville et pour optimiser la conso. Enfin, l'habitabilité est très bonne pour la catégorie, et l'équipement de série met une claqué à bien des concurrents, tout comme la garantie de 7 ans.

**Ce qu'il a de moins bien.**

Avec son amortissement un peu mollasson, le Niro n'aime pas être chahuté, alors que sa direction, collante au point milieu, n'est pas très engageante. L'ergonomie, presque "tout tactile", n'est pas toujours parfaite.

NOS MESURES		Hybride
Moteurs turbo-essence	4 cylindres, 1 580 cm <sup>3</sup>	
Electrique	Synchrone à aimants permanents	
Puissance maxi combinée	141 ch	
Couple maxi	265 Nm	
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	100 g/km/0 €	
Batterie lithium-ion	1,3 kWh	
Transmission	Aux roues AV	
Boîte	Automatique, 6 vitesses	
Accélération 1000 m D. A.	32s	
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s2	
Consommation moyenne	5,6 l/100 km	
Route/Autoroute/Ville	5,4/6,3/5,2 l/100 km	
Autonomie	750 km	
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	
Poids	1 449 kg	
Dim. L x l x h, en m	4,42 x 1,83 x 1,55	
Volume de coffre	482 dm <sup>3</sup>	

**Le verdict** **Auto Plus** Une référence !

**Kia Sportage** 1.6 T-GDi Hybride Rechargeable 4x4 - 265 ch A partir de 44 790 € / 42 900 €\*



Y. LEFEBVRE

**Une sérieuse alternative coréenne au 3008**

**Ce qu'il a de bien.**

Le Sportage partage plateforme et motorisations avec son cousin, le Hyundai Tucson, qui a déjà fait forte impression face à notre référence nationale, le Peugeot 3008. Mêmes

causes, mêmes effets : le Sportage est très compétent. Sa batterie de 13,8 kWh autorise plus de 50 km d'autonomie électrique réelle, et une fois en mode hybride, la conso n'explose pas. De plus, avec

265 ch de puissance combinée, les performances s'avèrent très satisfaisantes malgré le poids. Enfin, la présentation intérieure est moderne et bien pensée, l'habitabilité, généreuse et l'équipement de série, très complet, sans parler des 7 ans de garantie.

**Ce qu'il a de moins bien.**

Le Sportage fait, logiquement, payer ses nombreux équipements de série. Le poids élevé et un amortissement typé souple ne profitent pas au comportement routier. Enfin, la recharge est longue sur prise classique.

NOS MESURES		Hybride rechargeable
Moteurs turbo-essence	4 cylindres, 1 598 cm <sup>3</sup>	
Electrique	Synchrone à aimants permanents	
Puissance maxi combinée	265 ch	
Couple maxi	350 Nm	
CO <sub>2</sub> /Bonus	25 g/km/- 1 000 €	
Batterie lithium-ion (capacité utile)	13,8 kWh	
Transmission	Aux quatre roues	
Boîte	Automatique, 6 vitesses	
Accélération 1000 m D. A.	28s9	
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8	
Consommation moyenne	7,4 l/100 km <sup>(1)</sup>	
Route/Autoroute/Ville	6,8/8/7,3 l/100 km <sup>(1)</sup>	
Autonomie électrique moyenne	51 km	
Temps de charge Wallbox 7,4 kW/Secteur	2 h / 13 h	
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	
Poids	1 926 kg	
Dim. L x l x h, en m	4,52 x 1,87 x 1,65	
Volume de coffre	470 dm <sup>3</sup>	

**Le verdict** **Auto Plus** Intéressant

**Honda HR-V** 1.5 e:HEV - 131 ch A partir de 32 910 € / 31 900 €\*



N. SOLIER

**Les bénéfiques de l'expérience**

**Ce qu'il a de bien.**

Honda est l'autre pionnier de l'hybridation, avec Toyota, et sa réputation (méritée) se vérifie avec le dernier HR-V : ce SUV consomme, en moyenne, moins de

6 l/100 km de sans-plomb ! Et ce, malgré une puissance généreuse, qui vaut au Honda de bonnes performances, et une appréciable polyvalence. Quant au gabarit extérieur (4,34 m), généreux pour la

catégorie des SUV citadins, il se traduit par une bonne habitabilité. On apprécie aussi la modularité ingénieuse, le confort de suspension et l'équipement complet.

**Ce qu'il a de moins bien.**

Le poids élevé et la souplesse des suspensions gâchent le comportement, agile au demeurant. Le moteur essence se fait trop entendre quand on accélère franchement, bien que la transmission (automatique à variation continue) simule les passages de vitesses d'une boîte auto. classique.

NOS MESURES		Hybride
Moteurs essence	4 cylindres, 1 498 cm <sup>3</sup>	
Electrique	Synchrone à aimants permanents	
Puissance maxi combinée	131 ch	
Couple maxi	253 Nm	
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	122 g/km/0 €	
Batterie lithium-ion	NC	
Transmission	Aux roues AV	
Boîte	Auto., à variation continue	
Accélération 1000 m D. A.	32s2	
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s9	
Consommation moyenne	5,9 l/100 km	
Route/Autoroute/Ville	5,4/7,2/5,2 l/100 km	
Autonomie	677 km	
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	
Poids	1 397 kg	
Dim. L x l x h, en m	4,34 x 1,79 x 1,59	
Volume de coffre	366 dm <sup>3</sup>	

**Le verdict** **Auto Plus** Intéressant



## Land Rover Defender

110 P400e - 404 ch A partir de 79600 €/74800 €\*



A. SAUNIER

### Drôle d'écolo !

#### Ce qu'il a de bien.

Le Defender hybride rechargeable séduit par ses lignes aguicheuses, ainsi qu'une présentation intérieure "bohème chic", où plastique et vis apparentes côtoient de beaux

matériaux. Le comportement routier rassure (suspensions pneumatiques) et les capacités en franchissement restent exceptionnelles. Enfin, cette version échappe au malus écologique.

#### Ce qu'il a de moins bien.

Forcément, le poids pachydermique (2,7 tonnes à vide!) nuit aux performances, sans éclats malgré 404 ch et un couple de camion. L'autonomie électrique est, elle, à peine correcte, tandis que la consommation grimpe vite une fois la batterie vidée (jusqu'à 13,1 l/100 km en ville!). Cette dernière empiète par ailleurs sur le coffre, juste digne d'un SUV compact. On y accède, en outre, par une porte qui s'ouvre du côté du trottoir : pas très pratique ! Enfin, même sans malus, le tarif est élevé... et les options, nombreuses.

## Lexus NX

450h+ 4WD - 309 ch A partir de 66490 €/63800 €\*



TH. ANTOINE/ACETEAM

### Stylé et sobre

#### Ce qu'il a de bien.

Le Lexus NX prend soin de son look dehors comme dedans, et offre une belle habitabilité. Avec sa batterie d'une capacité respectable, cette version 450h+ pourra effectuer une

cinquantaine de kilomètres en mode électrique. Surtout, elle fait preuve d'une belle sobriété une fois en mode hybride : seulement 6,2 l/100 km en ville ! L'ensemble moteur-boîte se montre doux et assez vélocé,

et le comportement routier serene contribue à une conduite très zen.

#### Ce qu'il a de moins bien.

On va commencer par ce qui fâche le plus : les tarifs, très élevés ! D'autant que la finition n'est pas parfaitement léchée et que l'ergonomie est perfectible. Le moteur braille un peu trop lors des accélérations, tandis que les suspensions réagissent parfois un peu sèchement, alors que les assises des sièges sont un peu dures. Enfin, le poids assez élevé fait que le Lexus NX manque de dynamisme sur route sinueuse.

## Mazda CX-60

2.5 E-Skyactiv PHEV - 327 ch A partir de 54650 €/52500 €\*



C. CHOULOT

### Un beau début

#### Ce qu'il a de bien.

Le premier modèle hybride rechargeable signé Mazda ne manque pas d'allure. Avec son gabarit digne d'un Audi Q5 ou d'un BMW X3, il propose aussi une habitabilité généreuse, as-

sortie d'une finition soignée qui témoigne d'une nette montée en gamme de la marque ces derniers temps. En outre, avec sa généreuse batterie, ce SUV revendique plus de 60 km en 100% électrique. Il faut plutôt

espérer 50 km dans la réalité. La mécanique procure en sus une agréable douceur et une bonne réactivité, et devient carrément sportive quand on bascule en mode Sport, dans lequel on apprécie aussi la précision de la direction.

#### Ce qu'il a de moins bien.

Mais le poids élevé se ressent en conduite dynamique, et la boîte affuble alors les accélérations d'à-coups et de sifflements. Quant aux réglages des suspensions, ils se montrent (trop) fermes, au profit du maintien de caisse mais au détriment du confort.

## NOS MESURES



Hybride rechargeable

Moteurs turbo-essence	4 cylindres, 1 997 cm <sup>3</sup>
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	404 ch
Couple maxi	640 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	58 g/km/0 €
Batterie lithium-ion (capacité utile)	15,4 kWh
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Accélération 1000 m D. A.	28s ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8 ■
Consommation moyenne	12,6 l/100 km <sup>(1)</sup> ■
Route/Autoroute/Ville	11,9/12,8/13,1 l/100 km <sup>(1)</sup>
Autonomie électrique moyenne	31 km ■
Temps de charge Wallbox 7,4 kW/Secteur	2 h ■/9 h 12 ■
Freinage 130 à 0 km/h	69 m ■
Poids	2740 kg ■
Dim. L x l x h, en m	5,02 x 2,01 x 1,97
Volume de coffre	427 dm <sup>3</sup> ■

Le verdict



Correct ■

## NOS MESURES



Hybride rechargeable

Moteurs essence	4 cylindres, 2 487 cm <sup>3</sup>
Electriques (2)	Synchrones à aimants permanents
Puissance maxi combinée	309 ch
Couple maxi	NC
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	22 g/km/0 €
Batterie lithium-ion (capacité brute)	18,1 kWh
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, à variation continue
Accélération 1000 m D. A.	29s ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s ■
Consommation moyenne	7,2 l/100 km <sup>(1)</sup> ■
Route/Autoroute/Ville	7,5/8/6,2 l/100 km <sup>(1)</sup>
Autonomie électrique moyenne	54 km ■
Temps de charge Wallbox 7,4 kW/Secteur	2 h 30/NC ■
Freinage 130 à 0 km/h	67 m ■
Poids	2030 kg ■
Dim. L x l x h, en m	4,66 x 1,87 x 1,66
Volume de coffre	497 dm <sup>3</sup> ■

Le verdict



Intéressant ■

## LES CHIFFRES



Hybride rechargeable

Moteurs essence	4 cylindres, 2 488 cm <sup>3</sup>
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	327 ch
Couple maxi	500 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	33 g/km/0 €
Batterie lithium-ion (capacité brute)	17,8 kWh
Transmission	4 x 4
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Accélération 0 à 100 km/h	5s8 ■
Consommation cycle mixte	Non communiqué <sup>(1)</sup>
Autonomie électrique cycle mixte	63 km ■
Temps de charge Wallbox 7,4 kW/Secteur	2 h 20/ 4 h ■
Poids	1995 kg ■
Dim. L x l x h, en m	4,75 x 1,89 x 1,68
Volume de coffre	570 dm <sup>3</sup> ■

Le verdict



Intéressant ■

1. Consommation batterie vide.

**Mercedes GLC** 400 e 4Matic - 381 ch A partir de 73 200 €/73 200 €\*



A. CORTESI

**Il ne fait pas dans la demi-mesure**

**Ce qu'il a de bien.**

Le nouveau GLC s'offre une version hybride rechargeable musclée: 381 ch et une batterie XXL de 31,2 kWh! De quoi promettre près de 120 km en électrique, tout en affichant une

belle vigueur en mode hybride, lorsque le quatre cylindres et le moteur électrique œuvrent de concert. Dotée d'office d'une suspension arrière pneumatique, cette version soigne son moelleux autant que son

insonorisation. La présentation est raffinée, les interfaces, agréables à utiliser et l'habitabilité, correcte. Quant aux roues arrière directrices (en option), elles dynamisent le comportement routier...

**Ce qu'il a de moins bien.**

Car grosse batterie oblige, le GLC hybride n'est pas une ballerine: 2 355 kg à vide selon la marque! Ces accumulateurs surdimensionnés rehaussent le plancher du coffre, faisant perdre 150 dm<sup>3</sup>. Et lorsque ceux-ci sont vides, le SUV peine à contenir son appétit: comptez 9 l/100 km selon nos premiers relevés.

**Nissan Juke** Hybrid - 143 ch A partir de 31 450 €/29 200 €\*



N. SOLER

**Le japonais se relance, en hybride!**

**Ce qu'il a de bien.**

Derrière son style toujours aussi singulier, le Juke gagne en puissance et en agrément de conduite avec le 1.6 essence Hybrid, hérité des Renault Clio, Captur et Arkana. Comparée

au modeste trois cylindres essence de 114 ch, toujours au catalogue, cette mécanique de 143 ch apporte plus de polyvalence à l'usage. Douce et discrète, elle se montre enfin à la hauteur du châssis et de la

direction, au dynamisme et à la précision remarquables. Capable d'atteindre 55 km/h (environ), en tout électrique, le Juke Hybrid contient ensuite son appétit quand le 1.6 se réveille.

**Ce qu'il a de moins bien.**

La boîte manque de réactivité et, sur autoroute, on aimerait un rapport supplémentaire. Autre grief, l'amortissement est typé ferme et le freinage, moins puissant que celui de ses rivaux. Le système multimédia fait vieillot et il n'inclut pas le GPS, facturé 500 € en option! Enfin, avec 345 dm<sup>3</sup> seulement, le volume de coffre déçoit.

**Nissan Qashqai** e-Power - 190 ch A partir de 38 200 €/35 500 €\*



A. SAUNIER

**Un hybride très électrique**

**Ce qu'il a de bien.**

Le Qashqai se décline désormais en hybride e-Power. Sa particularité: le moteur thermique ne sert que de générateur, la propulsion n'étant assurée que par la machine

électrique. Avantage, cet hybride offre les mêmes sensations de conduite qu'un électrique: douceur, réponse instantanée à l'accélérateur et possibilité d'ajuster le niveau du frein moteur. De son côté,

le générateur thermique ne se fait entendre que lors des fortes accélérations. Côté consommation, le bilan s'établit à un bon 6,8 l/100 km en moyenne, et au maximum 7,4 l/100 km sur autoroute selon nos mesures. Enfin, le compromis confort/tenue de route donne pleine satisfaction, et le rapport prix/équipement est avantageux.

**Ce qu'il a de moins bien.**

La modularité est basique (simple banquette 2/3-1/3, plancher de coffre peu pratique), tandis que, côté finition, le Qashqai se contente du minimum acceptable à ce niveau.

Hybride rechargeable

**LES CHIFFRES** (données constructeur)

<b>Moteurs</b> turbo-essence	4 cylindres, 1 999 cm <sup>3</sup>
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	381 ch
Couple maxi	650 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	12 g/km/0 €
<b>Batterie</b> lithium-ion (capacité brute)	31,2 kWh
<b>Transmission</b>	4x4
Boîte	Automatique, 9 vitesses
<b>Accélération</b> 0 à 100 km/h	5s6
<b>Consommation</b> mixte	0,6 l/100 km
<b>Autonomie</b> électrique	118 km
<b>Temps de charge</b> Wallbox 7,4 kW/Secteur	3h/13h 30
<b>Poids</b>	2 355 kg
<b>Dim.</b> L x l x h, en m	4,72 x 1,89 x 1,65
<b>Volume de coffre</b>	350 dm <sup>3</sup>

**Le verdict**

Une référence!

**NOS MESURES**

Hybride

<b>Moteurs</b> essence	4 cylindres, 1 598 cm <sup>3</sup>
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	143 ch
Couple maxi	148 Nm à 3600 Nm (205 + 50 Nm électr.)
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	114 g/k/0 €
<b>Batterie</b> lithium-ion	1,2 kWh
<b>Transmission</b>	Aux roues AV
Boîte	Auto., 4 + 2 vitesses
<b>Accélération</b> 1000 m D. A.	32s8
<b>Reprises</b> 80 à 120 km/h en Drive	7s7
<b>Consommation</b> moyenne	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,6/6,6/5,9 l/100 km
<b>Autonomie</b>	718 km
<b>Freinage</b> 130 à 0 km/h	67 m
<b>Poids</b>	1 400 kg
<b>Dim.</b> L x l x h, en m	4,21 x 1,80 x 1,60
<b>Volume de coffre</b>	345 dm <sup>3</sup>

**Le verdict**

Intéressant

**NOS MESURES**

Hybride

<b>Moteurs</b> turbo-essence	3 cylindres, 1 497 cm <sup>3</sup>
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	190 ch
Couple maxi	330 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	120 g/km/0 €
<b>Batterie</b> lithium-ion	1,97 kWh
<b>Transmission</b>	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
<b>Accélération</b> 1000 m D. A.	30s2
<b>Reprises</b> 80 à 120 km/h en Drive	5s
<b>Consommation</b> moyenne	6,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/7,4/6,8 l/100 km
<b>Autonomie</b>	808 km
<b>Freinage</b> 130 à 0 km/h	65 m
<b>Poids</b>	1 688 kg
<b>Dim.</b> L x l x h, en m	4,43 x 1,84 x 1,63
<b>Volume de coffre</b>	498 dm <sup>3</sup>

**Le verdict**

Intéressant

## Nissan X-Trail

e-Power e-4orce - 213 ch A partir de 45 000 €/44 100 €\*<sup>1</sup>



F. GROUT

### Transporteur de troupe et, hybride !

#### Ce qu'il a de bien.

Comme son petit frère, le Qashqai, le dernier X-Trail (4<sup>e</sup> génération) s'équipe d'une motorisation hybride "e-Power", mais avec 204 ch au lieu de 190 ch et 213 ch sur la ver-

sion 4x4 "e-4orce" (+ 2 300 €). Peu bruyant, même lorsque le trois cylindres se réveille, cet ensemble mécanique séduit par ses performances et sa douceur. Le châssis, équilibré, participe au bon agrément de

conduite. La voiture prend peu de roulis en virage et soigne le confort grâce à ses suspensions douces. L'habitacle spacieux (au 2<sup>e</sup> rang), astucieux (banquette coulissante) peut accueillir sept personnes (+ 900 €)...

#### Ce qu'il a de moins bien.

... Mais, de préférence, de petit gabarit au 3<sup>e</sup> rang, tant l'espace est riquiqui et l'accès, compliqué. Et en sept places, le coffre (146 dm<sup>3</sup>) n'accepte plus que deux petites valises. Enfin, cette version 4x4 est lourde (près de 2 tonnes) et assez gourmande : presque 10 l/100 km sur autoroute !

## Renault Austral

E-tech Full Hybrid - 200 ch A partir de 40 700 €/40 700 €\*<sup>1</sup>



N. SOLER

### L'heure de la revanche ?

#### Ce qu'il a de bien.

Appétit d'oiseau pour le plus puissant des Austral : 6 l/100 km en ville, et au maximum 6,9 l/100 km sur autoroute ! Le moteur (un trois cylindres turbo associé à deux moteurs

électriques) fait preuve de douceur et offre des performances très correctes. En outre, on peut moduler la puissance du frein régénératif grâce à des palettes au volant, même s'il faut utiliser la pédale de frein pour arriver

à l'arrêt complet. On apprécie aussi l'habitabilité généreuse, le coffre spacieux, la modularité (banquette coulissante), ainsi que la finition léchée et les interfaces modernes et intuitives.

#### Ce qu'il a de moins bien.

L'originale boîte auto. à crabots sans embrayage manque de réactivité, mais Renault promet des améliorations prochaines de sa gestion électronique. Par ailleurs, le trois cylindres est un peu sonore et émet quelques vibrations. Surtout, les suspensions trop fermes nuisent au confort. Enfin, les tarifs sont trop élevés.

## Suzuki S-Cross

1.5 Dualjet Hybrid - 115 ch A partir de 31 890 €/29 000 €\*<sup>1</sup>



Y. LEFFEBVRE

### Fausse bonne idée

#### Ce qu'il a de bien.

Le S-Cross joue à fond la carte de la rationalité, que ce soit avec sa motorisation micro-hybride ou avec cette inédite hybride classique de 115 ch. Dans tous les cas, les tarifs

sont bien plus bas que chez la concurrence, tout en proposant une pléthore d'équipements de série. Et pour les aventuriers, le S-Cross est l'un des très rares SUV compacts à pouvoir être équipé d'une

vraie transmission intégrale, y compris en hybride, pour 2 000 € de plus.

#### Ce qu'il a de moins bien.

Alors qu'il est récent, le S-Cross ne le montre pas vraiment. La présentation intérieure est déjà datée (petit écran central, compteurs à aiguilles), et les matériaux déçoivent. Surtout, selon nos mesures, l'hybride consomme un peu... plus que le micro-hybride, pourtant moins cher de 2 800 € et plus puissant ! Le monde à l'envers... Enfin, habitabilité et volume de coffre ne sortent pas du lot.

### LES CHIFFRES



Hybride

Moteurs turbo-essence	3 cylindres, 1 497 cm <sup>3</sup>
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	213 ch
Couple maxi	250 Nm à 2400 tr/mn (330 + 195 Nm électr.)
CO <sub>2</sub> /Malus	152 g/km/+ 1 172 €
Batterie lithium-ion	1,73 kWh
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Accélération 1000 m D. A.	29s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	8,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,5/9,6/7,9 l/100 km
Autonomie	662 km
Freinage 130 à 0 km/h	66 m
Poids	1 959 kg
Dim. L x l x h, en m	4,68 x 1,84 x 1,72
Volume de coffre	484/690 dm <sup>3</sup> (1)

### Le verdict



Correct

### NOS MESURES



Hybride

Moteurs turbo-essence	3 cylindres, 1 199 cm <sup>3</sup>
Electriques (2)	Synchrones à aimants permanents
Puissance maxi combinée	200 ch
Couple maxi	205 Nm à 1750 tr/mn/205 + 50 Nm électr.
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	104 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	2 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 5 + 2 vitesses
Accélération 1000 m D. A.	30s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8
Consommation moyenne	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,9/6 l/100 km
Autonomie	859 km
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
Poids	1 694 kg
Dim. L x l x h, en m	4,51 x 1,83 x 1,62
Volume de coffre	525/650 dm <sup>3</sup> (1)

### Le verdict



Intéressant

### NOS MESURES



Hybride

Moteurs turbo-essence	4 cylindres, 1 462 cm <sup>3</sup>
Electrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi combinée	115 ch
Couple maxi	138 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	118 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	0,85 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1000 m D. A.	34s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s6
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/6,5/6,4 l/100 km
Autonomie	758 km
Freinage 130 à 0 km/h	66 m
Poids	1 314 kg
Dim. L x l x h, en m	4,30 x 1,79 x 1,58
Volume de coffre	358 dm <sup>3</sup>

### Le verdict



Décevant

1. Banquette reculée/avancée.

ÉLECTRIQUE

51 000 € 51 000 €\*  
VRAI PRIX**Alfa Romeo Tonale** HYBRIDE RECHARGEABLE Q4 EDIZIONE SPECIALE - 280 CH**QUOI DE Vert?**

Doté d'une batterie et d'un réservoir plus grands, ainsi que d'un moteur électrique plus puissant que ceux de son cousin le Jeep Compass, cet Alfa Romeo Tonale ne manque pas d'atouts.



# Alfa Romeo sonne la recharge

Dans sa motorisation hybride de lancement, le Tonale nous avait déçus. Il revient avec le premier ensemble hybride rechargeable de l'histoire d'Alfa Romeo. Saura-t-il saisir cette seconde chance ? Par Clément Raoul-Réa

**S**auveur annoncé d'Alfa Romeo, le SUV compact Tonale ne nous avait pas totalement convaincus à son lancement il y a quelques mois. En cause, une motorisation hybride 48 V certes capable de démarrer en mode électrique, mais hésitante, creuse et générant parfois des à-coups. Question sauvetage, on repassera... Cependant, à cette grosse réserve près, le Tonale nous avait séduits: châssis engageant, charme à l'italienne... De quoi inciter à lui laisser une chance, qu'il saisira peut-être avec cette inédite et ambitieuse version hybride rechargeable de 280 ch. Le Tonale puise toujours dans la base technique du cousin Jeep Compass. Mais ici, la motorisation a été retravaillée en interne: la batterie est plus grande, le réservoir aussi, et le moteur électrique plus puissant. Ce dernier prend place sur l'essieu arrière, offrant ainsi quatre roues motrices (non permanentes).

**Plus homogène, mais...**

Disons-le tout de suite, cette nouvelle motorisation va mieux au SUV transalpin. L'ensemble est doux en ville, et bien plus réactif en relances. Dans son mode 100% électrique – qui correspond au A (pour Advanced Efficiency) du sélecteur de mode de conduite DNA –, le Tonale pourrait ainsi rouler sans émissions jusqu'à 69 km en parcours mixte. Notre itinéraire d'essai n'a pas permis de vérifier ce chiffre. Mais une autonomie supérieure à 50 km semble crédible, ce qui serait déjà confortable. Dans ce fonctionnement tout électrique apparaît en revanche notre premier reproche: on ne peut pas moduler l'intensité de la régénération au lever de pied. Alfa Romeo a préféré proposer un limiteur de vitesse en descente. Pas très utile en ville.

Le mode N (pour Natural) correspond, lui, au mode hybride classique. La gestion des deux moteurs est ici plutôt probante: le

**Le vrai prix:** malgré le tarif de cette édition de lancement, juste au-dessus du plafond du bonus écologique, pas de remise pour l'instant.

**L'entretien:** la révision est prévue tous les ans ou tous les 15000 km.

**L'équipement:** sorte de milieu de gamme amélioré, la version de lancement Speciale propose une belle dotation de série (phares adaptatifs Matrix led, deux écrans, hayon électrique, etc.), et un look plus sportif (jantes de 20", double sortie d'échappement...).

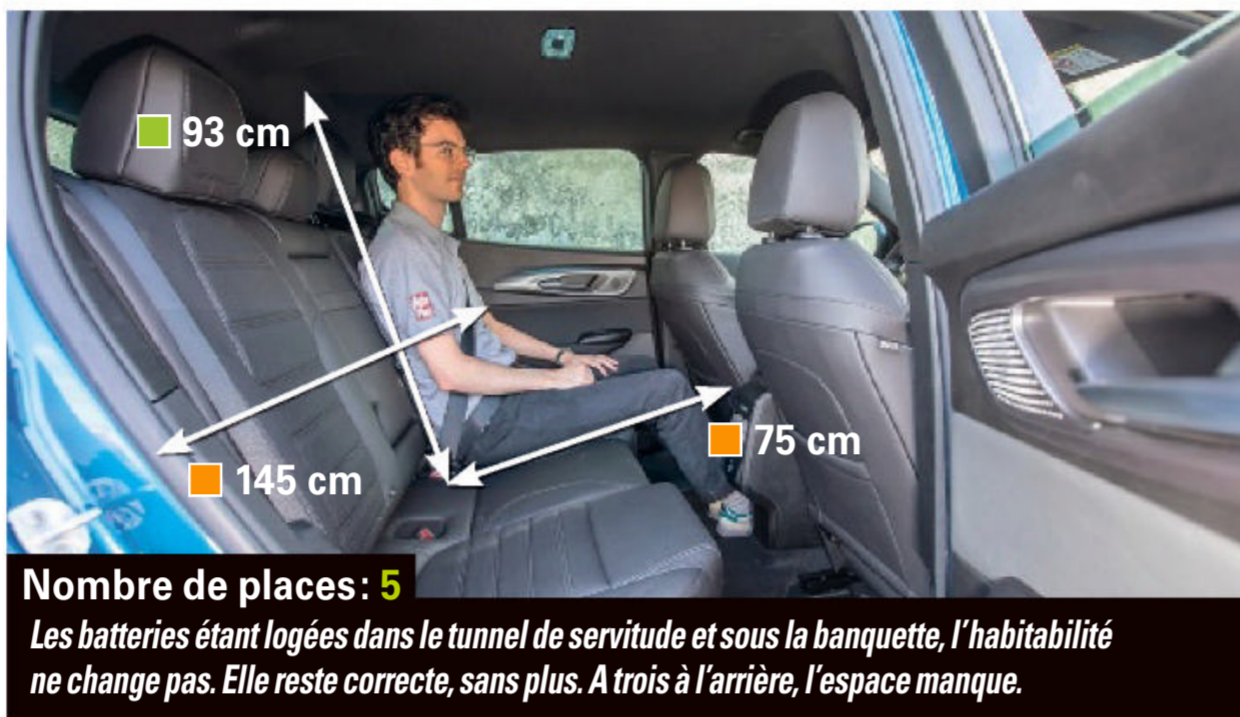
moteur électrique agit seul à allure stabilisée, la partie thermique se réveillant à la demande, avec fluidité. En partant batterie pleine<sup>(1)</sup>, notre ordinateur de bord est resté sous la barre des 5 l/100 km sur un parcours assez varié d'une centaine de kilomètres.

Enfin, dans le mode D (pour Dynamic), les deux moteurs travaillent de concert pour maximiser les performances. Mais il n'est pas vraiment question de sport: si

1. Rechargée sur secteur.



Grâce à une batterie plus grande que celle du cousin Jeep Compass, Alfa Romeo revendique une autonomie électrique de près de 70 km. Confortable.



**Nombre de places: 5**  
Les batteries étant logées dans le tunnel de servitude et sous la banquette, l'habitabilité ne change pas. Elle reste correcte, sans plus. A trois à l'arrière, l'espace manque.



**Volume: 385 dm<sup>3</sup>**  
Grignoté par le moteur électrique, le coffre devient peu logeable. On apprécie néanmoins la trappe à skis.



En mode hybride, le bouton e-Save permet de préserver la batterie, ou d'en forcer la recharge en roulant.

## L'équipement

un joli ronflement fait illusion à bas régime, grimper dans les tours n'est guère plaisant, ni efficace d'ailleurs. La direction est en revanche plus consistante, tout en demeurant trop légère à notre goût, malgré les retouches effectuées par Alfa récemment. En "D", le confort des suspensions adaptatives (option à 900 €) est un peu ferme, mais un bouton permet de les assouplir. Dommage, aucun mode personnalisable n'est disponible, pour allier, par exemple, direction plus ferme, suspension souple et régénération efficace.

A l'intérieur, enfin, le séduisant Tonale ne change pas, même s'il perd en volume de coffre. Mais attention à l'addition, qui explose de 10 000 € tout rond par rapport à l'hybride 48 V de 160 ch dans la même finition. Inutile donc d'espérer une quelconque rentabilité en investissant dans cet hybride rechargeable. Reste en sa faveur un rapport prix/équipement plus compétitif que celui des allemands équivalents (Audi Q3, BMW X1). ■

**De série Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • Aide active au maintien dans la voie • Airbags (6) • Antibrouillards • Freinage d'urgence auto. • Gestion codes/phares auto. • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse.

**Agrément:** • Aide au stationnement AV/AR • Caméra de recul • Clim' auto. bizona • Ecran tactile 10,25" • GPS • Hayon motorisé • Mirror Screen • Jantes alu 20".

**En option Sécurité:** • Conduite autonome de niveau 2 (1500 €).

**Agrément:** • Sellerie cuir + système hi-fi Harman Kardon (2 400 €) • Sièges AV et volant chauffant (500 €) • Suspensions adaptatives (900 €).



Malgré une puissance alléchante et des performances prometteuses, ce Tonale s'apprécie plutôt en conduite coulée. Le moteur thermique mouline trop quand le rythme accélère, sans grand effet.

PHOTOS: F. GROUT

## Les chiffres ⚠

<b>Vitesse maxi</b>	206 km/h
<b>Accélération 0 à 100 km/h</b>	6s2
<b>Consommation cycle mixte</b>	1,4 l/100 km
<b>Autonomie électrique</b>	69 km
<b>Poids</b>	1835 kg

données constructeur.

## La technique

<b>Puissance maxi combinée</b>	280 ch
<b>Puissance fiscale</b>	10 CV
<b>CO<sub>2</sub>/Bonus</b>	33 g/km/0 €
<b>Moteur turbo-essence</b>	4 cyl. en ligne, 16S
<b>Cylindrée</b>	1332 cm <sup>3</sup>
<b>Puissance maxi</b>	180 ch à 5750 tr/mn
<b>Couple maxi</b>	270 Nm à 1850 tr/mn
<b>Moteur électrique</b>	Synchrone à aimants permanents
<b>Puissance maxi</b>	90 kW (122 ch)
<b>Couple maxi</b>	250 Nm
<b>Batterie (capacité brute)</b>	15,5 kWh
<b>Transmission</b>	4x4
<b>Boîte</b>	Automatique à 6 vitesses
<b>Pneus</b>	235/40 R20
<b>Réservoir</b>	43 litres
<b>Dim. L x l x h, en m</b>	4,53 x 1,84 x 1,60
<b>Durée de garantie</b>	2 ans (km illimités)

## L'évaluation dans la catégorie

L'Alfa Romeo Tonale Hybride Rechargeable Q4 Edizione Speciale (51000 €\*, 280 ch), est évalué dans la catégorie des SUV compacts hybrides rechargeables d'environ 250 ch, comprenant notamment:  
**Audi Q3 45 TFSI e S line** (51920 €\*, 245 ch),  
**BMW X1 xDrive25e xLine** (53820 €\*, 245 ch),  
**Peugeot 3008 Hybrid4 300 Allure Pack** (48470 €\*, 300 ch),  
**Volvo XC40 Recharge T5** (52900 €\*, 265 ch).

Comportement routier	■
Equipements de sécurité	■
Agrément/performances	■
Confort/insonorisation	■
Equipements de confort/garantie	■
Habitabilité/coffre	■
Aspects pratiques	■
Présentation/finition	■
Consommation	■
Prix	■

## Les détails

Accès à bord	■
Autonomie	■
Boîte automatique	■
Bruits aérodynamiques	■
Bruit/vibrations du moteur	■
Confort des suspensions	■
Direction	■
Durée de garantie	■
Emissions de CO <sub>2</sub>	■
Facilité à manœuvrer	■
Facilité de contrôle des niveaux	■
Gabarit	■
Installation des passagers	■
Protection de la carrosserie	■
Roue de secours (kit de réparation)	■
Sécurité des enfants	■
Souplesse à basse vitesse	■



## Poste de conduite



La sellerie cuir électrique (pack à 1 650 €) offre un bon maintien latéral, même si la position de conduite mériterait de pouvoir être réglée plus bas. Les compteurs numériques, au joli graphisme rétro, sont parfaitement fonctionnels. On apprécie aussi les grandes palettes en alu ! La vision vers l'arrière est franchement médiocre (voir "Raté").

Réglage des sièges  
 Maintien des sièges  
 Simplicité des commandes  
 Visibilité AV/AR  
 Éclairage intérieur  
 Lisibilité des compteurs

Freinage automatique  
 Maintien dans la voie  
 Régulateur de vitesse adaptatif  
 Conduite semi-autonome  
 Phares matriciels  
 Assistance au créneau

Série  
 Série  
 1500€<sup>(1)</sup>  
 1500€<sup>(2)</sup>  
 Série  
 Indisponible<sup>2</sup>

## Aides à la conduite



L'équipement de série est plutôt complet sur ce point. Vous devrez en revanche déboursier 1 500 € pour avoir accès au pack permettant la conduite semi-autonome de niveau 2, en plus d'une caméra de recul à 360°, de la surveillance des angles morts et de rétros jour/nuit automatiques. Cher, mais pas absurde pour un SUV premium. Le fonctionnement des aides est plutôt intuitif. On apprécie aussi l'éclairage led matriciel, qui gère pour vous les pleins phares et antibrouillards.

## Écran tactile



L'écran, hérité de la Fiat 500e, est lisible et facile d'utilisation. Le Mirror Screen est de série. On apprécierait un onglet permettant de régler individuellement les paramètres de conduite (direction, freinage régénératif, etc.)

Facilité d'utilisation  
 Lisibilité  
 Écran tactile/Mirror Screen  
 GPS/Planificateur de trajet

Série/Série  
 Série



### C'EST RATÉ

Appui-tête en place, la visibilité à l'arrière est très réduite, même quand la banquette est vide: ils ne sont pas rabattables.

### BIEN VU

Ce bouton permet de garder un amortissement souple même en mode Dynamic. La combinaison idéale.

## LE BILAN Vert!

En démarrant notre essai batterie pleine, l'ordinateur de bord est resté sous la barre des 5l/100 km sur un parcours assez varié d'une centaine de kilomètres. Si Alfa Romeo annonce une autonomie de 69 km, dans la "vraie circulation" elle ne devrait guère excéder une cinquantaine de km.



## Finition



La finition est globalement sérieuse, avec des ajustements bien réalisés. Le tout ne manque pas de charme. Le plastique autour de la console centrale sonne hélas un peu creux. Il a toutefois le mérite d'être texturé et donc moins exposé aux empreintes digitales.

Qualité des matériaux	■
Qualité des assemblages	■
Résistance aux rayures	■

## Chauffage/clim'

La clim' auto bizona est de série. Le contrôle de la température se fait via de vrais boutons. Il faut passer par l'écran pour les réglages plus fins.

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	Série
Climatisation AV/AR arrière bizona	Série
Discrétion de la soufflerie	■

## Système audio

La puissance du système hi-fi Harman Kardon est appréciable. Mais pas moyen d'y accéder sans passer par un pack à 2 400 €!

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi/Ultra Premium	2400€ <sup>(3)</sup>
Bluetooth/USB	Série/Série

## Rangements



Le grand levier gérant la boîte auto. prend un peu de place dans la console centrale, mais pour le reste le Tonale se débrouille plutôt bien (boîte à gants, rangement sous l'accoudoir). Les bacs de portière ne sont pas des plus pratiques.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Trappe plancher	Indisponible
Tiroir sous sièges	Indisponible

## Notre verdict



### Correct

**Cette nouvelle motorisation, performante faute d'être enthousiasmante, corrige une bonne partie des défauts du Tonale. Restent quelques détails de finition et de gestion de l'hybride. Et attention au tarif qui explose.**

Comportement plaisant  
Autonomie électrique  
Equipement de série



Régénération non modulable  
Agrément moteur décevant  
Surcoût très élevé



PHOTOS: F. GROUT

**MG4 64 KWH LUXURY - 204 CH**



PHOTOS: A. SAUNIER

# La MG4 défie la meilleure compacte électrique européenne

## *L'adversité forge le tal*

**Cette fois, la menace chinoise plane pour de bon sur le marché automobile européen. En particulier sur les modèles électriques. Si toutes ses futures compatriotes s'avèrent aussi convaincantes que la MG4, nos constructeurs ont du souci à se faire...** Par Thierry Réaubourg

**R**ouler avec une voiture "zéro émission" n'est pas à la portée de toutes les bourses. Notamment lorsque l'on souhaite s'équiper d'un modèle adapté aux besoins d'une petite famille. Ainsi, pour repartir aux commandes d'une berline compacte électrique européenne suffisamment polyvalente (350 km d'autonomie environ et batterie rechargeable en 30 minutes sur borne rapide), le ticket d'entrée tutoie les 45 000 €. C'est précisément le cas des cousines Cupra Born et Volkswagen

ID.3 (58 kW, 204 ch), mais aussi de la Renault Megane E-Tech EV60 (60 kW, 220 ch), star des ventes dans sa catégorie. Heureusement pour elles, Bercy accorde toujours un bonus aux voitures électriques dont le coût n'excède pas 47 000 €. Un coup de pouce de l'Etat, certes moins généreux depuis le 1<sup>er</sup> janvier dernier: 5 000 € contre 6 000 € en 2022. Cela permet malgré tout à la française de passer sous le seuil des 40 000 € pour qui se contente de la version Super Charge Techno de milieu de gamme. Le hic pour Renault et ses

camarades, c'est que certains constructeurs chinois, déterminés à percer sur le Vieux Continent, sont en train de littéralement casser les prix.

### Une chinoise au top

Première épine dans le pied des marques européennes, une certaine MG4. Son tarif, qui a récemment augmenté de 1 000 €, s'établit à 30 990 €\* pour la version haut de gamme, ce qui permet d'économiser plus de 8 000 € par rapport à notre Megane EV60! A ce prix, il est tentant d'imaginer l'empire du Milieu nous fourguant une poussive coquille vide, assemblée de guingois, et affublée d'un logo britannique célèbre pour faire joli. Ne nous cachons pas derrière cet écran de fumée... Cette MG n'a absolument rien d'une électrique au rabais. Finition intérieure de qualité (pas aussi chic que celle de la Renault, tou-



ÉLECTRIQUE

44 500 € 39 100 €\* VRAI PRIX

# Renault Megane E-Tech 60 KWH SUPER CHARGE TECHNO - 220 CH



## lent (proverbe chinois...)

**Le vrai prix:** aucune remise chez MG et seulement 1 % de ristourne au crédit de la Megane. Pas d'économies à attendre de ces électriques à l'achat, hormis leur éligibilité au bonus 2023 de 5000 €.

**L'entretien:** visite tous les ans dans les deux cas, ou tous les 24000 km chez MG et tous les 20000 km chez Renault.

**L'équipement:** tout est inclus chez MG, y compris la conduite semi-autonome. Seules options: la peinture métal et la sellerie bicolore. La française, 8100 €\* plus chère, oblige à se fendre de 2000 € d'options pour se hisser au niveau de la chinoise...



*Surprenante de dynamisme, voire joueuse avec ses roues arrière motrices, la MG4 ne fait heureusement pas de croix sur le confort, grâce à des suspensions prévenantes.*

tefois), habitabilité généreuse, garantie de 7 ans (ou 150000 km), cinq étoiles aux crash-tests Euro NCAP, batterie lithium-manganèse-nickel-cobalt (ouf!) de 64 kWh<sup>(1)</sup>, moteur électrique de 204 ch placé entre les roues arrière et riche dotation de série. Elle assure! Rien ne lui manque, de la sellerie en cuir (de synthèse) au hotspot wi-fi, en pas-



*Très performante, la française régale également par l'équilibre de son comportement routier. Son train arrière manque en revanche de douceur sur certains obstacles...*

sant par le siège conducteur électrique, la caméra 360°, le surveillant d'angles morts, la pompe à chaleur et même la conduite semi-autonome! Or, un nombre non négligeable de ces équipements impose de passer à la caisse chez Renault (voir tableau p. 41), au risque de dépasser le fameux seuil des 47 000 € et donc de perdre le bénéfice du 🍃



MG4

*En dépit du volant à méplat et de la console aérienne, les stylistes n'ont pas vraiment fait preuve d'audace en dessinant la planche de bord. Mais contrairement à certaines idées reçues, la qualité des matériaux et celle des assemblages ne prêtent pas le flanc à la critique. On aura, en revanche, beaucoup à dire à propos de l'ergonomie, toutes les fonctions, de la clim' aux aides à la conduite, se pilotant via l'écran, si lent et si peu intuitif que l'on finit par ne plus regarder la route.*



RENAULT MEGANE E-TECH

*Design léché, matières aussi valorisantes à l'œil qu'au toucher, écrans XL haute définition et ergonomie parfaitement naturelle : il se dégage de la Megane une agréable sensation de bien-être. Même à bord de la finition intermédiaire Techno, l'ambiance générale brille par son caractère haut de gamme. Mais en dépit de son tarif dépassant de plus de 9000 € celui de la MG4, elle n'offre pas de régulateur de vitesse adaptatif, de surveillant d'angles morts ni de pompe à chaleur.*

🍃 bonus de 5000 €... Autre point faible de la Megane EV60 Super Charge : son chargeur limité à 7 kW en courant alternatif, contre 11 kW pour la MG4. Pour accéder aux bornes AC les plus puissantes, pas d'autre choix que d'opter pour la version Optimum Charge qui accepte jusqu'à 22 kW... Soit 2000 € supplémentaires sur le bon de commande (46 500 €). Nos deux berlines se retrouvent en revanche à égalité lorsqu'il s'agit de "faire le

plein" sur borne rapide en courant continu, en admettant jusqu'à 135 kW pour la MG et 130 kW pour la Renault. Assez pour booster la batterie de 10 à 80% en une demi-heure environ. Prestations similaires encore au chapitre de l'autonomie, avec 10 km d'écart seulement en faveur de la Megane (350 km), un peu plus endurante que sa rivale hors agglomération. Mais le très efficace planificateur de trajet connecté de la française

est un gage de sérénité en matière de ravitaillement, alors que la MG4 contraint à préparer son parcours (ou à acheter une application) pour arriver jusqu'au point de recharge convoité, en priant pour que celui-ci ne soit ni occupé ni hors service...

### Un freinage de Porsche

Avec sa magnifique tablette tactile, son performant système de

navigation Google Maps et l'ergonomie irréprochable de ses commandes, la Megane E-Tech reste la plus agréable à fréquenter au quotidien. La chinoise, à l'inverse, oblige à jongler avec un système d'une lenteur affligeante et une multitude de menus conçus en dépit du bon sens. Moduler la puissance du frein régénératif ? Un vrai casse-tête, alors qu'il suffit de jouer avec les palettes au volant chez Renault. La MG4



## Nos mesures

	MG4	Megane E-Tech
<b>Vitesse maxi</b>	167 km/h	165 km/h
<b>Accélération 1000 m D. A.</b>	29s6	<b>29s3</b>
<b>Reprises 80 à 120 km/h en Drive</b>	4s8	<b>4s3</b>
<b>Autonomie électrique moyenne</b>	340 km	<b>350 km</b>
Route/Autoroute/Ville	380/275/ <b>370</b> km	<b>410/300/345</b> km
<b>Temps de charge Wallbox<sup>(1)</sup>/Secteur</b>	10 h/NC	10 h/30 h
Sur borne rapide <sup>(2)</sup>	Env. 35 mn <sup>(3)</sup>	Env. <b>25</b> mn <sup>(4)</sup>
<b>Poids</b>	<b>1 690</b> kg	1 702 kg
<b>Diamètre de braquage</b>	10,9 m	<b>10,8</b> m
<b>Freinage 130 à 0 km/h</b>	<b>61</b> m	67 m

1. 7,4 kW. 2. De 10 à 80 %. 3. et 4. Capacité de charge : 135 kW maxi et 130 kW maxi.

## La technique

	MG4	Megane E-Tech
<b>Moteur électrique</b>	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents
Capacité de la batterie brute/utile	64/ <b>61,7</b> kWh	NC/60 kWh
Puissance fiscale	5 CV	<b>4</b> CV
Puissance maxi	204 ch	<b>220</b> ch
Couple maxi	250 Nm	<b>300</b> Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/- 5 000 €	0 g/km/- 5 000 €
<b>Transmission</b>	Aux roues AR	Aux roues AV
Boîte	Auto., 1 vitesse	Auto., 1 vitesse
<b>Pneus</b>	215/50 R17	215/55 R20
<b>Dim. L x l x h, en m</b>	4,29 x 1,84 x 1,51	4,20 x 1,77 x 1,51
<b>Durée de garantie</b>	<b>7</b> ans ou 150 000 km <sup>(1)</sup>	2 ans (km illimités) <sup>(1)</sup>

1. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

## L'équipement De série et en commun

- Sécurité:** Sécurité: • ABS + AFU + ESP + AFIL active • Airbags (MG4: 6, Megane: 7)  
 • Codes/phares auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux  
 • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse.
- Agrément:** • Bluetooth • Cam. de recul (360° sur MG4) • Chargeur à induction  
 • Clé mains libres • Clim' auto. (bizone sur Megane) • Ecran tactile • GPS connecté  
 • Mirror Screen • Sièges AV et volant chauffants • Siège conduct. électr.

En option	MG4	Megane E-Tech
Chauffage/clim' par pompe à chaleur	<b>Série</b>	600 €
Surveillant d'angles morts	<b>Série</b>	1 200 € <sup>(1)</sup>
Palettes frein régénératif au volant	Indisponible	<b>Série</b>
Régulateur de vitesse adaptatif	<b>Série</b>	1 200 € <sup>(1)</sup>

1. Pack Advanced Driving Assist.

## Les notes du

	MG4	Megane E-Tech
Comportement routier	<b>18</b>	17
Equipements de sécurité	<b>14</b>	13
Agrément/performances	15	<b>16</b>
Confort/insonorisation	16	<b>17</b>
Equipements de confort/garantie	<b>19</b>	18
Habitabilité/coffre	10	10
Aspects pratiques	11	<b>13</b>
Présentation/ finition	13	<b>17</b>
Consommation/autonomie	9	<b>10</b>
Prix	<b>18</b>	8
	<b>1<sup>re</sup> 143/200</b>	<b>2<sup>e</sup> 139/200</b>

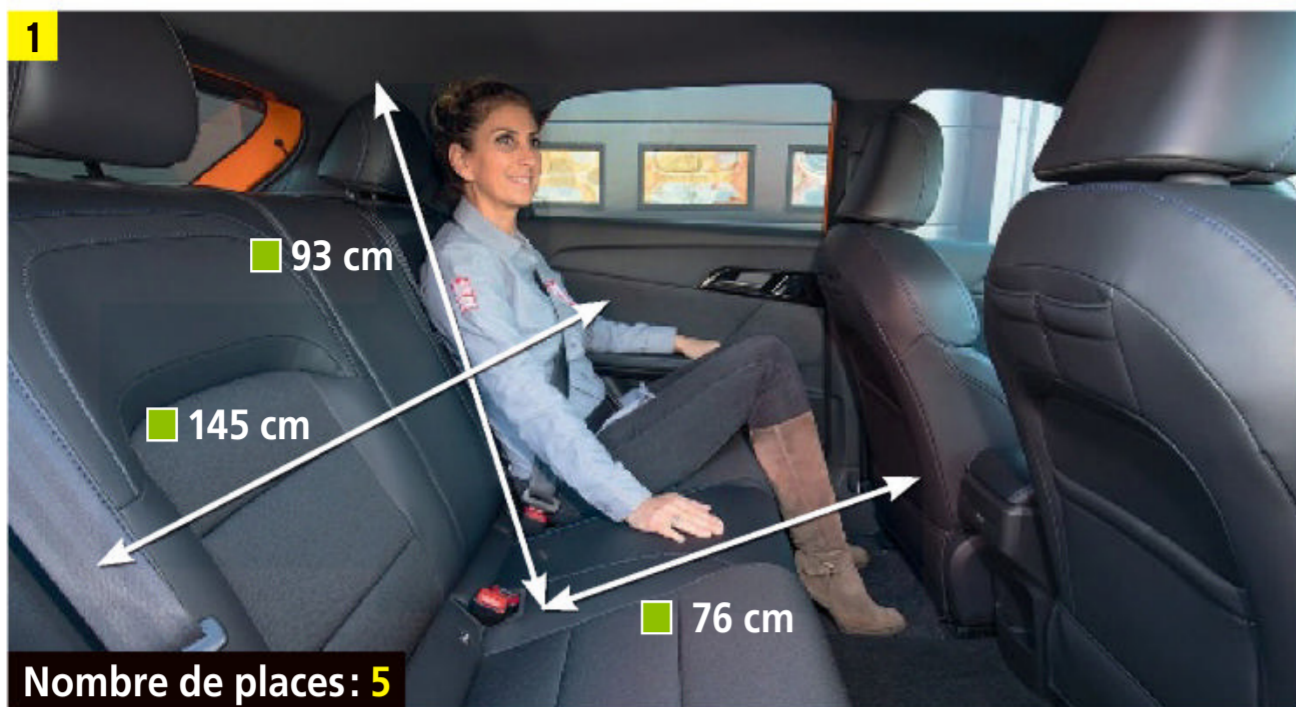
## Notre verdict

**Victoire: MG4**



Prestance, ergonomie, contenu multimédia, comportement routier, endurance entre deux charges: Renault peut être fier de sa Megane E-Tech. Las, impossible pour elle de combler le gouffre tarifaire qui la sépare de la MG4. D'autant que cette dernière se révèle tout aussi compétitive sur le plan dynamique! Alors, va pour ses petits défauts...

PHOTOS: A. SAUNIER

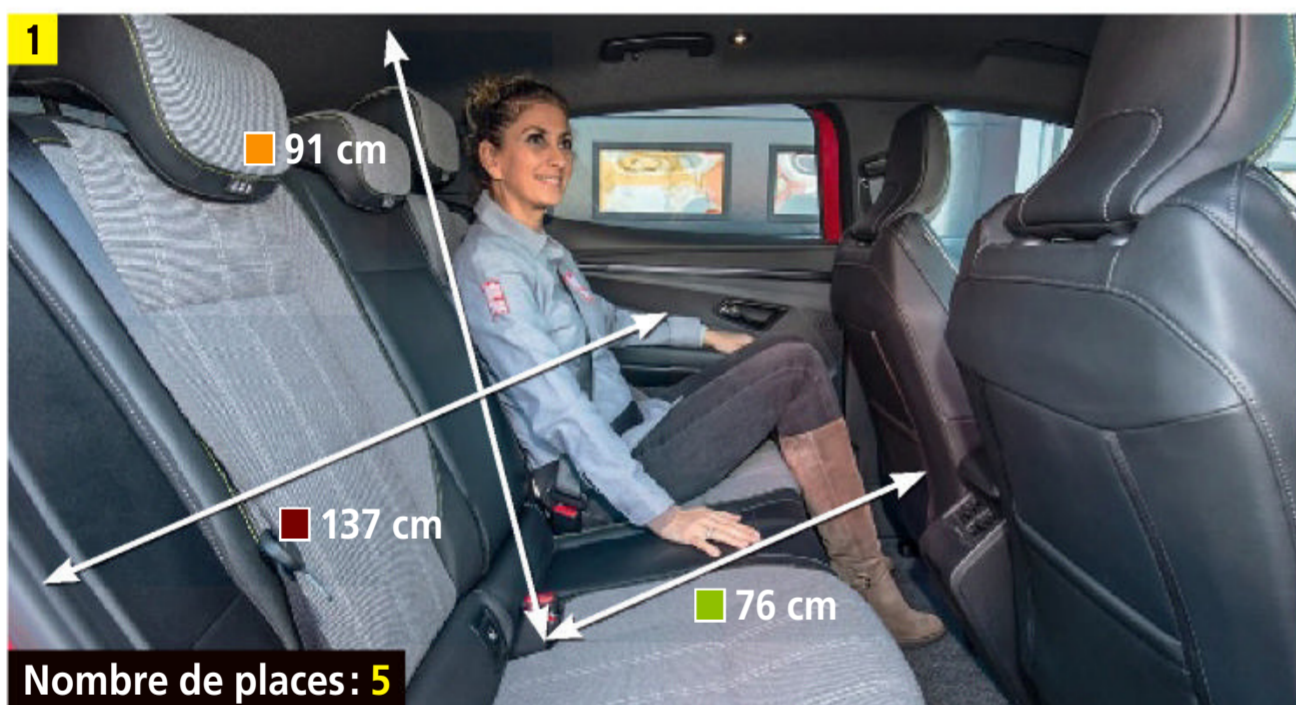


Nombre de places: **5**



Volume: **350 dm³**

**1.** Les passagers de la MG4 sont fort bien accueillis. Nul besoin de jouer des coudes à l'arrière, au contraire de la Megane. **2.** Point faible de la chinoise: son moteur à l'arrière ne permet pas de disposer d'un grand coffre. **3.** Ce dernier bénéficie cependant d'un plancher ajustable en finition Luxury.



Nombre de places: **5**



Volume: **407 dm³**

**1.** En matière d'espace aux jambes à l'arrière, la française fait jeu égal avec sa rivale chinoise. Toutefois, elle lui rend 8 cm en largeur! **2.** La malle de la Renault correspond à ce que l'on attend d'une berline compacte, électrique ou non. **3.** La Megane ne profite pas, hélas, d'un plancher plat.

souffre aussi d'assistances à la conduite (maintien dans la voie, régulateur de vitesse adaptatif) réagissant parfois de manière déconcertante. Elle n'en reste pas moins fort plaisante à mener, avec ses accélérations toniques, son comportement routier épataant d'agilité (le postérieur se montre parfois joueur) et son freinage ahurissant: cette compacte stoppe aussi court qu'une Porsche 911 GT3 équipée de

freins céramique! Et le tout est assorti d'un amortissement plus doux que celui de la Megane. Son dynamique jeu de jambes, sa direction plus réactive et ses relances éclair permettent néanmoins à la française de garder la tête haute. La MG4 s'impose malgré tout d'une encolure, ses prestations inattendues comme son prix imbattable suppléant sans mal au manque de subtilité de ses puces... ■

# BMW Série 3 320E HYBRIDE RECHARGEABLE M SPORT - 204 CH



## Les vertus de l'électricité

**Reconnu pour ses moteurs thermiques efficaces, BMW met désormais le paquet sur les motorisations électrifiées. La gamme de la Série 3 restylée propose ainsi deux hybrides rechargeables. Nous testons ici la plus abordable des deux.**

Par Charles Thouluc

**B**MW continue de développer sa gamme 100% électrique, tout en électrifiant les motorisations thermiques de ses modèles classiques. Parmi eux, l'emblématique Série 3, numéro un des ventes de familiales premium en France. Récemment restylée (optiques affinées, boucliers remaniés...), elle reconduit ses deux versions hybrides rechargeables : les 320e (204 ch) et 330e (292 ch). La première, testée ici, associe un quatre cylindres essence de 163 ch à un moteur électrique de 113 ch, pour une puissance maximale combinée de 204 ch. Capable de couvrir en moyenne 50 km en tout électrique selon nos mesures, avec des pointes jusqu'à 140 km/h, elle permet d'effectuer les petits trajets quotidiens sans consommer d'essence. Les commandes douces comme le silence à bord (la filtration des bruits d'air et de roulement est remarquable) contribuent

au confort. Par contre, les suspensions se montrent un peu fermes et génèrent de petits bruits parasites au passage d'un ralentisseur ou sur une chaussée en mauvais état. Un phénomène amplifié par les roues de 18", qui s'atténue à vive allure. Dans ces conditions, le quatre cylindres de 163 ch se met rapidement en route. Discret, il préserve le confort acoustique. Au point qu'il faut parfois regarder le compte-tours pour savoir si le bloc 2.0 tourne.

### Petit appétit en mode hybride

Autre sujet de réjouissance, l'appétit reste contenu une fois la batterie vide, avec 6,6 l/100 km sur autoroute. C'est seulement 1,4 l/100 km de plus que la 320d de 190 ch, version diesel (micro-hybride) proposée quasi au même prix, mais sans possibilité de rouler en 100% électrique. On apprécie aussi la boîte

**Le vrai prix :** aucun bonus car le prix dépasse 50 000 €, mais il est possible de négocier une remise de 7% pour réduire la facture.

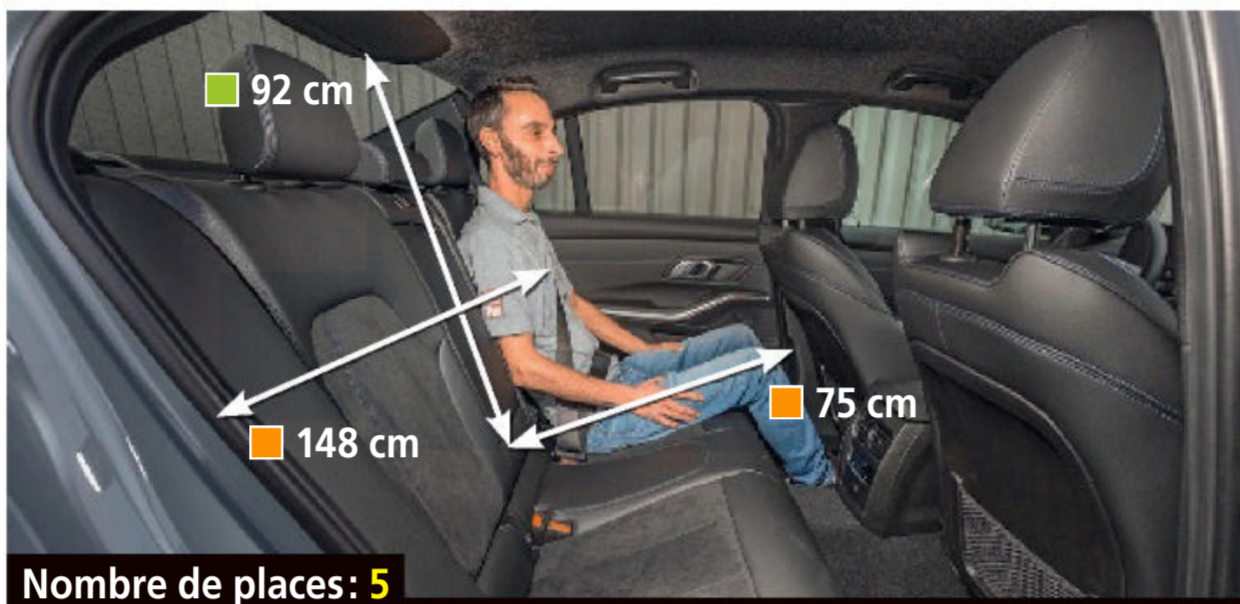
**L'entretien :** l'ordinateur de bord affiche l'échéance. En moyenne, une révision s'impose tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

**L'équipement :** il est complet de série. Mais, pour une version chic et richement dotée, à la hauteur du statut premium de la voiture, il faut cocher de nombreuses options qui augmentent fortement la facture.

auto. à huit rapports, douce et rapide. Léger bémol, les performances ne sont pas à la hauteur des 204 ch annoncés. Les accélérations se montrent ainsi très linéaires. Il faut dire que le moteur électrique et les batteries alourdissent sensiblement la voiture, qui frôle les 1 800 kg. Mais cela ne pénalise pas le comportement, toujours exemplaire de dynamisme. Le châssis fait la part belle à l'agilité. Les batteries lithium-ion situées dans le plancher, devant l'essieu



A bord de la Série 3 restylée, la grande dalle numérique représente le principal changement. Les interfaces sont réactives mais les menus, complexes.



Nombre de places: 5

Les cotes sont moyennes, mais on se console avec la banquette confortable (sauf pour la place centrale). A noter, l'accès aux places arrière étroit, qui gêne le passage des jambes.



Volume: 380 dm<sup>3</sup> ■

Comparé à la version thermique, le coffre perd 100 dm<sup>3</sup>. Difficile d'accès et biscornu, il manque de praticité.



A la recharge, la batterie accepte 3,7 kW de puissance maxi, pour une charge complète en 4 h(1) sur Wallbox.

## L'équipement

arrière, optimisent la bonne répartition des masses et concourent au comportement équilibré de l'auto. Cet emplacement n'empiète pas sur l'habitabilité aux places arrière, correcte sans plus, mais amoindrit le coffre de 100 dm<sup>3</sup>. Avec 380 dm<sup>3</sup> seulement, son volume équivaut à celui d'une Renault Clio (370 dm<sup>3</sup>). Celui de la version break joue mieux son rôle familial, avec 427 dm<sup>3</sup>, un plancher plat et un accès par hayon plus facile. Mais, en Touring, la Série 3 réclame une rallonge de 2 800 €. Pas donné. D'autant que la berline 320e M Sport est déjà facturée 52 100 €\*, sans offrir une dotation de série à la hauteur de son standing (clés mains libres, sellerie cuir...). Heureusement, le nouvel écran XXL, incurvé, de 14,9" (38 cm), apparu lors du récent restylage est, lui, de série. Impressionnant, il modernise l'ambiance à bord, même si ses menus manquent de simplicité à l'usage. ■

**De série Sécurité:** • ABS + AFU + ESP + AFIL • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régul./limit. de vitesse.

**Agrément:** • Banquette 40/20/40 • Clim' auto. trizone • Ecran tactile + GPS 14,9" (38 cm) • Instrumentation numérique • Jantes alliage 18" • Sellerie tissu/Alcantara • Vitres et rétroviseurs (réglables, rabattables et chauffants) électriques • Volant cuir.

**En option Sécurité:** • Assistant feux de route (200 €) • Conduite semi-autonome, niveau 2 (2 350 €) • Phares adaptatifs matriciels (1 050 €) • Régulateur adaptatif (700 €)

**Agrément:** • Accès mains libres (700 €) • Peinture métallisée (1 090 €) • Recharge smartphone par induction (250 €) • Sellerie cuir (2 100 €) • Hi-fi (400 €), etc.



Tonique, rassurante et bien équilibrée, la 320E conserve un agrément remarquable malgré les batteries et le moteur électrique qui augmentent sensiblement son poids. Le confort élevé est aussi à son avantage.

## Nos mesures



Vitesse maxi <sup>(1)</sup>	225 km/h
Accélération 1000 m D.A.	28s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2
Consommation moyenne	7,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,7/6,6/8,6 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	50 km
Poids	1799 kg
Diamètre de braquage	11,4 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m

1. Donnée constructeur.

## La technique

Puissance combinée	204 ch
Puissance fiscale	9 CV
CO <sub>2</sub> /Bonus	29 g/km/0 €
Moteur thermique	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	163 ch à 3900 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 1350 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	83 kW (113 ch)
Couple maxi	105 Nm
Batterie lithium-ion	11,15 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 8 rapports
Pneus	255/40 R18
Réservoir	40 litres
Dim. L x l x h, en m	4,72 x 1,83 x 1,45
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

## L'évaluation dans la catégorie

La BMW 320e M Sport (204 ch, 52100 €\*) est évaluée dans la catégorie des berlines familiales hybrides rechargeables de plus de 200 ch, qui comprend également: Citroën C5 X Hybrid Shine (47900 €\*, 225 ch), DS 9 E-Tense Performance Line+ (61500 €\*, 250 ch), Peugeot 508 Hybrid e-EAT8 GT Pack (44400 €\*, 225 ch).

Comportement routier	■
Equipements de sécurité	■
Agrément/performances	■
Confort/insonorisation	■
Equipements de confort/garantie	■
Habitabilité/coffre	■
Aspects pratiques	■
Présentation/ finition	■
Consommation	■
Prix	■

## Les détails

Accès à bord	■
Autonomie	■
Boîte automatique	■
Bruits aérodynamiques	■
Bruit/vibrations du moteur	■
Confort des suspensions	■
Direction	■
Durée de garantie	■
Emissions de CO <sub>2</sub>	■
Facilité à manœuvrer	■
Facilité de contrôle des niveaux	■
Gabarit	■
Installation des passagers	■
Protection de la carrosserie	■
Roue de secours (run flat)	■
Sécurité des enfants	■
Souplesse à basse vitesse	■



**UNE AUTO TESTÉE  
AU QUOTIDIEN**

# LE DS 7 E-TENSE RECHARGEABLE

**À Auto Plus Vert!, nos essais ne se limitent pas aux tests techniques. Se mettre à la place des conducteurs reste notre priorité. La preuve avec ces morceaux choisis.**

David Bouillaux

**T**out juste restylé, le DS 7 entend conforter sa place parmi les SUV premium. Pour ce faire, il soigne son image grâce à l'adoption de nouveaux éléments, telles une signature lumineuse plus avant-gardiste et une large calandre revue pour l'occasion. Outre son style extérieur très élégant, le DS 7 restylé met en avant une présentation et une qualité de fabrication dignes des meilleurs de la catégorie. En effet, avec ses matériaux chics, il n'a vraiment pas à rougir face à la concurrence allemande. Comme tout modèle premium digne de ce nom, le SUV DS bénéficie aussi de blocs à la fois modernes et puissants. En plus d'une version diesel de 130 ch en entrée de gamme, les trois motorisations essence (225 ch en 4x2, et 300 ou 360 ch en 4x4) ont toutes recours à la technologie hybride rechargeable. Pour ce test longue durée, nous avons choisi la moins puissante d'entre elles (225 ch). Une version disponible à partir de 53 900 € mais qui, lorsqu'elle est associée à la finition haut de gamme Opera, fait grimper l'addition à 63 300 €, tout de même! Voyons si ce tarif est à la hauteur de ses ambitions. Pour en juger, nous avons confronté, plusieurs jours durant, le DS 7 aux aléas du quotidien. L'occasion de vérifier également si le SUV est toujours à la pointe du confort.

Malgré la présence des grosses roues de 20" (en option sur notre modèle d'essai), les fameuses suspensions adaptatives (avec caméra qui scanne la route!) arrivent à préserver le confort des occupants. Néanmoins, sur les pavés ou les chaussées en mauvais état, quelques trépidations persistent. Mais rassurez-vous, dans ce domaine, le DS 7 reste l'un des meilleurs de la classe.



Un confort (presque) parfait...



S'il mesure tout de même 1,91 m de large, le DS 7 compte parmi les plus ramassés de son segment<sup>(2)</sup> avec 4,60 m de long. Et il braque court: il lui faut moins de 11 m pour faire demi-tour. Cela se ressent quand on évolue en ville, où il se montre à l'aise même dans les petites rues. Attention néanmoins à la vulnérabilité des grosses jantes lors des manœuvres.



Dans les ruelles, plutôt à son aise



Un habitacle digne du standing premium



En plus d'être joliment présentée et fonctionnelle, la planche de bord du DS 7 met l'accent sur la technologie. La qualité des matériaux et celle des assemblages, calculée au millimètre près, offre un superbe résultat! On a aussi aimé les divers espaces de rangement, très pratiques.

Le DS 7 E-Tense 225 peut parcourir jusqu'à 52 km<sup>(1)</sup> en mode électrique. Nous avons ainsi effectué une partie de nos trajets quotidiens (60 km environ, avec un tiers de bouchons) sans solliciter le moteur thermique. Et une fois en mode hybride, la mécanique est d'une douceur exemplaire.



Pas une goutte de sans-plomb sur 50 km





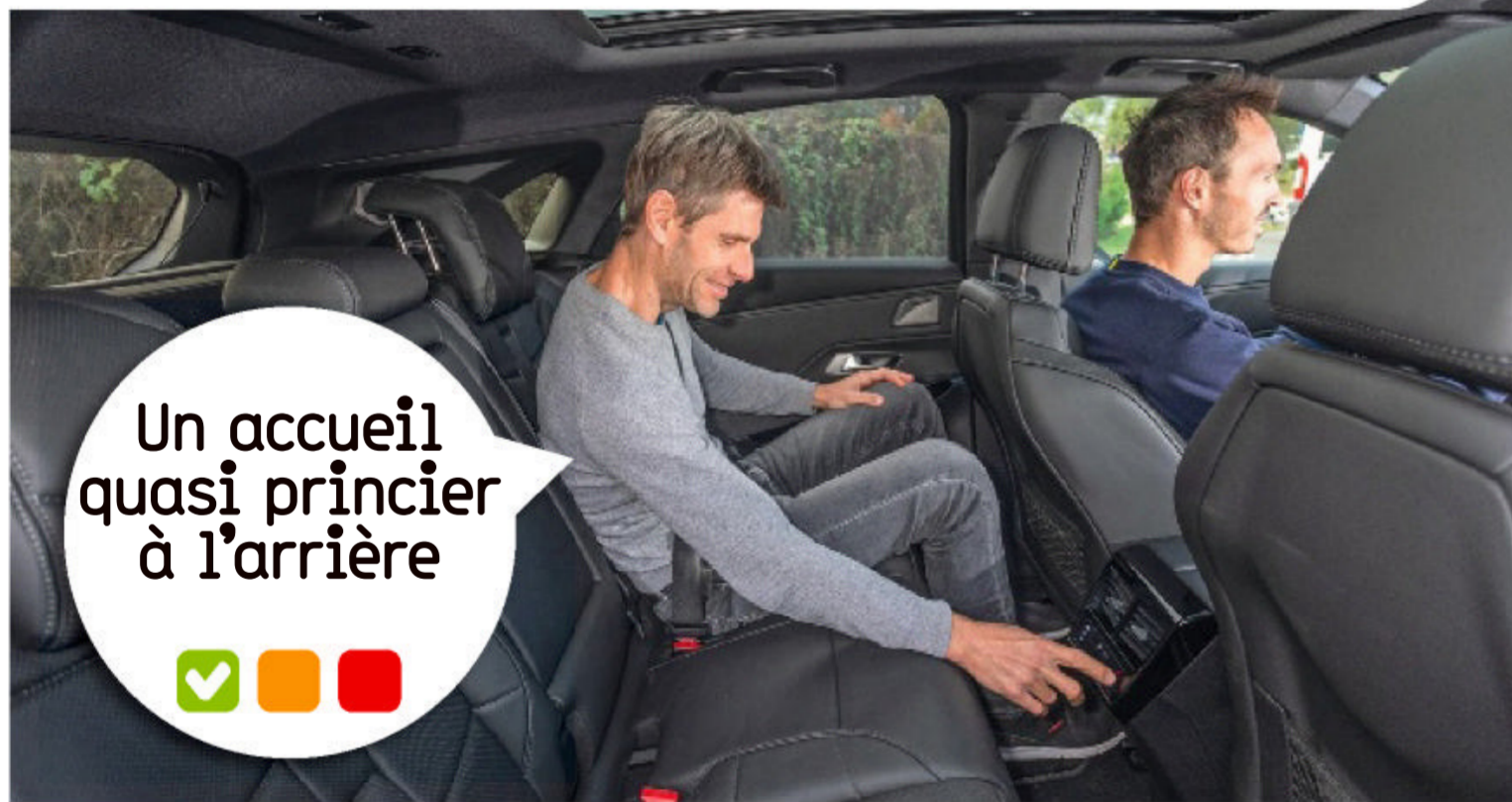
### Les longs trajets : sa spécialité



Rien de mieux qu'un voyage pour profiter pleinement du remarquable agrément du DS 7. Entre la douceur d'utilisation, l'habitacle parfaitement hermétique aux bruits parasites et le haut niveau de confort, les kilomètres défilent sans qu'apparaisse le moindre signe de fatigue. Seule la conso sur autoroute (8,2 l/100 km) assombrit un peu le tableau.



Il ne s'agit pas des places arrière les plus vastes de la catégorie. Cela dit, l'espace disponible au niveau des jambes reste confortable. Nos passagers ont apprécié le confort de l'assise, la possibilité d'incliner leur dossier électriquement via un simple bouton, mais aussi la présence de leur propre réglage de température (royal!).



### Un accueil quasi princier à l'arrière



En mode hybride, lorsque les accus sont à plat, le quatre cylindres essence boit en moyenne 8,3 l/100 km, ce qui n'est pas rien. Le réservoir n'étant pas très gros (43 litres), le DS 7 impose de refaire le plein de sans-plomb tous les 450 km pour éviter que s'allume le voyant de réserve.



### Des arrêts à la pompe trop réguliers



### Pour recharger : la rapidité en option



Les bornes de recharge de 7,4 kW sont de plus en plus fréquentes, tant dans les lieux publics qu'à domicile. Elles permettent de regonfler la batterie du DS 7 (12,9 kWh de capacité utile) en 2 h environ. Mais le chargeur embarqué de série n'accepte que 3,7 kW. Celui de 7,4 kW est facturé 500 €. Mesquin ! Sachez aussi que l'espace de rangement du câble s'avère peu pratique.

## Notre verdict

### **A la hauteur de ses ambitions**

*Une semaine en compagnie de cette version restylée confirme que le fort élégant DS 7 n'a rien à envier aux meilleurs modèles premium du marché. Très polyvalent, le SUV prend soin de ses occupants dans son habitacle cosu et richement équipé. Il se montre aussi très sécurisant, doux et plaisant à conduire. Revers de la médaille, la marque française ne lésine pas sur les tarifs...*

1. Sur route, d'après les mesures du labo Auto Plus.  
2. Les SUV familiaux premium du type Audi Q5, BMW X3, Mercedes GLC...

## Toyota Prius VERSION DE PRÉSÉRIE - 223 CH



# Changement de cap

**Première hybride de grande série, la Prius fête, cette année, ses 25 ans. L'occasion pour Toyota de dévoiler le 5<sup>e</sup> opus, qui diverge radicalement des précédents. Nous l'avons déjà conduit, six mois avant sa sortie...**

Par Thierry Réaubourg

**L**es formes et les lignes superflues ont été abandonnées au profit d'un design simple et épuré, inspiré par le flux naturel de l'air." Subtile pirouette de Toyota, qui s'affranchit par ces mots de vingt-cinq années passées à gribouiller des Prius invariablement mises au ban des concours de beauté... En effet, le constructeur a pris conscience que son hybride fétiche (près de 6 millions d'unités vendues depuis 1997 !), en plus d'épargner les ours polaires grâce à ses faibles émissions de CO<sub>2</sub>, pouvait aussi devenir un objet sexy. Mieux vaut tard que jamais ! Plus courte et plus basse que sa devancière, la Prius 5<sup>e</sup> génération, effilée comme un sabre de samouraï (notez l'inclinaison du pare-brise) et solidement campée sur ses grandes roues de 19", attire désormais les compliments plus que les quolibets. Autre petite révolution : en Europe, elle sera livrée en hybride rechargeable exclusivement. L'occasion

pour Toyota de procéder à un sérieux dépoussiérage mécanique.

### 101 ch supplémentaires!

Adieu le quatre cylindres 1.8 de l'ancienne Prius Plug-in (122 ch) : place à un inédit 2.0 de 152 ch, associé à un bloc synchrone de 163 ch. Puissance maxi combinée : 223 ch. Un ramage à la hauteur du plumage. De son côté, la nouvelle batterie de 13,6 kWh<sup>(2)</sup> assure, selon Toyota, 69 km d'autonomie (soit 50% de plus). Parallèlement, le constructeur propose un toit photovoltaïque (possiblement de série sur la finition la plus huppée), dont les cellules permettent de créditer de 8 kilomètres les déplacements quotidiens sans pétrole. Et même de recharger gratis en stationnant 48 heures sous un beau soleil. Une "écolo" tirant parti du réchauffement climatique, pas banal ! Au vu de ces évolutions, il faut bien sûr s'attendre à une hausse des tarifs. Las, pour l'heure,

**Le vrai prix :** la gamme définitive et les tarifs ne seront communiqués qu'en mai. Selon nos prévisions, avec son équipement plus "techno" et 101 ch de bonus par rapport à la précédente Prius Plug-in, les prix du modèle 2023 devraient augmenter d'environ 2 500 €. Soit entre 45 000 € pour le modèle d'appel et 51 000 € pour le haut de gamme, s'il dispose du toit solaire de série (option facturée 3 000 € sur la Prius 4).

Toyota ne communique pas sur le sujet (voir encadré "Parlons budget"), la Prius 5 n'étant pas attendue dans les concessions avant juin. Ce qui n'a pas empêché la marque de nous confier déjà les clés d'un modèle de présérie. Voici donc nos premières observations... Commençons par la moins glorieuse : le coffre de 284 dm<sup>3</sup>, ridicule pour une berline de 4,60 m. La petite Yaris fait mieux ! Autre handicap, la hauteur sous plafond à l'arrière. Avec son profil de coupé, la Prius oblige les personnes de plus de 1,80 m à courber l'échine. Regrettable, sachant qu'au niveau des genoux comme en largeur, les centi-





**Compromis confort/tenue de route et agrément en nette progression: un premier essai prometteur, même si la transmission emballe toujours le moteur.**



**Nombre de places: 5**

**Basse, la Prius 5 n'est ni facile d'accès, ni conçue pour accueillir des passagers de plus de 1,80 m: leur tête touche le pavillon! Les taxis, fidèles à Toyota, vont grimacer...**

1. Banquette avancée/reculée.



**Volume: 284 dm<sup>3</sup>**

**Incroyable mais vrai: le coffre de la nouvelle Prius est encore plus petit que celui de la Yaris hybride!**



**La transmission dispose d'un mode B (pour "brake"), qui permet d'accroître la puissance du freinage régénératif.**

## L'équipement

**De série Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • Aide au maintien dans la voie • Airbags (7)

• Allumage phares/essuie-glaces auto. • Fixations Isofix AR • Freinage d'urgence automatique • Lecture des panneaux • Phares à leds • Régulateur de vitesse adaptatif.

**Agrément:** • Aide au stationnement AR + caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • GPS • Instrumentation numérique • Jantes alu 19" • Mirror Screen...

**En option Non communiqué:** gamme France en cours d'élaboration.



PHOTOS: A. SAUNIER

**Méconnaissable, la Prius! Dans le bon sens du terme, son design faisant table rase du passé (les précédents opus n'étaient pas franchement des canons de beauté). Sur cette présérie, les bas de caisse étaient encore masqués.**

mètres sont au rendez-vous. Le conducteur, lui, doit baisser le volant s'il veut garder un œil sur l'intégralité de l'instrumentation, haut perchée. D'autant moins ergonomique qu'il faut se concentrer sur elle pour procéder à certains réglages (intensité du frein régénératif, aides à la conduite...), via les commandes au volant. La conduite, en revanche, nous a donné entière satisfaction. Hormis la transmission à variation continue, qui emballe toujours le moteur à l'excès lors des accélérations appuyées (mais moins bruyamment qu'avant), la japonaise a le confort comme credo, avec sa direction douce et son amortissement douillet. La Prius 5 fait surtout preuve d'un dynamisme inédit, avec des relances enfin vigoureuses et un châssis plus agile. Point d'orgue, les 2 l/100 km<sup>(3)</sup> enregistrés en mode hybride, batterie chargée (6 heures sur prise domestique, 4 sur Wallbox), et 4,2 l/100 km une fois celle-ci à plat. Toujours aussi efficiente, cette nipponne! ■

## Les chiffres

<b>Vitesse maxi</b> hybride/100% électrique	177/135 km/h
<b>Accélération</b> 0 à 100 km/h	6s8
<b>Consommation</b> cycle mixte	NC
<b>Autonomie</b> électrique moyenne	69 km
<b>Poids</b>	1545 kg

Données constructeur.

## La technique

<b>Puissance combinée</b>	223 ch
<b>Puissance fiscale</b>	NC
<b>CO<sub>2</sub>/ Bonus ou malus</b>	19 g/km/0 €
<b>Moteur essence</b>	4 cylindres en ligne, 16S
<b>Cylindrée</b>	1987 cm <sup>3</sup>
<b>Puissance maxi</b>	152 ch à 6 000 tr/mn
<b>Couple maxi</b>	190 Nm à 4 400 tr/mn
<b>Moteur électrique</b>	Synchrone à aimants permanents
<b>Puissance maxi</b>	163 ch
<b>Couple maxi</b>	208 Nm
<b>Batterie</b>	13,6 kWh (capacité brute)
<b>Transmission</b>	Aux roues avant
<b>Boîte</b>	Automatique, 1 vitesse
<b>Pneus</b>	195/50 R19
<b>Réservoir</b>	40 litres
<b>Dim. L x l x h, en m</b>	4,60 x 1,78 x 1,42
<b>Durée de garantie</b>	3 ans (km illimités)

## L'évaluation dans la catégorie

**La Toyota Prius Hybride Rechargeable** (45 000 €<sup>(1)</sup>, 223 ch) est évaluée dans la catégorie des berlines compactes hybrides rechargeables d'environ 200 ch, qui comprend notamment:

**Audi A3 Sportback 40 TFSI e S line** (43 400 €\*, 204 ch),

**Mercedes Cl. A 250 e Berline Progr. Line** (46 600 €\*, 218 ch),

**Opel Astra GSE** (44 800 €\*, 225 ch),

**Peugeot 308 Hybrid 225 GT** (45 450 €\*, 225 ch),

**Volkswagen Golf eHybrid Style** (43 000 €, 204 ch).

Comportement routier	
Equipements de sécurité	
Agrément/performances	
Confort/insonorisation	
Equipements de confort/garantie	
Habitabilité/coffre	
Aspects pratiques	
Présentation/ finition	
Consommation	
Prix	

## Les détails

Accès à bord	
Autonomie	
Boîte automatique	
Bruits aérodynamiques	
Bruit/vibrations du moteur	
Confort des suspensions	
Direction	
Durée de garantie	
Emissions de CO <sub>2</sub>	
Facilité à manœuvrer	
Facilité de contrôle des niveaux	
Gabarit	
Installation des passagers	
Protection de la carrosserie	
Roue de secours (kit de réparation)	
Sécurité des enfants	
Souplesse à basse vitesse	



**COMME SI VOUS Y ÉTIEZ**

\*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et le bonus/malus écolo.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)



## Poste de conduite



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Le pare-brise comme la lunette, très inclinés, limitent le champ de vision. L'instrumentation numérique surélevée souffre, quant à elle, du même défaut que l'i-Cockpit chez Peugeot: elle

disparaît en partie derrière la jante du volant, sauf à placer ce dernier très bas. Dommage, car la position de conduite est assez bonne, et les sièges offrent un maintien latéral plus que correct.

Réglage des sièges	■
Maintien des sièges	■
Simplicité des commandes	■
Visibilité AV/AR	■/■
Eclairage intérieur	■
Lisibilité des compteurs	■

## Aides à la conduite



Elles sont toutes au rendez-vous. Reste à savoir si cela sera le cas dès la finition d'entrée de gamme, ce qui reste peu probable pour la conduite semi-autonome de niveau 2. Voire pour l'assistance au créneau ou le passage automatique codes/phares... Le régulateur de

vitesse adaptatif, en revanche, pourrait être proposé sur toutes les versions, à l'instar de la reconnaissance des panneaux et du désormais incontournable avertisseur de sortie de voie (désactivable via une touche au volant).

Freinage automatique	■	Série
Maintien dans la voie	■	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	■	Série
Conduite semi-autonome	■	Série <sup>(1)</sup>
Passage automatique codes/feux de route	■	Série <sup>(1)</sup>
Assistance au créneau	■	Série <sup>(1)</sup>

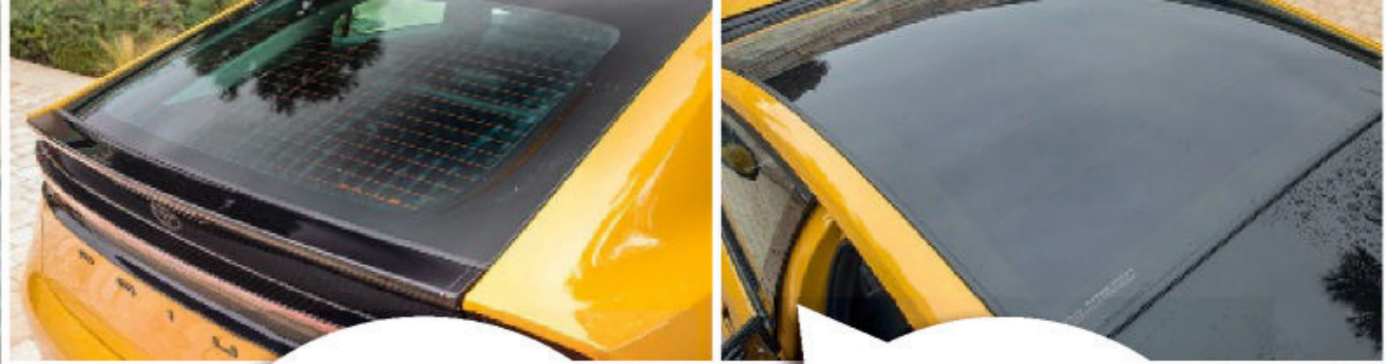
## Écran tactile



Réactif et graphiquement plaisant, le système de la Prius, entrevu à bord des nouveaux SUV de Toyota (bZ4X, Corolla Cross), s'approprie rapidement. L'écran mesure ici 12,3" (31,2 cm), mais sera sans doute plus petit à bord de l'entrée de gamme.

Facilité d'utilisation	■
Lisibilité	■
Écran tactile/Mirror Screen	Série/Série
Prix de l'option GPS	Série

1. Probablement sur la finition haut de gamme uniquement.



### C'EST RATÉ

Certes, l'eau s'évacue avec la vitesse. Mais à faible allure ou en manœuvre, l'absence d'essuie-glace arrière peut gêner.

### BIEN VU

Le toit solaire (option) permet, d'après Toyota, de générer jusqu'à 8 km d'autonomie électrique par jour. Intéressant!

## Finition



L'ensemble a plutôt fière allure, avec une planche de bord au revêtement souple sur sa partie supérieure. Ce n'est hélas pas le cas des contre-portes et du mobilier en partie basse, réalisés dans des plastiques durs sensibles aux rayures. Belle qualité d'assemblage, cela dit.

Qualité des matériaux	■
Qualité des assemblages	■
Résistance aux rayures	■

## Chauffage/clim'

Toyota a judicieusement conservé des commandes de clim' physiques, indépendantes de l'écran, faciles d'accès et enfantines à manipuler.

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	■ Série
Aérateurs arrière	■ Indisponible
Discrétion de la soufflerie	■

## Système audio

S'agissant d'un modèle de présérie, difficile de nous exprimer à propos de l'installation audio. Cela dit, nous n'avons pas eu à nous en plaindre...

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	-
Bluetooth/USB	■ Série/Série

## Rangement



La nippone profite de nombreux rangements, répartis sur la console centrale, et vide-poches de belle capacité côté portes. Notons aussi la présence d'aumônières au dos des sièges. Seule la boîte à gants manque légèrement de volume.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Trappe plancher	■ Indisponible
Tiroir sous sièges	■ Indisponible

## Notre verdict



### Intéressant

Cette brève prise en main nous a permis de noter de réels progrès en matière de conduite et d'agrément. Avec, en bonus, un soupçon de sex-appeal bienvenu... Dommage que la finition, le coffre et l'habitabilité ne suivent pas!

Agrément/confort en progrès  
Faible appétit  
Look enfin agréable!



Habitabilité/coffre  
Finition perfectible  
Hausse probable des tarifs



PHOTOS: A. SAUNIER

# Renault Kangoo E-TECH EV45 80 KW TECHNO - 122 CH



PHOTOS: N. SOLER

## Prises de tête en fa

**En l'espace d'un an, le marché des ludospaces s'est retrouvé, presque malgré lui, dominé par les électriques. Le nouveau Kangoo rejoint aujourd'hui les rangs de ces familiales "à pile". Pour dépasser les contradictions de ce segment ? Pas si simple...** Par Clément Raoul-Réa

**L**es ludospaces proposés par Peugeot, Citroën et Opel – quasiment jumeaux – sont désormais forcément électriques. Parmi ces triplés, nous avons choisi le Citroën ë-Berlingo pour affronter le nouveau venu: le Renault Kangoo EV45. Ce dernier adopte une inédite batterie de 45 kWh, glissée sous la banquette arrière, et un moteur de 122 ch. Le Ci-

troën met à profit un moteur de 136 ch et une batterie de 46 kWh. Nos deux rivaux sont ainsi assez proches...du moins sur le papier.

### Une batterie qui passe mal

Renault a eu la bonne idée d'implanter la trappe de recharge à l'avant de son Kangoo, ce qui facilite la vie au moment de faire "le plein": pas be-

soin de se garer loin de la borne ou du mur pour pouvoir à la fois se brancher et accéder au coffre, comme sur le Citroën. Concernant ce dernier, la trappe, en plus d'être située à l'arrière, a un autre inconvénient: placée sur l'aile, elle empêche l'ouverture de la porte de gauche pendant la recharge. Pas très malin... Mais l'ë-Berlingo se rattrape à l'intérieur. En effet, les batteries sont logées dans le plancher et ne changent rien à l'espace habitable, qui est généreux, même pour la catégorie géante des ludospaces. Mieux: sur cette finition Shine, le second rang est composé de trois sièges individuels, très modulables et bien pratiques au moment d'embarquer des objets encombrants et de voyager en famille. Le Kangoo, lui, dispose d'une ban-

ÉLECTRIQUE

40 700 € 34 480 €\* VRAI PRIX

## Citroën ë-Berlingo TAILLE M SHINE - 136 CH



# mille

### Le vrai prix :

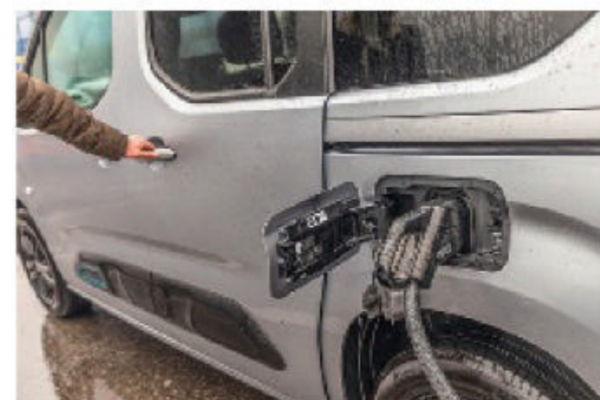
contrairement à l'ë-Berlingo, le Kangoo électrique ne bénéficie pas encore de remise. Toutefois les deux modèles ont droit au bonus de 5000 €, voire de 7000 € selon les conditions de ressources.

**L'entretien :** il est recommandé au bout de 1 an ou 20000 km pour l'ë-Berlingo contre 2 ans ou 40000 km pour le Kangoo.

**L'équipement :** les deux adversaires sont ici dans des finitions hautes, plutôt bien équipées (écran central, Mirror Screen, etc.). Léger avantage au Kangoo, hélas plus cher.




*L'emplacement de la trappe du Kangoo, à l'avant, est très pratique. Mais ça ne suffit pas à compenser une autonomie très juste, surtout sur autoroute (164 km).*



*La trappe de recharge bloque l'ouverture de la porte arrière gauche. Pas malin ! Mais l'ë-Berlingo s'en sort mieux que le Kangoo côté autonomie.*

quette fractionnable classique, mais coulissante. Sauf que les batteries sont positionnées sous cette banquette, ce qui la rehausse de 10 cm. Un choix technique aux conséquences parfois désagréables. Si la visibilité des passa-

gers vers l'avant est améliorée et que l'espace sous plafond ne manque pas, les tablettes au dos des sièges avant, inchangées, se retrouvent inutiles car positionnées trop bas, tandis que l'on ne peut plus glisser les pieds sous 



**RENAULT KANGOO**

*Le Kangoo est accueillant, bien fini et dispose de grands rangements.*



**CITROËN È-BERLINGO**

*Satisfaisant, l'È-Berlingo n'est toutefois pas aussi réussi que le Kangoo à l'avant.*

les sièges avant si les occupants du premier rang baissent leurs assises. Le Kangoo est également moins logeable, et son coffre plus petit, même s'il reste bien assez de place dans l'absolu. Au volant du Renault, en revanche, on apprécie sans réserve la position de conduite

à l'ergonomie bien pensée et la finition, digne d'une berline classique. On est loin d'un utilitaire ! L'È-Berlingo cache moins ses racines, mais reste convaincant. Tous deux, dans leurs finitions hautes, peuvent être dotés d'équipements modernes, parmi lesquels des combinés

d'instruments numériques et des écrans centraux avec réplique de smartphone. Notons aussi que le passage à l'électrique a du bon, côté agrément de conduite, avec une fluidité et un silence très appréciables, surtout en ville. Mais le tout a un prix, qui atteint des sommets

s'agissant de ludospaces. Et, au moment d'envisager les week-ends et les vacances en famille, il faudra revoir ses ambitions à la baisse : sur autoroute, aucun n'atteint les 170 km avant la panne sèche ! Ce qui, dans la pratique, implique de recharger au grand maximum au bout de



Nombre de places: 5



1. Le coffre peut varier grâce à la banquette coulissante. Et la plage arrière, située plus bas que le haut des dossiers (banquette surélevée) s'escamote facilement<sup>(2)</sup>.  
2. A l'arrière, l'espace disponible est dans la moyenne basse.

Volume: 560 à 700 dm<sup>3</sup><sup>(1)</sup>

1. Banquette reculée/avancée. 2. Volume sans tablette, à hauteur de dossier: de 735 à 875 dm<sup>3</sup>.



Nombre de places: 5



1. Le coffre du Citroën est plus généreux que celui du Renault. Les sièges ne coulissent pas mais sont indépendants et s'escamotent dans le plancher. 2. Ce ludospace soigne ses passagers, avec un espace généreux.

Volume: 632 dm<sup>3</sup>

150 km... Et encore, nos mesures ont été réalisées avec seulement un conducteur à bord. C'est beaucoup trop juste pour l'usage qu'on peut attendre de ce type de véhicule. Le Citroën limite les dégâts, avec un peu plus d'autonomie, en ville notamment (+ 36 km), tout en se

montrant plus performant. Et son tarif, moins salé grâce aux remises, l'aide aussi à remporter ce match. Mais le Kangoo peut se targuer d'être toujours disponible en versions thermiques, bien plus abordables et rationnelles pour un usage familial. ■



## Nos mesures LABO

	Renault Kangoo E-Tech	Citroën ë-Berlingo
Vitesse maxi	132 km/h	135 km/h
Accélération 1000 m D. A.	35s9	34s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	10s9	8s4
Autonomie électrique moyenne	201 km	226 km
Route/Autoroute/Ville	207/164/233 km	242/168/269 km
Temps de charge Wallbox <sup>(1)</sup> /Secteur	7h/22h30	8h/31h
Sur borne rapide (de 0 à 80 %)	37 mn <sup>(2)</sup>	30 mn <sup>(3)</sup>
Poids	1868 kg	1811 kg
Diamètre de braquage	11,8 m	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	63 m

1. 7,4 kW. 2. A 80 kW maxi. 3. A 100 kW maxi.

## La technique

	Renault Kangoo E-Tech	Citroën ë-Berlingo
Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné	Synchrone à aimants permanents
Capacité de la batterie brute/utile	NC/45 kWh	50/46,2 kWh
Puissance fiscale	4 CV	4 CV
Puissance maxi	122 ch	136 ch
Couple maxi	245 Nm	260 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	0 g/km/- 5000 €	0 g/km/- 5000 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Pneus	205/55 R17	205/60 R16
Dim. L x l x h, en m	4,49 x 1,86 x 1,84	4,41 x 1,85 x 1,85
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

## L'équipement De série et en commun

**Sécurité:** • ABS + AFU + AFIL + ESP • Airbags (6) • Codes/phares auto.  
• Freinage d'urgence auto. • Reconnaissance des panneaux  
• Régulateur/limiteur de vitesse • Détection d'endormissement.

**Agrément:** • Aide au stationnement AR • Barres de toit • Caméra de recul  
• Clim' auto bizona • Ecran central 8"/20,3 cm, avec Mirror Screen, etc.

En option	Renault Kangoo E-Tech	Citroën ë-Berlingo
Conduite semi-autonome	1200 €	Indisp.
Configuration 7 places	Indisponible	700 €
GPS	500 €	400 €
Chargeur embarqué triphasé <sup>(1)</sup>	Série	400 €

1. Pour charger en courant alternatif jusqu'à 11 kW sur ë-Berlingo, 22 kW sur Kangoo.

Les notes du LABO	Renault Kangoo E-Tech	Citroën ë-Berlingo
Comportement routier	14	13
Equipements de sécurité	13	13
Agrément/performances	11	14
Confort/insonorisation	14	16
Equipements de confort/garantie	14	14
Habitabilité/coffre	13	16
Aspects pratiques	17	15
Présentation/ finition	15	13
Autonomie	5	7
Prix	7	11
	<b>2<sup>e</sup> 123/200</b>	<b>1<sup>er</sup> 132/200</b>

## Notre verdict

**Victoire: Citroën ë-Berlingo**



Ces ludospaces électriques déçoivent par leur rayon d'action réduit et leurs tarifs élevés. Mais le Kangoo, privé pour l'instant de remises et encore plus limité en autonomie, s'en sort moins bien. Des places arrière mieux pensées, un coffre plus logeable et des performances plus toniques achèvent de donner la victoire à l'ë-Berlingo.



## UNE AUTO TESTÉE AU QUOTIDIEN

# LE VOLKSWAGEN ID. BUZZ

**À Auto Plus Vert !, nos essais ne se limitent pas aux tests techniques. Se mettre à la place des conducteurs reste notre priorité. La preuve avec ces morceaux choisis.**

Clément Raoul-Réa

**A**nnoncé dès 2017, le Combi électrique moderne débarque enfin dans la rue ! Sous ses atours néo-rétros qui font se tourner les têtes, l'ID. Buzz se veut avant tout le partenaire idéal des familles branchées. Familles qui devront avoir le portefeuille bien rempli : l'ID. Buzz est vendu à partir de 54 990 €\* hors options. Et ces dernières sont nombreuses et chères, à commencer par la jolie couleur bicolore de la carrosserie (1 790 €), ou encore la sellerie assortie (1 100 €). A ce prix, on est en droit d'être intransigeant sur les qualités pratiques de l'ID. Buzz. Et pour faire le point sur ces dernières, rien de mieux que de passer une semaine en sa compagnie. En plus des activités quotidiennes habituelles, nous l'avons poussé dans ses retranchements, en l'emmenant d'une traite sur la côte normande depuis la région parisienne. L'occasion de vérifier ses capacités de voyageur. Un chapitre où il est attendu au tournant, au moment de partir en vacances ou en week-end, par les familles qui prendront place à son bord. Alors, pari tenu ?

Spacieux, modulable, confortable, l'ID. Buzz pourrait être le véhicule idéal pour partir en vacances en famille. Evidemment, se pose alors la question de l'autonomie. Nous l'avons mesurée à 285 km sur autoroute, suffisant pour un petit départ en week-end d'une traite. Mais pour garder une marge, il faut penser à recharger avant 250 km, à condition de ne pas voyager trop chargé. L'ID. Buzz n'est donc pas prêt pour des road trips sans fin !

Partir en vacances : pourquoi pas ?



Sur petite route, la bonne surprise



Malgré le gabarit, les 2 500 kg, et le fait que seules les roues arrière soient motrices, l'ID Buzz est facile à prendre en mains, même sur petite route glissante. Il ne faut certes pas le brusquer, mais sa rigueur impressionne.

A l'avant : comme à la maison



La nuit : comme en plein jour



Malgré une architecture relativement "utilitaire", l'ID. Buzz offre une position de conduite similaire à celle d'une berline classique, avec un volant bien placé et pas trop horizontal. Grâce à la très large surface vitrée, on a une vue imprenable sur la route : on est même plus haut que dans la plupart des SUV. La console centrale amovible et le plancher plat facilitent le ménage.

L'éclairage intérieur d'ambiance (en option) est très complet, mais ne distrait pas, et reste entièrement paramétrable. En revanche, comme sur de nombreux autres modèles Volkswagen, les commandes de clim' et d'audio, tactiles et non rétroéclairées, agacent. Dehors, les phares matriciels à leds (pack à 1 760 €) s'avèrent d'une efficacité remarquable.





À la borne:  
l'heure des  
loisirs



Sur une borne rapide, on peut, en théorie, recharger cet ID. Buzz de 5 à 80% en 30 mn, à 170 kW maximum. Mais en dehors des grands axes, il faut souvent s'accommoder de bornes plus lentes, comme ici. Et là, la recharge s'allonge... Comptez environ 7 h 30 pour une charge complète sur une borne de 11 kW. Le temps d'apprendre à faire du surf...



Y. LEFEBVRE



Y. LEFEBVRE

Avec 1,45 m de profondeur de coffre, banquette avancée, vous n'aurez aucun souci à charger de très encombrants objets: 1 110 dm<sup>3</sup> mesurés! Et si vraiment vous déménagez, la banquette se met à plat pour former un espace géant (on peut y dormir!). Mais le seuil très haut impose des efforts pour embarquer des meubles. L'espace modulable à l'arrière est en option.



Un vrai  
déménageur



D. BOUILLAUX



Recharger  
à la  
maison:  
pas simple!



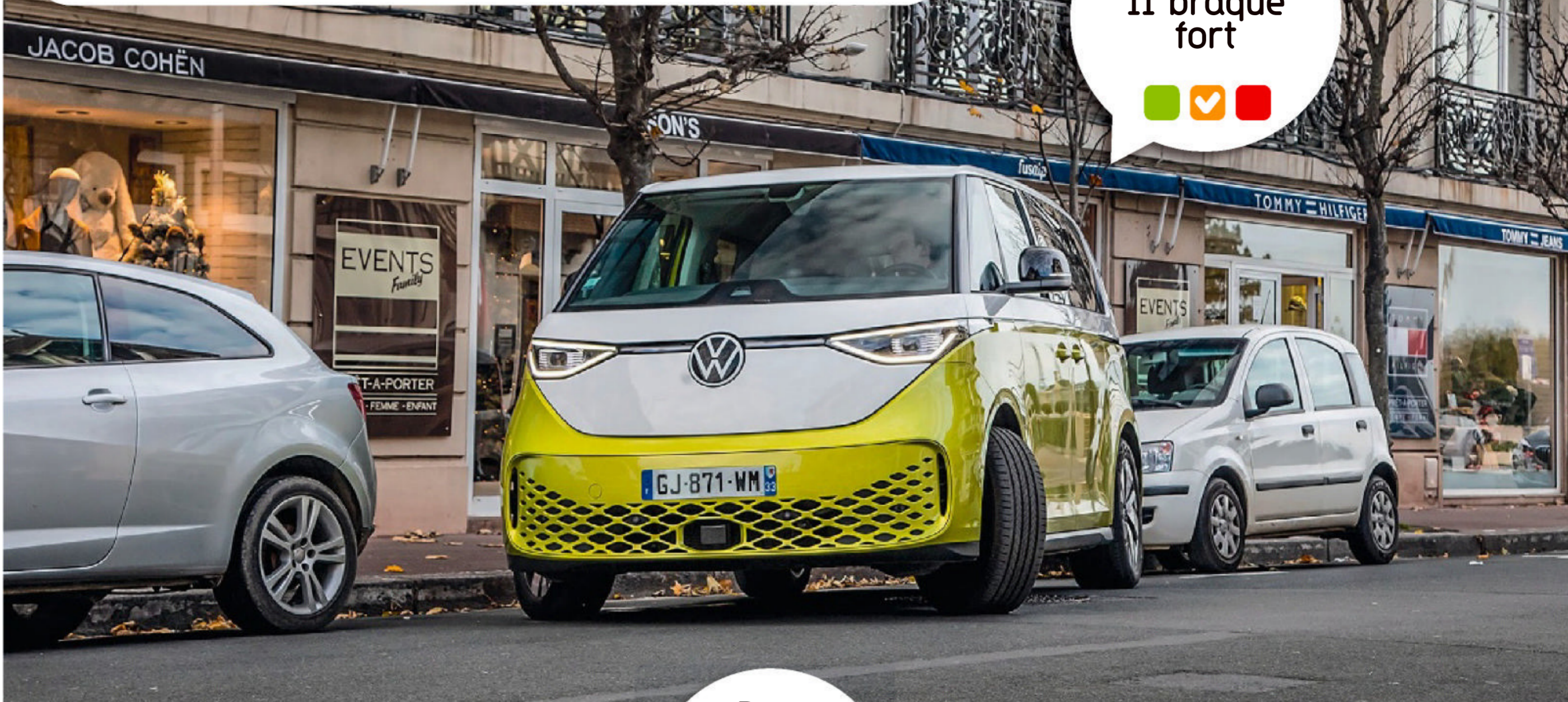
Dans un parking ou un garage, vous voulez vous brancher sur une prise ou une Wallbox? Si vous êtes garé en marche arrière et que les câbles sont dans le coffre, c'est raté. Le gigantesque hayon vous empêchera d'y accéder. Il est possible de se positionner face à la borne, mais la trappe étant à l'arrière, la longueur du câble peut alors se révéler trop juste.

D. MEUNIER

D. MEUNIER

Malgré des dimensions XXL, l'ID. Buzz se manœuvre bien grâce à un bon diamètre de braquage (mesuré à 11,1 m). A ce prix, on peste en revanche contre l'absence de série d'une caméra à 360°, en plus de la caméra de recul, pour appréhender le gabarit. Heureusement, la visibilité offerte par la grande surface vitrée aide à placer l'engin.

Se garer :  
il braque fort



Pour le lavage :  
pensez au tabouret

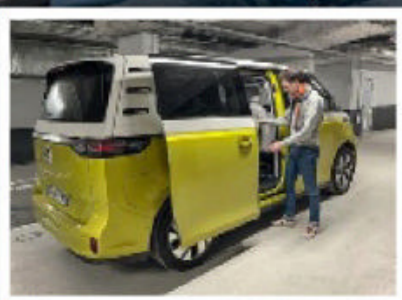


L'ID. Buzz toise la plupart des autres véhicules... et la majorité de la population aussi ! Pour laver le toit à la lance à haute pression, bon courage si vous n'avez pas de quoi vous surélever. Et si vous pensiez vous en sortir en passant aux rouleaux, attention là aussi : sa hauteur dépassera le gabarit maximal de beaucoup d'installations.

En souterrain :  
attention à la tête !



À l'arrière,  
il a le sens de l'accueil



On est à l'aise à l'arrière de l'ID. Buzz, même à trois adultes. L'espace aux jambes est amplement suffisant, et la hauteur sous plafond aussi, même pour les plus grands. La banquette coulisse et s'incline. L'installation est facilitée par les larges portes coulissantes, qui peuvent être électriques en option.

Avec 1,93 m de hauteur, l'ID. Buzz ne passera pas partout. En particulier, de nombreux parkings souterrains, souvent limités à 1,90 m, lui seront strictement interdits. Et puis, vu le gabarit général de l'engin, négocier certaines rampes étroites peut être un vrai casse-tête.

## Notre verdict

### Un vrai... papa cool

**L'ID. Buzz a déjà une côte de sympathie bien installée, comme en témoignent les grands sourires des passants. Ce fourgon familial met à profit des dimensions XXL (parfois handicapantes) et propose un accueil royal à ses passagers. Reste que son tarif haut perché et son autonomie limitée l'éloignent de l'esprit de l'originel Combi, taillé pour les globe-trotters...**

# LE RENDEZ-VOUS VINTAGE A NE PAS LOUPER

**Classiques**  
**Auto Classiques Plus**  
N°65  
LE VRAI PRIX D'UNE VW COCCINELLE  
LE PLAISIR DE LA VOITURE ANCIENNE À LA PORTÉE DE TOUS  
**40 BOUGIES POUR LA PEUGEOT 205**  
▶ SES 15 ANS DE CARRIÈRE  
▶ TOUTES LES VERSIONS  
▶ NOTRE GUIDE D'ACHAT  
À L'ESSAI ▶ Mercedes 560 SL ▶ Renault AG-1 Taxi de la Marne ▶ Triumph GT6  
FALLAIT OSER!  
TRAVERSÉE DE PARIS EN **Solex**  
AUTO PLUS CLASSIQUES A JOUÉ DU MOLLET  
ALFA ROMEO ALFASUD 1.2 VS CITROËN GSA X3  
LE MATCH DES MOTEURS BOXER  
+ 10 PAGES DE PETITES ANNONCES POUR ACHETER, POUR RÊVER...

En vente  
actuellement



ÉLECTRIQUE

74 140 € 69 700 €\* VRAI PRIX

**Kia EV6** 430 KW GT - 585 CH



Kia défie le SUV sportif 100 % électrique de Tesla

# Attaque sur prises !

**Fort d'une belle notoriété dans le domaine des voitures électriques, Tesla fait des émules. Parmi eux, le Kia EV6 GT s'inspire de la recette du Model Y. Avec son moteur puissant et sa recharge express, le SUV coréen devient un redoutable rival.** Par Charles Thouluc

**L**e succès de Tesla ne se dément pas. Malgré des tarifs en augmentation constante, le constructeur américain continue de faire un tabac. En France, la Model 3 – disponible à partir de 39 990 €\*, bonus de 5000 € déduit – est la plus vendue. Sa déclinaison SUV, le Model Y, se classe deuxième. Proposée à 41 990 €\*, sa version d'entrée de gamme Propulsion est 3 500 € plus chère que la Model 3 équivalente. La finition haut de gamme Performance est, quant à elle, facturée

63 990 €, avec suspensions sport, freinage optimisé, jantes de 21" et vitesse maxi de 250 km/h ! Des caractéristiques très proches de celles du Kia EV6 GT. Le SUV coréen dispose, en plus, d'un amortissement piloté, d'un différentiel autobloquant électronique, de sièges sport. On trouve aussi, de série, l'affichage tête haute, des palettes au volant pour régler le dosage de la régénération des batteries à la décélération, des phares matriciels à la pointe de la technologie, sept ans de garantie (indisponible chez son rival). Le tout

pour 69 700 € (remise potentielle de 6 % déduite), Tesla réplique avec un airbag de plus (central avant) et une pompe à chaleur, pour un chauffage plus économe. Mais ce n'est pas tout !

## Tesla, plus futuriste

Avec son habitacle épuré, le Model Y donne l'impression de prendre place à bord d'un concept-car de salon. Il n'y a quasiment aucun bouton. Toutes les commandes passent par l'immense tablette centrale de 15"/38 cm, à l'interface plus réactive que celle de Kia mais pas toujours aussi lisible (pictogrammes trop petits). Même pour ouvrir la boîte à gants, régler les rétroviseurs ou le volant, il faut sélectionner des menus dans l'écran. Déroutant ! L'ouverture des portes se commande par un petit bouton et non pas par une poignée classique comme dans l'EV6 GT. Pourtant,

VRAI  
PRIX

69990 € 69990 €\*

ÉLECTRIQUE

**Tesla Model Y 393 KW PERFORMANCE - 534 CH**

PHOTOS: F. GROUT

**Le vrai prix:** le Kia EV6 GT peut bénéficier de 6% de remise après négociation, rien à espérer, en revanche, pour le Model Y. A plus de 60000 €\* chacun, aucun d'eux n'a droit au bonus écologique.

**L'entretien:** tous les deux ans ou 30000 km pour le Kia. Tesla s'en remet pour sa part à l'ordinateur qui se charge de vous prévenir. Le constructeur effectue aussi des mises à jour à distance des logiciels.

**L'équipement:** il est complet sur les deux véhicules (conduite semi-autonome, hi-fi, hayon électrique...) et il y a très peu d'options.

**KIA EV6**

*Doté de deux moteurs électriques plus puissants, l'EV6 GT offre aussi un confort supérieur. Mais il est plus lourd et son comportement est moins efficace.*

l'habitacle du coréen fait lui aussi sensation avec ses deux grands écrans juxtaposés de 12,3"/31,2 cm chacun, organisés façon dalle numérique. Même si la présentation est plus classique, on se croirait dans un cockpit d'avion. Et il y a là des boutons partout. Ceux qui contrôlent directement le chauffage ou la climatisation, sans passer par l'écran,

**TESLA MODEL Y**

*Avec sa batterie d'une capacité de 75 kWh, le Model Y Performance parcourt plus de 400 km sans recharger. Ce SUV dispose aussi d'un châssis efficace.*

sont pratiques en conduisant. L'ensemble fait cossu, avec des matériaux valorisants et des assemblages précis. Les passagers bénéficient d'encore plus d'espace à l'arrière. Cela dit, dans le Model Y, deux adultes de grande taille sont déjà très à l'aise et peuvent glisser les pieds sous les sièges avant pour détendre un peu les jambes. 🍃



**KIA EV6**

*Les deux grands écrans juxtaposés de 12,3"/31,2 cm chacun forment une large dalle numérique. Les informations sont claires et souvent plus faciles à lire que dans le Tesla Model Y. Dommage que l'interface ne se montre pas plus rapide. Grâce aux nombreuses commandes à accès direct, indépendantes du système numérique, il est plus facile d'intervenir sur celles-ci en conduisant, d'autant qu'une ergonomie bien étudiée est aussi à mettre au crédit de ce SUV.*



**TESLA MODEL Y**

*Le style épuré surprend les néophytes. Hormis l'ouverture des portes, des vitres, les clignotants et la commande de boîte (commode de droite), toutes les autres fonctions s'exécutent via le grand écran tactile central de 15" (38 cm), y compris le réglage des rétroviseurs et du volant, l'ouverture de la boîte à gants, les flux d'air de la ventilation... Les matériaux et les assemblages sont d'un niveau correct. Mais l'ensemble fait un peu moins cossu qu'à bord du Kia.*

Mais la banquette est trop étroite pour voyager à trois. Et grâce à ses deux grands coffres (695 dm<sup>3</sup> à l'arrière et 105 dm<sup>3</sup> à l'avant), le SUV américain accepte plus de bagages que son concurrent coréen. Le Model Y l'emporte aussi au chapitre conduite. Certes, l'EV6 GT domine en matière de performances pures avec ses deux puissants moteurs électriques (585 ch cumulés). Pour autant, le Tesla,

doté aussi de deux blocs (un par essieu) pour une puissance, non communiquée officiellement, estimée à 534 ch, ne se laisse pas facilement distancer. Lui aussi est capable d'accélération et de reprises fulgurantes (supérieures à celles d'une Porsche 718 Cayman S!), tout en étant plus économe en électricité que le coréen. La différence n'est pas négligeable. Selon nos mesures, le Tesla

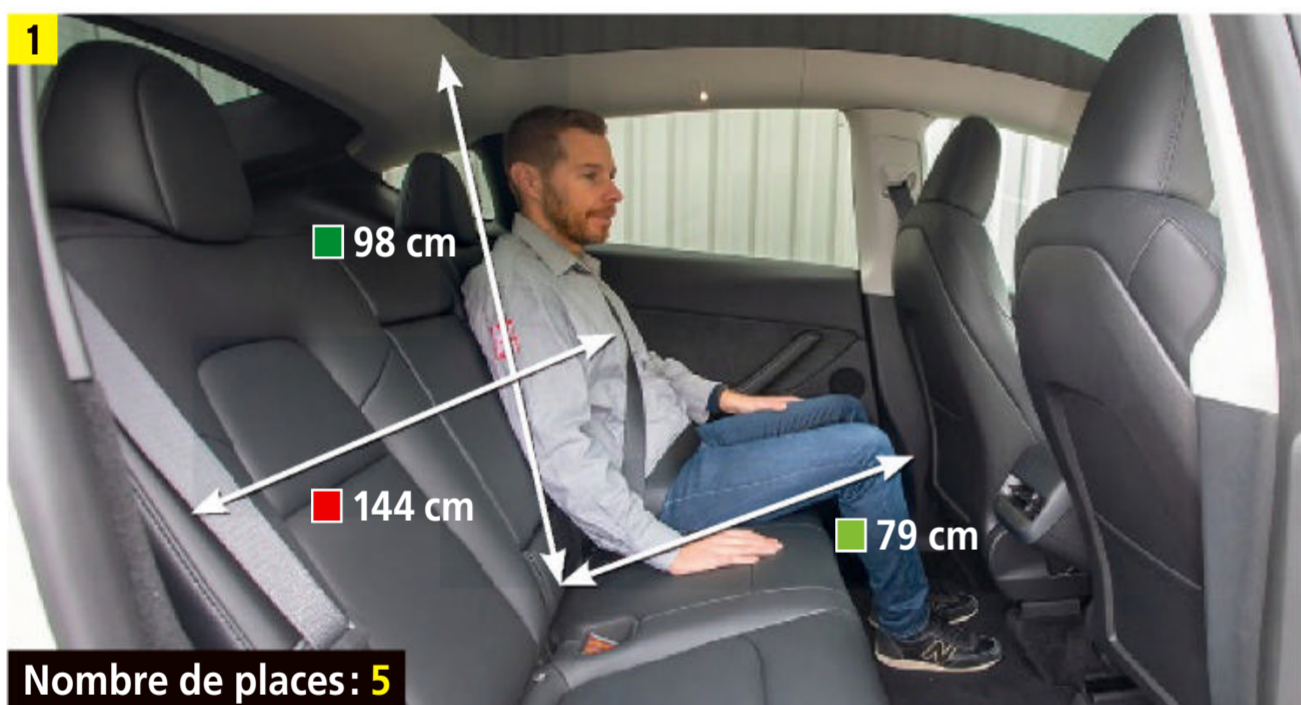
consomme 18,2 kWh/100 km en moyenne contre 22,3 kWh pour le Kia. L'écart augmente sur route: 15,8 kWh/100 km pour le Model Y, 20 kWh/100 km pour l'EV6! De ce fait, et bien que le SUV américain possède une batterie plus petite (75 kWh de capacité utile contre 77,4 kWh pour son rival), il parcourt plus de kilomètres avec la batterie pleine: il dépasse 400 km d'autonomie en moyenne, quand

l'EV6 GT épuise ses accumulateurs au bout de 350 km. Dans les deux cas, il est possible de recharger sur une borne ultrarapide fournissant 250 kW. L'opération prend un peu moins de temps pour le Kia: 18 minutes<sup>(1)</sup> seulement pour passer de 10 à 80% de capacité, quand il faut 31 minutes<sup>(1)</sup> au Tesla. A la maison, la situation s'inverse: l'EV6 GT réclame quelques heures supplémentaires sur secteur, et

1. Sièges avant et arrière (latéraux) chauffants, sièges avant ventilés.



**1** Même les plus grands adultes apprécieront l'espace royal au niveau des jambes. **2** Comme dans le Model Y, un bac à l'avant complète le coffre arrière. Mais ils sont ici moins volumineux et plus difficiles d'accès. **3** Les sièges sport (série) assurent un excellent maintien ainsi qu'un bon confort.



**1** Suffisante dans l'absolu, l'habitabilité s'avère légèrement inférieure à celle du Kia EV6 GT. **2** Facile d'accès (seuil bas), l'immense coffre de 695 dm³ va de pair avec un grand bac de 105 dm³ situé à l'avant. **3** Les câbles de recharge ont un emplacement dédié à l'arrière, sous le plancher du coffre.

une demi-heure en sus sur une Wallbox de 7,4 kW. Le coréen peut-il espérer renverser la tendance de ce match grâce à ses qualités dynamiques?

## Un EV6 GT plus confortable

Le Kia réussit un dernier coup d'éclat côté confort : ses suspensions, plus douces, absorbent mieux les déformations de la

route que celles, trop fermes, de son adversaire. Mais l'américain, plus léger (moins de 2 tonnes) reprend la main au chapitre comportement routier. Il fait preuve d'une plus grande agilité en virage que le coréen dont la direction manque de précision. Rigoureux dans ses trajectoires, il freine plus court et se montre rassurant dans ses réactions, même lorsqu'on le pousse à la limite. ■



## Nos mesures

NOS MESURES	Kia EV6	Tesla Model Y
Vitesse maxi <sup>(1)</sup>	260 km/h	250 km/h
Accélération 1000 m D. A.	22s9	23s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s	2s4
Autonomie électrique moyenne	350 km	419 km
Route/Autoroute/Ville	387/301/363 km	474/340/443 km
Temps de charge Wallbox <sup>(2)</sup> /Secteur	13h30/39h	13h/31h
Sur borne rapide de 10 à 80% <sup>(1)</sup>	18 mn (à 239 kW maxi)	31 mn (à 250 kW maxi)
Poids	2189 kg	1996 kg
Diamètre de braquage	12,2 m	12,5 m
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	63 m
Diamètre de braquage	12 m	11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	63 m

1. Donnée constructeur. 2. 7,4 kW.

## La technique

	Kia EV6	Tesla Model Y
Moteurs électriques AV/AR	Synchrones à aimants permanents	A induction/Synchr. à aimants perm.
Capacité de la batterie brute/utile	85,2/77,4 kWh	79/75 kWh
Puissance fiscale	11 CV	12 CV
Puissance maxi	430 kW (585 ch)	393 kW (534 ch)
Couple maxi	740 Nm	660 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	0 g/km/0 €	0 g/km/0 €
Transmission	4x4	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Pneus AV/AR	255/40 R21	255/35 R21 / 275/35 R21
Dim. L x l x h, en m	4,70 x 1,89 x 1,55	4,76 x 1,93 x 1,62
Durée de garantie	7 ans ou 150000 km	4 ans ou 80000 km

## L'équipement De série et en commun

**Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • Aide active au maintien dans la voie • Airbags (6) + central AV sur Model Y • Autopilot<sup>(1)</sup> • Caméra de recul • Freinage d'urgence auto. • Gestion des codes/phares auto.

**Agrément:** • Aide au stationnement AV/AR • Bluetooth • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Ecran tactile • Hayon électrique • Jantes 21" • Recharge de smartphone par induction • Sièges chauffants AV/AR + volant • Toit vitré pano.<sup>(2)</sup>

En option	Kia EV6	Tesla Model Y
Affichage tête haute	Série	Indisponible
Phares adaptatifs matriciels	Série	Indisponible
Pompe à chaleur (chauffage/clim')	1 400 €	Série
Sièges avant sport	Série	Indisponible

1. Conduite semi-autonome de niveau 2. 2. Ouvrant sur EV6.

Les notes du	Kia EV6	Tesla Model Y
Comportement routier	16	17
Equipements de sécurité	15	14
Agrément/performances	16	16
Confort/insonorisation	16	14
Equipements de confort/garantie	17	16
Habitabilité/coffre	12	14
Aspects pratiques	12	14
Présentation/ finition	17	14
Autonomie	10	14
Prix	14	14
	<b>2<sup>e</sup> 145/200</b>	<b>1<sup>re</sup> 147/200</b>

## Notre verdict

**Victoire: Tesla Model Y**



Supérieur en confort comme en finition et plus accueillant, l'EV6 GT se recharge aussi plus vite sur borne ultrarapide, et offre un meilleur rapport prix/équipement. Des arguments forts, mais insuffisants face au Model Y, au comportement plus efficace, et qui bénéficie d'une meilleure autonomie et de coffres plus volumineux.

**BMW i7** 320E XDRIVE60 - 105,7 KWH - 544 CH

**QUOI DE Vert?**

Baptisée i7, cette Série 7 entièrement électrique de 5,39 m de long vise la Mercedes EQS, qui mesure elle aussi plus de 5 mètres. Des voitures vertes aux prix délirants.



# Armée jusqu'aux dents!

**Design, technologies, tarif: comme toutes les Série 7 avant elle, la septième génération ne fait pas dans la demi-mesure. La voilà surtout, pour la première fois, 100% électrique. Attachez vos ceintures, ça décoiffe!**

Par Thierry Réaubourg

**E**lle ne passe pas inaperçue, avec sa calandre hypertrophiée, sa peinture bicolore un brin tape-à-l'œil (une option à 12 500 €!) et sa silhouette monolithique qui s'étire sur 5,40 m... Si longue, cette nouvelle Série 7, qu'elle toise sa devancière (en version Limousine) de 13 cm. C'est aussi 11 cm de plus que la Mercedes Classe S Limousine, son indéfectible rivale. Du moins celle des versions diesel (740d) et hybrides rechargeables (750e et M760e). Car le porte-drapeau de Munich propose aussi une inédite variante électrique, habillée de la même carrosserie: l'i7. Celle-ci chasse cette fois sur les terres de la Mercedes EQS, seule autre berline électrique à franchir le cap des 5 m (avec 5,22 m). A faire passer les Porsche Taycan, Audi e-tron GT et Tesla Model S pour des culs-de-jatte, même si ces dernières, boxent plutôt dans la catégorie des routières sportives. Seul trait commun à

tous ces engins survoltés: leur prix exorbitant. Notre i7 xDrive60 (544 ch) s'affiche ainsi à 139 900 € (146 850 € en finition M Sport), ce qui la positionne pile-poil entre les EQS 450+ (333 ch, 135 850 €) et EQS 580+ (523 ch, 166 900 €). Sans les options, cela va de soi...

**Comme au cinéma...**

Pour la BMW que vous avez sous les yeux, comptez 66 245 € d'extras! Toit panoramique avec animations lumineuses, intérieur BMW Individual Gran Lusso (digne d'une Rolls-Royce), incrustations et commandes en cristal, sièges multifonctions massants et climatisés pour tous, fauteuil arrière droit Exclusive Lounge (couchette), portes à ouverture électrique (hélas lente et capricieuse), vitrage calorifuge, et j'en passe: un autre monde... Clou du spectacle, la station multimédia avec écran géant 8K escamotable à l'arrière (31,3"/79,5 cm), pour regarder vos

**Le vrai prix:** cette prestigieuse limousine électrique réclame évidemment un compte en banque bien garni. D'autant que BMW n'accorde aucune remise. Consolation: l'i7 échappe à tout malus.

**L'entretien:** visite de contrôle en concession tous les deux ans.

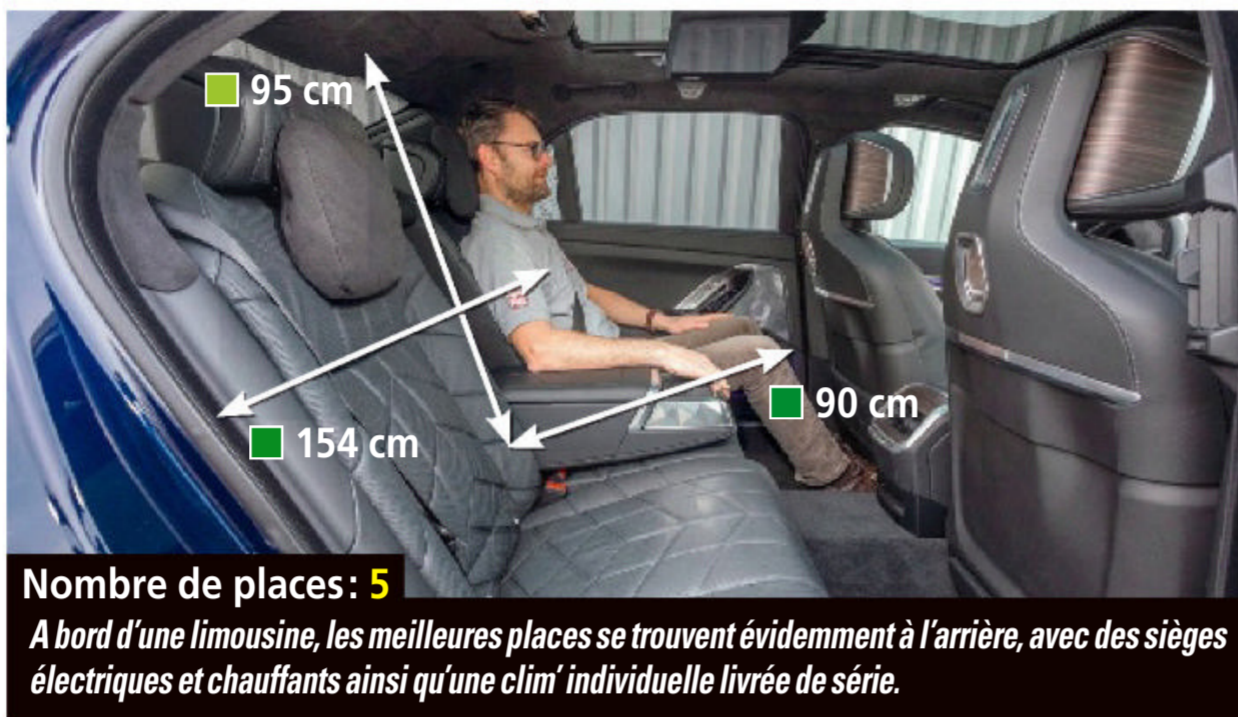
**L'équipement:** l'i7 jouit d'une dotation de série princière, notamment s'agissant des aides à la conduite. Mais, comme toujours chez BMW, il est toujours possible de dépenser 30% de plus en options diverses...

séries favorites sur Amazon ou Netflix. Et pour une tonalité à couper le souffle, n'oublions pas le système Bowers & Wilkins à son immersif (1 965 watts, 39 haut-parleurs, 32 canaux d'amplification, shakers dans les sièges, etc.), digne des meilleures salles de cinéma. Une telle opulence qu'on en vient à oublier qu'il s'agit encore d'une automobile... Électrique, donc logiquement silencieuse. Très silencieuse! A peine un





Grâce à ses roues arrière directrices, l'i7 fait montre d'une étonnante agilité, malgré ses 2770 kg et ses 5,40 m de long. Elle braque aussi court qu'une Série 3!



Nombre de places: 5

A bord d'une limousine, les meilleures places se trouvent évidemment à l'arrière, avec des sièges électriques et chauffants ainsi qu'une clim' individuelle livrée de série.



Volume: 550 dm<sup>3</sup>

Malgré la présence d'un moteur électrique à l'arrière, l'i7 profite d'une soute à bagages volumineuse.



Siège arrière "lounge" (2300 €) et écran géant articulé (4900 €): les options font vite grimper la note!

## L'équipement

filet d'air à grande vitesse... L'i7 donne d'autant plus la sensation de planer au-dessus des nuages qu'elle repose sur des suspensions pneumatiques délicieusement prévenantes. Moelleuses, mais pas molles, puisqu'en dépit de ses 2,8 tonnes, ce paquebot vire à plat et enchaîne les virages avec une aisance déconcertante, notre voiture profitant de barres antirollis actives (3 650 €), en sus des roues arrière directrices de série (très appréciables en manœuvres, par ailleurs). On se délecte surtout des reprises foudroyantes dispensées par les deux moteurs électriques (un par essieu), capables de délivrer 745 Nm de couple! La batterie de 101,7 kWh utiles promet quant à elle un rayon d'action d'environ 600 km. Nos mesures, effectuées avec le mercure à 0 °C, ne nous ont malheureusement pas permis de dépasser 423 km. Sachant que l'autonomie chute avec le froid, les 500 km sont sans aucun doute à la portée de cette BMW sous un climat plus tempéré. ■

- De série Sécurité:** • ABS + AFU + ESP + AFIL active • Affichage tête haute • Airbags (7) • Codes/phares auto. • Conduite autonome niveau 2 • Détecteurs d'angles morts • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares leds adaptatifs et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif • 4 Roues directrices, etc.
- Agrément:** • Aide au stationnement AV/AR + Park Assist • Caméra 360° • Chargeur à induction • Clé mains libres + malle électr. • Clim' auto. 4 zones • Colonne de direction électr. • Ecran tactile AV + portes AR • GPS connecté • Hi-fi Bowers & Wilkins • Jantes 19" • Mirror Screen • Sièges AV électr. chauffants • Sellerie cuir (vegan) • Toit pano, etc.
- En option Agrément:** • Ecran AR multimédia escamotable (4950 €) • Hi-fi premium 1965 watts (5900 €) • Jantes 21" (1150 €) • Peinture métal/bicolore (1200 €/12 500 €) • Sellerie cuir/cachemire (850 €) • Sièges multifonctions massants et ventilés (AV: 2100 €, AR: 4650 €) • Siège AR droit inclinable/couche (2300 €) • Toit pano actif (1000 €), etc.



La batterie de 101,7 kWh utiles accepte les recharges AC à 22 kW et DC jusqu'à 195 kW (170 km récupérés en 10 mn). Les heureux acheteurs de l'i7 se verront offrir l'abonnement et les recharges durant un an chez Ionity. Sympa!

PHOTOS: N. SOLER

## Nos mesures



Vitesse maxi	240 km/h	
Accélération 1000 m D. A.	24s3	■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s6	■
Autonomie moyenne	423 km	■
Route/Autoroute/Ville	484/400/385 km	
Temps de charge Prise domestique	66 h	
Wallbox (7,4 kW)/Prise rapide (195 kW)	18 h/34 mn <sup>(1)</sup>	
Poids	2770 kg	■
Diamètre de braquage	12,4 m	■
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	■

1. De 10 à 80 % de capacité, donnée constructeur.

## La technique

Moteurs électriques	2 synchrones à aimants permanents
Batterie lithium-ion	101,7 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	10 CV
Puissance maxi	544 ch
Couple maxi	745 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	245/50 R19
Dim. L x l x h, en m	5,39 x 1,95 x 1,55
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

## L'évaluation dans la catégorie

La **BMW i7 xDrive60** (139900 €, 544 ch) n'a d'autre rivale que la tout aussi exclusive et technologique **Mercedes EQS 580 4Matic** (166900 €, 523 ch), dont la batterie de 108,4 kWh utiles promet 658 km d'autonomie.

Comportement routier	■
Equipements de sécurité	■
Agrément/performances	■
Confort/insonorisation	■
Equipements de confort/garantie	■
Habitabilité/coffre	■
Aspects pratiques	■
Présentation/ finition	■
Autonomie	■
Prix	■

## Les détails

Accès à bord	■
Bruits aérodynamiques	■
Bruit/vibrations du moteur	■
Boîte automatique	■
Confort des suspensions	■
Consommation	■
Direction	■
Durée de garantie	■
Emissions de CO <sub>2</sub>	■
Facilité à manœuvrer	■
Facilité de contrôle des niveaux	■
Gabarit	■
Installation des passagers	■
Protection de la carrosserie	■
Roue de secours (kit de réparation)	■
Sécurité des enfants	■
Souplesse à basse vitesse	■



## Poste de conduite



Sièges moelleux à multiples réglages électriques (massants et ventilés en option), position de conduite aux petits oignons (colonne de direction électrique également), éclairage d'ambiance nocturne spectaculaire (un vrai show son et lumière avec la sonorisation artificielle lors des accélérations), affichage tête haute et instrumentation très lisibles : ça, c'est palace !

Réglage des sièges	■
Maintien des sièges	■
Simplicité des commandes	■
Visibilité AV/AR	■/■
Eclairage intérieur	■
Lisibilité des compteurs	■

## Aides à la conduite



Cette limousine en offre bien plus qu'il n'en faut ! Mention spéciale pour la conduite semi-autonome, remarquable de douceur et de progressivité. Le chauffeur appréciera pour sa part le mode "One Pedal", qui permet de s'arrêter en utilisant uniquement le frein régénératif. Un régal ! L'i7 profite en outre d'un GPS à réalité augmentée, d'un système d'assistance au stationnement évolué ainsi que d'un nombre impressionnant de caméras, dont certaines disposent de leur propre lave-glace !

Freinage automatique	■
Maintien dans la voie	■
Régulateur de vitesse adaptatif	■
Conduite semi-autonome	■
Phares matriciels	■
Assistance au créneau	■

## Écran tactile



Compte tenu de sa taille généreuse et des innombrables fonctionnalités à disposition, on pouvait craindre le pire en termes d'ergonomie. Certes, on se perd parfois dans certains menus, mais dans l'ensemble, c'est clair, graphique et surtout réactif.

Facilité d'utilisation	■
Lisibilité	■
Ecran tactile/Mirror Screen	■/■
GPS/Planificateur de trajet	■/■



### C'EST RATÉ

Pas de rétroviseur à vision caméra à bord de l'i7. Il serait pourtant très utile une fois l'écran géant déployé à l'arrière (il masque tout!).

### BIEN VU

Les écrans intégrés aux portes arrière permettent de piloter les sièges, la climatisation, le système audio, etc. La classe!

### LE BILAN Vert!

Avec ses deux moteurs électriques (un dans chaque essieu) capables de délivrer 745 Nm de couple, la BMW i7 surprend par ses performances époustouflantes. Pour ce qui est de l'autonomie, si BMW annonce 600 km, elle est en réalité plutôt voisine de 500 km, voire 400 km par grand froid!



## Finition



Le grand luxe! Du cuir (vegan, mais à s'y méprendre) à tous les étages, de la suédine au plafond, de l'alu, du bois, et même du cachemire sur les sièges (850 €): BMW régale les yeux. Attention toutefois à certaines options, à la limite du bling-bling (incrustations et boutons en cristal).

Qualité des matériaux	■
Qualité des assemblages	■
Résistance aux rayures	■

## Chauffage/clim'

Clim' à 4 zones, sièges avant/arrière et volant chauffants: l'i7 choie ses passagers. Revers de la médaille, les écrans de commandes sont chargés.

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	Série
Climatisation AV/AR arrière bizona	Série
Discrétion de la soufflerie	■

## Système audio

Signée Bowers & Wilkins, la sono de série, déjà fantastique, délivre 895 W. En option, elle grimpe à 1 965 W (39 HP, son immersif, etc.)!

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi/Ultra Premium	Série/5900€
Bluetooth/USB	Série/Série

## Rangements



La boîte à gants, que l'on ouvre électriquement en effleurant le bandeau lumineux central, n'est pas très grande. On se console avec des vide-poches de belle taille au bas des portes et sous les accoudoirs centraux, à l'avant comme à l'arrière.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Trappe plancher	Indisponible
Tiroir sous sièges	Indisponible

## Notre verdict **Auto Plus**

### Une référence!

Une débauche de luxe et de technologie, cette i7... Même si certains gadgets compliquent plus la vie qu'ils ne la servent. Et quel confort! Étonnant dynamisme également de la part d'un tel paquebot. Mais peut mieux faire côté autonomie...

Niveau technologique  
Confort ultime  
Finition ultra-luxueuse



Gabarit en ville  
Prix des options  
Tarif élitiste



PHOTOS: N. SOLER



**UNE AUTO TESTÉE  
AU QUOTIDIEN**

# LE KIA SPORTAGE HYBRIDE RECHARGEABLE

**À Auto Plus Vert!, nos essais ne se limitent pas aux tests techniques. Se mettre à la place des conducteurs reste notre priorité. La preuve avec ces morceaux choisis.**

Charles Thouluc

**R**ival des Peugeot 3008, Citroën C5 Aircross, Renault Austral et Volkswagen Tiguan, le Sportage se distingue au premier regard par son style pour le moins tape-à-l'œil. Cette cinquième génération, apparue en début d'année, assure aussi le spectacle dans l'habitacle. Dès le deuxième niveau Design, la grande dalle, légèrement recourbée, fait très moderne. Elle regroupe l'écran central et celui d'instrumentation 100% numériques. Disponible en micro-hybride essence (150 ch) ou diesel (136 ch), mais aussi en hybride simple (230 ch) et en hybride rechargeable (265 ch), le Sportage se décline dans quatre finitions sur les modèles à hybridation légère et trois sur les autres hybrides. Les tarifs débutent à 30 490 € avec le 1.6 T-GDi MHEV en version Motion, mais ils grimpent jusqu'à 51 790 €\* (avec 2% de remise) sur l'hybride rechargeable haut de gamme GT-line Premium. C'est celui-ci que nous avons choisi de confronter aux situations du quotidien durant une semaine d'utilisation.

Le Sportage prend peu de roulis, mais nos passagers se sont parfois plaints d'être trop secoués en cas de grosses aspérités sur la chaussée. En revanche, un bon point pour l'insonorisation de l'habitacle. Même lors de fortes accélérations ou à grande vitesse, le 1.6 T-GDi de 180 ch reste discret. Appréciable, car reposant pour la famille sur les longs trajets.

Dans un trafic chargé, la douceur de conduite s'avère remarquable. La transmission ne génère en effet aucun à-coup. Mais, surtout, nous avons pu dépasser les 50 km en mode 100% électrique dans ces conditions, par conséquent sans consommer une goutte d'essence. Une fois la batterie vide, nous avons eu le choix entre une recharge sur Wallbox de 7,4 kW en 2 heures, ou sur la prise de la maison en 13 heures.



**Économe dans les bouchons**



**Dans les virages, inutile de forcer l'allure**



Le Sportage n'amuse pas le terrain à l'accélération. Rien de surprenant vu sa puissance élevée (265 ch). Pour autant, il n'aime pas être brusqué (et nos passagers non plus): son poids imposant (1 926 kg) pénalise l'agilité en virage. On prend plus de plaisir à le conduire en douceur sur les départementales.

**Silencieux, mais un peu sec**

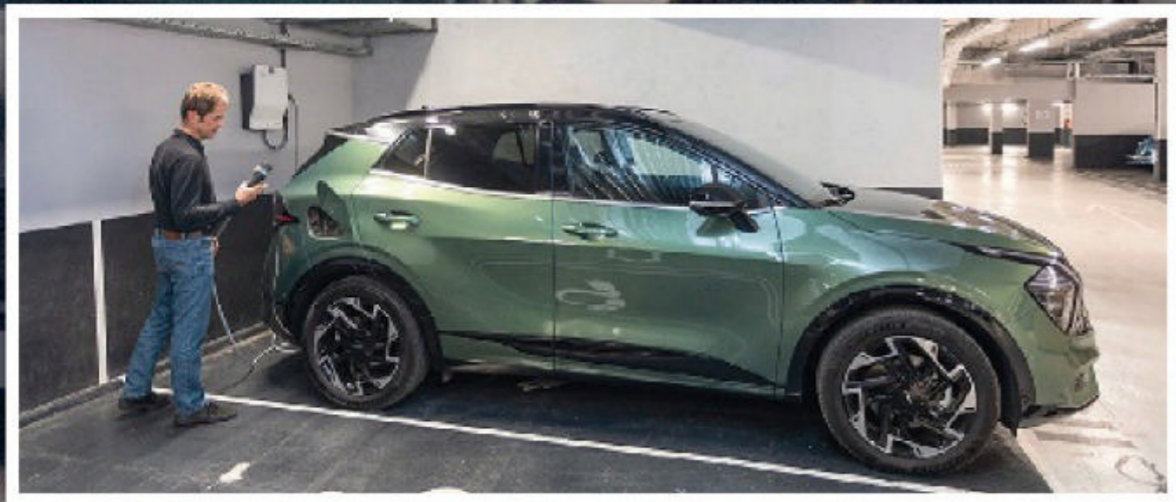


**Charger le coffre: un jeu d'enfant**



Le volume de coffre ne bat pas des records dans la catégorie. Mais pour notre usage familial, les 470 dm<sup>3</sup> ont amplement suffi, même s'il a fallu lever les bras pour embarquer les valises (seuil élevé). En revanche, l'ouverture électrique du hayon, de série, facilite la vie au moment de charger.





Sur l'autoroute, il avale les kilomètres



Nous avons apprécié les longs parcours autoroutiers à bord de ce Sportage. Peu bruyant, volontaire dans les relances, le SUV se révèle, au fil des kilomètres, une formidable machine à voyager. Si son appétit, 8 l/100 km sur autoroute, n'a rien d'excessif, son petit réservoir (42 litres) implique toutefois de s'arrêter tous les 500 km environ pour ravitailler.



La généreuse ouverture des portes permet d'accéder à bord sans devoir se plier en quatre. De grands adultes peuvent ainsi s'installer confortablement sur la banquette et bénéficier d'un bel espace aux jambes. Même à trois, avec un passager au milieu, on n'a pas à serrer les coudes. Petit bémol, l'assise basse ne maintient pas assez les cuisses.



Voyager à l'arrière: décontracté



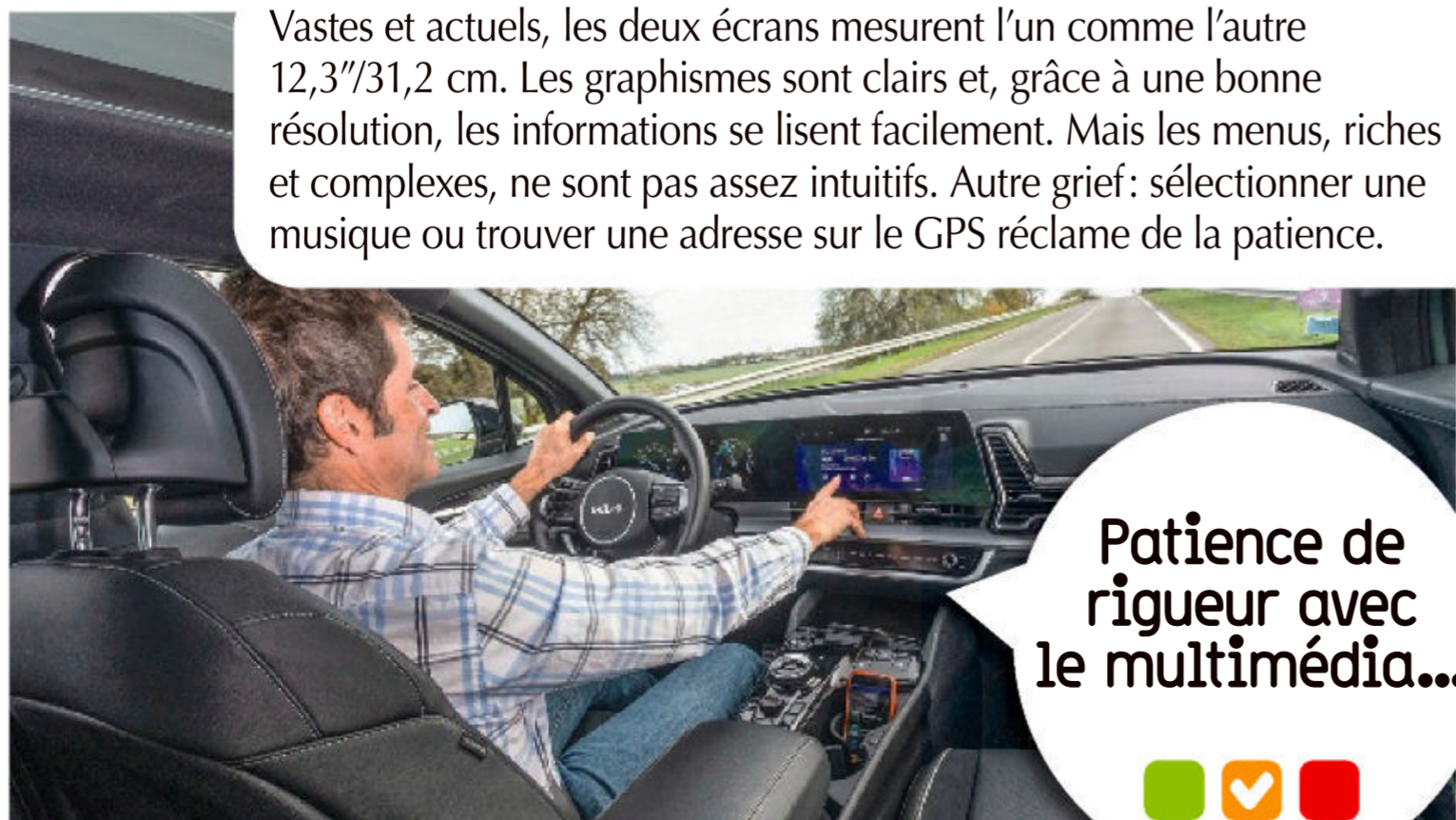
Pour le créneau, merci la caméra!



PHOTOS: N. SOLER

Le diamètre de braquage, pas très court (11,5 m), se ressent à l'usage, et implique de multiplier les tours de volant pour garer les 4,52 m de long. Heureusement, la direction douce se manipule sans efforts. Et la caméra de série permet de bien repérer les obstacles peu visibles à l'œil nu.

Vastes et actuels, les deux écrans mesurent l'un comme l'autre 12,3"/31,2 cm. Les graphismes sont clairs et, grâce à une bonne résolution, les informations se lisent facilement. Mais les menus, riches et complexes, ne sont pas assez intuitifs. Autre grief: sélectionner une musique ou trouver une adresse sur le GPS réclame de la patience.



Patience de rigueur avec le multimédia...



## Notre verdict

### Un bon allié pour tout faire

Après quelques jours en sa compagnie, difficile de ne pas être conquis par les qualités du Sportage: habitacle accueillant et richement doté, mécanique d'une grande douceur... Certes, l'auto manque d'agilité, mais ses performances élevées lui confèrent une belle polyvalence. En outre, on peut baisser le coût à l'usage en augmentant son utilisation en mode électrique au quotidien.

# Offre découverte

## abonnement 6 ou 12 mois

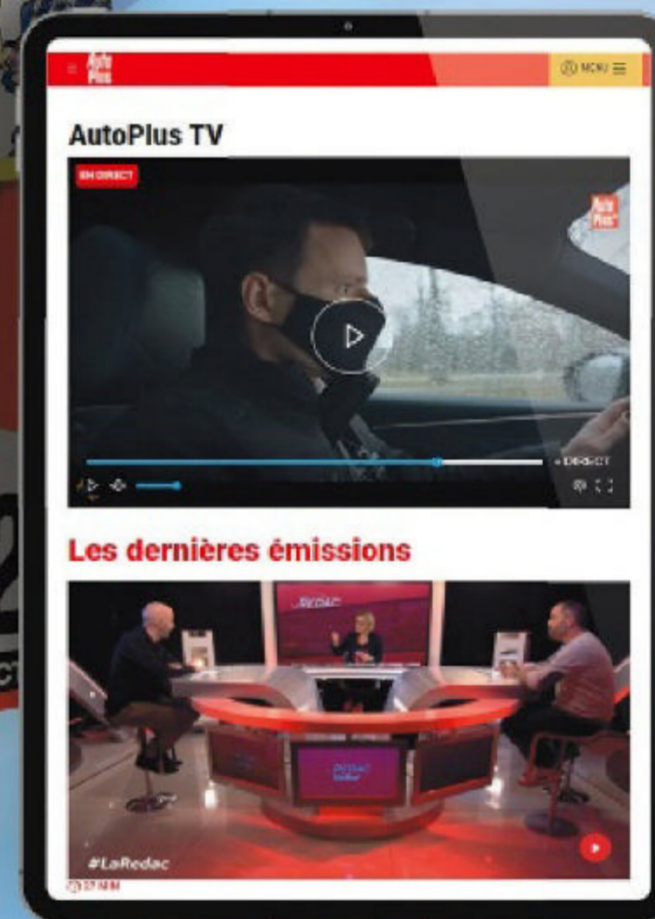
JUSQU'À  
**-40%**



52 numéros



L'accès au site  
Auto Plus Premium  
(avec la TV d'Auto Plus,  
un avocat à votre écoute...)



1 guide pratique



**BULLETIN D'ABONNEMENT** à retourner sous enveloppe affranchie à : Auto Plus Abonnements 59898 Lille Cedex 9

JE CHOISIS L'OFFRE D'ABONNEMENT ET J'INDIQUE MES COORDONNÉES

# M040 # D1411727

OFFRE 1 AN

**-40%**

52 n° + 1 guide pratique +  
votre accès en illimité au site  
Auto Plus Premium pour seulement  
**105€** au lieu de ~~176,37€\*~~.

(1)

OFFRE 6 MOIS

**-31%**

26 n° + votre accès  
en illimité au site  
Auto Plus Premium  
pour seulement **60€**  
au lieu de ~~88,19€\*~~.

(2)

- Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de Auto Plus
- Vous souhaitez régler par carte bancaire ?  
Rendez-vous sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)  
c'est rapide, simple et 100% sécurisé !

**Kiosque  
Mag**

Disponible sur  
[kiosquemag.com](http://kiosquemag.com)

M.  Mme Nom\*\* : \_\_\_\_\_ Prénom\*\* : \_\_\_\_\_

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

Code postal\*\* : \_\_\_\_\_ Ville\*\* : \_\_\_\_\_

Date de naissance : \_\_\_\_\_ Téléphone (portable de préférence) : \_\_\_\_\_ (pour vous envoyer un SMS en cas de problèmes de livraison)

Email : \_\_\_\_\_

Pour gérer votre abonnement, accéder à vos services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. Votre adresse e-mail ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs.

\*Tarif kiosque Auto Plus 2,40 €, guide Auto Plus 2,99 € + le site Auto Plus Premium 0,50€/parution + les frais de port 1,88€. \*\*À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 30/04/2023. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Le(s) produit(s) vous seront adressés dans un délai de 4 semaines après réception de votre règlement et dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Le coût du renvoi de(s) produit(s) est à votre charge. Responsable de traitement des données personnelles : ERAS. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement, portabilité, limitation à l'utilisation de vos données ou donner vos directives sur le sort de vos données après décès en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, ou par mail à [dpd@reworldmedia.com](mailto:dpd@reworldmedia.com) Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](http://www.cnil.fr). Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](http://kiosquemag.com). Éditions Reworld Axel Springer (ERAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux.



Pour s'y retrouver, du vert clair au vert foncé...

# LE GUIDE DES TECHNOS ÉCOLOS



**Arrêter le diesel, l'essence... pourquoi pas! Mais par quoi les remplacer? Pas facile de répondre à cette question, tant les technologies alternatives sont nombreuses et difficiles à appréhender. Auto Plus Vert! vous propose un guide pratique qui recense et décrypte toutes les offres de motorisations "propres" disponibles sur le marché.**

**L**e sens de l'histoire est connu. Les motorisations traditionnelles, accros au pétrole, vont perdre des parts de marché. Peut-être pas disparaître, en tout cas pas à moyen terme, mais décliner. Une fois ce préambule posé, de nombreuses incertitudes demeurent. A commencer par le rythme du déclin des motorisations purement thermiques, même si leur arrêt est annoncé pour 2035 en Europe. De mul-

tiples facteurs influenceront sur l'évolution des ventes: nouvelles règles établies par les Etats et les villes, niveau des prix des carburants, efficacité des technologies alternatives... tout cela déterminera le degré d'engouement des consommateurs pour les nouveaux modes de propulsion des autos.

#### **Un futur incertain**

Ces nouvelles technologies viennent également alimenter la part d'incerti-

tude à laquelle l'industrie automobile, et donc les automobilistes, est confrontée. Pour l'instant, aucun type de motorisation ne s'impose comme LA solution de demain. Aucune techno n'a tué le match de la voiture du futur. L'hybride mène la course, mais le 100% électrique monte en puissance tandis que la pile à combustible attend son heure. Sans parler des "anciennes nouvelles" solutions, comme le GPL, auxquelles on pourrait redécouvrir certaines vertus.

Le futur proche de l'automobile sera donc constitué d'une multitude d'offres technologiques parmi lesquelles le consommateur devra trouver celle qui correspond le mieux à sa "philosophie" et à l'usage qu'il fait de son véhicule. Pas forcément évident de se décider! Heureusement, *Auto Plus Vert!* dégage son guide des technos...



# La voiture 100% électrique

## La plus "propre"

### Comment ça marche

**Très simplement: des batteries généralement installées sous le plancher de l'habitacle alimentent un moteur électrique.** La capacité de ces batteries se mesure en kilowattheures (kWh), celle d'une Renault Zoe dernière génération affichant par exemple 52 kWh. La batterie se recharge principalement en branchant l'auto sur le secteur et, de façon marginale sur certaines autos, en récupérant l'énergie cinétique produite par le freinage.

### Au quotidien

**La conduite est généralement plaisante: accélérations linéaires, couple important dès le démarrage, silence, boîte automatique...** Les principales contraintes sont l'autonomie de la batterie et le temps de recharge. L'autonomie est importante en usage urbain, vocation de l'auto électrique, autour de 300 km pour une Zoe ou une Nissan Leaf, par exemple, mais diminue rapidement dès que la vitesse augmente (environ 150/180 km sur autoroute). Les voitures électriques peuvent se brancher sur une prise domestique classique, mais la recharge est très longue: prévoir une vingtaine d'heures pour pas-

ser de 0 à 100%. Les particuliers peuvent installer à leur domicile une borne de recharge plus puissante (Wallbox, entre 1 000 et 2 000 €) qui permet de ramener cette durée entre 2h30 et 7 heures selon les modèles. Enfin, quelques centaines de bornes publiques de recharge très rapide permettent de "faire le plein" en une heure environ.

### Côté budget

**A l'achat, les voitures électriques neuves restent plus chères que leurs homologues thermiques, même avec la prime gouvernementale de 7 000 €** offerte depuis le 01/01/2023 à celles de moins de 47 000 €. Le montant de ce bonus chute à 2000 € pour les véhicules neufs vendus entre 47 000 et 60 000 €. A noter que pour réduire encore la facture, certains constructeurs proposent d'acheter la voiture mais de louer les batteries. La force de l'auto électrique, c'est son coût d'utilisation défiant toute concurrence. Côté "carburant", il faut compter environ 2 € pour 100 km, c'est-à-dire cinq à six fois moins qu'un modèle thermique. Et l'entretien est généralement plus rare et moins cher (pas de vidange, moins de pièces d'usure, etc.).

### Bilan vert

**C'est une voiture "zéro émission".**

A l'usage, l'auto électrique n'émet aucun polluant. Si on élargit le débat, des questions restent néanmoins posées, surtout si la quantité de voitures électriques produites augmente fortement: risques de pénurie des métaux rares utilisés pour les batteries, capacité à recycler ces mêmes batteries en fin de vie et, surtout, origine "propre" ou pas de l'électricité utilisée. En France, l'électricité étant principalement nucléaire, la multiplication des voitures électriques n'engendrerait pas une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> pour la production de l'énergie dont elles auraient besoin (qui ne resterait de toute façon qu'une part marginale de l'ensemble de la consommation du pays).

Autonomie  
Recharge  
Coût d'achat

+  
Zéro émission  
Agrément de conduite  
Coût d'utilisation



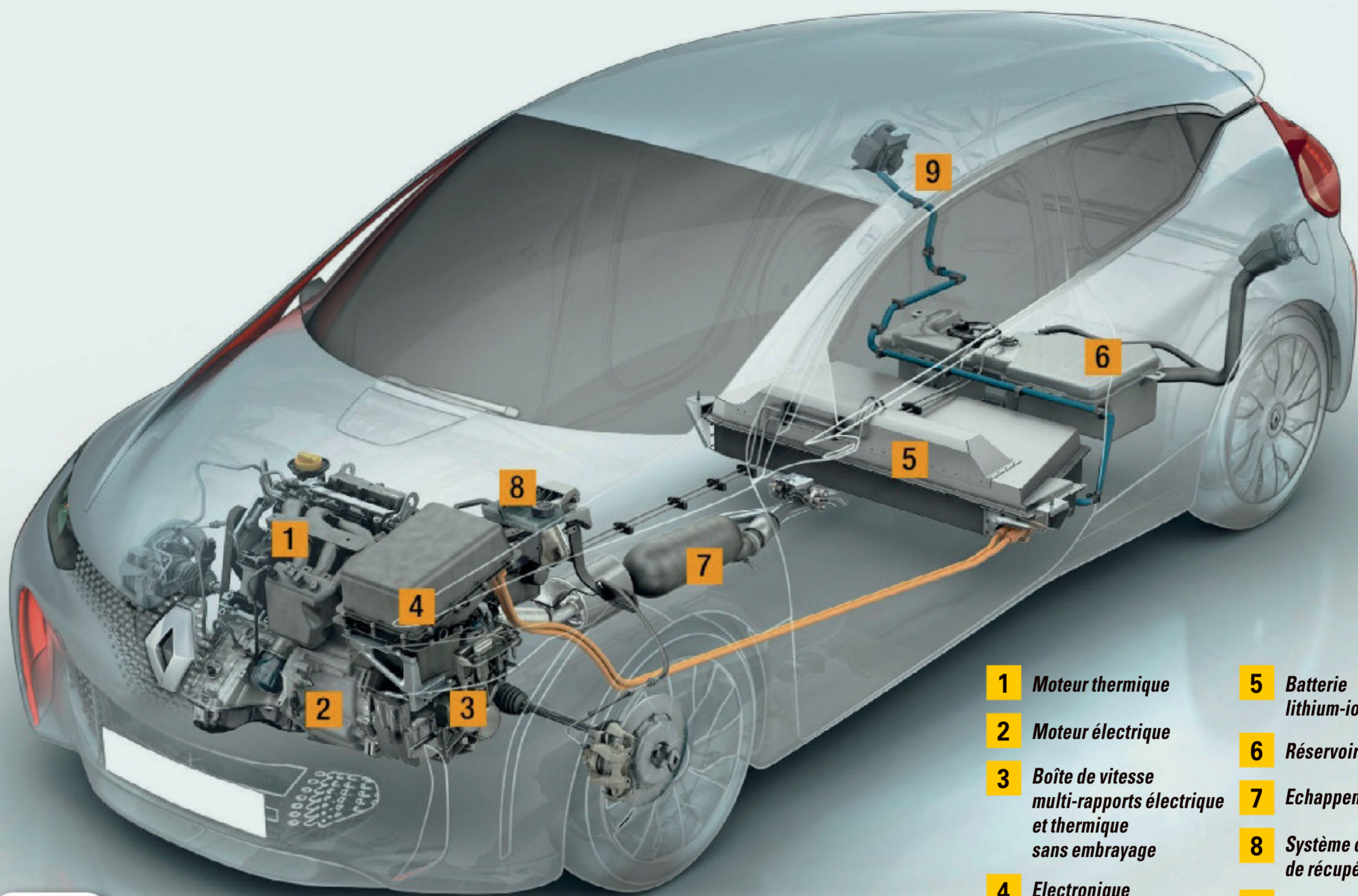
Toutes les voitures électriques bénéficient de la vignette Crit'Air verte, la meilleure.



Le temps de recharge, encore trop long, reste une des principales contraintes de l'auto électrique. Faire le "plein" ne s'improvise pas...

Silence, couple...  
Conduire une voiture électrique est généralement un pur plaisir!





- |   |   |
|---|---|
| <b>1</b> Moteur thermique   | <b>5</b> Batterie lithium-ion 400 V                 |
| <b>2</b> Moteur électrique  | <b>6</b> Réservoir à carburant                      |
| <b>3</b> Boîte de vitesse multi-rapports électrique et thermique sans embrayage | <b>7</b> Echappement ligne courte                   |
| <b>4</b> Electronique de puissance  | <b>8</b> Système optimisé de récupération d'énergie |
|   | <b>9</b> Prise de charge électrique                 |



## La voiture hybride

# Un compromis éprouvé

### Comment ça marche

La voiture dispose d'un moteur thermique (le plus souvent essence) et d'un ou plusieurs moteurs électriques relié(s) à une batterie d'assez faible capacité. Cette batterie est rechargée par le moteur thermique et par l'énergie cinétique récupérée au freinage. La batterie nourrit ensuite le moteur électrique qui fonctionne essentiellement en support du bloc thermique. Faute d'une batterie suffisante, ces hybrides "simples" sont généralement incapables de fonctionner en mode pur électrique, ou limitées à une poignée de kilomètres pour les plus sophistiquées.

### Au quotidien

C'est exactement comme une voiture traditionnelle: le moteur thermique répond toujours présent, automatiquement appuyé par l'électrique. Aucune contrainte d'autonomie ni de recharge. Une technologie totalement transparente pour le conducteur.

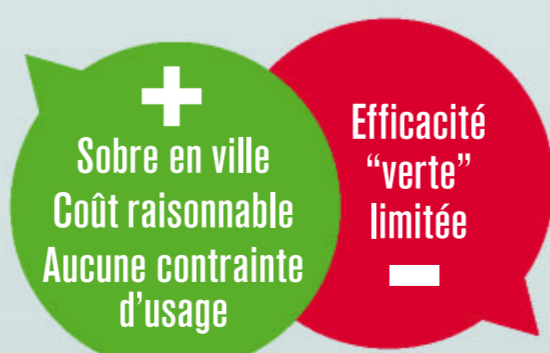
### Côté budget

A l'achat, le surcoût entre une voiture thermique et une hybride comparable est variable d'un constructeur à l'autre: de quelques centaines à quelques milliers d'euros. Et l'acquisition d'une hybride neuve ne bénéficie plus d'un coup de pouce financier de l'Etat.

Côté consommation, l'hybride se montre généralement très sobre en ville, où la contribution du moteur électrique pèse le plus, mais ne marque aucun réel avantage sur route et autoroute. Dernier point, l'entretien: une hybride ne coûte pas plus cher qu'un modèle traditionnel.

### Bilan vert

La voiture hybride est d'abord une voiture thermique, le plus souvent essence. Elle reste donc



polluante. Mais la présence d'un moteur électrique en appoint permet de réduire la taille du bloc thermique, et donc ses émissions polluantes.



Tous les hybrides neufs rechargeables bénéficient de la vignette mauve, alors que les hybrides non rechargeables ont le même classement que les véhicules thermiques.



## La voiture hybride rechargeable\*

# Plus "propre", plus chère...

### Comment ça marche

C'est tout simplement une voiture hybride qui reçoit une batterie de capacité supérieure que l'on peut recharger en la branchant sur le secteur. Ce dispositif permet au véhicule de parcourir quelques dizaines de kilomètres en mode 100% électrique, surtout en ville, et d'apporter davantage de puissance pour aider le moteur thermique.

\* Aussi nommée "Plug-in Hybrid".



### ➤ Au quotidien

**Solution aussi souple que l'hybride simple...** avec la contrainte, si on veut exploiter toutes les capacités de l'auto, de se brancher régulièrement sur le secteur. Compter en moyenne de 2 à 4 heures pour recharger complètement la batterie.

### ➤ Côté budget

**Le surcoût à l'achat entre une hybride et une hybride rechargeable atteint facilement 15 à 25%!** Et si la consommation de carburant est faible, voire nulle (en 100% électrique) en ville, elle peut rapidement augmenter sur route et autoroute une fois la batterie déchargée. Dernier point: l'acquisition d'une hybride rechargeable ne bénéficie plus d'un coup de pouce financier de l'Etat.

### ➤ Bilan vert

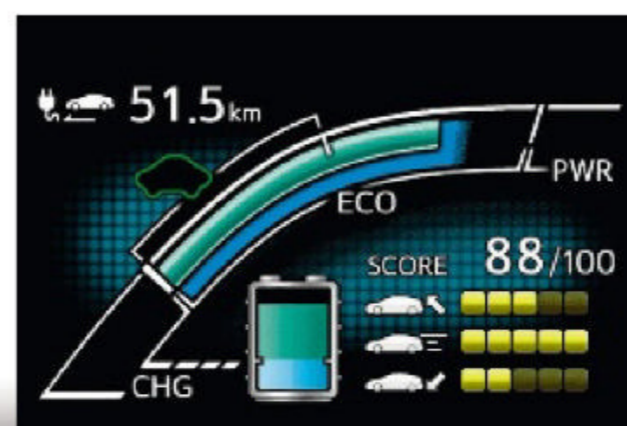
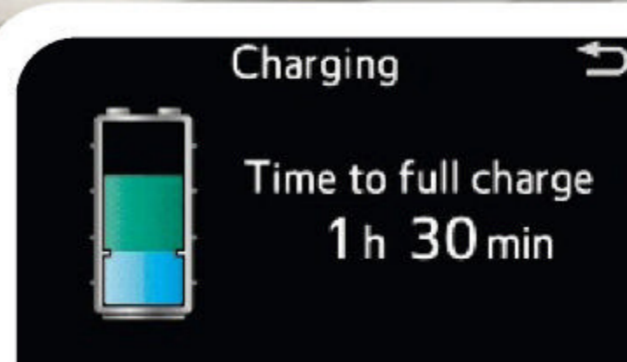
**Mélange de voiture électrique et de voiture essence, l'hybride rechargeable affiche logiquement un bilan écologique... mitigé.** Très propre en ville en mode électrique zéro émission (mais il faudra prendre la peine de charger la batterie), elle ne fait pas mieux qu'une très bonne voiture essence en circulation extra-urbaine.

Prix d'achat -

+ Capacité 100% électrique  
Souplesse d'usage



*L'hybride rechargeable est une solution sophistiquée et performante qui va encore se développer dans les prochaines années.*



## La voiture (pile à combustible)

# Une piste

### ➤ Comment ça marche

**C'est une voiture électrique dont l'énergie est fournie par une pile à combustible.**

Cette dernière produit de l'électricité via une réaction chimique obtenue en combinant l'hydrogène stocké dans le réservoir de la voiture et l'oxygène de l'air.

### ➤ Au quotidien

**La conduite d'une voiture à hydrogène offre tous les avantages d'une motorisation électrique** – couple, silence, souplesse... –

sans la contrainte d'une autonomie réduite et d'un temps de recharge long. En effet, faire le plein du réservoir d'hydrogène pour 700 à 800 km d'autonomie est aussi simple et rapide que faire un plein de super... à un détail près: il n'existe aujourd'hui qu'une dizaine de pompes en France!

### ➤ Côté budget

**Bien que quelques constructeurs se lancent dans des modèles de série (Hyundai Nexa, Toyota Mirai), la voiture à hydrogène en est encore à un stade quasi expérimental.** Et donc très chère à l'achat. A l'usage, compter environ 70 € pour un plein.



## à hydrogène à creuser

### ↳ Bilan vert

**L'utilisation d'une voiture à pile à combustible ne génère aucune pollution directe.** Elle n'émet que de l'eau, produit annexe de la transformation de l'hydrogène en électricité. C'est la production d'hydrogène qui pose problème. Deux possibilités : soit on le fabrique à partir du gaz naturel, mais cette technique génère d'importantes quantités de gaz à effet de serre, soit on produit de l'hydrogène par une électrolyse de l'eau, ce qui nécessite de l'électricité et ne sera donc une méthode "verte" que si l'électricité utilisée est issue d'énergies renouvelables (éolien, solaire...). Bref, aujourd'hui, le bilan écologique global de la voiture à hydrogène est mitigé. Demain, en revanche, la montée en puissance de la production d'électricité "propre" pourrait booster cette technologie.

*Faire le plein d'une auto à hydrogène est extrêmement simple... encore faut-il trouver une station !*



N. SOLER/EMAS



+ Aucune contrainte d'usage

Agrément de conduite  
Zéro émission

- Production d'hydrogène difficile  
Peu d'autos et de pompes  
Prix des voitures



Toutes les voitures à pile à combustible bénéficient de la vignette Crit'Air verte, la meilleure.



# La voiture GPL Ne l'oublions pas...

### ↳ Comment ça marche

**C'est une voiture essence - qui peut toujours fonctionner au super - dont l'injection est adaptée pour être compatible avec le GPL.** Le gaz de pétrole liquéfié est un gaz naturel, composé de butane et de propane, extrait de champs gaziers ou recueilli comme un produit annexe lors du raffinage du pétrole. La voiture est équipée d'un réservoir supplémentaire pour le GPL, généralement situé à la place de la roue de secours.

Aujourd'hui, l'offre de voitures adaptées au GPL d'origine par le constructeur se limite principalement à des modèles d'occasion. En revanche, il est possible de faire convertir au GPL par un installateur spécialisé la plupart des voitures essence. Il existe 160 installateurs homologués dans toute la France (adresses sur le site [www.francegazliquides.fr](http://www.francegazliquides.fr)).

### ↳ Au quotidien

**Toutes les voitures GPL sont des modèles "bi-carburation".** C'est-à-dire qu'elles peuvent fonctionner aussi bien au super qu'au GPL, le passage de l'un à l'autre s'effectuant très simplement grâce à une commande au tableau de bord. Donc aucun problème d'autonomie, d'autant qu'il y a quand même 1 650 stations-service qui distribuent du GPL en France (le plein s'effectuant aussi facilement et rapidement qu'un plein de super). Point important, les risques d'explosion de réservoirs GPL qui ont pu exister dans le passé sont aujourd'hui écartés avec l'adoption obligatoire d'une soupape de sécurité.

### ↳ Côté budget

**La grande force du GPL, c'est son prix très bas : environ 1,00 € le litre!**

Et même si une voiture GPL consomme en moyenne 15 à 20% de plus qu'en essence, on économise environ 25% sur le budget carburant.

Quant au surcoût à l'achat ou à l'adaptation d'un modèle GPL, il est compris entre 1 500 et 3 000 € par rapport au tarif de la voiture essence de base. Bref, l'affaire peut être très rentable, notamment pour les gros rouleurs et/ou les gros moteurs.

### ↳ Bilan vert

**Les autos fonctionnant au GPL ne produisent quasiment pas de particules et d'oxydes d'azote (NOx).** Par ailleurs, leurs émissions de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>) sont inférieures d'environ 20% à celles de la même voiture en essence.

+ Prix du carburant  
Souplesse d'utilisation

- Avantage écologique limité



Tous les véhicules bi-carburation GPL/essence, quel que soit leur âge, bénéficient de la vignette mauve.

# Toutes les voitures “propres” à l’essai

**Qui a dit qu’il n’y avait pas assez de voitures “vertes” sur le marché ? Il en existe désormais près de deux cents : et en voici 164 à l’essai dans nos pages. Hybrides, hybrides rechargeables, GPL, Flexifuel, Hydrogènes ou électriques, et disposant toutes d’une technologie plus ou moins performante de réduction de la pollution. Suivez le guide, on les a testées pour vous !**



# GUIDE D'ACHAT

## P.78 **AIWAYS**

**U5** 204 ch

## P.78 - 80 **AUDI**

**A3 Sportback** 40 TFSI e

**A6** 55 TFSI e

**e-Tron GT** Quattro

**A8** 60 TFSI e

**Q3** 45 TFSI e

**Q4** e-Tron 40

**Q4 Sportback** e-Tron 40

**Q5** 55 TFSI e

**Q7** 60 TFSI e

## P.80 - 82 **BMW**

**i4** eDrive 40

**530e** xDrive

**X2** 25e

**X3** xDrive 30e

**iX3** 80 kWh 286 ch

**X5** 45e

**iX** xDrive 40

**iX** xDrive 50

## P.82 **BYB**

**Atto 3**

## P.83 - 84 **CITROËN**

**Ami**

**ë-Berlingo** M

**ë-C4**

**C5 X** Hybrid Rechargeable 225

**C5 Aircross** Hybrid Rech. 225

## P.84 - 85 **CUPRA**

**Born** 58 kWh 204

**Born** 58 kWh 230

**Leon** 1.4 e-Hybrid 245

**Formentor** 1.4 e-Hybrid 204

## P.85-86 **DACIA**

**Spring** Electric 45

**Jogger** Eco-G100 7 places

**Duster** Eco-G100

## P.86 - 88 **DS AUTOMOBILES**

**DS 4** E-Tense 225

**DS 7** E-Tense 225

**DS 7** E-Tense 360

**DS 9** E-Tense 250

**DS 9** E-Tense 360

## P.88 **FIAT**

**500e** 23,8 kWh 95

**500e** 42 kWh 118

## P.88 - 89 **FORD**

**Ford** Transit Co. Kombi Van Flex.

**Mustang** Mach-e 294 2WD

**Mustang** Mach-e 351 4WD

**Mustang** Mach-e GT 4WD

**Explorer** Plug-in Hybrid

## P.90 **HONDA**

**e** 154

## P.90 **HYUNDAI**

**Kona** 39 kWh Electric 136

**Tucson** Plug-in 265

**Santa Fe** Plug-in 265

## P.91 **JAGUAR**

**E-Pace** P300 e

**I-Pace** EV 400 S

**F-Pace** P400 e

## P.92-93 **JEEP**

**Renegade** 4xe 190

**Compass** 4xe 190

**Wrangler** 4xe 380

## P.93 - 95 **KIA**

**XCEED** hybride rechargeable

**Ceed SW** hybride rechargeable

**e-Soul** 204

**Niro** Hybrid 141

**Niro** PHEV 183

**Niro** EV 204

**Sportage** Hybride Recharg. 265

**EV6** 77 kWh 4x2 229

**EV6** 77 kWh 4x4 325

**EV6** 77 kWh 4x4 585

**Sorento** PHEV 1.6 T-GDi 265

## P.95-96 **LAND ROVER**

**Evoque** P300e

**Discovery Sport** P300e

**Velar** P400e

**Defender** 110 P400e

## P.96 **LEAPMOTOR**

**T03** 109 ch

## P.97 **LEXUS**

**UX** 300e

**NX** 350h

## P.97 **LYNK & CO**

**01** PHEV 261 ch

## P.97-98 **MAZDA**

**MX-30** e-Skyactiv 143

**CX-60** 2.5 e-Skyactiv 327 PHEV

## P.98 - 101 **MERCEDES**

**Classe C** 300 e

**Classe E** 300 e

**EQE** 350 292

**Classe S** 580 e

**EQS** 580 4MATIC

**GLA** 250 e

**EQB** 350 4MATIC

**GLC** 400 e

**EQC** 400 4MATIC

**GLE** 350 de

**EQS SUV** 450

## P. 101 - 102 **MG**

**4** EV 204

**5** EV 156

**ZS** EV

**EHS** 1.5T GDI PHEV 258

**Marvel R** 2WD 180 ch

## P.102 **MINI**

**Countryman** Cooper SE

## P.103 **MITSUBISHI**

**Eclipse Cross** 2.4 PHEV 203

## P.103-104 **NISSAN**

**Leaf** 40 kWh

**Juke** Hybrid 143

**Qashqai** e-Power 190

**Ariya** 63 kWh 218

## P.104 - 105 **OPEL**

**Corsa-e** 50 kWh

**Astra Sports T.** Hyb. Rech. 225

**Mokka-e** 50 kWh

**Grandland** Hybrid 225

## P.105 - 108 **PEUGEOT**

**308** PHEV 180 GT

**308** PHEV 225 GT

**308 SW** PHEV 180 GT

**308 SW** PHEV 225 GT

**408** Hybrid 225 e-EAT8 GT

**508** Hybrid 225 e-EAT8 GT

**508 SW** Hybrid 225 e-EAT8 225

**e-2008** 50 kWh GT

**3008** Hybrid 225 e-EAT8 GT

**3008** Hybrid4 300 e-EAT8

## P. 108 - 109 **PORSCHE**

**Taycan Sport Turismo** GTS

**Taycan** Turbo

**Taycan Cross Turismo** Turbo S

**Panamera** 4 E-Hybrid

**Panamera Sport**

**Turismo** 4S E-Hybrid

**Cayenne** E-Hybrid

**Cayenne Coupé** E-Hybrid

## P.110 - 112 **RENAULT**

**Twingo** E-Tech

**Clio** 1.0 TCe 100 GPL

**Zoe** E-Tech R110

**Zoe** E-Tech R135

**Mégane** E-Tech Hybride

Rechargeable 160

**Mégane Estate**

E-Tech Hybride Rechargeable 160

**Megane** E-Tech EV40 130

**Megane** E-Tech EV60 220

**Captur** 1.0 TCe 100 GPL

**Captur** E-Tech Hybride

Rechargeable 160

**Austral** E-Tech Hybrid 200

**Arkana** E-Tech Full Hybrid 145

## P. 113 **SEAT**

**Leon** e-Hybrid 204 DSG6

**Leon Sportstourer**

e-Hybrid 204 DSG6

**Tarraco** 1.4 e-Hybrid 245 DSG6

## P. 113 **SERES**

**3** 120 kW 163

## P. 114 **SKODA**

**Superb** iV 1.4 TSI PHEV 218 DSG6

**Enyaq** iV Version 80 204 ch

**Enyaq Coupé** iV80 204 ch

## P. 115 **SMART**

**EQ Fortwo** 82 ch

**#1** 272 ch

## P.115 **SUZUKI**

**S-Cross** 1.5 Dualjet Hybrid 115

## P.116 **TESLA**

**Model 3**

**Model 3** Grande Autonomie

**Model S** Plaid

**Model Y** Grande Autonomie

## P. 117 **TOYOTA**

**Mirai** 182h Hydrogène

**RAV4** Hybride Rechargeable AWD

**bZ4x** AWD 218

## P.117 **VINFAST**

**VF8** Plus 408 ch

## P. 118 - 120 **VOLKSWAGEN**

**e-Up!** 2.0 83 ch

**Golf** 1.4 e-Hybrid 245 GTE

**ID.3** 58 kWh 204 ch

**Passat** SW 1.4 TSI GTE

**Arteon Shooting Brake**

1.4 eHybrid DSG6 218

**Tiguan** 1.4 eHybrid 245 DSG6

**ID.4** 77 kWh 204 ch Pro

**ID.5** 77 kWh 299 ch GTX

**ID.Buzz** 77 kWh 204 ch

**Touareg** 3.0 TSI eHybrid BVA8

Motion 462 ch R

## P. 120 - 122 **VOLVO**

**S60** Recharge T8 AWD Polestar

Engineered

**V60** Recharge T6 AWD

**C40** Recharge Twin 408 ch

**C40** Recharge 231 ch

**XC40** Recharge T4

**XC40** Recharge Twin 408 ch

**XC60** Recharge T6 AWD

**XC90** Recharge T8 AWD

## U5 204 ch Prime



Le Aiways U5 peut parcourir jusqu'à 358 km en ville, de quoi voir venir. Les performances sont suffisantes.

### Entrée prometteuse

Commercialisé depuis 2021, le Aiways U5 fait partie de la nouvelle vague des SUV électriques "Made in China". Son tarif est son principal argument : 40990€ bonus déduit, pour la finition Xcite. Autre point fort, son équipement très complet (caméra 360°, conduite autonome de niveau 2...). Sans compter son habitabilité, encore meilleure que celle d'une limousine. Sous le capot, les 204 ch font le job et la batterie de 63 kWh permet au U5 de parcourir 334 km. Pasmal ! Dommage alors que son comportement routier soit en retrait de la concurrence et que sa finition ne soit pas plus soignée.

#### + Qualités

Habitacle spacieux

Autonomie intéressante

#### - Défauts

Motricité sur sol mouillé

Pas de boîte à gants

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 990 € - 0 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 63 kWh
COFFRE	563 dm <sup>3</sup>
POIDS	1797 kg
L x l x h (en m)	4,68 x 1,87 x 1,70
VITESSE MAXI	165 km/h
1000 m D. A.	29,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,1 s
TEMPS DE CHARGE	1h (rapide) 10h (Wallbox 6,6 kW)
AUTONOMIE	334 km

→ Les étoiles ★★★★★

## A6 55 TFSI e Quattro S tronic Competition



L'Audi A6 55 TFSI e revendique jusqu'à 55 km d'autonomie électrique, c'est bien mais il y a mieux.

### Quotidien électrique

Suivant la tendance, l'A6 cède à l'hybridation rechargeable en mariant un puissant 2.0 TFSI de 252 ch à un moteur électrique de 143 ch. Ce dernier est alimenté par une batterie à la capacité relativement importante de 14,1 kWh. De quoi envisager une quarantaine de km au quotidien sans brûler d'essence, et faire un peu oublier le diesel. Ceci-dit, si l'appétit du moteur thermique batterie vide est annoncé réduit avec à peine plus de 7 l/100 km, un bon TDI restera plus économe sur long trajet. Et par ailleurs, le coffre est ici amputé de 130 dm<sup>3</sup> par rapport aux A6 classiques.

#### + Qualités

Capacité de batterie

Performances

#### - Défauts

Tarif

Coffre en berne

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	76 760 € - 15 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	32 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1984 cm <sup>3</sup>
Puissance	367 ch cumulés
Couple	500 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/45 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	360 dm <sup>3</sup>
POIDS	2010 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,89 x 1,46
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s6
CONSUMMATION MIXTE	1,4 l/100 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★★★★★

# AUDI

## A3 Sportback 40 TFSI e S line



L'A3 TFSI-e permet des économies en électrique.

### Électrisante

Résolument dans l'air du temps, l'Audi A3 propose une motorisation hybride rechargeable. Techniquement, elle reprend un bloc 1.4 turbo essence ultra-sobre (sans la technologie de coupure de la moitié des cylindres), ainsi qu'une boîte auto. S tronic dotée de six rapports. Surtout, avec une capacité de batterie de 13 kWh, l'autonomie en électrique atteint 42 km en ville et sur route. Et batterie vide, donc en hybride, la conso dépasse à peine 7 l/100 km. Dommage que le système électrique ampute le coffre d'un quart de son volume, et que le prix atteigne des sommets malgré le bonus.

#### + Qualités

Autonomie en électrique

Sobriété en hybride

Performances

#### - Défauts

Coffre en berne

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 700 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	30 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1395 cm <sup>3</sup>
Puissance	204 ch
Couple	350 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	294 dm <sup>3</sup>
POIDS	1616 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,82 x 1,46
VITESSE MAXI	227 km/h*
1000 m D. A.	28,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★★★★★

## e-Tron GT Quattro



Ultra-refinée, puissante et élégante, l'e-Tron GT donne envie de passer à l'électrique. Mais elle est bien plus chère qu'une Tesla.

### Anti Tesla

Vous trouvez les Tesla Model S trop exotiques ou pas assez chics ? Audi propose une alternative avec l'e-Tron GT, il faut l'avouer plus raffiné à bord. Côté performances, les 530 ch (avec l'Overboost) assurent des accélérations canon. Aussi, le catalogue d'options prévoit des roues arrière directrices (3600€) pour dynamiser le comportement, et des suspensions pneumatiques pour gommer les irrégularités de la route. Hélas, faute de hayon, le coffre est peu pratique. Surtout, l'autonomie moyenne n'excède pas 385 km selon nos mesures, et le réseau de recharge rapide reste trop dispersé.

#### + Qualités

Raffinement extrême

Performances

#### - Défauts

Autonomie juste

Réseau de recharge rapide

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	105 200 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	530 ch
Couple	640 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	265/35 R 21- 305/30 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 93,4 kWh
COFFRE	404 + 75 dm <sup>3</sup>
POIDS	2344 kg
L x l x h (en m)	4,99 x 1,97 x 1,42
VITESSE MAXI	245 km/h*
1000 m D. A.	22,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
TEMPS DE CHARGE	9h30 (11kW)
AUTONOMIE	385 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★★★★★

# A8 Limousine 60 TFSI e Avus



L'espace royal de la version limousine permet d'étendre complètement les jambes côté droit, comme dans les BMW et Mercedes concurrentes.

Avec 5,32 m de long, l'A8 Limousine n'est pas facile à stationner. L'option roues arrière directrices est indispensable (2230 €).

## Le prix du confort

Légèrement restylé en 2022, le vaisseau amiral d'Audi, long de 5,32 m excelle en matière de confort. Au volant, l'agréable sensation d'onctuosité est renforcée ici par la présence d'une mécanique hybride rechargeable à la fois douce et puissante (462 ch). Outre les performances et l'agrément offert par le 3.0 V6 turbo essence, la batterie de 14,4 kWh (capacité utile) qui alimente le petit moteur électrique (136 ch) permet à cette limousine d'échapper au malus et de parcourir jusqu'à 46 km (annoncés) sans boire une goutte de sans-plomb.

### Qualités

Agrément moteur

Confort royal

Equipement

### Défauts

Gabarit XXL

### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	135 700 € - 22 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	43 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2995 cm <sup>3</sup>
Puissance	462 ch cumulés
Couple	700 Nm à partir de 1 370 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	390 dm <sup>3</sup>
POIDS	2465 kg
L x l x h (en m)	5,32 x 1,95 x 1,49
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s9
CONSUMMATION MIXTE	10,3 l/100 km

\*Données constructeurs



# Q3 45 TFSI e S line



Cette version S line s'approche des 53000 € et ne peut même plus revendiquer de bonus !

## Plus branché que jamais

Suivant la tendance actuelle, le Q3 propose cette version 45 TFSI e hybride rechargeable disposant de la même mécanique que l'A3 TFSI e. A savoir un 1.4 turbo essence de 150 ch marié à un moteur électrique alimenté par une batterie de 13 kWh qui se branche sur secteur. L'autonomie en tout électrique est un peu juste sur notre modèle doté de jantes 20" optionnelles : 34 km en moyenne, contre 46 pour un Mercedes GLA. Par ailleurs, sa consommation en mode hybride dépasse 9l/100km sur autoroute. Cela posé, les performances sont quasi sportives et le coffre reste assez vaste.

### Qualités

Performances

Coffre correct

### Défauts

Autonomie électrique juste

Conso en mode hybride

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	52 980 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	37 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1395 cm <sup>3</sup>
Puissance	245 ch cumulés
Couple	400 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	405/525 dm <sup>3</sup>
POIDS	1857 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,85 x 1,63
VITESSE MAXI	210 km/h*
1000 m D. A.	29,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

\*Donnée constructeur



# Q4 e-tron 40



En version 40, le Q4 reçoit la plus grosse pile disponible, gage d'une bonne autonomie.

## Propulsion verte

Audi étoffe sa gamme électrique avec ce SUV Q4, au gabarit à mi-chemin entre un Q3 et un Q5. À peine arrivée, cette version augmentait pourtant ses tarifs de 2100 € et l'entrée de gamme "35" qui débutait 44750 € avec un bonus de 6000 € en sus a déjà disparu. Il est vrai que sa petite batterie de 58 kWh n'assurerait pas une autonomie suffisante. Dans cette version 40, la "pile" de 82 kWh accroît le rayon d'action. De quoi profiter sans trop d'arrière-pensées de son confort, de son intérieur à la fois raffiné et spacieux, et son comportement routier efficace. Précisons que ce Q4 est une... propulsion!

### Qualités

Autonomie correcte

Confort

Comportement routier

### Défauts

Tarif

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 000 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 1000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 21 - 255/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	518 dm <sup>3</sup>
POIDS	2153 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,87 x 1,64
VITESSE MAXI	162 km/h
1000 m D. A.	30,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	386 km



## Q4 Sportback e-tron 40 Executive



### Jolie coupe !

Pour 2000 € supplémentaires, le Q4 se transforme en cette élégante version "coupé" Sportback. Les places arrière demeurent accueillantes avec un pavillon haut favorisant l'accès à bord, un espace aux jambes de limousine et un tunnel de servitude peu prononcé assurant une position confortable au milieu. Et si la chute du hayon ne permet pas de faire la tournée des antiquaires, la capacité du coffre sous la tablette reste inchangée. La version 35 à l'autonomie trop faible a disparu au profit de cette version 40, plus chère mais au rayon d'action plus étendu.

#### + Qualités

##### Présentation

Espace intérieur préservé

Autonomie correcte

#### - Défauts

Détails de finition

La chute du pavillon laisse une hauteur sous plafond suffisante pour des adultes de 1,80 m et ne gêne pas l'accès aux places arrière.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	61 300 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 21 - 255/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	518 dm <sup>3</sup>
POIDS	2186 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,87 x 1,62
VITESSE MAXI	161 km/h
1000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11 kW)
AUTONOMIE	360 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Q7 60 TFSI e Quattro tiptronic Competition



### Déculpabilisant

Un V6 TDI de 286 ch, c'est bien sous le capot d'un Q7. Sauf que le malus est si important que ce diesel se retrouve en concurrence avec la version hybride rechargeable exemptée de taxe gouvernementale, dotée d'un V6 essence et d'un moteur électrique. Ainsi, on peut rouler quelques kilomètres en tout électrique. (pas assez hélas : guère plus de 40 km selon nos constatations) et profiter au besoin du moteur thermique, performant et musical mais un peu gourmand quand même malgré l'hybridation. Ceci-dit, si vous avez besoin de 7 places, cette version ne peut rien pour vous...

#### + Qualités

V6 essence sans malus

Agrément général

#### - Défauts

Seulement en 5 places

Autonomie électrique juste

Cette version permet d'éviter tout malus et offre un bel agrément en électrique comme en hybride.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	99 700 € - 22 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	47 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2995 cm <sup>3</sup>
Puissance	462 ch
Couple	700 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/45 R 20
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	650 dm <sup>3</sup>
POIDS	2375 kg
L x l x h (en m)	5,07 x 1,97 x 1,74
VITESSE MAXI	240 km/h
0 à 100 km/h	5s4
CONSUMMATION MIXTE	2,6 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Q5 55 TFSI e Quattro S tronic S line



### Joueur de batterie

Fini, les essence gourmands et lourdement taxés sous le capot du Q5. Pour rouler au sans-plomb, il faut se rabattre sur les modèles hybrides rechargeables. Pas de bonus, le tarif étant supérieur à 60000 €, mais la capacité de batterie augmentée depuis le restylage permet d'envisager une quarantaine de km sans brûler de carburant, selon nos premiers relevés. Rare dans cette catégorie ! Batterie vide, pas de miracle : malgré quelques phases de roulage en électrique, l'appétit avoisine 9 l/100 km. Côté performances, le "50" de 299 ch est déjà suffisant, et ce "55" de 367 ch sportif.

#### + Qualités

Autonomie électrique

Performances

#### - Défauts

Conso en hybride

Prix

Si cette version 55 TFSI e est chère, la 50, bien que moins performante, rend les mêmes services.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	73 510 € - 16 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	35 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1984 cm <sup>3</sup>
Puissance	367 ch cumulés
Couple	500 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	465 dm <sup>3</sup>
POIDS	2150 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,90 x 1,67
VITESSE MAXI	239 km/h
0 à 100 km/h	5s3
CONSUMMATION MIXTE	1,5 l/100 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★★★★★

# BMW

## i4 eDrive 40



### L'arme anti Tesla

L'i4 devient se pose comme une vraie concurrente de la Model 3. Son principal atout : sa grosse batterie d'une capacité utile de 83,9 kWh. Ainsi équipée, l'i4 eDrive 40 peut parcourir en moyenne 434 km (à peine moins que les 444 km de la Model 3 Grande Autonomie). Et une fois les accus à plat, la BMW peut se brancher sur l'une des bornes rapides (jusqu'à 210 kW) que l'on peut trouver désormais sur la majorité des aires d'autoroute. Pratique pour les longs trajets. Plaisante à mener et très dynamique, l'i4 devrait également convaincre les fans de la marque en terme de comportement routier.

#### + Qualités

Autonomie confortable

Comportement routier

Accepte les charges rapides

#### - Défauts

Poids très élevé

Pour faire face à son poids élevé (2 135 kg), l'i4 dispose de 340 ch. Les relances sont énergiques et le comportement typé propulsion séduit.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	63 950 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	340 ch
Couple	430 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 19 - 255/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 83,9 kWh
COFFRE	433 dm <sup>3</sup>
POIDS	2135 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	187 km/h
1000 m D. A.	26,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE	58h (secteur) 10h (11kW)
AUTONOMIE	434 km

→ Les étoiles ★★★★★



## 530e xDrive Lounge



Sur le mode 100% électrique, cette Série 5 peut évoluer 42 km sans consommer une seule goutte d'essence.

### L'esprit tranquille

La Série 5 ne pouvait pas passer à côté de la technologie hybride rechargeable. Animée par un 4-cylindres essence biturbo de 184 ch et un bloc électrique de 113 ch, la routière de BMW développe une puissance cumulée de 292 ch, transmise aux quatre roues via une boîte auto. à huit rapports. Cette 530e xDrive peut distiller des performances de premier plan (les relances sont expéditives) mais aussi se faire plus propre qu'une Prius. En effet, après une charge de 7h cette hybride peut rouler en mode 100% électrique, jusqu'à 42 km. De quoi faire les trajets du quotidien sans une seule goutte d'essence.

#### + Qualités

**Consommation**  
**Mode 100 % électrique**  
**Agrément de conduite**

#### - Défauts

**Prix**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	66550 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	49 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1998 cm <sup>3</sup>
Puissance	292 ch cumulés
Couple	420 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 20
RESERVOIR	46 litres
COFFRE	423 dm <sup>3</sup>
POIDS	2000 kg
L x l x h (en m)	4,97 x 1,87 x 1,50
VITESSE MAXI	230 km/h*
1000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★★★★★

## X3 xDrive 30e M Sport



Une fois la batterie à plat, le 2.0 turbo réclame en moyenne 8,4 l/100 km. De son côté, le coffre perd 98 dm<sup>3</sup> en raison des batteries...

### Politique de groupe

Fraichement restylé, le X3 profite lui aussi de la technologie hybride rechargeable. Ici, le quatre cylindres de 184 ch (celui du X3 sDrive20i) est épaulé par un moteur électrique de 113 ch, soit une puissance cumulée de 292 ch. Forcément avec une telle puissance, le X3 déborde d'énergie, d'autant que l'agrément offert par cette technologie séduit. Lorsque l'on sélectionne le mode 100% électrique, la batterie de 10,8 kWh autorise une autonomie moyenne de 36 km. Pour réaliser des économies, il faut donc se brancher le plus souvent possible, afin d'augmenter les temps de roulage en tout électrique.

#### + Qualités

**Agrément moteur**  
**Capacité de relance étonnante**  
**Consommation**

#### - Défauts

**Volume de coffre en baisse**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	70950 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	46 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1998 cm <sup>3</sup>
Puissance	292 ch
Couple	420 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/45 R 20 - 275/40 R 20
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	408 dm <sup>3</sup>
POIDS	2080 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,90 x 1,68
VITESSE MAXI	205 km/h*
1000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,4 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★★★★★

## X2 xDrive 25e M Sport



Une fois la batterie vide, le moteur essence du X2 xDrive 25 e consomme en moyenne 7,9 l/100 km.

### Taillé pour la ville

BMW étend son programme d'électrification au X2, la version coupé du X1. En effet, ce dernier hérite de la même technologie hybride rechargeable que le X1. Pour rappel, le trois cylindres essence est ici couplé à un petit moteur électrique. La puissance cumulée de 220 ch assure un niveau de performance suffisant pour le quotidien. Et comme pour le X1, il est possible de parcourir 36 km en mode tout électrique. Parfait pour ceux qui réalisent de nombreux trajets en ville et qui peuvent recharger les batteries facilement. Néanmoins, la présence des batteries empiète sur le volume de coffre.

#### + Qualités

**Economie en ville**  
**Agrément mécanique**

#### - Défauts

**Volume de coffre en baisse**  
**Réservoir de 36 litres**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	55150 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	40 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1499 cm <sup>3</sup>
Puissance	220 ch
Couple	385 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 19
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	380 dm <sup>3</sup>
POIDS	1802 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,53
VITESSE MAXI	194 km/h
1000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,9 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## iX3 80 kWh Impressive



Comme le X3, le iX3 électrique a profité d'un léger restylage au niveau de la calandre et des optiques.

### Pour familles branchées

Basé sur le X3, le iX3 qui vient tout juste d'être retouché, embarque une grosse batterie de 80 kWh, couplée à un moteur électrique annonçant 286 ch. Contrairement à ses deux concurrents directs (l'Audi e-tron et la Mercedes EQC), le BMW ne profite pas d'une transmission intégrale. Seules les roues avant entraînent ce lourd SUV de 2208 kg. Cela dit, les performances sont tout à fait convenables (0 à 100 km/h en 6s9). Mais l'essentiel concerne l'autonomie. En moyenne, le iX3 peut effectuer 315 km. C'est correct, mais sur autoroute, n'espérez guère parcourir plus de 285 km.

#### + Qualités

**Autonomie correcte**  
**Douceur de conduite**

#### - Défauts

**Confort perfectible**  
**Look quasi-similaire au X3**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	80200 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	162 g/km + 3552 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	286 ch
Couple	400 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 20 - 275/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 80 kWh
COFFRE	458 dm <sup>3</sup>
POIDS	2208 kg
L x l x h (en m)	4,74 x 1,90 x 1,67
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	27,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
TEMPS DE CHARGE	9h (11 kW) 14h (6kW)
AUTONOMIE	315 km

→ Les étoiles ★★★★★

## X5 xDrive 45e xLine



Le X5 hybride se recharge en 6 h 30 sur une prise classique à 16 ampères.

### Évasion fiscale

Vous avez envie d'un X5 mais voulez éviter de payer un malus écologique ? Cette version hybride rechargeable vous tend les bras ! Elle associe un 6-cylindres 3.0 turbo essence à un moteur électrique, pour une puissance totale de 394 ch. Elle permet de parcourir près de 80 km en mode tout électrique, avant d'entendre (sans déplaisir aucun) démarrer la mélodieuse mécanique thermique. Les contreparties ? Un tarif légèrement supérieur à celui du diesel 30d équivalent, un coffre un peu plus petit... et l'impossibilité de commander ce X5 hybride en configuration 7 places. Pas si mal !

#### + Qualités

**Agrément mécanique**  
**Autonomie électrique**  
**Zéro malus !**

#### - Défaux

**Pas de version 7 places**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	92 850 € - 17 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	27 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne + élec., 24S
Cylindrée	2998 cm <sup>3</sup>
Puissance	394 ch
Couple	600 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/50 R 19
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	500 dm <sup>3</sup>
POIDS	2510 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 2,01 x 1,75
VITESSE MAXI	235 km/h
0 à 100 km/h	5s6
CONSOMMATION MIXTE	1,2 l/100 km

\*Données constructeurs



## iX xDrive50 Pack Sport



Après avoir effectué 430 km, il faut recharger. Via une borne de charge rapide, comptez 40 min pour que la batterie retrouve 80 % de sa capacité.

### L'art du déraisonnable

Facturée 125 560 € (avec le Pack Sport), la version xDrive 50 de 523 ch et ses 765 Nm ne manque pas d'arguments pour séduire ceux qui roulent beaucoup. Selon nos mesures, la grosse batterie de 111,5 kWh permet à ce gros SUV de parcourir en moyenne 438 km avant de passer par la case recharge. D'autre part, l'iX 50 xDrive accélère aussi fort qu'une M135i xDrive ! Plus surprenant encore, malgré ses 2,5 tonnes, l'iX profite d'une agilité étonnante grâce à la présence des quatre roues motrices et directrices, et les suspensions pilotées pneumatiques abattent un boulot remarquable sur les petites routes.

#### + Qualités

**Autonomie correcte**  
**Confort de conduite**

#### - Défaux

**Inabordable**  
**2,5 tonnes...**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	111 000 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	523 ch
Couple	765 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	275/40 R 22
BATTERIE	Lithium-ion 111,5 kWh
COFFRE	548 dm <sup>3</sup>
POIDS	2592 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,97 x 1,70
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	24,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
TEMPS DE CHARGE	86h (secteur) 12h (11kW)
AUTONOMIE	438 km



## iX xDrive40 Pack Sport



A l'image de celles d'un coupé à quatre portes, les vitres sans encadrements participent au folklore.

### Tout d'un concept-car !

Semblant venir tout droit d'un film de science fiction, ce monstrueux SUV 100 % électrique interpelle aussi bien par son look que par son imposant gabarit (proche de celui d'un X6). Une fois à l'intérieur de l'iX, on reste bouche bée ! Le dessin très contemporain du mobilier séduira les fans de déco moderne grâce à un savoureux mélange de matériaux haut de gamme. Quoi qu'il en soit, l'habitabilité aux places arrière est géante. Cette version d'entrée de gamme xDrive40 profite d'un niveau de puissance suffisant de 326 ch mais hélas, l'autonomie ne dépasse pas les 300 km... Un peu juste pour voyager !

#### + Qualités

**Look inédit**  
**Places arrière**

#### - Défaux

**Encombrement**  
**Autonomie moyenne**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	81 450 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	326 ch
Couple	630 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/50 Y 21
BATTERIE	Lithium-ion 76,6 kWh
COFFRE	548 dm <sup>3</sup>
POIDS	2452 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,97 x 1,70
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	54h (secteur) 8h20 (11kW)
AUTONOMIE	299 km



# BYD

## Atto 3



Ce modèle aux spécificités chinoises optait pour des suspensions un peu trop souples afin de préserver le confort.

### Pas si exotique que cela

Du gabarit d'un Peugeot 3008, l'inédit Atto 3 avance une autonomie alléchante de 420 km. Animé par un moteur de 150 kW (204 ch) placé sur l'essieu avant, il offre des accélérations sportives et des relances toniques. Doté d'un système de récupération d'énergie au freinage (ajustable sur deux niveaux) assez bien calibré, il assure un comportement sain et rassurant. Sa présentation originale et colorée profite aussi d'une finition et d'ajustements sérieux. La dotation est complète et moderne. On apprécie son grand écran de 15" rotatif ainsi que son habitabilité généreuse et son volume de coffre très correct.

#### + Qualités

**Habitabilité et coffre**  
**Performances et autonomie**

#### - Défaux

**Image à construire**  
**Motricité perfectible**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 000 € - NC
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/50 R18
BATTERIE	LFP Blade 60,48 kWh
COFFRE	440 dm <sup>3</sup>
POIDS	1750 kg
L x l x h (en m)	4,46 x 1,88 x 1,62
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s3
TEMPS DE CHARGE	29 mn (max. 88 kW)
AUTONOMIE	420 km

\*Données constructeurs



## Ami



### Faux ami

L'Ami promet de rouler à l'électricité pour 6490 € (ou 20 €/mois après apport de 3100 €) seulement, bonus déduit. Et avec son habitacle fermé, chauffé et accueillant, cette citadine deux places apparaît plus aboutie que sa rivale directe la Renault Twizy. Mieux, elle est accessible dès 14 ans. En contrepartie, cette Citroën classée parmi les quadricycles à moteur est limitée à 45 km/h et n'offre qu'un confort sommaire, d'autant qu'elle est fermement amortie, et dispose d'une finition rudimentaire. Quant à l'autonomie, elle sera tout juste suffisante pour les emplettes en ville avec 70 km environ.

#### Qualités

##### Tarif

##### Gabarit

#### Défauts

Champ d'action limité  
Finition/équipement

A 6490 € bonus déduit, difficile de trouver une électrique moins chère. Sauf que c'est un quadricycle à moteur et non une vraie voiture !

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	7790 € - 1 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 900 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	8 ch
Couple	NC
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	155/65 R 14
BATTERIE	Lithium-ion 5,5 kWh
COFFRE	63 dm <sup>3</sup>
POIDS	485 kg
L x l x h (en m)	2,41 x 1,39 x 1,52
VITESSE MAXI	45 km/h
0 à 100 km/h	NC
TEMPS DE CHARGE	3h (secteur)
AUTONOMIE	70 km

\*Données constructeurs

Les étoiles ★ ★ ★ ★ ★

## ë-C4 Shine



### Champ d'action limité

La C4 propose de passer à l'électrique avec cette version "e". Après tout pourquoi pas ? En termes de performances, pas d'inquiétude : avec 136 ch, on n'a jamais l'impression de manquer de "jus". Certes, ses relances à 80 km/h sont un peu moins vives que celles des versions thermiques, mais les départs arrêtés sont toniques grâce à la spontanéité du moteur électrique. En revanche, la capacité de la batterie de 50 kWh est digne d'une citadine. Résultat, l'autonomie n'excède pas 230 km sur route et... 183 km sur autoroute. Soit un champ d'action inférieur à celui d'une Renault Zoé...

#### Qualités

##### Moteur énergique

##### Facilité d'utilisation

#### Défauts

Autonomie et coffre insuffisants  
Prix en hausse (+ 2150 €)

Avec sa petite batterie de Peugeot e-208, l'ë-C4 réduit son champ d'action. Difficile d'envisager des vacances avec des recharges tous les 150 km...

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	43600 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 50 kWh
COFFRE	380 dm <sup>3</sup>
POIDS	1646 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,80 x 1,52
VITESSE MAXI	152 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,0 s
TEMPS DE CHARGE	8h (7,4 kW) 5h (11kW)
AUTONOMIE	208 km

Les étoiles ★ ★ ★ ★ ★

## ë-Berlingo M Shine



### Court-circuit...

Fini, les dérivés utilitaires à moteur thermique chez Citroën : le Berlingo n'existe plus qu'en mécanique électrique reprise de la compacte ë-C4. A savoir un moteur de 136 ch, plutôt alerte mais alimenté par une batterie un peu trop petite (50 kWh), surtout au regard de la consommation d'électricité, assez élevée dans ce véhicule à l'aérodynamique défavorable. Si l'autonomie peut suffire au quotidien sur route et en ville (respectivement 242 et 269 km), elle est insuffisante sur autoroute avec pas plus de 168 km... Dommage, car ce ludospace reste vaste et pratique.

#### Qualités

##### Espace intérieur

##### Fonctionnalité

#### Défauts

Autonomie sur autoroute  
Assemblages intérieurs

Aucun autre véhicule électrique n'offre autant de place et d'astuces que l'ë-Berlingo et son cousin e-Rifter.

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	40700 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/60 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 50 kWh
COFFRE	632 dm <sup>3</sup>
POIDS	1811 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,85 x 1,85
VITESSE MAXI	135 km/h
1000 m D. A.	34,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,4 s
TEMPS DE CHARGE	31h (secteur) 8h (7,4kW)
AUTONOMIE	226 km

Les étoiles ★ ★ ★ ★ ★

## C5 X Hybride rechargeable 225 ë-EAT8 Shine Pack



### Ultra branchée !

Faute de diesel, seules les versions hybrides rechargeables permettent de réaliser des économies à l'usage. A condition d'en accepter le tarif, assez élevé, et de pouvoir se brancher souvent, la capacité de batterie ne permettant pas d'envisager plus de 40 km en tout électrique. Une fois la pile déchargée, le 1.6 turbo essence reste tonique mais boit aisément 8l/100km selon nos premiers relevés à l'ordinateur de bord. Et avec un réservoir de 40 litres seulement, l'autonomie ne dépasse pas 500 km. Pour le reste, la C5 X se montre moelleuse dans cette version hybride, forcément dotée d'une suspension pilotée.

Le poids élevé de cette version rend le comportement pantouflard en virage. Comptez 3h40 pour faire le plein d'électricité sur une Wallbox.

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	55200 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	29 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>
Puissance	225 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	445 dm <sup>3</sup>
POIDS	1791 kg
L x l x h (en m)	4,81 x 1,87 x 1,49
VITESSE MAXI	233 km/h*
1000 m D. A.	28,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,0 l/100 km

\*Donnée constructeur

Les étoiles ★ ★ ★ ★ ★

#### Qualités

##### Confort

##### Habitabilité

#### Défauts

Tarifs (+ 4100 €)  
Autonomie

## C5 Aircross Hybrid 225 e-EAT8 Shine Pack



Le très confortable et spacieux C5 Aircross fait bon usage de cette motorisation hybride rechargeable efficace.

### Vrai restylage

Derrière sa proue entièrement redessinée, le C5 Aircross conserve toutes ses qualités de confort, d'habitabilité et de modularité. L'ensemble se marie fort bien à cette motorisation hybride rechargeable, offrant jusqu'à 46 km d'autonomie électrique, pour un appétit raisonnable (7,7 l/100 km). Les performances sont d'un bon niveau, et le gage d'un bel agrément de conduite, même si l'on note quelques à-coups de la boîte auto. à basse vitesse. Seul bémol: si les suspensions, très douces, offrent un excellent confort de roulage, c'est au prix de mouvements de caisse importants et d'un comportement pataud en virage.

#### + Qualités

**Excellent confort**  
**Modularité arrière**

#### - Défauts

**Comportement peu dynamique**  
**Qualité de certains plastiques**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	52 150 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	29 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>
Puissance	160 ch à 5500 tr/mn (+ 81 kW élec.)
Couple	300 Nm à 3000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/55 R18
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	522-662 dm <sup>3</sup>
POIDS	1850 kg
L x l x h (en m)	4,5 x 1,97 x 1,69
VITESSE MAXI	225 km/h
1000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en d)	4,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Born 58 kWh 230 VZ L



Pour un surcoût raisonnable de 800 €, les performances de la Cupra Born montent d'un petit cran, sans pour autant pénaliser l'autonomie.

### Once de sportivité

Pas assez sportive l'espagnole Born V de 204 ch, voici la VZ, qui dispose de 26 ch de plus en mode Cupra via une fonction e-Boost éphémère... de 30 s... qui ne se perçoit quasiment pas au volant ! Mais sans être un modèle d'agilité, cette version VZ montre un comportement sans faille. Et quelle douceur de conduite ! De plus, malgré les grosses roues de 19 pouces (de série ici), le confort reste tout à fait acceptable sur les petites routes. Plus chère de 800 € que la V de 204 ch, cette version dispose aussi d'un système de freinage renforcé. L'autonomie mesurée par nos soins atteint 343 km en moyenne.

#### + Qualités

**Agrément de conduite**  
**Bon confort**

#### - Défauts

**Carrosserie peu protégée**  
**Rétrovision limitée**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 500 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	230 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R19
BATTERIE	Li-ion 58 kWh
COFFRE	403 dm <sup>3</sup>
POIDS	1848 kg
L x l x h (en m)	4,33 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	162 km/h
1000 m D. A.	29 s
80 à 120 km/h (en d)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	28h (prise dom.) - 8h (7,4 kW)
AUTONOMIE	343 km

→ Les étoiles ★★★★★

# CUPRA

## Born 58 kWh 204 V L



Présentée en 2018 au salon de Genève sous le logo Seat, c'est finalement sous les couleurs de Cupra que la Born a commencé sa carrière.

### Aguicheuse

La Born partage plateforme, technique et bloc électrique de 204 ch (batterie de 58 kWh) avec la Volkswagen ID.3. Si les accélérations sont franches, c'est l'autonomie sur autoroute qui déçoit (seulement 269 km). C'est peu pour un modèle proposé à plus de 40 000 €, hors bonus. Le châssis rabaissé par rapport à la Volkswagen offre un comportement rassurant sans se montrer sportif. A bord, le design est épuré et la finition soignée. La position de conduite est parfaite et les sièges baquets de série. Les passagers arrière ne sont pas oubliés. L'espace est généreux et le confort au rendez-vous.

#### + Qualités

**Look racé**  
**Habitabilité**

#### - Défauts

**Autonomie sur autoroute**  
**Visibilité arrière**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 500 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 58 kWh
COFFRE	403 dm <sup>3</sup>
POIDS	1778 kg
L x l x h (en m)	4,33 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	162 km/h
1000 m D. A.	29,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,1 s
TEMPS DE CHARGE	28h (secteur) 5h30 (11kW)
AUTONOMIE	313 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Leon 1.4 e-Hybrid 245 ch VZ



Son tarif a augmenté exagérément depuis un an !

### Silence et caractère

Cette version hybride rechargeable de 245 ch combine un 1,4 turbo essence de 150 ch à un bloc électrique de 85 kW. Ce dernier est alimenté par une batterie de 13 kWh. L'autonomie atteint jusqu'à 42 km en tout électrique. Son caractère sportif est réel et les 400 Nm de couple cumulés garantissent des performances très correctes. La direction est précise, les freins performants, le comportement rassurant. On peut reprocher le timbre effacé du 4-cylindres et la perte de punch lorsque les batteries s'épuisent. La faute à un poids élevé 1646 kg, hybridation oblige.

#### + Qualités

**Performances/Comportement**  
**Agrément électrique**

#### - Défauts

**Poids**  
**Prix (+ 8 110 €)**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 700 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	29 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1395 cm <sup>3</sup>
Puissance	245 ch cumulés
Couple	400 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/35 R 19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	287 dm <sup>3</sup>
POIDS	1646 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,80 x 1,45
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	28,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★★★★★

## Formentor 1.4 e-Hybrid 204 V



### Dans l'air du temps

Cette version hybride rechargeable de 204 ch associée exclusivement à la boîte DSG n'est disponible qu'en deux roues motrices. Le Formentor équipé d'une batterie de 13 kWh offre en ville 49 km d'autonomie en mode 100% électrique. De quoi assurer ses trajets quotidiens sans une goutte de sans plomb ! Couplé au 1.4 de 150 ch, les performances sont convaincantes (0 à 100 km/h en 7s7). En usage intensif, comprenez charge électrique au plus bas, la consommation reste acceptable, 7 l/100 km en moyenne. Pas si mal, compte tenu du poids total de la bête : 1625 kg, dont 130 de batteries.

#### + Qualités

**Autonomie électrique intéressante**

**Performances**

**Consommation**

#### - Défaits

**Poids**

Proposée avec deux puissances, la Cupra Formentor e-Hybrid est obligatoirement associée à une boîte DSG6.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 950 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	28 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1395 cm <sup>3</sup>
Puissance	204 ch
Couple	350 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	245/45 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	431 dm <sup>3</sup>
POIDS	1625 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,84 x 1,53
VITESSE MAXI	205 km/h*
1000 m D. A.	28,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,0 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles

## Jogger 1.0 Eco-G 100 Expression 7 places



### Par ici la bonne soupe!

Outre ses tarifs (encore) abordables, cette variante break surélevé de la Sandero se caractérise par sa belle habitabilité et son coffre XXL (jusqu'à 805 dm<sup>3</sup>). Mieux, les familles nombreuses peuvent opter pour cette version sept places dotée de deux sièges escamotables suffisamment confortables pour des adultes. L'autre atout réside dans un moteur à bicarburation essence/GPL. Certes, lorsqu'il carbure au gaz, il boit en moyenne 2,6 l/100 km de plus par rapport au sans-plomb, mais ce carburant étant deux fois moins cher à la pompe, il vous fera économiser près de 40 € tous les 1000 km.

#### + Qualités

**Logeable/pratique**

**Coût d'utilisation**

#### - Défaits

**Performances moyennes**

**Bruits aérodynamiques**

Tout jeune (il est arrivé en 2021), le Jogger adopte pourtant déjà la nouvelle calandre maison, au grand dam de ceux qui venaient de l'acheter juste avant !

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	20 500 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	121 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>
Puissance	100 ch à 4600 tr/mn
Couple	160 Nm à 2100 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	210/805 dm <sup>3</sup>
POIDS	1316 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,76 x 1,68
VITESSE MAXI	159 km/h
1000 m D. A.	35,2 s
80 à 120 km/h (en 6 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /4 <sup>e</sup> )	23,6/14,2/9,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,3 l/100 km

→ Les étoiles

# DACIA

## Spring 44 ch Electric Expression



### L'électrique encore abordable

La première Dacia électrique profite d'un tarif attractif... mais en constante augmentation ! Dans cette finition haute, on est passé de 18 490 € à son arrivée, à 19 290 € au printemps 2022, à 22 100 € en fin d'année et désormais 22 800 € (soit près de 20 % d'augmentation !). Certes elle fait plus moderne avec sa nouvelle calandre mais elle ne bénéficie pas encore de la nouvelle motorisation de 65 ch. Et attention, l'écart avec ses concurrentes, chinoises notamment, se réduit... Concernant la partie électrique, rien ne change sur cette offre de 45 ch, parfaite en ville mais limitée en dehors avec ses 200 km d'autonomie... moyenne.

#### + Qualités

**Prix encore imbattable**

**Autonomie suffisante pour la ville**

#### - Défaits

**Direction floue et peu agréable**

**Tarif qui augmente fortement**

Après l'apparition de la nouvelle calandre qui "restyle" légèrement la Spring, une version plus puissante offrant 65 ch va compléter l'offre.

L'équipement de la Spring n'est pas indigent. Toutefois, l'ambiance à bord de cette Dacia "made in China" respire toujours le low cost.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	22 800 € - 2 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	45 ch
Couple	125 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	165/70 R 14
BATTERIE	Lithium-ion 27,4 kWh
COFFRE	310 dm <sup>3</sup>
POIDS	949 kg
L x l x h (en m)	3,74 x 1,77 x 1,52
VITESSE MAXI	126 km/h
1000 m D. A.	40,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	22,3 s
TEMPS DE CHARGE	4h50 (7.4 kW) 9h (3.7 kW)
AUTONOMIE	162 km

→ Les étoiles

## Duster Eco-G 100 Journey



### Toujours prem's

Disposant depuis peu du nouveau style Dacia, le Duster en a profité pour s'offrir une planche de bord inédite et moins rustique. Plutôt bien doté dans cette finition Journey, il propose un tarif encore compétitif malgré de régulières augmentations. Le bloc 1.0 Eco-G de cette version accepte l'essence ou le GPL, soit un formidable atout avec ses rejets de CO<sub>2</sub> plus faibles, son malus réduit et sa consommation de gaz (9,8 l/100 km) certes supérieure à celle de l'essence (7 l/100 km) mais pour un prix à la pompe moitié moins élevé. Et avec ses deux réservoirs, l'autonomie totale dépasse les 1200 km ! L'agrément est au rendez-vous et l'insonorisation correcte.



La nouvelle calandre DC Link à l'avant, l'inscription "Dacia" en toutes lettres à l'arrière, une inédite planche de bord... pour des tarifs encore compétitifs (mais encore en hausse).

L'intérieur manque de raffinement et le style de la nouvelle planche de bord est très neutre.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	20500 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	127 g/km + 150 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>
Puissance	100 ch à 4600 tr/mn
Couple	170 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/65 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	479 dm <sup>3</sup>
POIDS	1309 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,81 x 1,70
VITESSE MAXI	160 km/h
1000 m D. A.	36,2 s
80 à 120 km/h (en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> )	10,8/14,6/22,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	9,8 l/100 km

#### + Qualités

**Autonomie**  
**Agrément de conduite**  
**Dotation complète**

#### - Défauts

**Tarifs encore en hausse**



## DS 7 E-Tense 225 Opéra



### Toujours plus chic... et cher

Moins flagrant à l'arrière, le restylage concerne tout de même les feux et le hayon. L'habitacle, toujours tiré à quatre épingles, reçoit une nouvelle interface multimédia, plus intuitive et réactive. De plus, grâce à une meilleure résolution de l'écran 12"/31 cm, la lisibilité s'améliore. Ce DS 7 hybride rechargeable de 225 ch peut parcourir près de 40 km en mode électrique. Batterie vide, il réclamera 8,5 l/100 km. Le châssis inchangé garantit un comportement sûr. Les suspensions actives avec caméra (série) et l'habitacle bien insonorisé assurent un confort élevé. Mais au prix d'une forte inflation: ce DS 7 frôle les 65000 € en finition Opéra!



Sans changer le fond, cette version restylée soigne la forme. Le nouveau style, plus valorisant, accentue la prestance de ce SUV luxueux, bien équipé mais onéreux.

À l'intérieur, les changements tiennent du détail, le DS 7 conservant sa présentation très cossue et inspirée.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64400 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	28 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>
Puissance	225 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	500 dm <sup>3</sup>
POIDS	1886 kg
L x l x h (en m)	4,58 x 1,90 x 1,63
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,9 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,5 l/100 km

\*Donnée constructeur

#### + Qualités

**Présentation et finition**  
**Comportement sérieux**

#### - Défauts

**Consommation batteries vides**  
**Tarif prétentieux**



## DS 4 E-Tense 225 Performance Line+



Moins efficace que ses rivales, la DS4 compense par son style original et son niveau de confort, même si on y manque de place à l'arrière.

### Trop branchée ?

La nouvelle DS 4 promet encore plus de confort dans cette version hybride rechargeable capable de rouler plusieurs dizaines de kilomètres en électrique, donc dans un silence total. Hélas, son embonpoint et ses roues de SUV n'en font pas la meilleure du genre : guère plus de 40 km, contre 44 km pour sa cousine Peugeot 308 utilisant la même mécanique. Et batterie vide, comptez 8,2 l/100 km en moyenne au lieu 7,4 l pour sa compatriote et 6,2 l pour l'allemande. Au moins la DS 4 remporte-t-elle la palme du moelleux et de l'originalité mais son prix s'envole (+ 2 200 €).

#### + Qualités

Confort

Présentation

- Défauts

Consommation

Lourdeur en virage

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 900 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	31 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm <sup>3</sup>
Puissance	225 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/40 R 20
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	313 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 768 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,83 x 1,49
VITESSE MAXI	233 km/h*
1 000 m D. A.	29,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,2 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★★★★★

## DS 9 E-Tense 250 Performance Line +



Une charge complète prend 2h23 sur une Wallbox de 7,4 kW contre 1h45 pour les autres versions E-Tense.

### Batterie gonflée

Si la hausse de puissance est quasi imperceptible à l'usage entre l'E-Tense 225 et cette 250, facturée 8 100 € plus cher, la capacité de batterie grimpe à 15,6 kWh. S'il nous faudra attendre nos mesures habituelles d'autonomie pour le confirmer, nos premiers essais sur routes ouvertes attestent d'une autonomie en tout électrique d'environ 45 km en moyenne, contre seulement 35 km pour les autres modèles avec leur pile de 11,9 kWh. Plutôt bien, s'agissant d'une grande routière tutoyant les deux tonnes ! Et cela retarde le réveil d'un 1.6 turbo qui vide rapidement le minuscule réservoir de 42 litres.

#### + Qualités

Autonomie électrique

Agrément de conduite

- Défauts

Tarif qui explose ! (+ 6 100 €)

Réservoir mini

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64 100 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	26 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm <sup>3</sup>
Puissance	250 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/45 R 19
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	476 dm <sup>3</sup> **
POIDS	1 839 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,87 x 1,46
VITESSE MAXI	240 km/h
0 à 100 km/h	8s1
CONSOMMATION MIXTE	1,1 l/100 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ Les étoiles ★★★★★

## DS 7 E-Tense 360 La Première 4x4



### La plus chère des voitures françaises

À l'occasion de son restylage (projecteurs affinés, calandre élargie, feux de jour redessinés...), le DS 7 reçoit la version E-Tense hybride rechargeable poussée à 360 ch : les deux blocs électriques et le 1.6 PureTech de 200 ch développent jusqu'à 360 ch et un couple maxi de 520 Nm, le tout réparti entre les trains avant et arrière. Malgré un poids de 1 885 kg, les accélérations sont dignes d'une sportive. Et à un rythme tranquille, ce SUV familial peut évoluer quelques dizaines de kilomètres en tout électrique, en offrant un confort élevé. L'habitacle luxueux dispose d'un équipement ultra-complet mais le prix donne le vertige...

#### + Qualités

Puissance

Douceur, comportement

- Défauts

Tarif excessif

Poids élevé



À bord, les modifications tiennent du détail, la présentation soignée et luxueuse, un brin baroque, reste un bel atout du DS 7 !

Il ne s'appelle plus Crossback, mais DS 7 tout court. Une version restylée qui se reconnaît à ses lamelles verticales lumineuses.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	78 400 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	40 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm <sup>3</sup>
Puissance	360 ch cumulés
Couple	520 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R21
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	500 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 885 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,91 x 1,63
VITESSE MAXI	235 km/h
0 à 100 km/h	5s6
CONSOMMATION MIXTE	1,8 l/100 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★★★★★

## DS 9 E-Tense 4x4 360 Rivoli+



Avec le récent restylage du SUV DS 7 dans l'esprit de la DS 4, la DS 9 prend déjà un léger coup de vieux pour son premier anniversaire chez nous !

### Débauche de puissance

La DS 9 joue la démonstration de force dans cette version haut de gamme, chère mais dotée d'une mécanique hybride au top. Le 4 cylindres turbo essence est ici épaulé par deux moteurs électriques, dont un à l'arrière pour distribuer sa puissance aux quatre roues. L'ensemble délivre 360 ch, soit davantage qu'une Mercedes Classe E hybride, pour des performances sportives. Hélas, l'autonomie électrique est juste, et il faut compter 8,6 l/100 km en moyenne en hybride (batterie déchargée). Le comportement routier est efficace au freinage et en virage, mais l'amortissement un peu trépidant.

#### + Qualités

**Performances**  
**Comportement routier**

#### - Défauts

**Tarif (+ 6450 €)**  
**Autonomie électrique**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	76850 € - NC
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	41 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>
Puissance	360 ch cumulés
Couple	520 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/40 R 20
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	476 dm <sup>3</sup>
POIDS	2012 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,87 x 1,46
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	26,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★★★★★

## 500e 42 kW 118 La Prima



Cette 500 électrique, tonique, ultra-douce et facile d'utilisation est une citadine idéale.

### Gonflée à l'électrique !

Par rapport à la 500 e de 95 ch, celle-ci gagne 23 ch et surtout, une batterie de 42 kWh. De quoi lui assurer un plus grand rayon d'action, et notamment 263 km en ville et sur route. Sur l'autoroute toutefois, n'espérez pas plus de 182 km. On oubliera donc les trajets à l'autre bout du pays. Ceci-dit, ces prestations pourront suffire à de nombreux automobilistes, et notamment ceux qui craquent devant la bouille joviale de l'italienne, et en acceptent son confort ferme. Notez que la version 42 kWh propose une troisième porte à l'arrière pour faciliter l'accès à la banquette.

#### + Qualités

**Moteur tonique**  
**Autonomie route/ville**

#### - Défauts

**Autonomie autoroute**  
**Prix (+ 3900 €)**

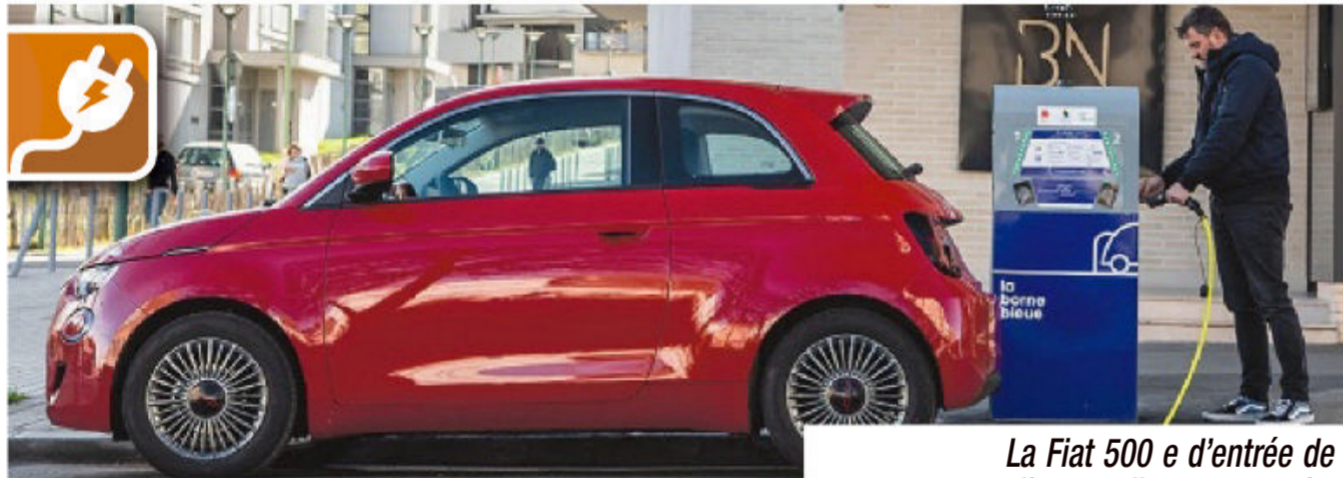
#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39400 € - 3 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	118 ch
Couple	220 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/45 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 42 kWh
COFFRE	222 dm <sup>3</sup>
POIDS	1365 kg
L x l x h (en m)	3,64 x 1,69 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
TEMPS DE CHARGE	16h (secteur) 4h20 (11kW)
AUTONOMIE	236 km

→ Les étoiles ★★★★★

# FIAT

## 500e 23,8 kWh 95 Red



La Fiat 500 e d'entrée de gamme dispose d'une trop petite batterie. Même une Dacia Spring offre plus d'autonomie.

### Batterie trop juste...

Après 14 ans sans gros changement, la 500 néo rétro se fait épauler par ce nouveau modèle, rondouillard et surtout 100% électrique. Affichant 6 cm de plus en longueur et en largeur, la 500e est moins facile à garer mais braque toujours court et dispose d'une direction légère. A bord, habitabilité, finition et équipement progressent mais la présentation est moins fun. A la conduite, la citadine se montre tonique, y compris dans sa version de 95 ch, et sûre en virage, mais sèchement amortie. Toutefois, la petite batterie de cette entrée de gamme manque d'autonomie : 173 km maxi.

#### + Qualités

**Tonus, maniabilité**

#### - Défauts

**Autonomie**  
**Amortissement sec**  
**Prix (+ 3000 €)**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31400 € - 3 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	95 ch
Couple	220 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/55 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 23,8 kWh
COFFRE	222 dm <sup>3</sup>
POIDS	1207 kg
L x l x h (en m)	3,64 x 1,69 x 1,53
VITESSE MAXI	135 km/h
1000 m D. A.	33,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,4 s
TEMPS DE CHARGE	2h20 (11kW)
AUTONOMIE	148 km

→ Les étoiles ★★★★★

# FORD

## Transit Connect Kombi 1.0 Flexifuel 100



Il est un peu encombrant mais offre de la place, un vaste coffre et bien plus d'autonomie que les ludospaces électriques.

### L'éco-transport

Le vieillissant Transit Connect Kombi Van (dont les origines remontent à 2012) reçoit la bicarburant essence/E85. Certes, la tâche du petit trois cylindres de 100 ch est rude pour déplacer ce mastodonte (4,86 m de long et près de 1,7 tonne), d'autant que l'étagement de boîte, très long, oblige à rétrograder à la moindre dénivellation. Mais le moteur est bien insonorisé, et le comportement routier, plutôt adroit. Surtout, son coût à l'usage est imbattable : environ 78 € pour parcourir 1000 km avec de l'E85. Les familles adoreront aussi l'espace à bord, tant aux places arrière qu'au niveau du coffre !

#### + Qualités

**Dotation sérieuse**  
**Spacieux et pratique**

#### - Défauts

**Coût à l'usage**  
**Rapport poids/puissance**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31900 € - NC
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	165 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>
Puissance	100 ch à 4000 tr/mn
Couple	240 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R17
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	1080 à 1666 dm <sup>3</sup>
POIDS	1671 kg
L x l x h (en m)	4,86 x 1,84 x 1,83
VITESSE MAXI	155 km/h
1000 m D. A.	36,4 s
80 à 120 km/h (en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> )	14,2/20,2/28,9 s
CONSUMMATION MOYENNE	10 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★



# Mustang Mach-E Ext. Range 99 kWh 294



## Toujours plus cher !

En entrée de gamme, le SUV électrique Mustang Mach-E dispose d'une batterie de 76 kWh. Mais, pour 7900 € de plus, l'américain peut embarquer des accusés de 99 kWh, ce qui lui autorise une autonomie de plus de 450 km. Une belle prouesse, d'autant que son comportement plaisant et son tonique bloc électrique de 294 ch lui permettent de distiller un bel agrément de conduite de même qu'un dynamisme bluffant au regard de ses deux tonnes ! A bord, si la finition n'est pas exemplaire, la présentation moderne et l'équipement complet séduisent. Domage ce Mach-E augmente de 8850 € !

### + Qualités

Comportement dynamique

Autonomie

Présentation moderne

### - Défauts

Pas droit au bonus

Imposant et "costaud" (plus de 2,1 tonnes), ce Mustang Mach-E Premium parvient quand même à offrir un beau dynamisme de conduite.

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	69 350 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	294 ch
Couple	430 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 99 kWh
COFFRE	500+90 dm <sup>3</sup>
POIDS	2118 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,63
VITESSE MAXI	184 km/h
1000 m D. A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
TEMPS DE CHARGE	10h (11 kW) 15h (7,4 kW)
AUTONOMIE	459 km

Les étoiles ★★★★★

# Mustang Mach-E GT



## Sportif à embonpoint

Chez Tesla, il y a les versions Performance ou encore, chez VW, les variantes GTX des modèles ID. Ford propose, pour sa part, une déclinaison GT de son Mustang Mach-E. Fort de presque 500 ch et d'une transmission intégrale (avec un bloc électrique sur chaque essieu), le SUV affiche des performances d'authentiques sportive avec des accélérations toniques et des relances énergiques. Le comportement, toujours aussi plaisant, est au diapason de cette vocation "musclée". En revanche, avec un poids (annoncé) de presque 2,3 tonnes, le freinage est mis à rude épreuve et l'autonomie réelle fond comme neige au soleil.

### + Qualités

Habitabilité

Performances

### - Défauts

Poids élevé

Tarif

Il n'a rien d'un Mustang. Même le prix n'a rien d'abordable (et il a augmenté de 7700 € en 2022 !).

### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	87 200 € - 16 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	487 ch
Couple	860 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 99 kWh
COFFRE	500+90 dm <sup>3</sup> **
POIDS	2273 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,62
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	4s4
TEMPS DE CHARGE	45 min (10 à 80 % charge rapide)
AUTONOMIE	500 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★★

# Mustang Mach-E Ext. Range 99 kWh 351



## Scandale ? Pas du tout !

Prendre le nom d'une mythique sportive pour l'accoler sur un SUV électrique, il fallait oser mais il faut bien reconnaître que c'est réussi. Tout d'abord, dans cette version à grosse batterie (99 kWh) et deux moteurs (un sur chaque essieu), le Mustang Mach-E délivre 351 ch aux quatre roues. Et, avec une autonomie moyenne de presque 400 km et un temps de recharge acceptable (80% en 45 mn sur une borne rapide), le SUV électrique Ford n'a rien de contraignant. Alerte et plaisant à conduire, il se montre, en plus spacieux. Et, même sans bonus, il affiche un rapport prix/équipement attractif dans sa catégorie.

### + Qualités

Agrément de conduite

Autonomie

### - Défauts

Pas de bonus

Prix (+ 2800 €)

Ce Mustang Mach-E à grosse batterie et transmission 4x4 séduit par son tonus, son comportement et son autonomie (jusqu'à 440 km sur route).

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	76 800 € - 9 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	351 ch
Couple	580 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 99 kWh
COFFRE	500+90 dm <sup>3</sup>
POIDS	2214 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,63
VITESSE MAXI	184 km/h
1000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,7 s
TEMPS DE CHARGE	10h (11 kW) 15h (7,4 kW)
AUTONOMIE	399 km

Les étoiles ★★★★★

# Explorer 3.0 EcoBoost PHEV 457 AWD Platinum



## Un parfum d'Amérique

Pensé pour les USA, l'Explorer est un imposant SUV que Ford décide de proposer en Europe. Ici, pas de gros V8 sous le capot, mais un V6 biturbo hybride plug-in de 457 ch, capable de parcourir 33 km en 100% électrique et de se contenter de 10,3 l/100 km de moyenne (raisonnable pour un véhicule de ce type). A bord, on est bluffé par l'habitabilité généreuse (l'Explorer est un 7 places) et séduit par l'équipement, complet et moderne. Idéal pour les familles, il faudra juste composer avec son gabarit XXL, pas toujours adapté à nos infrastructures (parking, centre ville...).

### + Qualités

Habitabilité, dotation

Consommation

### - Défauts

Gabarit

Prix (+ 2600 €)

L'imposant Explorer séduira les familles à la recherche d'un SUV ultra-spacieux, généreusement doté, et même écolo, car hybride rechargeable.

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	91 000 € - NC
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	71 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2956 cm <sup>3</sup>
Puissance	457 ch cumulés
Couple	825 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 10 vitesses
PNEUS	255/55 R 20
RESERVOIR	68 litres
COFFRE	654/781/316 dm <sup>3</sup>
POIDS	2510 kg
L x l x h (en m)	5,07 x 2,11 x 1,78
VITESSE MAXI	230 km/h*
1000 m D. A.	26,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	10,3 l/100 km

\*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★★

## E 154 Advance



### Futur en demi-teinte

Entièrement électrique, la citadine cinq portes de Honda fait forte impression avec sa bouille joviale, son toit vitré (série), ses caméras en guise de rétroviseurs et ses grands écrans sur toute la longueur de la planche de bord. Au point de ringardiser toutes ses rivales, surtout thermiques. En outre, la conduite est décontractée et tonique grâce à la réponse instantanée du moteur de 150 ch. Hélas, l'autonomie mesurée de 152 km en moyenne paraît trop juste comparée à celle d'une Zoe ou d'une Fiat 500 e, surtout au regard des dépenses à l'achat : 36270 € ici une fois le bonus déduit.

#### + Qualités

**Conduite ultra-zen**  
**Techno bluffante**

#### - Défauts

**Autonomie**  
**Tarif élevé (+ 820 €)**

Avec 177 km en ville, l'autonomie est trop limitée, même si des recharges rapides permettent de "remplir" 80% de la batterie en 30 mn.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 270 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	154 ch
Couple	315 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	185/60 R 16 - 205/55 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 35 kWh
COFFRE	171 dm <sup>3</sup>
POIDS	1525 kg
L x l x h (en m)	3,90 x 1,76 x 1,52
VITESSE MAXI	147 km/h
1000 m D. A.	31,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	6 s
TEMPS DE CHARGE	4h sur Wallbox 19h sur secteur
AUTONOMIE	152 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Tucson Plug-in 265 HTRAC Creative



### Difficile à rentabiliser...

Ce Tucson rechargeable peut couvrir 51 km en tout électrique. Pas mal, sauf que le surcoût sur l'hybride tutoie 5000 € et le bonus de 1000 € a disparu. En outre, le surpoids de la grosse batterie entraîne une hausse de l'appétit en ville en mode hybride. En comptant une utilisation 2/3 électrique et 1/3 thermique, il faudrait parcourir plus de 90000 km pour récupérer sa mise. Bien sûr, on gagne 35 ch et une transmission 4x4 grâce au second moteur électrique sur l'essieu arrière, gage d'une meilleure motricité sur sol mouillé, mais l'on perd également 108 dm<sup>3</sup> dans le coffre.

#### + Qualités

**Autonomie électrique**  
**Transmission 4x4**

#### - Défauts

**Coffre en berne**

A moins d'avoir besoin de la transmission 4x4, facturée 2000 € sur l'hybride classique, la version "Plug in" manque d'intérêt financier.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 750 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	31 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>
Puissance	265 ch cumulés
Couple	350 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	495 dm <sup>3</sup>
POIDS	1903 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,87 x 1,66
VITESSE MAXI	212 km/h
1000 m D. A.	28,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Kona 39 kWh 136 Creative



### Tendance électro

Dans cette version électrique d'appel, le Kona dispose d'une batterie de 39 kWh qui lui autorise une belle autonomie moyenne de 255 km que peut lui envier la Nissan Leaf. Suffisant pour une bonne partie de l'année ! Et cela permet d'envisager quelques longs trajets avec des pauses d'une petite heure pour recharger (sur bornes rapides). En outre, on roule en SUV ! Mieux, ses 136 ch autorisent des accélérations et reprises à faire pâlir bon nombre de voitures thermiques. A bord, l'espace est préservé. Seule ombre au tableau : des matériaux peu flatteurs dans l'habitacle.

#### + Qualités

**Autonomie correcte**

**Performances**

#### - Défauts

**Finition**  
**Prix (+ 600 €)**

Les Kona électriques se distinguent par leur face avant totalement dépourvue de calandre.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 200 € - 1 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	136 ch
Couple	395 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 39,2 kWh
COFFRE	300 dm <sup>3</sup>
POIDS	1576 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,80 x 1,57
VITESSE MAXI	159 km/h
1000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,8 s
TEMPS DE CHARGE	14 h à 54 min
AUTONOMIE	255 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Santa Fe 1.6 T-GDi Plug-in HTRAC 265 Executive



### Branchez-le !

Pour 5900 € de plus, le Santa Fe hybride reçoit une batterie de 13,8 kWh, rechargeable sur secteur. Il peut ainsi couvrir jusqu'à 53 km sur route en tout électrique selon nos mesures. Intéressant pour ce SUV spacieux qui reste l'un des rares modèles 7 places à proposer ce type de motorisation. En revanche, pas de miracle une fois la batterie vide puisque l'appétit est quasiment aussi élevé que celui de l'hybride classique sur autoroute. Ses 2,1 tonnes le font même dépasser 8 l/100 km en ville... Dommage, car ses 265 ch le rendent tonique, et sa transmission 4x4 efficace sous la pluie.

#### + Qualités

**Autonomie électrique**

**Transmission 4x4**

#### - Défauts

**Consommation en hybride**

Ce Santa Fe hybride rechargeable peut parcourir une cinquantaine de kilomètres sur route en mode tout électrique.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	61 750 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	37 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>
Puissance	265 ch cumulés
Couple	350 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	590/714 dm <sup>3</sup>
POIDS	2128 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,90 x 1,71
VITESSE MAXI	204 km/h
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,4 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## E-Pace P300e R-Dynamic HSE



Avec ce moteur hybride rechargeable, le Jaguar E-Pace est mieux placé sur son segment. En revanche, il est lourd...

### Hybride très premium

Reposant sur la plate-forme technique du Discovery Sport, l'E-Pace a bénéficié en 2021 d'une signature lumineuse, d'une calandre et de boucliers remaniés qui modernisent son allure tandis que l'habitacle cosu gagne une instrumentation numérique dernier cri avec écran multimédia de 11,4". À l'usage, cet E-Pace de 309 ch fait preuve d'un beau tempérament en hybride, qui s'accompagne de belles vocalises. L'appréciable autonomie électrique de 40 km doit être optimisée car sinon son poids élevé se paye à la pompe (9,1l/100). Un bel écran qui pâtit d'un tarif excessif qui l'écarte du bonus!

#### + Qualités

**Restylage réussi**  
**Autonomie élec. correcte**

#### - Défauts

**Masse très élevée**  
**Pas de bonus**

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	67 100 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	32 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1498 cm <sup>3</sup>
Puissance	309 ch à 5500 tr/mn
Couple	540 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	397 dm <sup>3</sup>
POIDS	2174 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,99 x 1,65
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	30,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,1 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## F-Pace P400e R-Dynamic Black



Cette version hybride rechargeable vaut le détour mais sa faible autonomie (face à des rivaux qui progressent) peut donner à réfléchir.

### À quel prix !

Le F-Pace date de 2015 mais habilement mis à jour en 2020, il dispose désormais de cette version P400e presque sportive si ce n'était son poids (2,2t). Son comportement reste efficace et précis, l'amortissement est à la hauteur et s'allie parfaitement à la luxueuse présentation pour faire passer un bon moment à ses cinq occupants. Cette version R-Dynamic Black adopte une ambiance sportive avec ses éléments noirs laqués et ses grosses roues de 20". Attractive avec son autonomie électrique (de 32 km), cette version P400e va néanmoins devoir vite progresser : la concurrence flirte désormais avec les 100 km !

#### + Qualités

**Agrément et performances**  
**Confort**

#### - Défauts

**Poids élevé**  
**Autonomie électrique**

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	96 620 € - 19 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	52 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1997 cm <sup>3</sup>
Puissance	404 ch à 5500 tr/mn (cumulés)
Couple	640 Nm à 1500 tr/mn (cumulés)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/50 R20
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	793 dm <sup>3</sup>
POIDS	2189 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 2,07 x 1,67
VITESSE MAXI	240 km/h
0 à 100 km/h	5s3
CONSOMMATION MIXTE	2,3 l/100 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★★★★★

## I-Pace EV400 R-Dynamic SE



Le I-Pace présente bien et se montre tout à fait agréable à conduire grâce à de belles performances.

### Eclair de génie ?

Avec son premier SUV 100% électrique, Jaguar s'attaque au Tesla Model X. Comme celui-ci, l'I-Pace dispose d'une forte réserve de puissance (400 ch) et affiche des performances de tout premier ordre. On appréciera plus la ligne racée que la facture salée de la bête. Sinon, l'auto présente bien et se montre plus agile que son rival californien. Les batteries qui autorisent une autonomie mesurée de 372 km sont logées dans le plancher et permettent de voir venir. A bord, belle habitabilité et présentation haut de gamme malgré le manque de cachet. La charge requiert 10h sur une Wallbox !

#### + Qualités

**Comportement routier**

**Habitabilité**

**Ligne originale**

#### - Défauts

**Tarif très élevé**

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	93 100 € - 13 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	400 ch
Couple	696 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/65 R 18
BATTERIE	lithium-ion 90 kWh
COFFRE	488 dm <sup>3</sup>
POIDS	2231 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,90 x 1,57
VITESSE MAXI	205 km/h
1000 m D. A.	25,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,2 s
TEMPS DE CHARGE	45 min (rapide) 10h (wallbox)
AUTONOMIE	372 km

→ Les étoiles ★★★★★

# JEEP

## Renegade 4xe 190 PHEV Limited



En ville, l'agrément de cette version hybride rechargeable est indéniable. Et le gabarit reste compact.

### Jeep vertueuse

Il faut vivre avec son temps. Jeep l'a bien compris en dotant son Renegade d'une motorisation hybride rechargeable plutôt réussie. Dans cette déclinaison de 190 ch (il existe aussi une version 240 ch), les performances sont plutôt bonnes batterie chargée. Lorsque que cette dernière est vide (34 km d'autonomie en 100% électrique mesurés), le 1.3 Turbo a davantage tendance à faire entendre sa voix. Mais pour éviter le malus, ça vaut le coup ! Plus lourd que ses concurrents, en raison de ses 4 roues motrices, le Renegade 4xe affiche aussi une meilleure polyvalence par mauvais temps.

#### + Qualités

**Conversion à l'hybride réussie**

**Belle dotation de série**

#### - Défauts

**Coffre moins logeable**  
**Tarif élevé**

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 100 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	43 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1332 cm <sup>3</sup>
Puissance	190 ch
Couple	270 Nm (+ 250 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/45 R 19
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	345 dm <sup>3</sup>
POIDS	1832 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,81 x 1,70
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,9 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Compass 4xe 190 PHEV Night Eagle



Avec ses petits airs de Grand Cherokee, le Compass restylé fait tourner les têtes. Ses tarifs en revanche...

### Chère technologie

Alors que l'hybridation "simple" pointe le bout de son capot chez Jeep, le haut de gamme est représenté par deux offres hybrides rechargeables, dont cette définition de 190 ch. On dispose déjà de la transmission intégrale de série, un raffinement absent chez nombre de concurrentes. Si les performances sont bonnes, l'autonomie en mode électrique n'est pas énorme et il sera difficile d'amortir le surcoût de la version par rapport aux versions thermiques. En finition Night Eagle, l'équipement est déjà satisfaisant, avec la clim' auto 2 zones, les jantes alliage 18", l'instrumentation numérique...

#### + Qualités

Bonnes performances  
Dotation intéressante

#### - Défauts

Autonomie moyenne  
Surcoût important

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 250 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	43 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1332 cm <sup>3</sup>
Puissance	190 ch cumulés
Couple	270 Nm + 250 Nm élec.
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/45 R 19
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	403 dm <sup>3</sup> **
POIDS	1935 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,88 x 1,65
VITESSE MAXI	183 km/h
0 à 100 km/h	7s9
CONSOMMATION MIXTE	1,9 l/100 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ Les étoiles ★★★★★

## XCeed Hybride Rechargeable 141 Lounge



Restylé cet été peu après la compacte Ceed, dont il dérive, le XCeed adopte un style plus dynamique qu'avant.

### Honnête proposition

Ce crossover dérivé de la compacte Ceed a bénéficié d'un léger mais visible restylage comprenant bouclier, optiques et calandre redessinés. Toujours proposé en essence et en diesel, le XCeed existe aussi en PHEV. Fort de 141 ch et capable de parcourir 34 km en tout électrique, l'ensemble mécanique se révèle d'une très grande douceur. Hélas, les performances moyennes ne sont pas à la hauteur du châssis dynamique. Autre grief: le coffre réduit de 426 à seulement 295 dm<sup>3</sup>. En revanche, rien à redire de la finition soignée ni de la dotation complète de ce haut de gamme Lounge.

#### + Qualités

Douceur de conduite  
Alternative originale

#### - Défauts

Volume de coffre  
Reprises

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 490 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	38 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1580 cm <sup>3</sup>
Puissance	141 ch cumulés
Couple	265 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/45 R18
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	295 dm <sup>3</sup>
POIDS	1590 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,83 x 1,50
VITESSE MAXI	198 km/h
1000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en d)	6,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Wrangler 4xe PHEV 380 Overland



Uniquement disponible en 4 portes, le Jeep Wrangler a changé de dimension en passant à l'hybride rechargeable.

### Changement de cap

Pour qui se souvient du rapport plaisir/prix exceptionnel de la Jeep Wrangler TJ 4.0 du début des années 2000, le choc doit être grand. Si le Wrangler est fidèle au poste, il est beaucoup plus grand, plus cossu, et surtout son tarif s'est envolé. Les 27000 € de l'ancêtre sont oubliés, et ce sont désormais pas moins de 80700 € (!) qu'il faudra déboursier pour s'offrir ce bijou de technologie hybride. Forcément, avec 380 ch (batterie pleine), les performances sont au top, alors que les capacités 4x4 sont conservées. Mais avec son Cx d'armoire normande, le Wrangler ne roulera pas plus de 38 km en électrique.

#### + Qualités

Reprises de sportive  
Intérieur original et cossu

#### - Défauts

Tarif démentiel  
Autonomie en électrique

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	80 700 € - 16 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	79 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1995 cm <sup>3</sup>
Puissance	380 ch cumulés
Couple	637 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/70 R 18
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	504 dm <sup>3</sup>
POIDS	2348 kg
L x l x h (en m)	4,89 x 1,90 x 1,84
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	28,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	11,4 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Ceed SW 1.6 Hyb. Rech. 141 Active



La Ceed SW est capable de parcourir jusqu'à 46 km en ville sans réveiller son bloc thermique 1.6 GDi.

### L'autre Ceed branchée

Dans la famille Ceed, seuls le SUV XCeed et le break SW ont droit à l'hybride rechargeable. Composé d'un moteur essence de 105 ch et d'un bloc électrique de 61 ch, l'ensemble délivre 141 ch cumulés. Une puissance raisonnable qui permet à la Kia d'afficher de bonnes performances ainsi qu'un bel agrément de conduite. Capable de réaliser de belles distances en tout électrique, la Ceed SW se montre donc assez sobre, même quand le 1.6 GDi fonctionne sans aide électrique. En revanche, avec les batteries logées dans le coffre, la capacité de chargement apparaît tout juste moyenne.

#### + Qualités

Consommation  
Performances et agrément

#### - Défauts

Volume de coffre  
Prix (+ 2100 €)

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 540 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	29 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1580 cm <sup>3</sup>
Puissance	141 ch cumulés
Couple	265 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 16
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	495 dm <sup>3</sup>
POIDS	1553 kg
L x l x h (en m)	4,61 x 1,80 x 1,47
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,6 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Niro EV 64,8 kWh Motion 204



Le Niro EV séduit avec sa longue dalle numérique et sa finition sérieuse. Dans cette version Motion, l'écran central est plus petit qu'en Premium.

Le confort règne à bord du coréen, doté de suspensions souples. Revers de la médaille, le dynamisme fait défaut (mouvements de caisse).

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 490 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	204 ch
Couple	255 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R17
BATTERIE	64,8 kWh
COFFRE	503 dm <sup>3</sup>
POIDS	1712 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,57
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en d)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	11h-7h-45mn / 7,4-11-72 kW
AUTONOMIE	396 km

### Toujours dans la course

Ayant le sens de l'accueil, confortable, le nouveau Niro, ici en version 100 % électrique voit son couple bridé à 255 Nm (contre 395 Nm pour son prédécesseur) mais il dépote tout de même ! On apprécie le frein régénératif, modulable via les palettes du volant. Plus équilibré mais assez peu dynamique (mouvements de caisse, direction peu informative), il préfère les conduites coulées. Son meilleur atout, c'est sa généreuse autonomie de 396 km (gare aux temps de charge sur borne rapide, de 72 kW au mieux). Ses 503 dm<sup>3</sup> de coffre sont également un bel atout, sa garantie 7 ans et sa présentation intérieure soignée aussi.

#### Qualités

Présentation int. et extérieure  
Belle autonomie

#### Défauts

Mouvements de caisse  
Direction peu informative



## Niro 1.6 TGD i 141 Hybride Premium



Pour recharger la batterie plus vite, il est possible d'augmenter la puissance du frein régénératif via les palettes au volant.

### Sans prise mais branché

Le Niro II adopte un style plus clivant avec sa proue de caractère, ses panneaux de custode noir ou gris (en option 400 €), son poste de conduite moderne (avec sa paire d'écrans de 26 cm de diagonale) et sa qualité de fabrication plutôt soignée. On aime aussi sa dotation généreuse, sa meilleure habitabilité et son plus grand coffre... mais pas son prix augmenté de 1400 €. Cette version hybride de 141 ch cumulés, reprise au précédent opus, s'apprécie pour sa douceur et son agrément en électrique. Insonorisation, amortissement et comportement progressent mais les performances restent modestes.

#### Qualités

Confort, habitabilité, présentation  
Équipement/garantie 7 ans

#### Défauts

Mécanique fade, sobriété relative...  
Boîte DCT6 paresseuse

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 590 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	105 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1580 cm <sup>3</sup>
Puissance	105 ch à 5700 tr/mn ; en cumulé : 141 ch
Couple	147 Nm à 4000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/45 R18
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	451 dm <sup>3</sup>
POIDS	1474 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,55
VITESSE MAXI	162 km/h
0 à 100 km/h	10s8
CONSUMMATION MIXTE	4,6 l/100 km

\*Données constructeurs



## Niro 1.6 PHEV 183 Premium



Convaincante, cette version plug-in du nouveau Niro coûte toutefois 6200 € de plus que l'hybride simple, tout aussi économe en carburant.

### Alternative à cogiter

Le Niro fait peau neuve : look plus affirmé, montée en gamme (finition, dotation...), habitabilité en progrès et insonorisation soignée mais toujours 7 ans de garantie. Cette version hybride rechargeable évolue de façon significative, avec un gain de 42 ch pour 183 ch cumulés et bien présents à chaque pression sur l'accélérateur. À la pompe, en revanche, on ne relève aucun progrès, même si les 5,6 l/km constituent une excellente valeur. Toutefois, sachant que le Niro full hybrid de 141 ch coûte 6200 € de moins à l'achat comparable, le modèle "à prise" manque vraiment d'intérêt côté budget.

#### Qualités

Confort et agrément  
Belle habitabilité arrière

#### Défauts

Autonomie élec. juste correcte  
Tarif

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 790 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	18 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1580 cm <sup>3</sup>
Puissance	105 ch (+ 84 ch élec.) à 5700 tr/mn
Couple	265 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/60 R16
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	364 dm <sup>3</sup>
POIDS	1570 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,55
VITESSE MAXI	193 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en d)	5,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,6 l/100 km



## e-Soul 204 Active



Le Soul restylé a été présenté aux USA et devrait arriver chez nous d'ici quelques mois.

### Jusqu'au bout de la nuit

Le Soul n'existe plus qu'en version électrique et délivre, au choix, 136 ou 204 ch. La plus puissante des versions, qui profite d'une batterie de 64 kWh, affiche une autonomie très correcte, proche des 400 km. Un rayon d'action appréciable, qui s'ajoute à un bel agrément de conduite et un comportement rassurant. En effet, malgré un poids très important (près de 1 800 kg) et des suspensions qui favorisent le confort, la tenue de route demeure rigoureuse. En revanche, pour la pleine recharge, à moins d'opter pour une prise rapide sur l'autoroute, il faudra compter 29 h sur une prise domestique.

#### + Qualités

Plaisir de conduite  
Autonomie très correcte

#### - Défauts

Temps de recharge  
Poids élevé

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 390 € - 3 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	395 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 64 kWh
COFFRE	317 dm <sup>3</sup>
POIDS	1749 kg
L x l x h (en m)	4,20 x 1,80 x 1,61
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	30,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
TEMPS DE CHARGE	42 min à 29 h
AUTONOMIE	397 km

→ Les étoiles ★★★★★

## EV6 77,4 kWh 4x2 229 Air Design



Premier membre de la gamme EV, les 100% électriques de Kia, l'EV6 opte pour un style sportif assez audacieux.

### A fond la forme

Croisement d'une berline, d'un coupé et d'un crossover, l'EV6 est le cousin technique du Hyundai Ioniq 5. Comme lui, il "cache" sa batterie de 77,4 kWh (72,6 kWh utiles) dans le plancher et son bloc électrique de 229 ch à l'arrière, faisant de la coréenne, une propulsion. Toutefois, malgré cette architecture, sa puissance et son look, l'EV6 reste avare en sensations. La faute à son poids élevé et à sa direction qui manque de ressenti. Avec une autonomie moyenne de 391 km, le Kia s'en sort assez bien, d'autant que sa compatibilité avec les bornes de charge rapide (jusqu'à 800 V) permet de raccourcir les "pleins".

#### + Qualités

Autonomie correcte  
Recharges rapides

#### - Défauts

Comportement pataud  
Direction

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	56 790 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 1000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	229 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 77,4 kWh
COFFRE	490+45 dm <sup>3</sup>
POIDS	2004 kg
L x l x h (en m)	4,68 x 1,88 x 1,55
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,7 s
TEMPS DE CHARGE	39h (secteur) 9h (11kW)
AUTONOMIE	391 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Sportage 1.6 T-GDi PHEV 265 GT Line Premium



Sur une borne de type Wallbox, le Kia mettra 2h pour recharger ses accus. Comptez 13h sur une prise domestique classique.

### Coréen prisé

Kia est, avec Hyundai, l'une des marques les plus en pointe en matière d'électrification avec de nombreux modèles bénéficiant d'une hybridation. Ainsi, le Sportage qui existe en micro-hybride, en hybride simple et donc, ici, en hybride rechargeable. Animé par un ensemble mécanique de 265 ch cumulé, le SUV coréen se montre alerte et vélocé. Hélas, le poids des moteurs plus celui des batteries entraîne une surcharge pondérale qui pénalise le comportement, pas vraiment dynamique. Dommage car la direction reste précise et le roulis, assez bien maîtrisé. On se console avec une sobriété remarquable en ville.

#### + Qualités

Douceur de conduite  
Consommation en ville  
Direction

#### - Défauts

Poids élevé

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	52 290 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	25 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>
Puissance	265
Couple	350
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	470 dm <sup>3</sup>
POIDS	1926 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	212 km/h
1000 m D. A.	28,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## EV6 77,4 kWh 4x4 325 GT Line



Si les 325 ch autorisent des relances toniques, le châssis pataud et le poids de l'EV6 ne lui permettent pas de jouer les véritables sportifs.

### Sportif de façade

En attendant l'arrivée d'une version GT forte de 585 ch, cette EV6 est la plus puissante avec un bloc moteur sur chaque essieu pour une puissance combinée de 325 ch. Les performances sont, logiquement, toniques. Toutefois, en raison de son poids élevé et de son châssis qui manque de dynamisme, les sensations délivrées sont quelque peu décevantes. On se console heureusement avec une habitabilité généreuse, une autonomie appréciable (avec des temps de recharge réduits grâce à la compatibilité sur les bornes rapides) et une présentation moderne. Enfin le niveau d'équipement est à la hauteur du tarif!

#### + Qualités

Performances  
Places AR  
Présentation / dotation

#### - Défauts

Amortissement ferme

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	64 790 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	325 ch
Couple	605 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 85,2 kWh
COFFRE	490+15 dm <sup>3</sup>
POIDS	2118 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,89 x 1,55
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	26,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
TEMPS DE CHARGE	39h (secteur) 9h (11kW)
AUTONOMIE	385 km

→ Les étoiles ★★★★★

## EV6 GT 77 kWh 585



Extérieurement, cet EV6 "sportif" se distingue peu des autres EV6 mais lui délivre 585 ch !

### Kia osé ?

Le constructeur coréen n'a peur de rien. La preuve avec cette évolution de son SUV électrique EV6, forte de 585 ch ! Une cavalerie qui lui permet d'effectuer le 1000 m D. A. en 22s9 seulement, soit 1s de moins qu'un Tesla Model Y Performance ! Les reprises sont à l'avenant, avec 2 s tout rond au 80 à 120 km/h. Les suspensions pilotées et le mode Drift (si, si !) aident quant à eux à faire oublier les 2189 kg à vide. Regrets : l'amortissement ferme (bien que piloté) et l'autonomie un peu juste sur autoroute (301 km) et dérisoire si on le chahute beaucoup.

#### + Qualités

**Performances**

**Agilité**

#### - Défauts

**Autonomie sur autoroute**

**Suspensions fermes**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	74 140 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	585 ch
Couple	740 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/40 R21
BATTERIE	77,4 kWh
COFFRE	490 + 15 dm <sup>3</sup>
POIDS	2189 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,89 x 1,55
VITESSE MAXI	260 km/h
1000 m D. A.	22,9 s
80 à 120 km/h (en d)	2 s
TEMPS DE CHARGE	13h30 (Wallbox) / 39h (secteur)
AUTONOMIE	350 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Evoque P300e R-Dynamic S



L'autonomie électrique est correcte mais, une fois la batterie vide, la consommation élevée demande une certaine organisation.

### Hybride abattu...

L'Evoque cède à l'hybridation rechargeable. Cette version P300 e associe un bloc 1.5 turbo à trois cylindres de 200 ch à un moteur électrique de 109 ch, installé sur l'essieu arrière. En utilisation mixte, l'Evoque offre un correct 40 km en autonomie électrique. Il faut donc penser à recharger souvent pour que cette version soit vraiment intéressante. Car une fois la pile à plat, donc en mode hybride, l'appétit s'envole avec pas moins de 11 l/100 km constatés à l'ordinateur de bord sur autoroute ! Dommage, car cet Evoque hybride reste doux à l'usage et confortable.

#### + Qualités

**Douceur à l'usage**

**Confort**

#### - Défauts

**Ergonomie des commandes**

**Conso batterie vide**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	62 410 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	33 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1498 cm <sup>3</sup>
Puissance	309 ch cumulés
Couple	540 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	57 litres
COFFRE	387 dm <sup>3</sup>
POIDS	2182 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,91 x 1,65
VITESSE MAXI	205 km/h
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	9,3 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Sorento 1.6 T-GDi PHEV 265 Premium 7 places



Selon Kia, le Sorento serait capable, batteries pleines, d'effectuer jusqu'à 70 km en tout électrique. Comptez une cinquantaine !

### Colosse à brancher

Le dernier Kia Sorento est exclusivement animé par une mécanique hybride rechargeable d'une puissance cumulée de 265 ch. Toutefois, entre son poids élevé et son imposant gabarit (attention en ville et dans les parkings...), ce n'est pas de trop. D'ailleurs, les performances sont correctes, sans plus. Qu'à cela ne tienne : le Kia mise sur la douceur de conduite, le confort et le sens de l'accueil. L'amortissement prévenant est appréciable sur les longs parcours. Et les familles seront étonnées par l'espace intérieur disponible, avec un coffre décent même dans cette configuration 7 places.

#### + Qualités

**Habitabilité**

**Confort**

#### - Défauts

**Gabarit**

**Tarif**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64 440 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	38 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>
Puissance	265 ch cumulés
Couple	350 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	616/756 dm <sup>3</sup>
POIDS	2125 kg
L x l x h (en m)	4,81 x 1,90 x 1,70
VITESSE MAXI	204 km/h
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,4 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Discovery Sport P300e R-Dyn. S



Même en roulant souvent à l'électrique, n'espérez pas récupérer les 5000 € de surcoût par rapport à la version Flexfuel.

### Courant alternatif

Le Discovery Sport propose une motorisation hybride rechargeable inaugurée par l'Evoque, en l'occurrence un petit 3 cylindres 1.5 turbo couplé à un électromoteur. Hélas, l'ensemble est incompatible avec l'option 7 places. Si la marque annonce 60 km en tout électrique, il faut plutôt en compter une petite quarantaine dans la vraie vie. Et une fois la batterie vide, le bloc thermique peut se montrer glouton. Il faut dire que le Disco Sport n'est ni aérodynamique, ni léger. D'ailleurs, son embonpoint se ressent en virage. Dommage, car avec 309 ch, il peut aller vite en ligne droite.

#### + Qualités

**Confort**

**Douceur à l'usage**

#### - Défauts

**Poids**

**Conso batterie vide**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	65 775 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	34 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm <sup>3</sup>
Puissance	309 ch cumulés
Couple	540 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	57 litres
COFFRE	963 dm <sup>3</sup>
POIDS	2168 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,92 x 1,73
VITESSE MAXI	209 km/h
0 à 100 km/h	6s6
CONSUMMATION MIXTE	1,5 l/100 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★★★★★

## Velar P400e R-Dynamic SE



### La ouate et les watts

Moins haut que le Range Sport et doté de poignées de portes escamotables, le Velar affiche un style fluide et élégant. A bord, c'est le grand spectacle avec une ambiance chaleureuse et une instrumentation digitale. On apprécie aussi son confort élevé. Politiquement correct, il propose un 4 cylindres turbo essence marié à un moteur électrique alimenté par une batterie de 17,1 kWh. Une capacité intéressante mais qui n'autorise qu'une quarantaine de km en électrique. Il faut donc le brancher souvent pour éviter de réveiller le moteur, performant mais qui boit quasi 11 l/100 km en moyenne.

#### + Qualités

**Douceur à l'usage**

**Performances**

**Confort**

#### - Défauts

**Conso batterie vide**

*Ce Velar hybride rechargeable, ultra-doux en mode électrique ou hybride, échappe à tout malus.*

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	89500 € - 19 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	51 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1997 cm <sup>3</sup>
Puissance	404 ch cumulés
Couple	640 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/45 R 21
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	435 dm <sup>3</sup>
POIDS	2281 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,93 x 1,69
VITESSE MAXI	209 km/h*
1000 m D. A.	26,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	10,7 l/100 km

\*Donnée constructeur  
→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## Defender 110 P400e 5 places



### Drôle d'écolo !

Le Defender séduit par ses lignes aguicheuses et sa présentation intérieure "bohème chic", où plastique et vis apparentes côtoient de beaux matériaux. Le comportement routier rassure et les capacités en franchissement restent exceptionnelles. Enfin, cette version échappe au malus écologique. Forcément, son poids pachydermique nuit aux performances, sans éclats malgré 404 ch et un couple de camion. L'autonomie électrique déçoit et son appétit s'envole (jusqu'à 13,1 l/100 km) quand la batterie est vide. Cette dernière empiète trop sur le coffre, accessible par une porte qui s'ouvre du côté du trottoir: pas très pratique!

#### + Qualités

**Prestations sur routes**

**Pas de malus**

#### - Défauts

**Autonomie électrique**

**Encombrement**

*Cette version hybride rechargeable n'existe pas en configuration 7 places (+ 2340 € sur les autres Defender).*

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	77100 € - 19 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	75 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1997 cm <sup>3</sup>
Puissance	404 ch cumulés
Couple	640 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	R18
RESERVOIR	88 litres
COFFRE	427 dm <sup>3</sup>
POIDS	2740 kg
L x l x h (en m)	5,02 x 2,01 x 1,97
VITESSE MAXI	191 km/h
1000 m D. A.	28 s
80 à 120 km/h (en d)	4,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	12,6 l/100 km

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## T03 109 ch



### La puce électrique chinoise

Le chinois Leapmotor arrive en Europe, venant concurrencer la Dacia Spring avec sa citadine électrique T03 aux faux airs de Smart Forfour. Disposant d'une "grosse" batterie de 41,3 kWh, elle revendique 279 km d'autonomie en ville. Sa direction légère et son rayon de braquage assez court (10,3 m) facilitent les manœuvres. Elle offre aussi une belle visibilité et un niveau de confort convenable mais aussi des bruits d'airs et une direction un peu trop "collante" à allure élevée (limitée à 133 km/h). Dans les virages, cela peut surprendre! À bord, c'est moderne, au niveau de la concurrence et l'offre profite d'un bon rapport prix/équipement.

#### + Qualités

**Équipement de confort**

**Tarif et garantie**

**Autonomie correcte**

#### - Défauts

**Comportement routier perfectible**



*Moderne, la planche de bord se compose de deux écrans digitaux dont la définition est plus que correcte.*

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	25990 € - NC
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	109 ch
Couple	158 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	NC
BATTERIE	Li-ion 41,3 kWh
COFFRE	230 dm <sup>3</sup>
POIDS	1211 kg
L x l x h (en m)	3,62 x 1,66 x 1,58
VITESSE MAXI	130 km/h
1000 m D. A.	34,8 s
80 à 120 km/h (en d)	11,6 s
TEMPS DE CHARGE 7h (7,4 kW) - 36 mn (80% à 45 kW)	
AUTONOMIE	229 km

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★



## UX 300e Executive



Bientôt à l'essai l'UX 300 e remanié se dote d'une nouvelle batterie de 72,8 kWh et revendique désormais 450 km.

### Premier Lexus branché

Comme Toyota (sa maison mère), Lexus, spécialiste del'hybride, ne proposait pas encore de modèle 100% électrique. Un "oubli" réparé depuis l'arrivée de l'UX 300 e. Fort de 204 ch et d'une batterie de 54 kWh, le japonais affiche de belles performances mais, hélas, une autonomie moyenne (pas plus de 260 km en conditions réelles). La direction précise et les suspensions bien calibrées participent au bel agrément de conduite, même si, parfois, le train avant peut être débordé. L'habitacle, tiré à quatre épingles, vous rappelle que vous êtes dans un modèle premium. Le tarif aussi !

#### + Qualités

**Performances**  
**Présentation/ finition**

#### - Défauts

**Pas de bonus**  
**Motricité sur le mouillé**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	61 990 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	204 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/50 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54,3 kWh
COFFRE	367 dm <sup>3</sup>
POIDS	1840 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,84 x 1,55
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s5
TEMPS DE CHARGE	29h31 (secteur) 08h14 (6.6 kW)
AUTONOMIE	313 km

\*Données constructeurs



## 01 PHEV 261 ch



Pas désagréable à regarder, le SUV chinois est un clone du Volvo XC40. Le comportement est neutre.

### Le concurrent chinois

Ce logo ne vous dit rien ? Et pour cause, la marque chinoise Lynk & Co n'est vendue chez nous que depuis fin 2021. Cousin très proche du Volvo XC40 Recharge, le 01 PHEV adopte la même techno hybride rechargeable, mais avec une batterie plus importante garante d'une meilleure autonomie théorique. En revanche, son chargeur de 3,3 kW limite la vitesse de recharge. Un défaut compensé par son tarif concurrentiel (7550 € de moins que le Volvo), sa garantie de 4 ans et la possibilité de l'entretenir au sein du réseau Volvo. Vous avez dit cannibalisation ?

#### + Qualités

**Base et techno éprouvées**  
**Tarif très attractif**

#### - Défauts

**Image à construire**  
**Pas d'options**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 500 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	27 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1477 cm <sup>3</sup>
Puissance	261 ch cumulés
Couple	265 Nm (+ 160 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	464 dm <sup>3</sup>
POIDS	1903 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,86 x 1,70
VITESSE MAXI	197 km/h
1000 m D. A.	29,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,9 l/100 km



## NX 350h AWD Executive



Le NX existe dans cette version hybride classique ou en hybride rechargeable 450h+.

### Le sens de l'économie

Aux côtés du NX hybride rechargeable 450h, le crossover Lexus se décline en une variante hybride simple, proposée en configuration deux ou quatre roues motrices. La version équipée de la transmission intégrale remplit son office avec des performances alléchantes et une sobriété appréciable (notamment en ville). Bien suspendu sans être trop ferme, le NX distille un bel agrément. Dommage que la boîte CVT fasse toujours trop mouliner le bloc essence. Pour le reste, le Lexus justifie son tarif élevé par une présentation soignée, un équipement de série complet et des places arrière spacieuses.

#### + Qualités

**Places AR**  
**Dotation de série**

#### - Défauts

**Tarif**  
**Agrément de la boîte CVT**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	74 000 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	145 g/km + 983 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2487 cm <sup>3</sup>
Puissance	244 ch cumulés
Couple	239 Nm + (270 + 121 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à variation continue
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	497 dm <sup>3</sup>
POIDS	1840 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,87 x 1,66
VITESSE MAXI	196 km/h
1000 m D. A.	29,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km



# MAZDA

## MX-30 e-Skyactiv Makoto



L'habitabilité peu convaincante et la faible autonomie limitent l'usage du MX-30 mais arrive une version hybride rechargeable.

### Prise de risque

Mazda intègre le marché des véhicules 100% électriques avec un très original SUV compact doté de portes à ouverture antagoniste. Long de 4,40 m de long, le MX-30 dispose d'un moteur électrique de 107 kW (143 ch). Une puissance suffisante pour le quotidien. Problème : il est alimenté par une modeste batterie 35,5 kWh. En utilisation mixte, n'espérez pas effectuer plus de 200 km (214 km en ville). Acceptable pour ceux qui roulent en ville mais pour les autres... Outre son originalité, le MX-30 profite d'une dotation riche et d'une qualité de fabrication séduisante. En revanche, l'habitabilité déçoit.

#### + Qualités

**Dotation complète**  
**Plaisir au volant**

#### - Défauts

**Autonomie**  
**Habitabilité**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 850 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	145 ch
Couple	271 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 35,5 kWh
COFFRE	338 dm <sup>3</sup>
POIDS	1666 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,80 x 1,56
VITESSE MAXI	145 km/h
1000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,0 s
TEMPS DE CHARGE	14h (secteur) 5h30 (7,4 kW)
AUTONOMIE	191 km



## CX-60 2.5 E-Skyactiv 327 PHEV Homura



### L'heure du renouveau

Long de 4,75 m, l'inédit CX-60 offre une belle habitabilité et un vaste coffre. Le style général évolue, s'inspirant de la Mazda3 avec sa poupe rebondie. Doté d'un châssis équilibré, il privilégie l'efficacité au confort, très dégradé par les suspensions. Il dispose ici de l'efficace 2.5 de 191 ch associé à un bloc électrique de 175 ch pour 327 ch cumulés. L'ensemble est performant et dynamique (mais lourd, le CX-60 n'a aucune velléité sportive). En revanche, on l'apprécie à l'usage, de même que les 50 km d'autonomie électrique et son appétit constaté à 6,5 l/100 km lors de cette première prise en mains, à confirmer...

#### + Qualités

**Agrément/performances**  
**Matériaux cossus**

#### - Défauts

**Confort/insonorisation**  
**Poids**

Batterie pleine, les performances flirtent avec celles d'une GT. Dommage que la masse importante décourage toute velléité sportive.

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	58550 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	33 g/km + 50 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2488 cm <sup>3</sup>
Puissance	191 ch à 6000 tr/mn (+ 175 ch élec.)
Couple	261 Nm à 4000 tr/mn (+ 270 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R20
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	570 dm <sup>3</sup>
POIDS	1995 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,89 x 1,68
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	5s8
CONSOMMATION MIXTE	1,5 l/100 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★★★★★

## Classe E 300 e AMG Line



### Avaleuse de kilomètres

La Classe E se positionne comme la routière idéale. Ici dans une puissante version hybride rechargeable de 333 ch en puissance cumulée, l'allemande démontre toutes ses capacités en matière de confort et d'agrément pour le conducteur et ses passagers. Sans oublier des performances de haut vol pour une berline de plus de deux tonnes. L'habitacle en remet une couche avec des matériaux nobles, une présentation cossue et de l'équipement technologique à revendre. En bref, cette E 300 e, c'est comme un bon vin, elle se bonifie avec le temps... mais coûte cher : le prix est haut perché à 76500€!

#### + Qualités

**Confort**  
**Équipement high-tech**  
**Finition léchée**

#### - Défauts

**Tarif élitiste**

La finition AMG Line profite d'un kit carrosserie spécifique basé sur les vraies versions sportives.

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	76500 € - 12 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	35 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1991 cm <sup>3</sup>
Puissance	320 ch cumulés
Couple	700 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	245/45 R 18 - 275/40 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	410 dm <sup>3</sup>
POIDS	2075 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,86 x 1,48
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	26,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,4 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★★★★★

## Classe C 300e AMG Line



### Cher record électrique

Offrant 90 km d'autonomie électrique en moyenne, cette C 300 e vaut le détour... mais il ne faudra pas oublier de la recharger car son 4 cylindres essence se montre assez gourmand. Son poids élevé et son petit coffre jouent également moins pour elle. L'habitacle, en met plein les yeux avec une planche de bord bardée d'écrans ultra-modernes (et ergonomiques). De quoi détourner l'attention d'autres parties du mobilier dont les plastiques peuvent décevoir par rapport aux bonnes habitudes maison. Enfin, et malgré le châssis sport de cette offre AMG Line, le confort de suspension reste excellent.

#### + Qualités

**Autonomie électrique**  
**Ambiance luxueuse**

#### - Défauts

**Coffre très réduit**  
**Détails de finition**

Avec une autonomie électrique pouvant dépasser les 100 km, cette Classe C va faire trembler la concurrence.

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	65000 € - NC
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	12 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1999 cm <sup>3</sup>
Puissance	313 ch cumulés
Couple	320 Nm cumulés à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	225/45 R18 - 245/40 R18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	376 dm <sup>3</sup>
POIDS	2075 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,82 x 1,44
VITESSE MAXI	245 km/h
1000 m D. A.	26,3 s
80 à 120 km/h (en d)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	8 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## EQE 350 Electric Art 292



### Personnalité dédoublée

Après l'EQS, pendant électrique de la Classe S. Voici l'EQE, soit la Classe E électrique... qui s'apparente surtout à une EQS raccourcie de 32 cm. Son design sobre et élégant soigne l'aérodynamique : 654 km annoncés ! Elle est aidée par une grosse batterie (90 kWh). Dans la réalité, comptez plutôt un (excellent) 450 km. À bord, la présentation chic mélange le style des Classe S et EQS. La dotation généreuse, les interfaces intuitives et complètes séduisent. Lourde de 2355 kg mais forte de 292 ch, l'EQE bluffe par son agilité, offrant accélérations et reprises toniques, même si le confort prime.

Design tendu avec pavillon en arc de cercle, poignées rétractables et mini-béquet : l'EQE soigne son aérodynamique.

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	80150 € - NC
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	292 ch
Couple	565 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R19
BATTERIE	Li-ion 90,5 kWh
COFFRE	430 dm <sup>3</sup>
POIDS	2355 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 1,97 x 1,51
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	6s4
TEMPS DE CHARGE	8h15 (11 kW) - 4h15 (22 kW)
AUTONOMIE	654 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★★★★★

## Classe S 580 e Limousine AMG Line



La présentation est très luxueuse mais n'a pas autant d'allure que sur l'ancienne génération.

Extérieurement rien ne distingue cette Classe S AMG Line d'une autre.

### Vitrine électro-technologique

Fleuron de Mercedes, la dernière génération de Classe S a apporté son lot habituel de technologies (instrumentation 3D, siège arrière droit façon "classe affaires", roues arrière directrices, suspensions actives...). Résultat: un confort de palace (malgré quelques bruits d'air) et une maniabilité étonnante au vu du gabarit. Cette récente version hybride "plug-in" embarque une grosse batterie (28,6 kWh!) qui lui assure 77 km d'autonomie électrique (à confirmer) et des chronos de sportive. Si le coffre est largement amputé (passant de 540 à 355 dm<sup>3</sup> seulement!), c'est le tarif qui enfle!

#### Qualités

Techno, confort  
Performances

#### Défauts

Coffre minuscule  
Tarif grand luxe

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	152 090 € - 25 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	14 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne + élec., 24S
Cylindrée	2 999 cm <sup>3</sup>
Puissance	510 ch (367 ch + 150 ch élec.)
Couple	500 Nm (+ 580 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	255/45 R19 - 285/40 R19
RESERVOIR	67 litres
COFFRE	355 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 400 kg
L x l x h (en m)	5,29 x 1,95 x 1,50
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s2
CONSUMMATION MIXTE	9,7 l/100 km

\*Données constructeurs



## EQS 580 4MATIC



Avec son dessin original, la Mercedes EQS présente un coefficient aérodynamique record de 0,20 !

### La Classe S du futur

La Mercedes EQS pousse encore plus loin les potentiomètres en matière de mobilité électrique... mais aussi la Classe S vers la retraite. Limousine du futur, elle présente les dernières trouvailles technologiques, dont une planche de bord entièrement numérique. Elle embarque dans son plancher une batterie de 107 kWh de capacité. Mercedes maîtrisant la question de l'efficacité, elle peut facilement viser les 500 km d'autonomie sur autoroute. On pourrait simplement regretter les places arrière étriquées vu le gabarit, mais qu'importe : dans le segment des électriques, c'est une référence.

#### Qualités

Autonomie généreuse  
Technologies embarquées  
Performances sportives

#### Défauts

Gabarit imposant

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	166 900 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	523 ch
Couple	855 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 107,8 kWh
COFFRE	617 dm <sup>3</sup> **
POIDS	2 585 kg
L x l x h (en m)	5,22 x 1,93 x 1,52
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	4s3
TEMPS DE CHARGE	31min (10 à 80% charge rapide)
AUTONOMIE	589 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus



## GLA 250 e Hybride AMG Line



Cette version hybride rechargeable séduit par ses accélérations et sa frugalité, moins par son coffre réduit.

### Hybridation coûteuse

Le nouveau GLA propose, comme tous ses concurrents, une version hybride rechargeable. Équipé du bloc 1.3 développé avec Renault et d'un moteur électrique coupleux, il jouit d'un bon agrément de conduite au quotidien sans négliger le confort. D'autant que ce GLA 250 e boit peu, même lorsque la batterie est vide avec moins de 8l/100 km en moyenne. En revanche, il perd du volume de coffre et se retrouve à jouer dans la catégorie inférieure, surtout que l'option de la banquette coulissante n'est pas disponible. Reste son habitacle moderne qui contrebalance un prix de vente élevé.

#### Qualités

Motorisation  
Qualité de finition

#### Défauts

Coffre réduit  
Une seule finition

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	55 600 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	31 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 332 cm <sup>3</sup>
Puissance	218 ch
Couple	450 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	370 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 830 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	220 km/h*
1 000 m D. A.	28,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

\*Donnée constructeur



## EQB 350 4Matic AMG Line



Tesla Model X mis à part, l'EQB est le seul SUV électrique à sept places du marché.

### Etoile montante

Le Mercedes EQB est au GLB ce que l'EQA est au GLA. Sans surprise, le SUV propose sept places en série. Une proposition singulière sur le marché pour les familles nombreuses qui se soucient de leur empreinte carbone. Mais sa polyvalence est sérieusement limitée par une consommation déraisonnable sur autoroute, limitant l'autonomie à un maximum de 230 km. Et la puissance de recharge maximale de 100 kW en courant continu ne permet pas d'améliorer sa partition : il faudra s'arrêter 30 min. toutes les 1h30 de route. Dommage, car le confort sur les longs parcours est de bon aloi.

#### + Qualités

Confort général  
Présentation soignée

#### - Défauts

Tarif élevé  
Autonomie en voyage

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	68 150 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	292 ch
Couple	520 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 66,5 kWh
COFFRE	391/517 dm <sup>3</sup>
POIDS	2214 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,84 x 1,68
VITESSE MAXI	158 km/h
1000 m D. A.	28,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,9 s
TEMPS DE CHARGE	6h30 (11kW)
AUTONOMIE	327 km

→ Les étoiles ★★★★★

## EQC 400 4Matic AMG Line



Premier modèle de la nouvelle famille électrique Mercedes, l'EQC se distingue par son design singulier que tous les modèles EQ reprennent.

### Premier de cordée

Premier né de la gamme électrique EQ, l'EQC se pose en rival des Audi e-Tron, Jaguar i-Pace et Tesla Model X. Pour cela, il embarque une batterie de 80 kWh, autorisant une autonomie théorique de 450 km. Autonomie qui fond comme neige au soleil sur autoroute (à peine 300 km). Si les 408 ch revendiqués peuvent impressionner, ils seront vite domptés par le poids du mastodonte. Les performances restent appréciables, mais ne sont pas sportives. Enfin, côté confort, si l'insonorisation est soignée (et pas seulement grâce au moteur électrique), les suspensions pourraient faire mieux.

#### + Qualités

Autonomie générale  
Silence à bord  
Véhicule ultra high-tech

#### - Défauts

Suspensions parfois sèches

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	86 150 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	408 ch
Couple	760 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 21 - 255/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 80 kWh
COFFRE	495 dm <sup>3</sup>
POIDS	2505 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,89 x 1,63
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	27,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	12 h à 40 min 40h sur secteur
AUTONOMIE	332 km

→ Les étoiles ★★★★★

## GLC 400 e AMG Line



Avec plus de 100 km d'autonomie électrique, le GLC 400 e place la barre haute face à une concurrence dépassée (pour l'instant).

### Montée en puissance

Design dans la continuité mais nouvelle plate-forme pour le GLC II qui en met plein la vue avec une planche de bord au design raffiné qui intègre des écrans numériques dernier cri, grands, lisibles et réactifs. Sous le capot, cette offre hybride rechargeable adopte une batterie XXL de 31,2 kWh. Celle-ci ampute le coffre et augmente le poids, ce qui se ressent sur la conso en mode hybride (environ 9 l/100 km selon nos premiers relevés). Mais elle offre au GLC une autonomie électrique record (plus de 100 km), et contribue aux performances canons de cette version.

#### + Qualités

Autonomie électrique  
Confort & ambiance

#### - Défauts

Consommation essence  
Coffre réduit, poids

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	78 000 € - NC
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	15 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1999 cm <sup>3</sup>
Puissance	381 ch cumulés
Couple	440 Nm cumulés à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/55 R19 - 255/50 R19
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	470 dm <sup>3</sup>
POIDS	2355 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,65
VITESSE MAXI	237 km/h
0 à 100 km/h	5,6 s
CONSUMMATION MIXTE	0,6 l/100 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★★★★★

## GLE 350 de Avantgarde Line 4Matic



Roulant au gazole, le GLE 350 de se contente de 8,2 l aux 100 km batteries vides, et celles-ci, pleines, offrent 68 km en électrique.

### Le prix des arguments

Avec 320 ch et 700 Nm de couple, ce GLE hybride diesel rechargeable est une rareté qui peut tracter jusqu'à... 3,5 tonnes! Une vraie bête de somme, qui évite, de plus, tout malus écologique et bénéficie d'une vignette Crit'Air 1, sésame pour pénétrer dans tous les centres-villes (et à laquelle les diesels n'ont droit que s'ils sont hybrides rechargeables). Le GLE se montrera toutefois peu à l'aise en zone urbaine, vu son gabarit "maousse"! Doté d'une batterie XXL, il est capable de parcourir près de 70 km sans consommer de gazole, et reste plutôt sobre une fois ses accus vidés (8,2 l/100 km sur autoroute).

#### + Qualités

Habitacle et présentation  
Belle autonomie électrique  
Classé Crit'Air 1

#### - Défauts

Prix

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	93 500 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	19 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1950 cm <sup>3</sup>
Puissance	194 ch (+ 136 ch élec.)
Couple	400 Nm (+ 440 Nm élec.)
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	255/55 R18
RESERVOIR	85 litres
COFFRE	482 dm <sup>3</sup>
POIDS	2737 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 2,01 x 1,80
VITESSE MAXI	230 km/h
1000 m D. A.	28,2 s
80 à 120 km/h (en d)	4,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,5 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## EQS SUV 450 AMG Line 4Matic



### Doigté d'éléphant

L'heure est à la sobriété? Pas vraiment avec ce luxueux crossover électrique de 5,13 m, doté d'une batterie XXL de 109 kWh de plus de 700 kg. Grâce à cette énorme "pile", il revendique ici pas moins de 610 km d'autonomie (plutôt 500 en vrai). L'habitacle est spacieux, cosu, avec une finition minutieuse et une dotation généreuse. Mesquin, la planche de bord numérique Hyperscreen en option (8700 €) et les 7 places à 2600 €. Avec ses 360 ch, l'EQS 450 parvient à faire oublier son poids pachydermique. Mais la dureté et la course de la pédale de frein, sans cesse variables, sont déroutantes. Le prix aussi !

#### + Qualités

Habitabilité / confort  
Equipement

#### - Défauts

Sensations au freinage  
Prix très élevé

Mercedes a déjà été nettement plus inspiré pour ses modèles. Mais sur la gamme EQ, ils se ressemblent tous et ce n'est pas un compliment.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	149 900 € - NC
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	360 ch
Couple	800 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/50 R20
BATTERIE	108,4 kWh
COFFRE	645 dm <sup>3</sup>
POIDS	2655 kg
L x l x h (en m)	5,13 x 1,72 x 1,96
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	6s
TEMPS DE CHARGE	10h (11 kW) / 31 mn (200 kW)
AUTONOMIE	610 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★★★★★

## MG5 156 ch Luxury



### Break économique

Les breaks 100% électriques ne sont pas légion sur notre marché. Le chinois MG dégaîne son nouveau modèle MG5. S'il n'est visuellement pas aussi impressionnant que ses frères SUV, il a le mérite d'offrir un ratio encombrement/habitabilité plutôt bon pour un véhicule à piles. Son coffre peut ainsi varier de 479 à 1367 dm<sup>3</sup>. Comme sur le ZSEV, deux moteurs sont disponibles avec des puissances de 156 et 177 ch. Ce dernier privilégie les performances à l'autonomie, puisque sa batterie s'avère sensiblement moins généreuse (50,3 kWh contre 61,1 kWh). Le tarif est canon !

#### + Qualités

Prix concurrentiel

Deux niveaux de puissance

#### - Défauts

Style moins flamboyant  
Carrosserie exposée

Le style est un peu placide, mais la MG 5 devrait tirer son épingle du jeu grâce à l'absence de réelle concurrence.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 490 € - 2 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	156 ch
Couple	280 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 61,1 kWh
COFFRE	479 dm <sup>3</sup>
POIDS	1562 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,82 x 1,55
VITESSE MAXI	185 km/h
0 à 100 km/h	8s3
TEMPS DE CHARGE	40 min (0 à 80% charge rapide)
AUTONOMIE	380 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★★★★★

# MG

## MG4 64 kWh Luxury 204 ch



### L'électrique soldée

Dernière nouveauté pour la marque anglo-chinoise, cette compacte 100% électrique, rivale de la Renault Megane E-Tech et qui s'y attaque avec un tarif inférieur de près de 10000 €, pour une puissance (204 ch) et une autonomie théorique (435 km) équivalentes (même si, comme pour ses rivales, le rayon d'action devrait tourner plutôt autour des 350 km dans la réalité). Côté conduite, c'est une bonne surprise: au-delà des belles performances, on profite d'un châssis dynamique avec un train avant mordant. Si la dotation est très complète, l'ergonomie des fonctions et la traduction des menus sont parfaites.

#### + Qualités

Tarif agressif

Agrément de conduite

#### - Défauts

Ergonomie  
Coffre modeste



Il y a des progrès à faire en matière de finition et de choix de matériaux mais l'ensemble satisfait quand même.

Elle affiche une vraie personnalité, vaut ses concurrentes en matière d'autonomie et coûte beaucoup moins cher.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 990 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	250 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R17
BATTERIE	Li-ion 64 kWh
COFFRE	350 dm <sup>3</sup>
POIDS	1685 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,84 x 1,51
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s9
TEMPS DE CHARGE	35 mn (135 kW) - 7h (11 kW)
AUTONOMIE	450 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★★★★★

## ZS EV Luxury



Le MG ZS restylé affiche un style plus actuel. Dommage, il suit la tendance à l'abus des constructeurs: il augmente de 4500 € !

### Maturité électrique

Rares sont les restylages aussi significatifs. Celui du MG ZS EV est déjà visible extérieurement, avec une face avant désormais lisse et une nouvelle signature visuelle à Leds. L'habitacle progresse sensiblement, avec des matériaux plus valorisants et une dotation technologique à jour, avec l'instrumentation numérique et un grand écran multimédia de 10,1". Le morceau de choix se trouve sous le châssis, avec une nouvelle batterie de 70 kWh, qui permet au SUV chinois de parcourir plus de 330 km. Le ZS EV est aussi désormais compatible avec la charge rapide en 92 kW.

#### + Qualités

**Autonomie séduisante**  
**Dotation pléthorique**

#### - Défauts

**Rétroviseur arrière**  
**Chargeur embarqué un peu lent**

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 990 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	156 ch
Couple	280 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 70 kWh
COFFRE	455 dm <sup>3</sup>
POIDS	1654 kg
L x l x h (en m)	4,33 x 1,81 x 1,65
VITESSE MAXI	179 km/h
1000 m D. A.	30,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW)
AUTONOMIE	331 km

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## Marvel R 180 ch Luxury



Avec 4,67 m de long et 1,92 m de large, le Marvel R en impose.

### Vaisseau amiral

Sans prétendre faire du Tesla, le MG Marvel R présente un style assez futuriste, notamment avec ce bandeau lumineux qui ceinture la proue. L'habitacle n'est pas en reste, avec une immense dalle multimédia de 19,4", visuellement réussie, mais dont l'interface manque toutefois de réactivité. Deux versions du Marvel R sont disponibles. Si la première favorise les perfs, la seconde a notre préférence car elle optimise l'autonomie, avec environ 330 km en cycle mixte. Sur route, si le confort est indéniable, même sur mauvais revêtement, le dynamisme est loin d'être une qualité du modèle.

#### + Qualités

**Haut de gamme cohérent**  
**Bonne autonomie**

#### - Défauts

**Châssis paresseux**  
**Tarif moins intéressant**

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	180 ch
Couple	410 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	235/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 70 kWh
COFFRE	380 + 90 dm <sup>3</sup>
POIDS	1870 kg
L x l x h (en m)	4,68 x 1,92 x 1,62
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	8s4
TEMPS DE CHARGE	34h (secteur) 7h (11kW)
AUTONOMIE	337 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## EHS 1.5T GDI 158 PHEV Luxury



Le style n'est pas déplaisant. Ce n'est pas la seule qualité de ce nouveau SUV hybride rechargeable.

### Un chinois décomplexé

Après l'électrique, voici l'hybride rechargeable. Le MG EHS entend bien jouer les triblions dans la catégorie des SUV électrifiés. Et il faut avouer qu'il ne manque pas d'attraits, à commencer par son style plutôt séduisant. Un aspect flatteur qui se retrouve à bord avec une planche bien dessinée et bien finie. En Luxury, la dotation est même pléthorique : caméra 360°, sellerie cuir, toit ouvrant panoramique... Assez performant et capable de parcourir 43 km en 100% électrique, il pâtit en revanche d'un moteur essence trop gourmand et de temps de recharge longs. Mais à ce prix...

#### + Qualités

**Rapport prestations/prix**  
**Habitacle accueillant**

#### - Défauts

**Coffre moyen**  
**Gourmandise du moteur essence**

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 990 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	43 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1490 cm <sup>3</sup>
Puissance	258 ch cumulés
Couple	370 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 10 vitesses
PNEUS	235/50 R 18
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	348 dm <sup>3</sup>
POIDS	1792 kg
L x l x h (en m)	4,58 x 1,88 x 1,69
VITESSE MAXI	190 km/h*
1000 m D. A.	29,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,6 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## Countryman Cooper SE e-ALL4



Grâce au bonus, le Countryman Cooper SE limite son prix, mais il s'avère néanmoins moins polyvalent.

### Progrès électriques

Pour éviter une taxation trop lourde, Mini a eu la bonne idée de doter son Countryman d'une version hybride rechargeable. Disponible avec une batterie de meilleure capacité, le SUV gagne une meilleure autonomie électrique, alors que la consommation mixte tombe sous les 8l/100 km. En contrepartie, la masse augmente encore et le volume de coffre s'avère très réduit pour un modèle destiné aux familles. Cette version dispose aussi d'un restylage depuis l'année dernière, qui lui apporte un style plus nerveux, et un équipement plus riche, avec notamment une instrumentation numérique.

#### + Qualités

**Autonomie en progrès**  
**Bonnes perfs**

#### - Défauts

**Poids très élevé**  
**Coffre très moyen**

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 300 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	41 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1499 cm <sup>3</sup>
Puissance	220 ch cumulés
Couple	385 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/50 R 18
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	368 dm <sup>3</sup>
POIDS	1799 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,83 x 1,56
VITESSE MAXI	196 km/h
1000 m D. A.	29,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,6 l/100 km

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## Eclipse Cross 2.4 PHEV 203 Instyle



L'Eclipse Cross offre une belle autonomie électrique et un fonctionnement ultra-doux en mode hybride. La gamme débute à 42 490 €.

### Original et branché

L'Eclipse Cross n'existe qu'en hybride rechargeable. À défaut d'offrir les meilleures performances du segment, il joue la carte de la douceur. Silencieux, souple grâce à son 2.4 essence de 203 ch cumulés, il peut parcourir jusqu'à 43 km en mode électrique. Batterie vide, il se montre ensuite plus gourmand que la moyenne, avec l'excuse d'une transmission aux quatre roues, qui contribue à la sérénité du comportement. Son restylage récent lui a aussi offert plus de prestance et un nouvel écran multimédia. On apprécie enfin la dotation pléthorique ici (caméra 360°, cuir, toit ouvrant...) et la garantie de cinq ans.

#### + Qualités

**Douceur de conduite**  
**Autonomie électrique**  
**Équipement/garantie**

#### - Défauts

**Consommation en hybride**

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 490 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	46 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2360 cm <sup>3</sup>
Puissance	98 ch à 4000 tr/mn (+ 82 et 95 ch élec.)
Couple	193 ch à 2500 tr/mn (+ 137 et 195 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	415 dm <sup>3</sup>
POIDS	1976 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,81 x 1,69
VITESSE MAXI	163 km/h
1000 m D. A.	32,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Juke Hybrid 143 N-Design



Les jantes 19" (série) renforcent le style dynamique, mais dégradent le confort à basse vitesse. L'amortissement gagne en douceur à vive allure.

### Diversification

Le Juke II reçoit l'offre hybride simple du cousin Renault Captur soit un 1.6 essence 94 ch, un bloc électrique de 49 ch et un alterno-démarrreur de 15 kW (20 ch). Progressive au démarrage, en mode tout électrique jusqu'à 55 km/h environ, la mécanique gagne en tonicité lorsque le 1.6 se réveille, tout en restant assez placide pour un ensemble revendiquant 143 ch. La singulière boîte de vitesses à crabots sans embrayage manque de réactivité dans la gestion des rapports mais le Juke se montre plaisant à conduire, agile et précis. Confirmée lors de nos tests, la consommation moyenne reste mesurée avec 6,4 l/100 km.

#### + Qualités

**Agrément de conduite**  
**Conso - Comportement**

#### - Défauts

**Infodivertissement dépassé**  
**Confort à basse vitesse**

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 200 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	117 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>
Puissance	94 ch à 5600 tr/mn (+ 49 + 20 ch élec.)
Couple	148 Nm à 3600 tr/mn (+ 205 + 50 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	225/45 R19
RESERVOIR	46 litres
COFFRE	345 dm <sup>3</sup>
POIDS	1400 kg
L x l x h (en m)	4,21 x 1,80 x 1,60
VITESSE MAXI	166 km/h
1000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en d)	7,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

# NISSAN

## Leaf 40 kWh N-Connecta



Après son léger restylage, la Leaf a vu son tarif augmenter de 1 500 €. Elle bénéficie toujours d'un bonus, de 5 000 €.

### Subtiles retouches

Si elle conserve le patronyme de son aïeule, la Leaf a bénéficié d'un très léger restylage depuis avril dernier. Les nouvelles jantes, 16" ou 17", affirment la sportivité et la calandre reçoit le nouveau logo de la marque. À bord le conducteur pâtit de la présence des batteries sous le plancher, qui imposent une position de conduite en hauteur peu agréable. Derrière, l'espace disponible apparaît décevant au regard de l'encombrement. En ville, la Leaf surprend par son tonus et affiche une autonomie juste acceptable (environ 236 km). Cette dernière fond comme neige au soleil (183 km) sur autoroute.

#### + Qualités

**Performances**  
**Douceur de conduite**

#### - Défauts

**Autonomie sur autoroute**  
**Habitabilité**

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 900 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5 000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	150 ch
Couple	320 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 40 kWh
COFFRE	438 dm <sup>3</sup>
POIDS	1580 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,79 x 1,54
VITESSE MAXI	149 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
TEMPS DE CHARGE	21h sur secteur 7h30 sur Wallbox
AUTONOMIE	216 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Qashqai e-Power 190 Tekna



Doté d'une insonorisation soignée et de suspensions bien filtrées, le Qashqai e-Power se révèle confortable, en plus d'être doux à conduire.

### Une vraie offre hybride

Comme le Juke, le Qashqai passe à l'hybride mais opte pour une technologie maison ou son 1.5 turbo, totalement déconnecté des roues, ne sert que de générateur, rechargeant la batterie et/ou alimentant le bloc électrique. L'avantage : une sensation de fluidité comme sur un modèle 100% électrique et un appétit qui se révèle assez mesuré (6,8 l/100 km lors de nos tests). Dans tous les cas, l'agrément est de haut niveau, l'insonorisation soignée, le confort également. Le Qashqai e-Power profite aussi comme les Nissan 100% électriques, de la récupération d'énergie accrue via le mode B et de la fonction e-Pedal.

#### + Qualités

**Douceur de fonctionnement**  
**Sobriété prometteuse...**

#### - Défauts

**Modularité minimaliste**  
**Finition moyenne**

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 800 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	120 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1497 cm <sup>3</sup>
Puissance	158 ch à 4600 tr/mn (+ 190 ch élec.)
Couple	250 Nm à 2400 tr/mn (+ 330 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	498 dm <sup>3</sup>
POIDS	1688 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,84 x 1,63
VITESSE MAXI	170 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en d)	5 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Ariya 63 kWh 218 Advance



### Enfin là !

L'Ariya est l'équivalent électrique du X-Trail. Adoptant un style résolument moderne dehors comme dedans, il est spacieux, confortable, doté d'un coffre correct. Il séduit moins par certains matériaux et par son ergonomie perfectible mais se rattrape avec une dotation très complète. Ici en version 63 kWh, il revendique 218 ch en 4x2, pour une autonomie annoncée à 403 km... Comptez plutôt près de 370 km dans la vraie vie. Pas de palettes au volant mais un mode B, l'e-Pedal et (en mode Eco) une appréciable fonction roue libre. Le comportement est sain mais ses 2 tonnes terrassent ses velléités de dynamisme !

#### + Qualités

**Habitabilité et Dotation Performances**

#### - Défauts

**Comportement pataud Autonomie**

L'Ariya ne se distingue pas par le dynamisme de son châssis. La jolie teinte bicolore Akatsuki Copper ici présentée est facturée 1 200 €.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 800 € - 3 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	218 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R19
BATTERIE	li-ion 63 kWh
COFFRE	468 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 980 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,65 x 1,66
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s5
TEMPS DE CHARGE	30 mn (à 80% sur borne rapide)
AUTONOMIE	403 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★★★★★

## Corsa-e 50 kWh Elegance Business



### Une cousine bien placée

Comme sa cousine, la Peugeot 208, la Corsa est proposée en version 100% électrique. La mécanique de 136 ch est alimentée par une batterie de 50 kWh et l'autonomie peut atteindre près de 300 km en moyenne. Il faut compter environ 31 heures de charge sur une prise secteur et 8 h sur une wallbox. Toutefois, les trois modes de conduite proposés, Eco (82 ch), Confort (109 ch) et Sport (136 ch), permettent de moduler le rayon d'action. Douce et tonique, l'Opel offre aussi un bon compromis confort/efficacité et surtout, elle s'affiche à des prix plus raisonnables que ceux de la Peugeot e-208.

#### + Qualités

**Douceur de conduite Autonomie correcte**

#### - Défauts

**Présentation terne Tarifs (+ 2 250 €)**

Cousine de la Peugeot e-208, la Corsa-e repose sur la même plate-forme et profite de la même mécanique de 136 ch.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 350 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5 000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/55 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 50 kWh
COFFRE	305 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 500 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,77 x 1,44
VITESSE MAXI	151 km/h
1 000 m D. A.	31,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	8h sur Wallbox 31h sur secteur
AUTONOMIE	291 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Astra Sports Tourer Hybride 180 Ultimate



### Déclinaison allemande

La récente Astra break emprunte cette offre hybride rechargeable avec batterie de 11,3 kWh à la Peugeot 308. Opel annonce une autonomie de 60 km en électrique, comptez donc plutôt près de 45 km comme pour la française. L'agrément mécanique est au rendez-vous, avec de bonnes relances. Mais le poids élevé pénalise l'agilité, même si le compromis confort/tenu de route convainc. A bord, les mensurations sont identiques à celles de la berline, tandis que le coffre est annoncé à plus de 500 dm<sup>3</sup>, même avec la batterie. Le tarif, que nous estimons ici à 44 900 €, devrait être supérieur de 1 200 € à celui de la berline.

#### + Qualités

**Coffre Agrément moteur**

#### - Défauts

**Poids élevé Habitacle austère**



Comme la dernière génération de la compacte allemande, sa variante break profite d'un style fort, des bonnes synergies du groupe Stellantis et de tarifs compétitifs, la bonne recette ?

C'est toujours un peu austère chez Opel, mais la présentation a fait un bond en avant dans la modernité avec son double écran numérique.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 900 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	27 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm <sup>3</sup>
Puissance	180 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	516 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 717 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,86 x 1,48
VITESSE MAXI	225 km/h
0 à 100 km/h	7s7
CONSOMMATION MIXTE	1,2 l/100 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★★★★★



## Mokka-e 50 kWh Ultimate



### Coup de foudre mitigé

Comme la Corsa avec la e-208, le Mokka dispose de sa version électrique cousine du Peugeot e-2008. Bénéficiant d'un style inspiré et d'un habitacle moderne et pimpant, il pêche toutefois par une autonomie limitée qui pénalise sérieusement sa polyvalence : seulement 322 km en moyenne annoncés par le constructeur. Autre grief, le volume de coffre qui frise le ridicule (288 dm<sup>3</sup> seulement). Ce défaut va de pair avec une habitabilité réduite et un accès à bord pas toujours aisé. Dommage car, par ailleurs, la tenue de route est rassurante et l'agrément est bien là avec une douceur de conduite appréciable.

#### + Qualités

Douceur de conduite

#### - Défauts

Autonomie

Accès à bord

Places AR/coffre

Le Mokka mise sur un look sexy et de belles qualités dynamiques. Hélas, on l'appréciera mieux avec ses blocs thermiques.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 450 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 50 kWh
COFFRE	288 dm <sup>3</sup> **
POIDS	1523 kg
L x l x h (en m)	4,16 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	150 km/h
0 à 100 km/h	9s1
TEMPS DE CHARGE	5h à 30 mn
AUTONOMIE	322 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ Les étoiles ★★★★★

## 308 1.6 Hybrid e-EAT8 180 GT



### Des piles encombrantes

Equipée du même ensemble hybride rechargeable que la 508 et le 3008 (ici, en version de 180 ch cumulés), la 308 frise le sans-faute. La compacte assure des reprises éclair et un agrément élevé, tout en préservant douceur et confort grâce à un amortissement efficace et prévenant ainsi qu'une insonorisation soignée. Dommage que le freinage (partiellement régénératif) ne soit pas plus facile à doser. A bord de cette version GT, la 308 mise sur une ambiance à la fois chic et sportive du plus bel effet. Hélas, entre l'habitabilité moyenne et le volume de coffre réduit, le sens pratique n'est pas le fort de la Peugeot.

#### + Qualités

Performances

Douceur d'utilisation

#### - Défauts

Volume de coffre

Freinage régénératif

Le pack de batterie, logé sous le plancher du coffre, ampute le volume de chargement de 85 dm<sup>3</sup> par rapport à une 308 thermique classique.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 570 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	25 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>
Puissance	180 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	313 dm <sup>3</sup>
POIDS	1680 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★★★★★

## Grandland Hybrid 225 GS



### Le cousin méritant

Moins cher que l'Hybrid4 de 300 ch, l'offre de 225 ch (et deux roues motrices) est aussi 5000 € moins onéreuse que celle de son cousin, le Peugeot 3008. Une aubaine, d'autant que l'allemand n'a pas grand chose à lui envier. Tout aussi performant et sobre que le Peugeot, l'Opel profite, lui aussi, d'un comportement efficace, d'une finition cossue et d'une autonomie réelle, en 100% électrique, de 40 km. Certes, sa direction est moins directe et ses trains roulants, à peine moins dynamiques. Mais, à ce tarif, on peut lui pardonner, tout comme son habitacle austère et ses places arrière étriquées.

#### + Qualités

Consommation

Tarif

Tenue de route

#### - Défauts

Places AR

Avec une autonomie en tout électrique de 40 km, le Grandland fait figure de bon élève dans sa catégorie.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 650 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	31 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>
Puissance	225 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	440 dm <sup>3</sup>
POIDS	1782 kg
L x l x h (en m)	4,48 x 1,83 x 1,61
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,6 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★★★★★

## 308 1.6 Hybrid e-EAT8 225 GT



### Concurrence interne

Vendue 1900 € de plus que l'hybride 180 ch, cette version de 225 ch n'est, en plus, qu'associée à la finition GT, la plus huppée et donc, la plus chère. Or, à l'usage, et malgré les 45 ch de plus, difficile de trouver un intérêt à cette 308. Les performances restent assez proches, la consommation également, tout comme l'autonomie en 100% électrique. Et on retrouve aussi le manque de douceur du freinage en partie régénératif. Alors certes, la Peugeot reste un modèle de douceur et l'agrément de conduite est exemplaire. Mais cela fait cher payé, surtout face à l'hybride de 180 ch, déjà pas donnée.

#### + Qualités

Douceur de conduite

Présentation/ finition

#### - Défauts

Tarif

Intérêt par rapport à l'hybride 180

La 308 se recharge en 6h20 sur une prise domestique et en 4h sur une prise de 3,7 kW (2h sur une borne de 7,4 kW).

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 470 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	26 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>
Puissance	225 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	313 dm <sup>3</sup>
POIDS	1653 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	235 km/h*
1000 m D. A.	27,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,1 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,5 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★★★★★

## 408 Hybrid 225 e-EAT8 GT



### Elle assure le spectacle

Difficile de classer la récente 408. Modèle familial moderne, elle opte en tout cas pour un style clivant assez agressif. Cette 308 surélevée et rallongée (les deux modèles partagent la même plateforme) récupère aussi la planche de bord de la compacte mais se démarque par sa belle habitabilité et son grand coffre. Dotée ici de l'offre hybride rechargeable de 225 ch (soit un 1.6 essence de 180 ch et un moteur électrique de 110 ch), elle fait preuve d'une belle douceur de conduite. Forte de relances convaincantes, elle profite d'un châssis très bien équilibré, d'une direction précise, de prises de roulis limitées, pour une agilité exceptionnelle. Un régal!



La nouvelle 408 tire profit de son châssis bien équilibré, de ses suspensions parfaitement calibrées, de sa direction plus précise, mais aussi de son centre de gravité plus bas.

D'emblée, on se sent très bien installé au volant de la 408. La position de conduite, semblable à celle d'une berline, est quasi parfaite.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 400 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	26 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm <sup>3</sup>
Puissance	180 ch (+ 110 ch élec.) à 6000 tr/mn
Couple	250 Nm (+ 320 Nm élec.) à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R10
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	471 dm <sup>3</sup>
POIDS	1706 kg
L x l x h (en m)	4,68 x 1,84 x 1,47
VITESSE MAXI	233 km/h
0 à 100 km/h	7s8
CONSOMMATION MIXTE	6,6 l/100 km

\*Données constructeurs

#### Qualités

**Bon rapport confort/agilité**  
**Autonomie électrique correcte**  
**Habitacle moderne et confortable**

#### Défauts

**Tarif qui prend le melon**



## 308 SW 1.6 Hybrid 180 Allure Pack



Une fois ses batteries déchargées, la 308 SW peut se montrer assez gourmande (7,3 l/100 km de moyenne).

### Accro aux bornes

La 308 SW propose cette version 180 ch qui suffit amplement à la plupart des usages tout en limitant les frais, la française n'étant pas spécialement bon marché (et actuellement peu négociable en concession). Au volant, on est bluffés par la douceur de l'ensemble mécanique avec des phases de transition thermique/électrique particulièrement feutrées. Les performances et l'agrément sont donc au rendez-vous, même si on aurait aimé un freinage plus facilement dosable. Enfin, les batteries, logées dans le coffre, réduisent le volume de chargement. Dommage pour une version break à vocation familiale.

#### Qualités

**Performances**  
**Douceur de conduite**

#### Défauts

**Volume de coffre**  
**Prix (+ 2770 €)**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 420 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	25 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm <sup>3</sup>
Puissance	180 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	484 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 687 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,3 l/100 km

\*Donnée constructeur



## 308 SW 1.6 Hybrid 225 GT



Performante, sobre et plaisante à conduire, la 308 SW hybride de 225 ch peine toutefois à justifier son surcoût face à la Hybrid 180.

### Chère électricité...

Avec l'ensemble hybride rechargeable de 225 ch, la 308 SW affiche, certes, un beau tonus et un agrément au top. Mais, par rapport à la version de 180 ch, les performances progressent peu tandis que les tarifs s'envolent. Surtout dans cette livrée GT, le haut de gamme. En revanche, difficile de critiquer la présentation cossue et sportive, la finition soignée ni la dotation de série, ultra-complète. Il est clair que la française n'a plus rien à envier à ses rivales les plus huppées, y compris les premium allemandes. Il faudra toutefois composer avec une habitabilité moyenne et un coffre réduit.

#### Qualités

**Performances**  
**Présentation / finition**

#### Défauts

**Volume de coffre**  
**Le prix s'envole ! (+ 1320 €)**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 470 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	26 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm <sup>3</sup>
Puissance	225 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225 40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	484 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 741 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	235 km/h*
1000 m D. A.	28,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,3 l/100 km

\*Donnée constructeur



## 508 Hybrid 225 e-EAT8 GT



### Une très bonne prise

La 508 berline (comme le break) peut recevoir l'ensemble hybride de 225 ch déjà vu sur le 3008. Malgré un poids conséquent (près de 1,8 tonnes, la française conserve son comportement plaisant à souhait, à la fois ultra-efficace et confortable pour ses passagers. Dommage que ceux qui logent sur la banquette arrière doivent composer avec un espace réduit... En revanche, côté bagages, on ne se plaindra pas de retrouver les 488 dm<sup>3</sup> des versions thermiques classiques. Performante, sobre et très agréable à mener, cette 508 n'a donc pas grand chose à envier à ses rivales les plus huppées. Pas même leurs tarifs.

#### + Qualités

Tenue de route  
Douceur mécanique

#### - Défauts

Habitabilité  
Prix (+ 2620 €)

Capable de parcourir jusqu'à 40 km en tout électrique, la 508 Hybrid 225 consomme peu quand ses accus sont déchargés.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 120 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	32 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm <sup>3</sup>
Puissance	225 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/45 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	488 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 774 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,86 x 1,41
VITESSE MAXI	240 km/h*
1 000 m D. A.	28,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

## e-2008 50 kWh GT



### A peine mieux...

Critiqué à sa sortie pour son manque d'autonomie, l'e-2008 bénéficie depuis quelques mois de petites améliorations (pneus, transmission...) qui lui permettent de gagner jusqu'à 21 km d'autonomie en ville, et 10 km en moyenne (317 km au total selon nos mesures). Mais sur autoroute, cela reste bien trop juste (208 km) pour les longs trajets. Dommage, car son électromoteur distille un agrément indéniable, et son confort de suspension demeure très bon. On apprécie aussi son style audacieux et sa présentation intérieure cossue.

#### + Qualités

Douceur de conduite  
Performances

#### - Défauts

Autonomie  
Prix

Optimisé, le Peugeot 2008 100% électrique gagne jusqu'à 21 kilomètres d'autonomie en ville, c'est toujours ça de mieux !

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 950 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/60 R 17
BATTERIE	lithium-ion 50 kWh
COFFRE	388 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 609 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,77 x 1,53
VITESSE MAXI	153 km/h
1 000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
TEMPS DE CHARGE	8h (7,4 kW) 31h sur secteur
AUTONOMIE	269 km

Les étoiles ★★★★★

## 508 SW Hybrid 225 e-EAT8 GT Pack



### Courant contrarié

Comme le crossover 3008, la 508 (la berline et le break) se décline aussi en variante hybride rechargeable. Plus raisonnable que la sportive 508 PSE de 360 ch, cette 508 PHEV de 225 ch a des arguments à faire valoir. En effet, avec cette motorisation, la Peugeot fait preuve de dynamisme et offre une douceur de conduite et un agrément exemplaires. En revanche, pour ce qui est de la partie 100% électrique, on reste sur sa faim. L'autonomie, très faible (38 km maxi selon le Labo Auto Plus) et les temps de recharge trop longs (à moins d'opter pour le chargeur 7,4 kW facturé 400 €) déçoivent.

#### + Qualités

Comportement et agrément  
Habitabilité préservée

#### - Défauts

Autonomie en 100% électrique  
Tarif (+ 2620 €)

La 508 SW se recharge en 7 h sur une prise domestique et en moins de 1 h 45 sur une Wallbox de 7,4 kW.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58 720 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	34 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm <sup>3</sup>
Puissance	225 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/45 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	539 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 850 kg
L x l x h (en m)	4,78 x 1,86 x 1,42
VITESSE MAXI	240 km/h*
1 000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,1 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

## 3008 Hybrid4 300 e-EAT8 Allure Pack



### Coup de jus appréciable

Si Peugeot électrifie totalement sa 208 et son 2008, le 3008, lui, doit se contenter d'une électrification partielle en passant à l'hybride rechargeable. Aux côtés d'une version traction de 225 ch, le SUV existe aussi dans cette variante de 300 ch avec un second bloc électrique chargé d'animer les roues arrière, ce qui autorise une transmission intégrale. A l'usage, le passage entre les différentes phases de conduite est quasi-imperceptible et on se réjouit de la douceur de conduite et du tonus de la mécanique. Toutefois, on aurait aimé des phases 100% électriques un peu plus longues pour la ville.

#### + Qualités

Performances, agrément

#### - Défauts

Phases 100% électriques réduites  
Volume de coffre  
Tarifs (+ 2620 €)

L'autonomie en mode électrique est de 40 km et la contenance du coffre de cette version PHEV chute de 547 à 408 dm<sup>3</sup>.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	56 220 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	29 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm <sup>3</sup>
Puissance	200 ch à 6 000 tr/mn (300 ch en cumulé)
Couple	300 Nm à 3 000 tr/mn (520 Nm en cumulé)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale non permanente Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	408 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 911 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,85 x 1,63
VITESSE MAXI	235 km/h
1 000 m D. A.	26,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	8 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

## 3008 Hybrid 225 e-EAT8 GT



Ce 3008 Hybrid 225 GT est cher, mais coûte toujours 5500 € de moins que la version Hybrid4.

### L'amour de la batterie

Le Peugeot 3008 fait le forcing sur l'hybride rechargeable en proposant deux versions. Aux côtés de l'Hybrid4 de 300 ch, ce modèle, moins puissant (225 ch) et doté de deux roues motrices seulement, a déjà tout pour plaire. Performant, doux et raisonnable à la pompe (même quand les batteries sont vides), le français affiche aussi de belles autonomie en mode 100% électrique par rapport à la plupart de ses rivaux. Certes plus lourde qu'un 3008 thermique classique, cette variante plug-in conserve cependant un comportement plaisant et dynamique en propose un excellent compromis confort/efficacité.

#### + Qualités

##### Consommation

**Autonomie en 100% électrique**

**Dynamisme de conduite**

#### - Défaits

**Volume de coffre**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	52620 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	31 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>
Puissance	225 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	408 dm <sup>3</sup>
POIDS	1802 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,85 x 1,63
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,6 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★★★★★

## Taycan Cross Turismo Turbo S



Malgré le poids très élevé de 2 440 kg, le pouvoir d'accélération de cette Cross Turismo Turbo S s'avère démoniaque.

### Baroudeuse branchée

Avec ses éléments de protections de boucliers et de bas de caisse, et sa transmission intégrale, cette Taycan accédera aux stations de skis huppées sans trop de problème d'autant que pour 1 656 € en plus, la garde au sol peut-être surélevée de 30 mm. Mais cette version baroudeuse de 2 440 kg peut aussi compter sur son châssis aiguisé pour contenir la fougue des 761 ch du moteur électrique. Quid de l'autonomie ? Elle s'élève à 337 km (mesurée par nos soins) mais cette dernière peut très vite descendre sous les 250 km si vous adoptez un rythme de conduite plus soutenu...

#### + Qualités

##### Un vrai dragster

**Efficacité du châssis**

#### - Défaits

**Poids trop élevé**

**Autonomie**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	194501 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	761 ch
Couple	1050 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	265/35 R 21 - 305/30 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 93 kWh
COFFRE	402+75 dm <sup>3</sup>
POIDS	2440 kg
L x l x h (en m)	4,98 x 1,97 x 1,41
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	20,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,0 s
TEMPS DE CHARGE	9h30 (11 kW)
AUTONOMIE	337 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★★★★★

# PORSCHE

## Taycan Turbo



Il faut compter de 9 à 14 h de temps de charge, et l'autonomie n'atteint pas les 400 km sur route.

### Bluffante !

À l'image des modèles de la gamme 911, la berline 100% électrique Taycan profite, elle aussi, des multiples appellations de la marque de Stuttgart. Intercalée entre la 4S et la Turbo S, le catalogue Porsche propose la Taycan Turbo. Les deux moteurs électriques dont elle dispose, développent l'équivalent de 680 ch et 850 Nm de couple. En bref, la fiche technique a de quoi faire pâlir bon nombre de GT. Alimentés par une grosse batterie de 93 kWh, les moteurs assurent des accélérations stratosphériques mais l'autonomie s'avère plutôt moyenne. Après 400 km, la Taycan Turbo doit passer par la case recharge.

#### + Qualités

**0 à 100 km/h en 3s6**

**Sensation de légèreté**

#### - Défaits

**Autonomie sur route**

**Prix stratosphérique**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	159461 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	680 ch
Couple	850 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	245/45 R 20 - 285/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 93 kWh
COFFRE	416+75 dm <sup>3</sup>
POIDS	2376 kg
L x l x h (en m)	4,97 x 1,97 x 1,38
VITESSE MAXI	260 km/h*
1000 m D. A.	21,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,0 s
TEMPS DE CHARGE	9h30 (11kW) 14h (7,4 kW)
AUTONOMIE	399 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★★★★★

## Taycan Sport Turismo GTS



Baptisé Sport Turismo, ce break reprend les atours du Cross Turismo mais avec la garde au sol de la berline.

### Toujours plus !

Jusqu'à cette année, seule la Taycan était privée de la célèbre appellation GTS. La recette reste la même. Cette version de 598 ch profite de jolies jantes de 20" (21" en option), d'une suspension raffermie et de quelques éléments de carrosserie de couleur noire. Les premiers tours de roue en disent long sur le dynamisme de ce break de chasse électrifié. Dans les virages, il donne l'impression de peser une tonne de moins. Et malgré ses 2 310 kg, les accélérations sont à la limite du tolérable (0 à 100 km/h en 3s7). Pour le reste, l'autonomie annoncée de 500 km semble peu réaliste et les freins surchauffent rapidement.

#### + Qualités

**Look racé**

**Places arrière**

**Agilité bluffante**

#### - Défaits

**Autonomie un peu trop juste**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	138807 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	598 ch
Couple	850 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	245/45 R 20 - 285/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 93,4 kWh
COFFRE	402+75 dm <sup>3</sup> **
POIDS	2310 kg
L x l x h (en m)	4,97 x 1,97 x 1,38
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	3s7
TEMPS DE CHARGE	23 min (5 à 80% charge rapide)
AUTONOMIE	504 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ Les étoiles ★★★★★

# Panamera 4 E-Hybrid



La Panamera a récemment été restylée au niveau des boucliers et du dessin du bandeau lumineux apposé sur le hayon.

## L'alternative

Pour remplacer le diesel, Porsche a été contraint d'investir dans les motorisations hybrides rechargeables. Une technologie qui correspond très bien à l'imposante berline. Fraîchement restylée, la Panamera en version 4 E-Hybrid bénéficie d'un V6 biturbo de 360 ch, associé à un petit moteur électrique de 136 ch. Au final, la Porsche dispose de 462 ch, mais surtout, elle peut parcourir une petite quarantaine de kilomètres sans consommer une goutte d'essence. Pratique pour ceux qui roulent beaucoup en ville. Néanmoins, pour en tirer tout le bénéfice, il faut pouvoir se brancher dès que possible...

### + Qualités

Agrément mécanique

Polyvalence

### - Défauts

Gabarit imposant

Autonomie en tout électrique

### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	119 433 € - 21 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	45 g/km - 0 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2 894 cm <sup>3</sup>
Puissance	462 ch cumulés
Couple	700 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/45 R 19 - 295/40 R 19
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	377 dm <sup>3</sup> **
POIDS	2 210 kg
L x l x h (en m)	5,05 x 1,94 x 1,43
VITESSE MAXI	280 km/h
0 à 100 km/h	4s4
CONSUMMATION MIXTE	2,0 l/100 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus



# Cayenne E-Hybrid



Extérieurement, le Cayenne E-Hybrid n'est pas très différent de la version Turbo.

## La performance hybride

Exempt de tout malus dans cette version, le Cayenne se dote ici d'un V6 essence épaulé d'un moteur électrique de 136 ch, permettant une puissance cumulée de 462 ch ! En mode 100% électrique, le Cayenne peut ainsi parcourir une trentaine de kilomètres et une fois les batteries vides, la consommation n'excède pas les 10 l/100 km en conduite normale. Mais si l'envie vous en prend, la bonne nouvelle c'est que sur la route, il offre à la fois des accélérations tonitruantes, une facilité de conduite étonnante et gagne en autonomie par rapport au précédent opus.

### + Qualités

Agrément de conduite

Autonomie convenable

Performances

### - Défauts

Temps de recharge

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	100 077 € - 20 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	71 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2 995 cm <sup>3</sup>
Puissance	462 ch cumulés
Couple	700 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 19 - 275/50 R 19
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	469/599 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 430 kg
L x l x h (en m)	4,92 x 1,99 x 1,70
VITESSE MAXI	253 km/h*
1 000 m D. A.	25,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,1 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

\*Donnée constructeur



# Panamera Sport Turismo 4S E-Hybrid



La 4S E-Hybrid Sport Turismo reçoit un chargeur embarqué de 3,6 kW qui recharge la batterie en 5h.

## Variante branchée

La Panamera break, dit Sport Turismo est vendue 2880€ de plus que la berline, profitant d'un hayon électrique et d'un coffre plus facile à charger, grâce à son ouverture XXL, mais d'une contenance moyenne assez faible : 418 dm<sup>3</sup> annoncés par le constructeur, moins dans la réalité. Sous le plancher du coffre, la nouvelle batterie plus compacte et plus performante de 17,9 kWh permet d'abaisser la consommation et d'effectuer 50 kilomètres en mode 100% électrique. Cependant, une fois les batteries à plat, l'appétit du V6 biturbo de 440 ch peut très vite grimper aux alentours des 15 l/100 km...

### + Qualités

Ligne

Performance

### - Défauts

Volume de coffre moyen

Conso du V6 biturbo

### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	140 816 € - 33 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	55 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2 894 cm <sup>3</sup>
Puissance	560 ch
Couple	750 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/40 R 20 - 315/35 R 20
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	418 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 240 kg
L x l x h (en m)	5,05 x 1,94 x 1,43
VITESSE MAXI	293 km/h
0 à 100 km/h	3s7
CONSUMMATION MIXTE	2,4 l/100 km

\*Données constructeurs



# Cayenne Coupé E-Hybrid



Si la consommation est plus acceptable, les temps de recharge sont trop longs.

## Multicarte

Avec cette version un peu plus "écolo", on franchit un cap, côté budget. Il est facturé 104 397 €. Ce modèle hybride rechargeable hérite de la même technologie présente à bord du Cayenne E-Hybrid également à l'essai dans nos pages. Ainsi, lors des relances, le moteur électrique apporte une aide très précieuse au V6 turbo de 340 ch. Mais pour abaisser au maximum la consommation qui varie entre 6,21 et 13 l/100 km selon l'état des batteries, mieux vaut brancher le plus souvent possible votre hybride rechargeable. Hélas, comme pour le Cayenne E-Hybrid, les temps de recharge du Coupé sont trop longs.

### + Qualités

Consommation acceptable

Autonomie appréciable

### - Défauts

Temps de charge

Coffre moyen

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	104 397 € - 20 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	73 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2 995 cm <sup>3</sup>
Puissance	462 ch cumulés
Couple	700 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/35 R 22 - 315/30 R 22
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	dm <sup>3</sup>
POIDS	2 475 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,99 x 1,68
VITESSE MAXI	253 km/h*
1 000 m D. A.	25,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,2 s
CONSUMMATION MOYENNE	12,7 l/100 km

\*Donnée constructeur



## Twingo E-Tech 82 Techno



### Du jus pour la ville

Quand la Zoe, la star des citadines électriques, débute à 35 100 €, sa petite sœur, la Twingo E-Tech s'affiche, elle, à partir de 25 250 €. Un écart de prix qui s'explique par la vocation purement urbaine de la Twingo. En effet, entre son autonomie réduite (132 km en moyenne et jusqu'à 160 km en ville), sa puissance de 82 ch et son peu d'entrain à emprunter les grands axes (tenue de cap perfectible), la Twingo reste avant tout faite pour la ville. C'est sur son terrain de jeu favori que l'on appréciera le mieux sa maniabilité exemplaire, son tonus entre les feux tricolores ou encore, son confort correct.

#### + Qualités

**Faite pour la ville**  
**Temps de charge**

#### - Défauts

**Polyvalence limitée**  
**Autonomie**

La Twingo E-Tech ne brille pas par son autonomie, mais ses temps de charge sont réduits. Comptez 3h pour un "plein" sur une borne de 11 kW.

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	27 950 € - 3 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	82 ch
Couple	160 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	165/65 R 15 - 185/60 R 15
BATTERIE	Lithium-ion 22 kWh
COFFRE	205/225 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 157 kg
L x l x h (en m)	3,62 x 1,65 x 1,55
VITESSE MAXI	137 km/h
1 000 m D. A.	35,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	10,3 s
TEMPS DE CHARGE	13h (secteur) 3h (11 kW)
AUTONOMIE	132 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Zoe E-Tech R110 Evolution



### La reine de la batterie

La Zoepoursuit sa brillante carrière européenne. Depuis 2019, la deuxième génération lui offre un bon petit coup de jeune à bord avec, notamment, la présence d'un bloc compteur 100% numérique de 10". Les batteries, toujours logées dans le plancher, sont passées de 41 kWh à 52 kWh, ce qui a permis d'augmenter considérablement l'autonomie moyenne, mesurée à près de 300 km par le laboratoire Auto Plus. Enfin, la possibilité de la recharge rapide (hélas, une option facturée 1 000 €) a permis de réduire le temps du "plein". En version 110 ch, la Zoe excelle en termes de douceur et d'agrément de conduite.

#### + Qualités

**Douceur de conduite**  
**Autonomie**  
**Présentation moderne**

#### - Défauts

**Charge rapide en option**

La Renault Zoe séduit par sa douceur, son habitabilité généreuse et son autonomie suffisante pour la plupart des usages du quotidien.

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 300 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	109 ch
Couple	225 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/55 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 52 kWh
COFFRE	325 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 557 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,79 x 1,57
VITESSE MAXI	136 km/h
1 000 m D. A.	34,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	9,4 s
TEMPS DE CHARGE	1h30 charge rapide 32h sur secteur
AUTONOMIE	291 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Clio 1.0 TCe 100 GPL Evolution



### Toujours intéressante

Renault (mais aussi Dacia) est l'un des rares constructeurs à proposer des modèles fonctionnant au GPL. Cette version à gaz, forte de 100 ch, se révèle alerte et discrète et le passage entre les deux modes de carburation est quasi-imperceptible. Seuls quelques à-coups au pas vous informant que vous êtes passés au gaz. Permettant de substantielles économies à la pompe, mais aussi, autorisant une autonomie record (il faudra en faire des kilomètres avant de vider les deux réservoirs), cette Clio est une réussite. Seul bémol : le volume de coffre réduit !

#### + Qualités

**Agrément de conduite**  
**Economies à la pompe**  
**Autonomie**

#### - Défauts

**Taille du coffre**

Très bien amortie et prévenante, la Clio invite à voyager à son bord, même si le coffre a perdu 77 dm<sup>3</sup> au profit du réservoir GPL.

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	21 750 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	108 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>
Puissance	100 ch à 5 000 tr/mn
Couple	170 Nm à 2 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	32 litres
COFFRE	293 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 192 kg
L x l x h (en m)	4,05 x 1,80 x 1,44
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	33,8 s
80 à 120 km/h (en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> )	8,6/12,2/17,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,4 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Zoe E-Tech R135 Iconic



### Dernière proposition

Sur la route la citadine électrique délivre un comportement plaisant et par rapport à la version R110, les performances de cette version de 135 ch sont appréciables. Dommage que l'auto ne reçoive pas de palettes au volant pour doser la récupération d'énergie. Dotée d'une grosse batterie de 52 kWh, la Zoe revendique 291 km en moyenne, selon nos mesures (et 240 sur autoroute). De série elle offre une recharge en courant alternatif (AC) jusqu'à 22 kW, ce qui permet de "faire le plein" en 3 heures. Si la présentation commence à dater, elle reste avenante pour une citadine et la dotation est sans faille.

#### + Qualités

**Autonomie et performances**  
**Agrément de conduite**

#### - Défauts

**Modèle vieillissant**  
**Habitabilité arrière**

Plus bruyante que la récente Megane E-Tech EV40, un peu moins filtrée, la Zoe paraît pourtant mieux adaptée aux longs trajets.

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 300 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	135 ch
Couple	245 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/45 R17
BATTERIE	52 kWh
COFFRE	325 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 542 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,73 x 1,57
VITESSE MAXI	144 km/h
1 000 m D. A.	33,3 s
80 à 120 km/h (en d)	8 s
TEMPS DE CHARGE	9h30 (7,4 kW) / 35h (secteur)
AUTONOMIE	291 km

→ Les étoiles ★★★★★

# Mégane Estate 1.6 E-Tech Hybr. Rech. Techno



La Mégane profite d'une motorisation de 160 ch hybride rechargeable très agréable à l'usage.

## Break à brancher

Si la Clio se contente d'une mécanique hybride simple, la Mégane a droit à un ensemble hybride rechargeable. Forte de 160 ch, elle assure des performances très correctes. Et elle offre une douceur de conduite séduisante, tout en préservant confort et dynamisme. Si le bloc essence se montre discret quand il se réveille, l'électrique, lui, pêche par une autonomie réduite (32 km en moyenne et jusqu'à 40 km en ville). Dommage, car avec davantage de phases en tout électrique, la Renault se montrerait plus sobre. En revanche, rien à redire, en Techno, sur la présentation élégante ni sur l'équipement complet.

### + Qualités

**Agrément de conduite**  
**Comportement routier**  
**Présentation/ finition**

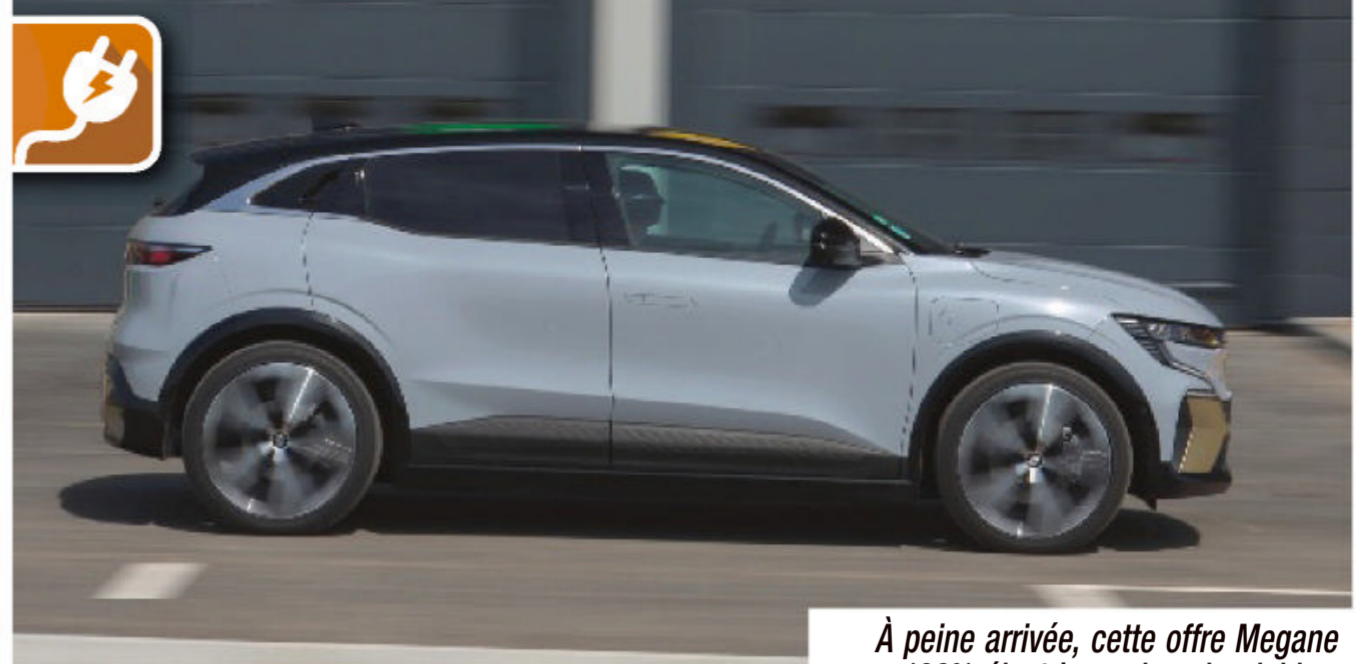
### - Défauts

**Autonomie électrique réduite**

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 550 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	29 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm <sup>3</sup>
Puissance	160 ch cumulés
Couple	144 Nm (+ 205 et 50 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	205/50 R 17
RESERVOIR	39 litres
COFFRE	413 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 666 kg
L x l x h (en m)	4,63 x 1,82 x 1,45
VITESSE MAXI	182 km/h
1 000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

# Mégane EV40 Standard Charge Equilibre



À peine arrivée, cette offre Mégane 100% électrique plus abordable... augmente déjà de 3 800 €...

## Tenue en laisse

C'est la moins chère des Mégane E-Tech et, à première vue, on ne perd que quelques chromes et quelques équipements. Mais c'est en fait surtout la batterie qui a été "scalpée": elle passe de 60 à 40 kWh, pour un rayon d'action moyen qui chute de 350 à 260 km. Correct. Sauf que cette version Standard Charge ne peut être chargée à plus de 7 kW (comptez donc 7h30 minimum), et sa petite autonomie la cantonne surtout aux petits trajets du quotidien. À moins d'opter pour la version Boost Charge, qui accepte la charge rapide mais il faut alors ajouter 2 000 €... ce qui atténue l'intérêt financier de cette offre.

### + Qualités

**Châssis / confort**  
**Présentation**

### - Défauts

**Pas de charge rapide**  
**Tarif encore plus élevé (+ 3 800 €)**

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 200 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	130 ch
Couple	250 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/60 R18
BATTERIE	40 kWh
COFFRE	407 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 521 kg
L x l x h (en m)	4,20 x 1,77 x 1,51
VITESSE MAXI	152 km/h
1 000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en d)	6,8 s
TEMPS DE CHARGE	7h30 (7,4 kW) / 21h (secteur)
AUTONOMIE	260 km

→ Les étoiles ★★★★★

# Mégane E-Tech EV60 Techno Optimum Charge



La Mégane E-Tech 100% électrique affiche un style extérieur original mais aussi, de réelles qualités dynamiques.

## Coup de foudre autorisé

Parée d'un design aguicheur, à mi-chemin entre berline et crossover, cette nouvelle Mégane "à piles" se dote, ici, d'une batterie de 60 kWh qui alimente un bloc électrique de 218 ch. Tonique, et performante, cette nouvelle Renault Mégane branchée mise également sur un châssis efficace et dynamique à souhait qui réussit à préserver un bon confort. A bord, on est bluffé par la présentation moderne, moins par l'habitabilité. Enfin, si la dotation de cette finition Techno est correcte, à ce niveau de prix, on aurait aimé plus d'équipements de série... et donc moins d'options.

### + Qualités

**Présentation/ finition**  
**Comportement routier**

### - Défauts

**Autonomie sur autoroute**  
**Rapport prix / équipements**

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 500 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	218 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 60 kWh
COFFRE	407 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 702 kg
L x l x h (en m)	4,20 x 1,77 x 1,51
VITESSE MAXI	165 km/h
1 000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,3 s
TEMPS DE CHARGE	30h (secteur) 6h30 (11kW)
AUTONOMIE	311 km

→ Les étoiles ★★★★★

# Captur 1.0 TCe 100 GPL Evolution



Grâce au prix à la pompe du gaz de pétrole liquéfié inférieur à 1%, la surconsommation de GPL est largement compensée par rapport à l'essence.

## Les bienfaits du gaz

Comme la Clio, le Captur existe dans cette version bicarburation GPL/essence de 100 ch qui éclipse le moteur TCe90. On retrouve le caractère rond et la bonne volonté de ce bloc, qui se paye même le luxe d'afficher plus de pep's quand il roule au gaz de pétrole liquéfié. Les reprises, notamment, sont meilleures. Et même si la consommation de GPL est élevée, son coût à la pompe inférieur à 1 € le litre permet de faire de belles économies à l'usage. Enfin, à noter que même avec le réservoir de GPL logé sous le coffre, le Captur conserve sa banquette coulissante et un volume de chargement décent.

### + Qualités

**Agrément de conduite**  
**Coût à l'usage**  
**Modularité inchangée**

### - Défauts

**Amortissement ferme**

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	26 050 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	119 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>
Puissance	100 ch à 5 000 tr/mn
Couple	170 Nm à 2 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	362/482 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 312 kg
L x l x h (en m)	4,23 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	169 km/h
1 000 m D. A.	35,5 s
80 à 120 km/h (en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> )	10,2/13,9/21,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,0 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Austral 1.2 E-Tech Hybrid 200 Iconic Esprit Alpine



### L'heure de la revanche ?

Cette version hybride du récent Austral associe le nouveau trois cylindres 1.2 à deux blocs électriques. Avec 200 ch au total, le nouveau venu n'est ni aussi puissant, ni aussi tonique que ses rivaux (rechargeables ou non). Mais son prix figure dans la bonne moyenne et sa conduite est agréable, avec un bel équilibre routier (surtout avec les roues arrière directrices à 1 800 €!) malgré quelques hésitations côté boîte. Seul le confort paraît insuffisant, avec une fermeté accentuée ici par les grandes roues de 20". À bord, la superbe finition Iconic Esprit Alpine en met plein la vue pour seulement 3 800 € de plus que l'entrée de gamme.



*Finition soignée, design moderne et interfaces intuitives: l'Austral frappe un grand coup!*

*La poupe s'inspire clairement du Captur. Derrière le hayon, le coffre cache de 525 à 650 dm<sup>3</sup> en fonction de la banquette coulissante.*

#### + Qualités

**Qualité de vie à bord**  
**Confort de conduite**

#### - Défauts

**Boîte auto. lente**  
**Suspensions raides**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 300 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	104 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>
Puissance	200 ch cumulés
Couple	205 Nm (+ 205 et 50 Nm élect.) à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/45 R20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	525 à 650 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 694 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,83 x 1,62
VITESSE MAXI	175 km/h
1 000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en d)	4,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km



## Captur 1.6 E-Tech Plug-in Hybrid 160 Techno



### Des watts qui pèsent

Le Captur passe à l'hybride rechargeable avec cette version E-tech de 160 ch. Malgré cette puissance confortable, les performances sont décevantes. Il faut dire qu'avec 1 600 kg à déplacer, l'ensemble mécanique n'est pas à la fête. Les montées en régime peuvent être laborieuses et la boîte à crabots a tendance à faire un peu trop brailler le bloc thermique. Dommage car les phases en mode 100% électrique (jusqu'à 42 km en ville) rendent la conduite encore plus douce. Et à la pompe, le Captur s'en sort très bien. Enfin, en termes de finition, d'aspects pratiques et de tenue de route, il reste dans le coup.

#### + Qualités

**Consommation**  
**Tenue de route**

#### - Défauts

**Performances**  
**BVA lente**

*Le Captur E-Tech plug-in embarque un 1.6 essence accouplé à deux blocs électriques, l'ensemble fonctionnant via une originale boîte à crabots.*

<b>Les chiffres</b>	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 950 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	30 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm <sup>3</sup>
Puissance	160 ch cumulés
Couple	144 Nm (+ 205 et 50 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	39 litres
COFFRE	288/408 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 600 kg
L x l x h (en m)	4,23 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	173 km/h
1 000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km



## Arkana 1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Techno



*Pas de mécanique plug-in pour l'Arkana qui propose cette version E-Tech hybride simple très satisfaisante.*

### Onéreuses batteries

Comme la Clio et le Captur, l'Arkana profite d'un ensemble hybride simple (non rechargeable). D'une puissance cumulée de 145 ch, cette mécanique permet d'économiser jusqu'à 1,8 l/100 km par rapport au 1.3 TC micro-hybride de 140 ch. Et pourtant, les phases en tout électrique ne sont pas fréquentes. En contre-partie, il faudra accepter de payer cet Arkana un peu plus cher (1 500 €) et composer avec une boîte auto. parfois lente. Même si les places arrière apparaissent décevantes et que le coffre perd 69 dm<sup>3</sup>, le SUV coupé de Renault séduit par son comportement rigoureux et par sa présentation.

#### + Qualités

**Agrément mécanique**  
**Consommation**

#### - Défauts

**Volume de coffre**  
**BVA lente**

<b>Les chiffres</b>	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 550 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	107 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm <sup>3</sup>
Puissance	145 ch cumulés
Couple	144 Nm (+ 205 et 50 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	484 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 476 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 1,82 x 1,58
VITESSE MAXI	165 km/h
1 000 m D. A.	33,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km





## León 1.4 e-Hybrid 204 FR



La plus puissante des León est hybride. Il lui faut seulement 28,5 secondes pour parcourir 1 km.

### Nouvelle alternative

Avec cette motorisation hybride rechargeable de 204 ch associée d'office à la boîte DSG6, cette León devient la plus puissante de la gamme. En mode 100% électrique, vous disposez d'environ 43 km d'autonomie en ville. Sur de plus longs trajets mixtes il faudra compter environ 7,5 l/100 km une fois les batteries vides. C'est 1 l de plus que la VW Golf de puissance équivalente. Moins bien équipée, l'allemande réclame 3060 € de plus à l'achat. Si la bonne gestion de l'hybridation offre un réel plaisir de conduite, il faudra composer avec des temps de recharge longs (5h45) sur secteur et un volume de coffre réduit.

#### + Qualités

Système hybride pertinent  
Agrément mécanique

#### - Défauts

Temps de recharge sur secteur  
Volume de coffre

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 880 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	25 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1395 cm <sup>3</sup>
Puissance	204 ch cumulés
Couple	350 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	287 dm <sup>3</sup>
POIDS	1620 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,80 x 1,46
VITESSE MAXI	220 km/h*
1000 m D. A.	28,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,5 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Tarraco 1.4 e-Hybrid 245 FR



Avec 245 ch sous le capot, le Tarraco hybride est performant et sa tenue de route rassurante.

### Petite famille branchée

Comme le cousin Volkswagen Tiguan, le Tarraco reçoit cette version hybride rechargeable de 245 ch qui lui permet de parcourir 49 km en 100% électrique. Les performances sont appréciables et la tenue de route est rassurante. A l'intérieur, la présentation est soignée et la dotation complète à ce niveau de finition (hayon électrique, démarrage sans clé, régulateur de vitesse adaptatif...). Si l'habitabilité reste excellente, l'intégration des batteries n'est pas sans conséquence. Le coffre se voit en effet amputé de 150 dm<sup>3</sup>: 610 contre 760) et les 7 places sont tout simplement indisponibles dans cette version.

#### + Qualités

Présentation / Finition  
Agrément / Performances

#### - Défauts

Volume de coffre  
Version 7 places indisponible

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 750 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	34 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1395 cm <sup>3</sup>
Puissance	245 ch cumulés
Couple	400 ch cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	610 dm <sup>3</sup>
POIDS	1868 kg
L x l x h (en m)	4,74 x 1,84 x 1,67
VITESSE MAXI	205 km/h
0 à 100 km/h	7s5
CONSOMMATION MIXTE	1,6 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## León Sportstourer 1.4 e-Hybrid 204 FR



Cette Leon Sportstourer a obtenu sa motorisation hybride avant même la présentation de sa cousine Golf 8 SW !

### Un soupçon de premium

Comme la berline, cette variante Sportstourer (break) affiche le même design élégant. La présentation intérieure, très moderne, enchante et à ce niveau de finition FR l'équipement est complet. Il est possible de faire le plein des dernières technologies d'aide à la conduite avec un pack à 910 €. Il inclut, le régulateur adaptatif, la reconnaissance des panneaux, le freinage automatique d'urgence. Cette version ST conserve un comportement rigoureux mais les jantes spécifiques de 18" dégradent le confort. Si l'habitabilité fait référence dans la catégorie, les batteries liées au système hybride grignotent le volume de coffre.

#### + Qualités

Présentation / équipement  
Habitabilité record

#### - Défauts

Confort ferme  
Volume de coffre en hybride

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 880 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	26 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1395 cm <sup>3</sup>
Puissance	204 ch cumulés
Couple	350 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	475 dm <sup>3</sup>
POIDS	1650 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,80 x 1,46
VITESSE MAXI	220 km/h
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

# SERES

## Seres 3 120 kW 163 ch Luxe



Malgré des pneus M+S peu adhérents et une direction qui manque de précision, le Seres 3 s'est sorti sans encombre de nos tests d'évitement.

### Un sérieux rival

Depuis quelques mois, la marque chinoise Seres (d'origine américaine) distribue en France ce SUV 100% électrique au style extérieur très classique. Pour cela, il dispose d'un moteur de 163 ch et d'une batterie de 53,7 kWh pour 294 km d'autonomie moyenne annoncée. Sur la route, son comportement sain, y compris en situation d'urgence, et ses suspensions souples offrent un bon compromis entre confort et efficacité. Bien équipée dans cette finition Luxe avec clim' auto., GPS, écran de 10,25" (26 cm)... il propose un prix/équipement attrayant (mais pas exceptionnel) et une garantie 7 ans.

#### + Qualités

Habitacle spacieux  
Garantie 7 ans (ou 150 000 km)

#### - Défauts

Notoriété et réseau balbutiant  
Autonomie juste correcte

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 990 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	163 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/55 R18
BATTERIE	Li-ion 53,7 kWh
COFFRE	393 dm <sup>3</sup>
POIDS	1708 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,65
VITESSE MAXI	166 km/h
1000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en d)	5,9 s
TEMPS DE CHARGE	17h - 9h - 30 mn / 2 - 7,4 - 70 kW
AUTONOMIE	294 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Superb 1,4 TSI PHEV 218 Sportline



Le châssis spécifique de la version Sportline assure à la fois une excellente tenue de route et un niveau de confort très appréciable.

### Routière branchée

Dotée d'un petit bloc essence de 156 ch et d'un moteur électrique assez puissant (environ 116 ch), la Superb PHEV ne manque pas d'atouts pour séduire. En effet grâce à cette technologie, cette grande routière (près de 4,90 m de longueur) modère sa consommation. Comptez 6l de moyenne. Mais surtout, grâce à son moteur électrique, elle peut rouler une quarantaine de kilomètres sans consommer une seule goutte de carburant ! Et si le coffre perd 150 dm<sup>3</sup> par rapport à la version classique, ce dernier conserve un espace très appréciable. Enfin, la finition Sportline est sans faille !

#### + Qualités

Faible consommation  
Équipement high-tech

#### - Défauts

Coffre moins logeable  
Prix coquet (+ 2360 €)

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	55 060 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	30 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1395 cm <sup>3</sup>
Puissance	218 ch cumulés
Couple	400 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/45 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	485 dm <sup>3</sup>
POIDS	1730 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 1,87 x 1,47
VITESSE MAXI	224 km/h
0 à 100 km/h	7s7
CONSOMMATION MIXTE	1,1 l/100 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★★★★★

## Enyaq iV Version 80 204 ch



Avec cette version de 204 ch, les performances sont correctes sans plus.

### Plus de zénitude...

Le SUV 100 % électrique de chez Skoda se démarque avant tout pour ses belles qualités routières. Sur ce point, l'Enyaq n'a rien à envier aux meilleurs modèles thermiques du segment. Outre son style très séduisant, le Skoda choie ses passagers, grâce à son habitacle à la fois pratique et lumineux. Ici, la batterie de 77 kWh lui offre un niveau de polyvalence intéressant. La capacité de cette dernière permet de dépasser la barre des 400 km. En s'arrêtant sur l'une des bornes rapides implantées sur les aires d'autoroute, il est possible de récupérer 80 % de la capacité de la batterie en 30 min, environ.

#### + Qualités

Autonomie confortable  
Habitacle spacieux  
Qualités routières

#### - Défauts

Performances moyennes

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 825 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 21 - 255/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	588 dm <sup>3</sup>
POIDS	2145 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,88 x 1,62
VITESSE MAXI	161 km/h
1000 m D. A.	30,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	412 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Enyaq Coupé iV80 204 ch



La présentation générale est identique à celle de l'Enyaq. Les matériaux sont bien choisis, et la finition s'avère nette et précise.

### Coupé et branché

Cette version Coupé reçoit une ligne de toit plus profilée qui réduit la visibilité arrière, abaisse la hauteur sous plafond pour des tarifs plus élevés de 2270 à... 7120 € ! Si proche et pourtant cette variante gagne quand même en caractère, laissant imaginer une conduite sportive. Tout faux : ni plus agile, ni plus performante, elle offre confort et agrément mais oublie les sensations. Il est vrai que ses 204 ch doivent composer avec 2 125 kg et des prises de roulis marquées. On appréciera le vaste toit vitré, exclusif, et une mise à jour du logiciel multimédia. L'autonomie est annoncée à 545 km. Comptez plutôt 440 km !

Contrairement à ce que son physique plus fluide laisse espérer, le comportement routier de ce SUV coupé n'est pas dynamique.

#### + Qualités

Habitabilité et coffre préservés  
Ambiance chaleureuse à bord  
Batterie et charge optimisées

#### - Défauts

Comportement pataud

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 985 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 1000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R20
BATTERIE	li-ion 77 kWh
COFFRE	588 dm <sup>3</sup>
POIDS	2125 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,88 x 1,62
VITESSE MAXI	163 km/h
1000 m D. A.	30,7 s
80 à 120 km/h (en d)	5,9 s
TEMPS DE CHARGE	11h30(7,4 kW) - 7h30 (11 kW) - 30
AUTONOMIE	443 km

→ Les étoiles ★★★★★

## #1 Electrique 272 ch Premium



Le #1 se veut premium, mais nous ne sommes pas à bord d'une Mercedes. La présentation est quand même flatteuse.

Le #1 s'étire sur 4,27 m de long : c'est... 1,57 m de plus que la Fortwo, et 77 cm de plus que feu la Forfour. Elle ne joue clairement plus dans la même cour...

### On efface tout, et on recommence

Où est l'esprit Smart ? Si le design atypique est de rigueur plus question de se faufiler en ville et de se garer dans un mouchoir de poche ! Si les Fortwo et Forfour étaient déjà passées à l'électrique, là c'est du costaud : 272 ch. Ça pousse fort... et ce n'est pas déplaisant. Mieux, la #1 peut enfin envisager de vrais trajets... avec une autonomie réelle qui s'établit autour de 350 km (soit 3,5 fois plus qu'en Fortwo). Lourde... comme une électrique, la #1 n'est pas sportive. Performante mais pas dynamique, cette propulsion pourra déstabiliser par son comportement. Sa conduite reste satisfaisante même à perfectionner.

#### Qualités

Système multimédia ludique  
Aspects pratiques et dotation

#### Défauts

Comportement et confort  
Interfaces 100% tactiles

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 490 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	272 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R19
BATTERIE	66 kWh
COFFRE	313 / 411 dm <sup>3</sup>
POIDS	1788 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,83 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	6s7
TEMPS DE CHARGE	30mn / 150 kW
AUTONOMIE	440 km

\*Données constructeurs



## EQ Fortwo 82 Prime



La gamme ne se décline désormais qu'en deux niveaux de finition, Passion et Prime.

### Electrisante

En attendant le nouveau modèle en 2023, cette EQ Fortwo, disponible uniquement en électrique, s'est refait une beauté en 2020. La calandre est plus large, avec des ouïes latérales bien marquées. Les feux arrière à LED arborent une nouvelle signature. A bord, si on profite toujours d'une très bonne habitabilité, le changement le plus visible est l'arrivée d'un nouvel écran (tactile) de 8". Cette Smart a été concurrencée par des autos beaucoup moins chères, (Seat Mii electric, Skoda e-Citigo) et équipées de batteries plus efficaces et aux consommations plus faibles, mais qui ont disparu du catalogue.

#### Qualités

Pour les inconditionnels  
Tellement pratique en ville

#### Défauts

Capacité de la batterie  
Budget (+ 1000 €)

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30 250 € - 1 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	82 ch
Couple	160 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	185/50 R 16 - 205/45 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 17,6 kWh
COFFRE	128 dm <sup>3</sup>
POIDS	1074 kg
L x l x h (en m)	2,70 x 1,67 x 1,56
VITESSE MAXI	133 km/h
1000 m D. A.	35,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	10,8 s
TEMPS DE CHARGE	2h30 sur Wallbox 11h sur secteur
AUTONOMIE	96 km



# SUZUKI

## S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid 115 ch Style



Pour les montagnards, Suzuki propose une transmission 4x4 AllGrip. Comptez 2000 € de plus.

### Dilemme hybride

Ce S-Cross restylé, change beaucoup à l'extérieur (proue, poupe et flancs arrière). À l'intérieur, certains éléments sont également redessinés et un grand écran façon tablette arrive. Pas mal, mais est-ce suffisant sur un segment aussi concurrentiel ? L'arrivée de cette vraie offre hybride est un meilleur atout. Déjà proposée sur la Vitara, elle comprend un 1.5 de 102 ch et un bloc électrique de 33 ch pour 115 ch cumulés qui permettent de rouler en tout électrique sur près de 2 km en continu, façon Toyota Prius. L'ensemble est appréciable au démarrage mais manque de rapidité lors des passages de vitesses.

#### Qualités

Places AR logeables  
Équipement complet

#### Défauts

Agrément boîte  
Prix peu attrayant

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 290 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	118 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1462 cm <sup>3</sup>
Puissance	102 ch à 6000 tr/mn (+33 ch élec.)
Couple	138 Nm à 4400 tr/mn (+56 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R17
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	358 dm <sup>3</sup>
POIDS	1314 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,78 x 1,58
VITESSE MAXI	175 km/h
1000 m D. A.	34,6 s
80 à 120 km/h (en d)	8,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km



## Model 3



La moins chère des Tesla n'explose pas des records d'autonomie mais ses 293 ch suffisent pour la vie de tous les jours.

### Un tarif électrique

Voiture électrique la plus vendue au monde, la Model 3 avait largement augmenté ses tarifs l'an dernier. Tesla vient de les baisser de presque 10000€, rendant cette version de nouveau éligible au bonus écologique (de 5000€). Cette Model 3 de base dispose d'une batterie un peu plus modeste de 57 kWh (capacité utile), qui autorise une autonomie moyenne de 349 km, mais le réseau des Superchargeurs est étendu et permet de recharger assez facilement. En outre, elle garde les excellentes qualités routières qui font le succès de ce modèle.

#### + Qualités

**Autonomie correcte**

**Qualités routières bluffantes**

**Retour à un tarif plus compétitif**

#### - Défauts

**Détails de finition**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 490 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	293 ch
Couple	380 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 61 kWh
COFFRE	525+60 dm <sup>3</sup>
POIDS	1770 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,85 x 1,44
VITESSE MAXI	225 km/h
1000 m D. A.	27,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
TEMPS DE CHARGE	50 min (superchargeur) à 25h
AUTONOMIE	349 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Model S Plaid



La Tesla Model S Plaid est la berline 100 % électrique la plus rapide au monde. Elle va plus vite que la Porsche Taycan Turbo !

### Berline hors-sol

Pour cette Model S Plaid, les ingénieurs de chez Tesla ont lâché la bride ! Outre la capacité de la batterie de 100 kWh, la Model S Plaid possède un groupe motopropulseur (trois moteurs électriques) de 1 020 ch qui lui permet d'expédier le 0 à 100 km/h en 2s ! Une Formule 1 ne fait guère mieux... Capable de dépasser les 320 km/h sur circuit, cette Tesla dispose en outre d'une excellente autonomie lorsque l'on adopte un rythme plus cool. En moyenne 637 km (selon Tesla). Mais une fois au volant, la modestie s'impose. En effet, cette débauche de puissance réclame une certaine dextérité...

#### + Qualités

**Accélérations surréalistes**

**Autonomie**

**140000 €**

#### - Défauts

**Puissance excessive**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	138 990 € - 15 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	1020 ch
Couple	1450 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 19 - 285/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	798 dm <sup>3</sup>
POIDS	2162 kg
L x l x h (en m)	5,03 x 1,99 x 1,44
VITESSE MAXI	322 km/h
0 à 100 km/h	2s1
TEMPS DE CHARGE	1h (rapide)
AUTONOMIE	637 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★★★★★

## Model 3 Grande Autonomie



En roulant normalement et en cumulant routes de campagne, ville et autoroute, il est possible de réaliser environ 440 km avant de recharger les batteries.

### Voyage au long cours

L'année dernière, la Model 3 a profité de petites retouches (clignotants, vitre à double vitrage, poignées de porte...) et de nouvelles évolutions techniques. La version Grande Autonomie, ici à l'essai profite de 440 ch et d'une transmission aux quatre roues pour un comportement ultra-sûr. Surtout, la batterie à la capacité exceptionnelle (78 kWh), lui permet de couvrir plus de 380 km d'une traite sur autoroute. De quoi en faire une voyageuse hors pair. Et la Model 3 remplit d'autant mieux ses fonctions de familiale qu'elle se montre confortable, spacieuse et généreuse pour les bagages.

#### + Qualités

**Autonomie**

**Confort de suspensions**

**Performances très correctes**

#### - Défauts

**Tarif élevé (malgré la baisse)**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	52 990 € - 9 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 1000 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	440 ch
Couple	493 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 78 kWh
COFFRE	525+60 dm <sup>3</sup>
POIDS	1845 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,85 x 1,44
VITESSE MAXI	233 km/h
1000 m D. A.	23,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,4 s
TEMPS DE CHARGE	1h charge rapide 30h sur secteur
AUTONOMIE	444 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Model Y Grande Autonomie



Depuis peu, le Model Y existe en version propulsion à partir de 41 990 € (bonus inclus).

### Déjà une référence

Avec son Model Y, Tesla veut aussi surfer sur la vague des SUV compacts. Empruntant de nombreux éléments à la berline Model 3, à commencer par la planche de bord très épurée, il offre aux passagers un espace généreux doublé d'une agréable sensation d'espace... renforcée par la luminosité apportée par l'immense toit panoramique. Et pour bien faire, le coffre se révèle à la fois volumineux (695 dm<sup>3</sup>) et pratique à charger. Cette version Grande Autonomie revendique par ailleurs des performances dignes d'une sportive et d'une autonomie confortable de 445 km.

#### + Qualités

**Ambiance intérieure**

**Autonomie/performances**

**Prix élevé (mais en baisse)**

#### - Défauts

**Confort de suspensions**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 990 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 1000 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	440 ch
Couple	493 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 75 kWh
COFFRE	695+105 dm <sup>3</sup>
POIDS	1986 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,93 x 1,63
VITESSE MAXI	217 km/h
1000 m D. A.	24,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
TEMPS DE CHARGE 30h (secteur) 9h (11kW) 1h (rapide)	
AUTONOMIE	445 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Mirai Hydrogène Executive



Avec son look de coupé 4 portes, difficile de deviner que cette grande routière carbure à l'hydrogène.

### L'avenir lointain

Toyota croit beaucoup à l'hydrogène et présente aujourd'hui la nouvelle génération de sa berline Mirai. Esthétiquement, ce nouvel opus ne manque pas d'attraits. Cette propulsion offre aussi un réel confort à l'usage. Son moteur électrique est suffisamment performant, et son autonomie annoncée dépasse les 600 km. Mieux, la recharge en hydrogène n'est l'affaire que de quelques minutes. La voiture idéale? Pas tout à fait. Déjà, son tarif est astronomique. Et puis, les stations compatibles sont très rares (quelques dizaines dans l'Hexagone). Enfin, cette grande routière possède un coffre de citadine!

#### + Qualités

Progrès sensibles

Douceur de conduite

#### - Défauts

Peu de stations hydrogène

Coût élevé

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	79 250 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	182 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 20
BATTERIE	Pile à combustible kWh
COFFRE	321 dm <sup>3</sup>
POIDS	1920 kg
L x l x h (en m)	4,98 x 1,89 x 1,48
VITESSE MAXI	175 km/h
0 à 100 km/h	9s2
TEMPS DE CHARGE	5 mn
AUTONOMIE	650 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## bZ4X AWD 218 Origin Exclusive



Impossible de faire le "plein" en moins de 10 h sur des bornes publiques en courant alternatif.

### Relais électrique...

Voici le bZ4X, un SUV 100% électrique au style futuriste, bien protégé, original à l'intérieur avec sa console centrale "suspendue", son écran multimédia XXL et sa boîte à gants... absente! L'espace habitable est généreux, le coffre correct. Sur la route, l'autonomie devrait tourner autour de 350 km. Dommage, sa conduite se révèle peu enthousiasmante. Les performances sont satisfaisantes, la tenue de route sereine mais les prises de roulis marquées nuisent à l'efficacité, et la direction s'avère un peu lourde à basse vitesse. L'amortissement est moelleux mais les bruits d'air importants s'invitent.

#### + Qualités

Habitabilité

Confort de suspension

#### - Défauts

Capacité de batterie juste

Comportement pataud

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57 000 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 1000 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	218 ch
Couple	337 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/60 R18
BATTERIE	li-ion 71,4 kWh
COFFRE	441 dm <sup>3</sup>
POIDS	1985 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,86 x 1,65
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	6s9
TEMPS DE CHARGE	10h45 - 30 mn / Wallbox - borne
AUTONOMIE	457 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## RAV4 Hybride Rechargeable Collection



Avec cette version, Toyota met tout le monde d'accord en performances et en faible consommation.

### Chère hybridation

Le Toyota RAV4 existe en hybride rechargeable. Une version devenue d'emblée la nouvelle référence chez les SUV compacts. En performance, il tient tête à bon nombre de GTi, en consommation moyenne, c'est du très bon également, avec seulement 6,6 l/100 km mesurés par notre labo. Mais surtout, il affiche une belle autonomie en mode 100% électrique d'environ 65 km selon nos mesures. Depuis quelques mois, il reçoit le regard de la version Trail mais sans profiter de cette finition au look de baroudeur plus affirmé.

#### + Qualités

Restylage de printemps

Autonomie au top

#### - Défauts

Boîte perfectible

Version Trail indisponible

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	61 050 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	22 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2487 cm <sup>3</sup>
Puissance	306 ch cumulés
Couple	227 Nm (+ 270 et 121 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	517 dm <sup>3</sup>
POIDS	1985 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,86 x 1,69
VITESSE MAXI	189 km/h
1000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## VF8 Plus 408 ch



Le style extérieur tente de se démarquer des autres productions sans pour autant proposer un dessin très clivant.

### Espèce en voie d'apparition

Équipé d'un bloc de 150 kW sur chaque essieu, l'inédit SUV vietnamien VF8 revendique 408 ch et une autonomie annoncée de plus de 470 km. Sur la route, nous avons constaté un bon rapport agrément/confort, une direction précise et même un freinage bien géré et facile à doser. Les performances restent plutôt flatteuses pour la catégorie. La présentation intérieure se veut premium avec un large écran multimédia, fluide et plutôt ergonomique. La garantie est de 10 ans ou 200 000 km! Dommage qu'en matière de finition, et surtout à ce tarif, le VF8 ne puisse pas rivaliser avec les ténors du genre...

#### + Qualités

Performances et comportement

Agrément

Garantie 10 ans/200 000 km

#### - Défauts

Finition perfectible

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 200 € - NC
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	408 ch
Couple	620 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R20
BATTERIE	Li-ion 87,7 kWh
COFFRE	376 dm <sup>3</sup>
POIDS	2600 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,94 x 1,67
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	5s9
TEMPS DE CHARGE	NC
AUTONOMIE	447 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## e-Up! électrique



### Toujours plus loin !

Arrivée en 2013, l'e-Up ! version électrique de la citadine Up! a évolué en 2019, voyant la capacité de sa batterie quasi doublée. En résulte une autonomie rassurante en ville, de 250 km. Un environnement où l'e-Up! reste maniable, douce à l'usage, tonique et silencieuse bien sûr. L'installation d'une prise Wall box est toutefois nécessaire pour réduire les temps de charge à domicile à moins de 5h. Si le tarif a baissé avec le temps, il paraît encore élevé mais il est compensé en partie par une dotation incluant un câble pour se brancher sur bornes rapides, et une clim auto.

#### + Qualités

**Autonomie correcte**

**Maniabilité**

**Equipement**

#### - Défauts

**Charge en 18h sur secteur...**

*S'il faut toujours éviter les grands axes où l'autonomie avoisine les 160 km, l'e-Up ! peut couvrir près de 250 km en ville sans recharger.*

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27 040 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	83 ch
Couple	212 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	185/50 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 36,8 kWh
COFFRE	272 dm <sup>3</sup>
POIDS	1195 kg
L x l x h (en m)	3,60 x 1,65 x 1,50
VITESSE MAXI	130 km/h
1000 m D. A.	35,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	10,1 s
TEMPS DE CHARGE	4h30 sur Wallbox 18h sur secteur
AUTONOMIE	209 km

→ Les étoiles ★★★★★

## ID.3 58 kWh 204 Pro Perf. Active



### Rayon d'action limité

Berline compacte électrique aux allures de monospace, l'ID.3, dotée de 204 ch et de roues arrière motrices, jouit d'un comportement dynamique de prime abord, mais manque un peu de pouvoir directionnel lors des manœuvres d'urgence. Le plaisir de conduire est par ailleurs d'assez courte durée, l'autonomie n'excédant pas 278 km sur autoroute (325 km en moyenne sur tous les types de trajets) avec la seule batterie disponible désormais, de 58 kWh seulement. Ceci-dit, l'ID.3 peut se recharger à une puissance de 100 kW, à condition de trouver des bornes compatibles et fonctionnelles.

#### + Qualités

**Agrément de conduite**

**Habitabilité**

#### - Défauts

**Autonomie sur autoroute**

**Matériaux et ergonomie**

*Plus de batterie de 77 kWh au catalogue, hélas... Il faut se contenter de cette version 58 kWh, un peu juste question autonomie.*

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 800 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 5000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 58 kWh
COFFRE	403 dm <sup>3</sup>
POIDS	1770 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,81 x 1,57
VITESSE MAXI	163 km/h
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
TEMPS DE CHARGE	34h (secteur) 5h30 (11kW)
AUTONOMIE	325 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Golf 1.4 eHybrid 245 GTE



### Politiquement correcte

La Golf GTE hybride affiche 245 ch, comme la GTI! De quoi rivaliser? Pas vraiment : avec son attirail électrique, elle pèse quasiment 150 kg de plus, ce qui se ressent sur les routes sinueuses, où elle n'arrivera pas à suivre sa frangine. Mais au quotidien, la GTE ne manque pas d'intérêt avec ses performances déjà très respectables et une efficacité d'un bon niveau. En outre, la possibilité d'évoluer en mode électrique permet de rester "zen" une bonne partie (ou la totalité) de la journée, avec une autonomie de 46 km. Hélas, le coffre fait grise mine, avec seulement 280 dm<sup>3</sup>.

#### + Qualités

**Efficacité et performances**

**46 km en électrique**

#### - Défauts

**Poids élevé**

**Coffre**

*La GTE n'est pas vraiment une "GTI". Alourdie par ses batteries, elle ne peut rivaliser avec une vraie sportive en virage.*

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 695 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	26 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 395 cm <sup>3</sup>
Puissance	245 ch cumulés
Couple	400 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	280 dm <sup>3</sup>
POIDS	1616 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,79 x 1,49
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	28,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★★★★★

## Passat SW 1.4 TSI 218 GTE



### Prise de conscience

Vous utilisez surtout votre break pour aller au travail et transporter les enfants à l'école ou pour leurs activités sportives? Bref, moins de 40 km par jour? Cette Passat SW hybride rechargeable, toujours produite contrairement à la berline, pourrait vous changer la vie... à condition d'avoir les moyens. Facturée 57 390 €, l'allemande peut couvrir 41 km en ville et sur route sans essence (et dans un silence absolu). Et batterie à plat, la conso de sans-plomb dépasse rarement les 7,5 l/100 km. Douce, silencieuse et performante, cette version mérite l'investissement.

#### + Qualités

**Électrique au quotidien**

**Peu gourmande sur long trajet**

**Familiale accomplie**

#### - Défauts

**Tarif**

*Facturée au bas mot 3000 € plus chère qu'une 2.0 TDI 150 DSG7 R-Line, la Passat GTE se rentabilise si l'on effectue de petits trajets quotidiens.*

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57 390 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	27 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 395 cm <sup>3</sup>
Puissance	218 ch cumulés
Couple	400 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/45 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	562 dm <sup>3</sup>
POIDS	1740 kg
L x l x h (en m)	4,78 x 1,84 x 1,52
VITESSE MAXI	211 km/h
1000 m D. A.	28,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,5 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## Arteon Shooting Brake eHybrid Elegance



Cette variante Shooting Brake ne manque pas de volume de chargement, même s'il est réduit par le système hybride.

### Fière allure

Récente déclinaison de l'Arteon, le Shooting Brake concilie avec un indéniable brio l'élégance des lignes et volume intérieur. Les places arrière restent aussi spacieuses que celles de la berline tandis que le coffre propose un beau volume, y compris sur cette version hybride rechargeable embarquant un attirail électrique. Reprenant l'architecture mécanique de la Passat GTE, cette Arteon eHybrid affiche 218 ch et une batterie de 13 kWh promettant une cinquantaine de kilomètres en mode 100% électrique. Bonne nouvelle: elle ne coûte que 1080 € de plus que la TDI 150.

#### + Qualités

Habitabilité

Coffre préservé

Dotation technologique

#### - Défauts

Poids élevé

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58 890 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	26 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1395 cm <sup>3</sup>
Puissance	218 ch cumulés
Couple	400 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	245/45 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	455 dm <sup>3</sup>
POIDS	1809 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 1,88 x 1,47
VITESSE MAXI	222 km/h
0 à 100 km/h	7s8
CONSOMMATION MIXTE	1,1 l/100 km

\*Données constructeurs



## ID.4 77 kWh 204 Pro Performance



Les 204 ch assurent de bonnes performances et la batterie de 77 kWh offre une autonomie correcte au regard des prétentions familiales de l'ID.4.

### Le courant passe

L'ID.4 est un SUV compact qui reprend la base de l'ID.3 mais avec des capacités de batterie supérieures. Au côté des versions "Pure" de 52 kWh, trop justes pour voyager, on trouve donc des modèles "Pro" de 77 kWh, au rayon d'action étendu. Selon nos mesures, l'allemand peut ainsi couvrir plus de 400 km sans ravitailler en milieu urbain, et plus de 350 km sur autoroute, même si la prudence invitera à "faire le plein" avant. Pas mal! Vif à l'accélération, maniable et relativement agile avec sa transmission aux roues arrière ici, l'ID.4 est par ailleurs agréable à conduire, mais pas donné.

#### + Qualités

Autonomie correcte

Agrément de conduite

Diamètre de braquage

#### - Défauts

Tarifs

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 650 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 1000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 21 - 255/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	565 dm <sup>3</sup>
POIDS	2160 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,86 x 1,61
VITESSE MAXI	161 km/h
1000 m D. A.	30,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	401 km



## Tiguan eHybrid 245 Elegance



Une fois ses batteries vides, le Tiguan hybride réclamera jusqu'à 9,4 l/100 km en ville.

### Court-jus

Depuis son restylage, le Tiguan existe dans cette version hybride rechargeable de 245 ch aux performances très correctes... tant que la batterie est pleine. Lorsque ce n'est plus le cas, l'allemand se montre moins vif et plutôt gourmand en réclamant, d'après nos mesures, 8,6 l/100 km en moyenne. Le poids élevé (plus de 1,8 tonne) pénalise également le comportement routier, avec une tendance sous-vireuse très marquée. Ceci dit, la dotation est complète, la finition soignée et l'habitabilité généreuse, même si le coffre est quelque peu amputé par la greffe des batteries.

#### + Qualités

Habitabilité/modularité

Équipement

#### - Défauts

Consommation batterie vide

Comportement pataud

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 580 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	32 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1395 cm <sup>3</sup>
Puissance	245 ch cumulés
Couple	400 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	361/502 dm <sup>3</sup>
POIDS	1810 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,84 x 1,68
VITESSE MAXI	205 km/h*
1000 m D. A.	29,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

\*Donnée constructeur



## ID.5 77 kWh GTX 299



Avec ses deux moteurs et ses 299 ch, l'ID.5 GTX se montre vif à l'accélération, en dépit d'un poids qui dépasse les 2,2 tonnes à vide!

### Le cinquième élément

Version "coupé" de l'ID.4, l'ID.5 s'en démarque avec une ligne de toit plongeante pour un air plus dynamique et une habitabilité arrière légèrement moindre. Des boucliers spécifiques, des arches de pavillon grises ou encore un toit noir permettent aussi de le distinguer. Cette version GTX y ajoute quelques détails dynamiques et surtout 299 ch, disposant d'un second moteur sur le train avant (et donc de quatre roues motrices). Les performances sont efficaces mais linéaires. Pas de sensations, un comportement plan plan, ses 2,2 t limitant toute volonté de révolte et une autonomie de 360 km en moyenne dans la vraie vie...

#### + Qualités

Habitabilité et coffre

Performances

#### - Défauts

Autonomie décevante

Interfaces perfectibles

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	62 900 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	299 ch
Couple	460 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R20
BATTERIE	li-ion 77 kWh
COFFRE	549 dm <sup>3</sup>
POIDS	2242 kg
L x l x h (en m)	4,6 x 1,86 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	6s3
TEMPS DE CHARGE	11h30(7,4 kW) - 7h30 (11 kW) - 30
AUTONOMIE	489 km

\*Données constructeurs



## ID.Buzz 77 kWh Pro 204 ch



### Le van branché des "bobos cool"

Il a de l'allure le Combi des temps modernes... mais la joyeuse peinture bicolore et la sellerie assortie demandent 1790 € et 1100 € pour la seconde... Comptez aussi 1930 € pour les portes coulissantes et le hayon électriques, 1420 € pour les caméra de recul, clé mains libres et régulateur de vitesse adaptatif! De quoi largement dépasser les 60000 € et perdre le bonus. Rageant, car ce van électrique, très logeable et bourré de rangements, s'avère plaisant à conduire et confortablement suspendu. Avec 2,4 tonnes à mouvoir, il n'est cependant ni très dynamique, ni super performant. Enfin, l'autonomie s'annonce juste pour un engin à vocation "nomade".



Le dessin est assez sobre mais comprends l'incoutournable écran multimédia (12 pouces à 130 €).

Une certaine allure, pas mal d'aspects pratiques, mais un tarif bien loin de l'esprit d'origine et seulement 419 km d'autonomie annoncée...

- + **Qualités**
- Espace intérieur**
- Conduite plaisante**
- **Défauts**
- Rayon d'action**
- Prix/équipement**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	56990 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 1000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R20 - 265/45 R20
BATTERIE	77 kWh
COFFRE	1121 dm <sup>3</sup>
POIDS	2407 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,99 x 1,94
VITESSE MAXI	145 km/h
0 à 100 km/h	10s2
TEMPS DE CHARGE	7h30 (11 kW) - 30 mn (135 kW)
AUTONOMIE	419 km

\*Données constructeurs



## Touareg eHybrid 462 R



Le Touareg R passe de 381 à 462 ch grâce à son calculateur moteur reprogrammé.

### L'R de rien

Pour 15500 € de plus, le Touareg hybride devient "R" et troque son V6 3.0 turbo de 340 ch secondé par un moteur électrique de 136 ch par... les mêmes moteurs! Et pourtant, VW annonce une puissance totale en hausse de 81 ch! L'astuce avancée? "Un réglage logiciel plus sportif du système hybride"! De fait, avec un total de 462 ch au lieu de 381 ch, les accélérations sont beaucoup plus vives. Mais, toujours privé de roues arrière directrices, le Touareg R reste pataud, même s'il dispose en plus de suspensions pneumatiques en série. Pas de quoi justifier un tel tarif...

#### + Qualités

**Performances**  
**Pas de malus**

#### - Défauts

**Comportement pataud**  
**Surcoût pas vraiment justifié**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	99750 € - 22 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	51 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2995 cm <sup>3</sup>
Puissance	462 ch cumulés
Couple	700 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/35 R 22
RESERVOIR	76 litres
COFFRE	500/645 dm <sup>3</sup>
POIDS	2494 kg
L x l x h (en m)	4,88 x 1,99 x 1,76
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	25,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	10,8 l/100 km

\*Donnée constructeur



# VOLVO

## S60 Recharge T8 AWD 405 Polestar Engineered



La S60 est livrée avec un câble de recharge long de 4,5 m. Celui de 7 m, en option, coûte 355 €. Mesquin...

### Plug-in sinon rien

Parmi les deux S60 hybrides rechargeables, notons la version Polestar. Ainsi, la S60 T8 développe au cumul 405 ch, c'est 65 de plus que l'entrée de gamme. Une puissance répartie entre le 2.0l de 310 ch et la partie électrique de 145 ch. Les accélérations sont bluffantes mais la sonorité du 4 cylindres en relance s'avère très artificielle. En revanche, vous pourrez effectuer jusqu'à 32 km en ville sans consommer une seule goutte de super sans plomb. A bord, la présentation élégante et l'équipement de série font forte impression. Mais cela ne fera pas oublier la fermeté des suspensions.

#### + Qualités

**Présentation**  
**Consommation**

#### - Défauts

**Poids**  
**Suspension ferme**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	77600 € - 20 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	25 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1969 cm <sup>3</sup>
Puissance	405 ch cumulés
Couple	430 Nm (+ 240 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 20
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	430 dm <sup>3</sup>
POIDS	2022 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,85 x 1,44
VITESSE MAXI	NC
1000 m D. A.	25,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,9 l/100 km





## V60 Recharge T6 AWD 350 Ultimate



La V60 Ultimate est bien équipée : toit pano, affichage tête haute, phares à led directionnels, etc.

### Un hybride de référence

A partir de 62 000 €, la très élégante V60 se décline en version hybride rechargeable. En cumulant son petit moteur électrique et son bloc thermique, le break dispose de 350 ch. Une puissance suffisante, d'autant que la douceur exemplaire de cette mécanique séduit. Autre avantage, une fois la batterie pleine, la V60 peut parcourir jusqu'à 64 km. Pas mal ! Cela dit, une fois les accus à plat, le 4 cylindres turbo boit en moyenne 8,6 l/100 km. A noter que la V60 T6 et ses 2 073 kg n'aime pas être chahutée dans les virages. Son truc : avaler les kilomètres sur autoroute.

#### + Qualités

Douceur de la mécanique  
Autonomie en tout électrique

#### - Défauts

Poids élevé  
Dynamisme

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	72 700 € - 15 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	17 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 969 cm <sup>3</sup>
Puissance	350 ch cumulés
Couple	350 Nm (+ 309 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/40 R 19
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	411 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 073 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,85 x 1,44
VITESSE MAXI	183 km/h
1 000 m D. A.	25,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,2 s
CONSUMATION MOYENNE	8,7 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## C40 Recharge 231 Ultimate



Pour recharger la batterie du C40, comptez pas moins de 7h à 11 kW et seulement 30 min via une borne de recharge rapide.

### Nouvelle silhouette

À l'image de certains autres constructeurs, Volvo dégage lui aussi un SUV au look de coupé. Basé sur la même plateforme que le XC40, le C40 a pour particularité de n'être disponible qu'en version 100% électrique. En entrée de gamme, le SUV dispose ainsi de 231 ch et sa batterie de 69 kWh autoriserait une autonomie assez ambitieuse de 406 km. A bord, la présentation suédoise séduit mais en y regardant de plus près, on découvre quelques plastiques bas de gamme. A l'arrière, les passagers profitent d'un bel espace au niveau des jambes, cependant la garde au toit limitée peut gêner les plus grands.

#### + Qualités

Look  
Autonomie  
Gabarit

#### - Défauts

Trop lourd

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 430 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 1 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	231 ch
Couple	330 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19 - 255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 69 kWh
COFFRE	479+37 dm <sup>3</sup> **
POIDS	2 045 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,88 x 1,60
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s4
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 32 min (10 à 80%)
AUTONOMIE	406 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ Les étoiles ★★★★★

## C40 Recharge Twin 408 ch Ultimate



Tout comme les autres modèles de la gamme, le C40 peut désormais profiter de la nouvelle interface multimédia Google.

Sur la route, le C40 n'est pas un modèle d'agilité et son niveau de confort laisse parfois à désirer.

### Looké mais pas sportif

Si les 231 ch du C40 de base ne vous suffisent pas, voici la version Twin et ses 408 ch ! Le surcoût ? 8 600 € en Ultimate. A ce tarif, on profite d'une autonomie (vérifiée) de 335 km. Et comme ce SUV est propulsé par deux moteurs électriques, le 0 à 100 km/h est franchi en 5s2. Néanmoins, la sportivité n'est pas l'atout majeur du C40. Son poids trop élevé (2 167 kg) et son châssis pas très affûté n'incitent pas à hausser le rythme dans les virages. En revanche, face à ses concurrents directs (à commencer par l'Audi Q4 Sportback e-tron), il affiche plutôt un meilleur rapport prix/équipement.

#### + Qualités

Pouvoir d'accélération  
Équipement riche

#### - Défauts

Agilité/poids  
Confort perfectible

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	63 270 € - 15 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	408 ch
Couple	660 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19 - 255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 78 kWh
COFFRE	479+37 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 167 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,88 x 1,60
VITESSE MAXI	184 km/h
1 000 m D. A.	25,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,8 s
TEMPS DE CHARGE	32h (secteur) 7h (11kW)
AUTONOMIE	335 km

→ Les étoiles ★★★★★

## XC40 Recharge T4 Start



Le XC40 recharge se distingue par sa consommation élevée et sa faible autonomie électrique.

### Hybride poussif

Le XC40 propose deux déclinaisons hybrides rechargeables dont voici la plus petite. Son comportement étonne grâce à un châssis sport qui le rend agile et sa direction franche. Mais la motorisation n'est pas à la hauteur des espérances. Le petit 3 cylindres de 129 ch peine à relancer la machine lorsque le bloc électrique ne suffit plus. Consommation élevée, faible autonomie électrique et performances en-dessous de ses rivaux (3008 Hybrid par exemple) ternissent encore le tableau. Cependant, vous pouvez toujours compter sur une finition exemplaire et une habitabilité correcte.

#### + Qualités

Comportement routier

Finition

#### - Défauts

Consommation

Agrément de conduite

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	52050 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	48 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1477 cm <sup>3</sup>
Puissance	211 ch cumulés
Couple	245 Nm (+ 160 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	509 dm <sup>3</sup>
POIDS	1804 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,87 x 1,66
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,8 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## XC60 Recharge T6 AWD Plus



Le XC60 restylé représente ce qui se fait de mieux chez le constructeur suédois : classe, doux à l'usage et confortable.

### Le luxe suédois

Ce XC60 réunit de bonnes performances sans tomber dans l'excès tarifaire. Même s'il n'est pas donné à près de 75000 € dans cette finition Style Chrome, le XC60 tout juste remodelé compense par une présentation léchée : inserts en bois, jantes alliage 19", planche de bord gainée de similicuir... La sensation "premium" domine sans tomber dans le "bling-bling". Les 350 ch cumulés offrent un bel agrément même si le poids rattrape vite les envies sportives. Mais à l'usage, l'hybridation lui confère encore plus de douceur tandis que la boîte auto. se substitue parfaitement à ce style de conduite coulée.

#### + Qualités

Douceur d'utilisation

Présentation intérieure

Style élégant

#### - Défauts

Poids

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	74480 € - 15 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	23 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1969 cm <sup>3</sup>
Puissance	350 ch cumulés
Couple	350 Nm (+ 309 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/45 R 20
RESERVOIR	71 litres
COFFRE	447 dm <sup>3</sup>
POIDS	2160 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,91 x 1,66
VITESSE MAXI	183 km/h
1000 m D. A.	26,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## XC40 Recharge Twin 408 Ultimate



Les évolutions stylistiques sont très minimes : le look du XC40 Recharge évolue peu.

### 400 ch sous le capot !

Premier véhicule 100 % électrique de la marque, le XC40 Recharge Twin doit désormais composer avec de nouveaux concurrents (Mercedes EQA, Audi Q4 e-Tron...). Mais à cause de la hausse des tarifs, le suédois se positionne au dessus de la barre des 60000 €. Il ne profite donc plus d'aucun bonus. Sur la route, le SUV préfère la douceur au dynamisme, notamment à cause de son poids. Cela dit, les accélérations étonnent et la grosse batterie de 78 kWh permet d'effectuer 325 km. Quant à l'habitacle, il conserve les mêmes dimensions que sur les versions thermiques.

#### + Qualités

Performances

Douceur mécanique

#### - Défauts

Poids

Style peu évolutif

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	62310 € - 12 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	408 ch
Couple	660 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19 - 255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 78 kWh
COFFRE	509+37 dm <sup>3</sup>
POIDS	2174 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,87 x 1,66
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	25,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,9 s
TEMPS DE CHARGE	32h (secteur) 7h (11 kW)
AUTONOMIE	325 km

→ Les étoiles ★★★★★

## XC90 Recharge T8 AWD Start 7 pl.



Le XC90 T8 améliore son autonomie électrique avec près de 90 km annoncés.

### Vitrine technologique

Cette version hybride rechargeable de 455 ch cumulés n'émet pas plus de 76 g de CO<sub>2</sub>/km. Le grand SUV suédois échappe ainsi au malus. Le 2.0 essence boosté à 310 ch est associé à un moteur électrique de 145 ch. Pas moins de quatre modes de conduite sont proposés. Le mode "Pure" permet de rouler sur près de 30 km en tout électrique tandis que le mode "save" permet lui de recharger les batteries tout en roulant. Néanmoins, une fois les batteries à plat, on dépasse allègrement les 91/100 km, à condition d'avoir le pied droit léger. Car avec une telle réserve de puissance, la tentation d'accélérer est forte!

#### + Qualités

Performances

Confort exceptionnel

Mode électrique

#### - Défauts

Prix

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	90800 € - 19 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	28 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1969 cm <sup>3</sup>
Puissance	310 ch (+ 145 ch électriques)
Couple	400 Nm (+ 309 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 20
RESERVOIR	71 litres
COFFRE	620/707 dm <sup>3</sup> **
POIDS	2297 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,93 x 1,78
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s4
CONSOMMATION MIXTE	1,2 l/100 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ Les étoiles ★★★★★

# Nouveau Kia Niro EV. 100 % électrique.

Jusqu'à 460 km d'autonomie.<sup>(2)</sup>



## VENTE ET APRÈS-VENTE

**ILE DE FRANCE  
AUTOMOBILES**  
[www.kia-idfa.com](http://www.kia-idfa.com)

**AUTOMOBILES PARIS SUFFREN**  
76 bis, avenue de Suffren  
75 015 Paris  
Tél : 01 53 58 56 00

**IDFA VILLEJUIF**  
3-5, avenue de Paris  
94 800 Villejuif  
Tél : 01 53 14 24 24

## VENTE VÉHICULES NEUFS ET OCCASIONS

**IDFA GRANDE ARMÉE**  
27, avenue de La Grande Armée  
75 116 Paris  
Tél : 01 53 64 09 69

**IDFA BOULOGNE**  
3, route de la reine  
92 100 Boulogne  
Tél : 01 48 25 00 01

## NOUVELLE ADRESSE

**IDFA COURBEVOIE**  
100, Boulevard de Verdun  
92 400 Courbevoie  
Tél : 01 41 88 90 10

**A 0 gCO<sub>2</sub>/km**



**Consommation mixtes du Nouveau Kia Niro EV 100% électrique : en cours d'homologation.**

\*Garantie 7 ans ou 150 000 km (1<sup>er</sup> des deux termes échu) valable pour tous les modèles Kia en France métropolitaine et Corse (hors DOM-TOM) et dans tous les Etats membres de l'UE ainsi qu'en Norvège, Suisse, Islande et Gibraltar sous réserve du respect du plan d'entretien défini par le constructeur et présenté dans le manuel utilisateur. (1) Movement that inspires = Du mouvement vient l'inspiration. (2) En cycle mixte et urbain WLTP pour le Kia Niro EV 100% électrique avec une simple charge.



Pensez à covoiter #SeDéplacerMoinsPolluer



# Contrairement aux apparences, il ne mise pas tout sur le physique.

**Volkswagen ID.5,**  
SUV coupé 100% électrique  
Un modèle à suivre.



**Essayez-le  
immédiatement  
en concession.\***

\*Valable chez les Partenaires participants.

Cycles mixtes gamme ID.5 (kWh/100 km) WLTP : 16,4-17,9. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP : 0 (en phase de roulage). Valeurs au 01/12/2021, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

Volkswagen Group France – SAS au capital de 198 502 510 € – 11, av. de Boursonne, Villers-Cotterêts  
RCS Soissons 832 277 370.

**A** 0 g CO<sub>2</sub>/km

B

C

D

E

F

G

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer