

Auto Vert!

NOUVEAU

LES MEILLEURES SOLUTIONS POUR MOINS POLLUER



DOSSIER HYBRIDES
LES PLUS RENTABLES
...ET CEUX À ÉVITER !



SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

Les Twingo et DS n°8 branchées ARRIVENT !



**L'A290
À L'ESSAI
NOUVEL ESPOIR
D'ALPINE**



+ GUIDE EXCEPTIONNEL

Tous les modèles du marché à l'essai

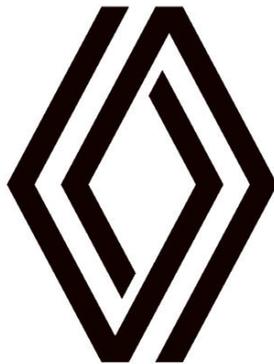
160 VOITURES HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES TESTÉES

L 15782 - 25 - F - 4,95 € - RD

BEL: 5.40€ - ESP: 5.40€ - GR: 5.80€ - DOM S: 5.80€ - ITA: 5.80€ - LUX: 5.40€ - PORT CONT: 5.40€ - CAN: 8.95€ CAN - MAR: 6.50€ - TOM: 6.50€ - BRCCFP - C-I-SPS - TUN: 17DTU



**generation
renault**
portes ouvertes 13-17 mars⁽¹⁾



RENAULT 5 E-TECH ELECTRIQUE

VOITURE DE L'ANNEE 2025

fabriquée en France
jusqu'à 410 km d'autonomie⁽²⁾
openR link avec Google intégré⁽³⁾
jusqu'à 26 systèmes avancés d'aide à la conduite

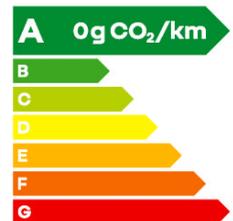
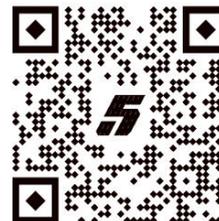
200€ à partir de
/mois⁽⁴⁾

2 mois de loyer offerts⁽⁵⁾

borne de recharge offerte⁽⁶⁾

LLD sur 37 mois. 1^{er} loyer de 2 400€
4 000€ de bonus écologique déduits⁽⁷⁾
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁸⁾

particulier, professionnel ou
commerçant, rejoignez Plug Inn*
le réseau de bornes de recharge
électrique





modèle présenté : R5 iconic cinq 120 ch avec options peint. métallisée jaune pop! / toit noir et jantes alliage bicolores « techno » à 274€/mois.⁽⁹⁾ contrat sérénité Renault inclus pour 1€/mois.⁽⁸⁾ (1) ouverture exceptionnelle le 16/03/25. (2) avec batterie 52 kWh. (3) selon version. Google, Google Play, Google Maps, Waze sont des marques déposées de Google LLC. (4) ex. pour R5 evolution 120 ch hors options. (4)(9) locations longue durée, hors assurances, 37 mois/30 000 km max. 1^{er} loyer majoré 6 400€ ramené à 2 400€ après déduction 4 000€ de bonus éco, sous réserve éligibilité et réserve acceptation diac, agissant sous marque commerciale Mobilize financial services, capital 415100500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - 702 002 221 rcs bobigny. n° orias : 07004966 (www.orias.fr). restitution véhicule en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. (5) valable pour toute commande de R5 e-tech électrique du 13 au 17/03/25. rdv chez Renault, 3^e et 4^e loyers offerts si location longue durée. (6) borne de recharge à domicile Mobilize powerbox verso (valeur : 990€ ht) offerte pour achat borne + installation. borne non substituable par autre contrepartie, ni par borne équivalente. offre à particuliers résidant en maison individuelle. forfait borne avec installation de Mobilize power solutions. (7) bonus éco 4000€, sous réserve éligibilité (selon décret n° 2024-1084 du 29/11/24), conditions sur <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT0000050690951>. (8) contrat sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans contrat entretien. détail points de vente et [renault.fr](https://www.renault.fr). offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande R5 neuve du 1^{er} au 31/03/25. *plateforme communautaire de recharge électrique. **consommations min/max (kwh/100 km)**: 14,5/15,5. émissions co₂ (g/km)**: 0 à l'usage, hors pièces d'usure. **selon norme wltp.** [renault.fr](https://www.renault.fr)

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

LES VOITURES BRANCHÉES enfin abordables

Pour la première fois depuis une dizaine d'années les ventes de voitures électriques neuves ont réculé dans l'Hexagone. Si la chute n'est pas spectaculaire (-2,5% en 2024 par rapport à 2023), la réduction des subventions à la voiture électrique (bonus, leasing social) voulue par les pouvoirs publics français risque de sérieusement corser la difficulté d'atteindre les 20 à 25% de parts de marché nécessaires pour répondre aux ambitieux objectifs de réduction des émissions de CO₂ dictés par l'Union européenne. Bonne nouvelle, les constructeurs automobiles semblent enfin avoir pris conscience que les prix catalogue de leurs modèles sont trop élevés pour espérer séduire un nombre important de clients. Citroën, qui propose actuellement une ë-C3 à 23 300 € (hors bonus) disposera bientôt d'une version à moins de 20 000 €. Même politique de prix à la baisse chez Renault, où la R5 E-Tech s'affichera prochainement à moins de 25 000 € dans sa version Five, tandis que la future Twingo, à laquelle nous consacrons un dossier dans ce numéro (voir pages 16 à 19) se prépare à entrer en scène l'an prochain à un prix inférieur à 20 000 €. Volkswagen n'est pas en reste avec l'annonce d'une ID.2 à moins de 25 000 € en 2026, suivie d'une citadine à 20 000 € l'année suivante. Même son de cloche chez la marque chinoise BYD, qui compte bien, elle aussi, se mêler à la bataille du low-cost électrique avec le lancement (en cours de préparation) de la citadine Seagull, qui sera commercialisée à un prix inférieur à 20 000 €. Qui dit mieux ? **La rédaction d'Auto Plus Vert!**



EQA et EQB

100% électriques.

Venez essayer le SUV compact urbain
offrant jusqu'à 560 km d'autonomie électrique*
ou le SUV 7 places idéal pour les familles.



A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

*Données WLTP cycle mixte au 06/02/25 selon homologation en Allemagne (certaines valeurs peuvent différer en France en fonction des lignes et équipements disponibles). Gamme EQA : autonomie électrique = 435-561 km ; consommation électrique = 14,4-18,6 kWh/100km. Gamme EQB : autonomie électrique = 425-535 km ; consommation électrique = 15,2-19,1 kWh/100km. Mercedes-Benz France - RCS Versailles 62 04 287.

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

Pour joindre votre correspondant, composez le 01 41 33 suivi de son numéro de poste.

RÉDACTION

Rédacteur en chef: Olivier Bernis (5160)
Chef de service : Franck Mozzanini (5448)
Assistante de la rédaction : Karine Roumestand (5594)
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 69 : Studio Pykha
page 70 à 114 : Rip Consulting

PUBLICITÉ

PUBLICITÉ COMMERCIALE

Directrice générale: Elodie Brétaudeau-Fontailles
Directeur du pôle automobile: Franck Graisset
Directrice adjointe du pôle automobile: Anne Buré-Emmel (2921)
Plannings: Angélique Consoli (5352),
Stéphanie Guillard (5350)
Trafic: Lea Joya
MARCHÉS DIRECTS
Directrice de publicité: Julie Aldabo (5545)

MARKETING & ABONNEMENT

Directrice marketing: Sylvie Siguret (5885)
Responsable marketing: Frédérique Gasbarian (5777)
ABONNEMENTS ET DIFFUSION
Directeur marketing clients/diffusion: Germain Perinet
ABONNEMENTS
Directrice marketing direct: Catherine Grimaud
Chef de groupe: Davina Champaigne
Chef de produit: Julie Duarte
VENTES AU NUMÉRO:
Responsable service Diffusion: Philippe Merrien
Responsable des ventes: Mélanie Caillé

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 Haitaïan
Editeur: Tommaso Albinati

Imprimeur: Roto France
Numéro ISSN: 0992-8154
Numéro CPPAP: 0526 K 93921

Dépôt légal: mars 2025
Trimestriel: avril, mai, juin 2025

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, de sources recyclées et contrôlées
www.pefc-france.org



SOMMAIRE

P.4 Edito

P.8 ET 10. Actus

NOUVEAUTÉS

P.12 La DS N°8

P.16 La Renault Twingo E-Tech

ESSAIS

P.20 Dossier Hybrides : valent-ils vraiment leur coût ?

P.28 Essai : MG EHS hybride rechargeable

P.32 Essai : Renault Rafale E-Tech





PHOTO: NICOLAS SOLIER



P.36..... Comparatif petits SUV électriques : Alfa Romeo Junior, Mini Aceman, Smart#1

P.42..... Essai : Skoda Elroq

P.46..... Essai : Audi A6 Avant E-Tron

P.50..... Essai : Alpine A290

P.54..... Match : Peugeot E-3008 contre Cupra Tavascan

P.58..... Essai : Kia EV3



MODE D'EMPLOI

P.63..... Le guide des technos écolos

GUIDE D'ACHAT

P.68..... 160 modèles propres à l'essai

**vite!
VERT**

Un cinquième meeting Tesla fin mai



PHOTO: BIKER FEST

Le Tesla Owners Club France, qui compte 1 150 adhérents, organise son cinquième « Tesla Owners Day » le 31 mai prochain. Ce rassemblement, qui se tiendra cette année au parc de loisirs Walygator Sud-Ouest, près d'Agen, devrait attirer plus de 200 autos et 500 personnes autour d'animations et d'ateliers. Les billets sont d'ores et déjà disponibles sur le site www.club-tesla.fr.

Une première station de recharge Audi en France



PHOTO: AUDI

La marque allemande déploie des « Audi Charging Hubs », sortes de station de recharge rapide haut de gamme, avec ombrières solaires et salon pour s'abriter pendant la pause. Après des installations en Allemagne, en Suisse ou au Japon, le premier Charging hub de France a ouvert à Chambéry, à côté de la concession de la marque. Il propose huit bornes offrant jusqu'à 360 kW.

VERT foncée

Les batteries des électriques vieillissent bien

Le loueur de longue durée Arval a publié une étude sur le vieillissement des batteries de 8 300 voitures électriques et hybrides rechargeables. Il en ressort que leur état de santé (« state of health »), qui est de 100 % lorsque les accumulateurs sont neufs, était en moyenne de 93 %. Même après 200 000 km, il reste autour des 90 %. Voilà qui rassurera ceux qui hésitent à acheter une électrique d'occasion...



PHOTO: OPEL



PHOTO: N. SOLEIL/ERAS

Fiscalité : tour de vis sur les malus... y compris pour les électriques

Le sursis aura été de courte durée : si la censure du gouvernement Barnier avait fait tomber le projet de loi de finances 2025, le gouvernement Bayrou a relancé la machine... et le malus 2025 avec. En vigueur depuis le 1^{er} mars, le nouveau barème débute à 113 g/km de CO₂ (contre 118 auparavant) et monte jusqu'à... 70 000 € dès 193 g/km. Et il sera encore plus sévère en 2026 et 2027, avec un seuil de déclenchement abaissé de 5 g/km à chaque fois (108 g/km l'an prochain, puis 103) et un malus maximal porté à 80 000 puis 90 000 €. Selon les données d'AAA Data, si la moitié des voitures neuves ont été touchées par un malus en 2024, ce chiffre devrait passer à 63 % cette année, 72 % en 2026 et... 79 % en 2027 ! Quant au montant moyen de la taxe, il gonflerait de 67 %, atteignant 4 101 €. Voilà pour les thermiques « vilaines polluantes » ! Plus surprenant : certaines voitures élec-

triques pourront également être malussées... mais pour leur poids. En effet, la fameuse « Taxe sur la masse en ordre de marche » (TMOM) s'appliquera aussi sur les électriques à partir du 1^{er} juillet 2026. Avec, heureusement, deux aménagements : d'une part, elles bénéficieront d'un abattement de 600 kg (malus à partir de 2,1 tonnes) ; d'autre part, les modèles profitant du bonus en seront exemptés, l'État n'osant quand même pas reprendre d'une main ce qu'il a donné de l'autre ! Dernier coup de bambou, pour les hybrides cette fois-ci : en 2027, ceux dont la puissance maxi du moteur électrique est inférieure à 30 kW (soit 41 ch) ne bénéficieront plus de l'abattement de 100 kg sur le malus au poids. Une mesure qui touchera les micro-hybrides, mais aussi les hybrides 48 volts de Stellantis comme le Peugeot 3008. Il n'y a pas de petit profit... ■

VERT pale

Pas de bonus pour la Leapmotor T03

Avec son allié chinois Leapmotor, Stellantis pensait avoir trouvé la parade pour que sa citadine T03 soit éligible au bonus écologique : la faire assembler en Pologne à partir de kits en provenance de Chine. Mais le gouvernement a modifié le calcul du score environnemental de façon à tenir compte de l'origine des pièces, et non du lieu d'assemblage final. Toujours privée de bonus, la T03 est cependant proposée avec une remise de 1 600 €...



PHOTO: STELLANTIS

BYD va lancer une voiture électrique à moins de 20 000 €



PHOTO: BYD

Les voitures électriques abordables commencent à arriver sur la pointe des pieds. La Citroën ë-C3 est déjà là (23 300 € hors bonus) et se déclinera prochainement dans une version à moins de 20 000 €. La Renault 5 E-Tech s'affichera à moins de 25 000 € dans sa version Five et sera rejointe en 2026 (voir page 16 à 19) par une Twingo à 20 000 €. Volkswagen ne sera pas en reste, avec une ID.2 proposée à moins de 25 000 € en 2026 et une citadine à 20 000 € l'année d'après. Mais il va également falloir compter avec la concurrence chinoise ! BYD compte en effet commercialiser sa citadine Seagull en Europe, laquelle sera produite dans une toute nouvelle usine basée à Szeged, en Hongrie. Une manière habile de contourner les tarifs douaniers imposés par l'Europe sur les voitures électriques « made in China ». Déjà vendue dans l'Empire du milieu, la Seagull s'y affiche à un tarif défiant toute concurrence : à partir de 10 500 € ! Mais la version européenne, qui devrait être un peu plus grande et dotée d'une batterie plus costauda, sera plus coûteuse. Son prix de départ devrait cependant être inférieur à 20 000 €, faisant d'elle l'une des électriques les plus abordables du marché.



PEUGEOT NOUVEAU E-5008 ÉLECTRIQUE



JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE ⁽¹⁾

7 places

Jusqu'à 668 km d'autonomie ⁽²⁾

Également disponible en hybride

A 0g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Consommation mixte WLTP (l:100 km): 0

(1) Allure Care : 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle activée à chaque entretien prévu au plan d'entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur Peugeot.fr. (2) pour une version Allure, norme WLTP en cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.



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

La Ferrari électrique présentée à l'automne



PHOTO: FERRARI

Une Ferrari silencieuse ? Voilà qui risque de déranger bon nombre de tifosi ! Si la marque de Modène s'est déjà essayée aux modèles électrifiés, elle n'a jamais osé le 100% électrique. Mais cela va changer : le 9 octobre prochain, Ferrari lancera son premier modèle « à piles »... dont on ne sait à peu près rien, si ce n'est qu'il aura l'allure d'un crossover façon Purosangue.

Une autoroute à recharge sans fil



PHOTO: VINCI ENERGIES

Une portion de l'autoroute A10 dans l'Essonne va bientôt recevoir un système de recharge par induction, afin de tester cette technologie qui permet de refaire le « plein » d'électrons sans s'arrêter. Revers de la médaille : l'aménagement de ce tronçon de 1,5 km coûtera la bagatelle de 26 millions d'euros. Or on compte près de 12 400 km d'autoroutes en France...



PHOTO: N. SOLER/ERAS

Marché automobile : la transition dans une impasse ?

Pour la première fois depuis une dizaine d'années, les ventes de voitures électriques neuves ont reculé en France. Pas de beaucoup : -2,5 %. Mais c'est une rupture après la forte accélération initiée en 2020. Et les électriques ne sont pas les seules « voitures propres » à reculer : les ventes de GPL ont baissé de 8,6 %, celles d'hybrides rechargeables sont à -10,2 %, tandis que les modèles roulant à l'E85 boivent la tasse : - 65,5% ! Dans cette avalanche de mauvaises nouvelles, seules les hybrides classiques

(+28,8%) et surtout légères (+47,4%) progressent. Les stars de l'électrique ont du plomb dans l'aile : si MG a su sauver les meubles malgré la perte du bonus (toujours au 18^e rang des immatriculations), Tesla a reculé de la 7^e à la 14^e place, avec un Model Y à -23 % et une Model 3 à... -53%. La Dacia Spring a pour sa part dégringolé de 63 %. A l'inverse, la marque BYD est rentrée dans le top 30 des marques. Autre grand gagnant : Toyota. Porté par le succès des hybrides Yaris, Yaris Cross et C-HR, le géant nippon a vu ses ventes bondir de 18%, dou-

blant au passage Volkswagen et Citroën pour s'installer au 4^e rang du hit-parade français. Reste que le contexte peu favorable n'incite guère à l'optimisme pour 2025. Selon Natixis, le marché français ne progressera que de 2 % cette année (contre 3,5 % en 2024), et la réduction des subventions à la voiture électrique (bonus, leasing social) va rendre très difficile d'atteindre les 20 à 25 % de parts de marché nécessaires pour répondre aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ dictés par l'Union européenne. ■

L'électricité moins chère... mais pour combien de temps ?

Un bol d'air ! Après une hausse constante (+50 % en 10 ans), accélérée au lendemain de l'invasion de l'Ukraine par la Russie, le tarif réglementé de l'électricité a enfin baissé en février 2025 : - 15%. Le kilowattheure revient donc désormais à 0,2016 € (option base) ou à 0,1696 € (tarif heures creuses), si bien que la recharge d'une Renault Megane E-Tech 60 kWh coûtera, selon le cas, 12,10 € ou 10,18 €. Mais profitons-en, car cette accalmie devrait être de courte durée ! Révisé annuellement, le tarif réglementé n'évoluera pas avant février 2026, mais après... En effet, les prix de l'électricité devraient afficher une hausse structurelle jusqu'à la fin de la décennie, liée aux investissements nécessaires dans l'entretien et l'extension du réseau de centrales nucléaires et le développement des énergies renouvelables, mais aussi à la croissance de la demande et à l'inflation des coûts de la main-d'œuvre et des

matériaux de construction. Malgré tout, la voiture électrique restera toujours moins chère à l'usage que sa cousine thermique, et les tarifs de l'électricité restent moins volatils que ceux du pétrole...



PHOTO: A. CORTEZ/ERAS

HYBRIDE OU ÉLECTRIQUE, PASSEZ À SPOTICAR



N'HÉSITEZ PLUS !

Pour faciliter votre transition, toutes nos voitures d'occasion électriques bénéficient de :



Garantie jusqu'à
24 MOIS



Batterie garantie
jusqu'à **8 ans**



SATISFAIT
ou remboursé



Assistance
24/7

Rendez-vous sur [Spoticar.fr](https://www.spoticar.fr)
ou flashez le QR Code



SPOTICAR



La N°8 prend la relève de la DS 9. Fabriquée en Italie, elle se positionne face à des rivales comme l'Audi Q4 e-tron, la BMW i4 et la Tesla Model Y.

**EN
bref!**

Lancement: été 2025
L x l x h : 4,82 x 1,90 x 1,58 m
Moteurs électriques:
230, 245 et 350 ch (4x4)
Tarif: à partir de 59 200 €



A BORD DE LA DS N°8

Le nouveau porte-drap

Après une longue période de disette, DS dévoile enfin une nouvelle voiture, la N°8. Cette grande berline surélevée aux faux airs de SUV coupé doit relancer la marque sur le segment du haut de gamme. Nous l'avons découverte en avant-première, en attendant son lancement prévu au printemps. Par Julien Sarboraria

Plus de trois ans sans une nouveauté, c'est long pour un constructeur et rarement bon signe. Mais l'attente est enfin terminée: voici la DS... N°8! Ce changement de nomenclature, qui s'étendra également aux prochains modèles, s'inspire clairement des codes d'une célèbre maison de parfum. Un choix assumé par Olivier François qui, dès son arrivée à la tête de DS en juillet 2023, avait exprimé sa volonté d'en

faire un symbole du luxe à la française. La mission s'annonce difficile pour celle qui succède à la DS 9, car cette dernière n'a jamais réussi à faire briller les couleurs de la marque sur le segment des berlines haut de gamme.

Mélange des genres

Pour y parvenir, DS mise sur l'originalité avec cette N°8, qui n'est ni vraiment une berline traditionnelle, ni vraiment un SUV, ni même un coupé bien que ses poignées de porte dissimulées dans

Le design reste fidèle au concept-car Aero Sport Lounge, révélé en 2020. Parmi les éléments marquants, on retrouve la calandre illuminée (en option) et le capot bicolore. Un détail esthétique qui fait écho aux voitures de luxe d'avant-guerre, selon la marque.





Berline surélevée ou SUV coupé ? Cette nouvelle DS combine un peu les deux. Les poignées de porte arrière, dissimulées dans les montants, renforcent même l'illusion d'un coupé. Par rapport au Peugeot 3008, dont elle reprend la plate-forme, la N°8 est plus longue de 28 cm, mais plus basse de 6 cm.



L'inscription "DS Automobiles" sur le hayon remplace le logo de la marque. Les longs feux verticaux participent à l'aérodynamisme (autonomie annoncée de 750 km). Cependant, gare aux petits chocs en ville...

PHOTOS: L. LACOSTE

eau de la marque !



les montants puissent créer l'illusion. Un mélange des genres qui ne fera certainement pas l'unanimité mais qui permet, selon Thierry Metroz, directeur du style chez DS, d'obtenir une silhouette la plus efficiente possible. Un détail qui a son importance ici, puisque tout le design de la voiture – de l'inclinaison de la lunette arrière à l'implantation des feux de jour verticaux en passant par le dessin des jantes – a été pensé pour optimiser l'aérodynamisme. Avec l'objectif de proposer l'une des meilleures autonomies électriques du segment : jusqu'à 750 km pour la version Long Range, équipée d'un moteur de 245 ch (situé à l'avant) et d'une batterie de 97,2 kWh. Deux autres motorisations sont également disponibles : une de 230 ch avec une autonomie de

572 km (batterie de 74 kWh) et une de 350 ch à deux moteurs (4x4) offrant près de 690 km d'autonomie. Si DS présente encore la N°8 comme un véhicule 100% électrique, nous savons que le constructeur a déjà prévu de la commercialiser en hybride rechargeable pour répondre à la demande. Cette déclinaison devrait arriver plus tard, car elle nécessite quelques changements au niveau de l'avant pour optimiser le refroidissement du bloc thermique.

Un intérieur épuré

DS s'est souvent démarqué par ses habitacles atypiques. Cette N°8 ne fait pas exception, avec son étonnant volant à quatre branches en forme de X. On apprécie surtout le confort des





PHOTOS: L. LACOSTE

La planche de bord séduit par son ambiance épurée. Le volant en X et les plaques en aluminium abritant les haut-parleurs sur les contre-portes apportent une touche d'originalité. La grande dalle tactile de 16"/41 cm est livrée de série. Selon les versions, l'intérieur peut être habillé de tissu, de cuir ou d'Alcantara.



Les passagers arrière bénéficient de leur propre clim', ainsi que de sièges chauffants et ventilés. L'habitabilité est très correcte, mais le confort est pénalisé par une banquette trop courte et une position des jambes un peu trop relevée.



La console centrale "flottante" n'est pas trop large, ce qui évite au conducteur de se cogner le genou. Un grand rangement et plusieurs ports USB sont disponibles en partie basse.



Le coffre est profond et volumineux. La banquette arrière se rabat en trois parties mais ne permet pas d'obtenir un plancher complètement plat.



En plus d'être chauffants, les sièges avant peuvent intégrer un chauffage de nuque, à l'image de certains cabriolets. Dommage que le grand toit panoramique ne soit pas ouvrant.

sièges, la position de conduite, proche de celle d'une berline, ainsi que l'ambiance épurée de la planche de bord. Le système d'infodivertissement, qui repose sur une grande dalle de 16"/41 cm (de série), intègre des fonctionnalités pratiques pour un

usage électrique: planificateur d'itinéraire tenant compte de l'autonomie restante, système de préconditionnement de la batterie (puissance de charge jusqu'à 160 kW). A l'arrière, on dispose d'un bel espace aux jambes et sous le pavillon, malgré son incli-

raison. Le grand toit panoramique, la clim' arrière, ainsi que les sièges chauffants et ventilés participent, eux aussi, au confort. Dommage que l'assise trop courte de la banquette et la position des jambes trop relevée viennent ternir le tableau. ■

Votre **Vieille Auto** en



Diesel ou Essence

BOREL transforme votre voiture au **GPL** et vous obtenez le Crit'Air 1

Installations et entretiens
Large choix d'agents en France



- ✓ **Aides locales :** jusqu'à 100% de prise en charge
- ✓ **moins de 1 € par litre** de GPL
- ✓ **+ de 1700 stations** en France
- ✓ **Double autonomie**
- ✓ **Plus écologique**
- ✓ Et le **Crit'Air 1** bien sûr !


BOREL
SYSTEMES CARBURANTS ALTERNATIFS
DEPUIS 1981

Spécialiste du gaz depuis 1981

BOREL SYSTÈMES GAZ CARBURANTS

Actimart - Allée de La Palestine - 38610 GIÈRES/GRENOBLE

Tél. : 04 56 380 380 / commercial@borel.fr

www.borel.fr



PHOTOS: A. SAUNIER

La nouvelle Twingo sera un modèle 100% électrique. Elle disposera de batteries plus petites et de moteurs moins puissants que ceux de la R5, afin de limiter les coûts et de contenir le prix d'appel sous la barre des 20000 €



À BORD DE LA FUTURE RENAULT TWINGO

La minicitadine bien

Renault a profité du Salon de Bruxelles pour dévoiler une évolution de son concept-car préfigurant la future Twingo, prévue pour 2026. Si les changements extérieurs sont subtils, l'habitacle, révélé pour la première fois, réserve quelques belles surprises. Par Julien Sarboraria

Chez Renault, les nouveautés s'enchaînent à un rythme effréné. Alors que la R5 vient à peine d'arriver en concession et que la nouvelle R4 ne sera lancée qu'en mai, les équipes du Losange sont déjà à pied d'œuvre pour finaliser le prochain "revival" de la marque: la Twingo. Le projet a été présenté fin 2023 par Luca de Meo, le patron de Renault, au travers d'une première étude de style baptisée "Twingo Legend". Celle-ci affichait clairement la

volonté du constructeur de retourner aux sources. Carrosserie monovolume, capot court, lignes arrondies, roues aux quatre coins: tous les éléments distinctifs de la première Twingo de 1992 étaient présents.

Depuis, tout s'est accéléré. Il faut dire que le patron a fixé des objectifs ambitieux: concevoir la voiture en seulement deux ans (un développement classique en réclame généralement plus du double) et proposer un prix de base sous les 20000 € pour contrer l'offen-

sive des constructeurs chinois. Paradoxalement, Renault s'est rapproché d'un sous-traitant... chinois pour accélérer le développement et réduire les coûts (design et ingénierie restant basés en France). Début janvier, c'est au Salon de Bruxelles qu'une version évoluée de son concept-car initial a été exposée. "Nous sommes passés d'une maquette à un prototype roulant et fonctionnel", explique Sandeep Bhambra, directeur du design avancé chez Renault.

Uniquement en 5 portes

La Twingo repose sur la plate-forme électrique de la nouvelle R5, raccourcie d'une dizaine de centimètres (le prototype mesure 3,75 m de long). "La version de série sera légèrement plus grande, pour 

**EN
bref!**

Lancement: été 2026
Longueur: 3,77 m*
Moteur électrique: 80 ch*
Autonomie: jusqu'à 300 km*
Tarif: à partir de 19900 €*
*Estimation Auto Plus.



Le prototype exposé au Salon de Bruxelles est fidèle à 90% au modèle de série, prévu pour 2026. Avec son profil de monospace, son capot court et ses roues positionnées aux quatre coins, cette Twingo reprend tous les codes esthétiques de la première génération.

PHOTOS: A. SAUNIER

tôt prête!



La Twingo 4 sera disponible dans des teintes vives, en hommage à l'esprit ludique du premier modèle. Ce vert, par exemple, se rapproche déjà d'une des couleurs de l'époque.



Avec une longueur d'environ 3,77 m, la nouvelle Twingo est plus courte que la R5 électrique (- 15 cm), dont elle reprend la plate-forme.



Sur la version définitive, la découpe du hayon se trouvera au niveau de la plaque d'immatriculation. Cela permettra d'abaisser le seuil de chargement.



Les petites protections seront moins proéminentes sur le modèle final. En revanche, le design des feux arrière devrait rester inchangé.



Les trois entrées d'air sont un joli clin d'œil à la première Twingo. Cependant, si Renault décide de les conserver, elles seront probablement plus discrètes.

Twingo 1: l'inspiratrice



PHOTOS: F. GROUT



PHOTOS: A. SAUNIER

répondre aux normes de sécurité”, déclare-t-il. D’un concept-car à l’autre, le design extérieur a continué à évoluer. Les codes esthétiques de la Twingo originelle ont été conservés, mais certains détails ont été modifiés pour se rapprocher davantage de la version de série. Les ailes, par exemple, sont moins larges qu’auparavant, tandis qu’une custode avant et une prise de recharge (placée sur l’aile avant gauche) font leur apparition. Les phares, très proches de ceux du modèle définitif, gardent leur look “malicieux”, mais leur dessin a été simplifié pour limiter les coûts. Les feux intègrent désormais clignotants et feux de recul. Les poignées de porte ont perdu leur bordure lumineuse et leur forme a été épurée. Celles des portes arrière restent intégrées dans les montants (la Twingo ne sera proposée qu’en 5 portes). Certains éléments pourraient être remis en cause. Parmi ceux-ci, les trois ouvertures sur le capot, clin d’œil aux prises d’air de la première génération. Si Renault avait envisagé de les transformer en indicateur de charge, le coût supplémentaire, combiné à d’éventuelles contraintes de sécurité pour les piétons, fait que leur présence n’est pas complètement assurée sur la Twingo attendue sur nos routes en 2026. Les petites protections en plastique

Twingo 1: l'inspiratrice



PHOTOS: F. GROUT

aux extrémités des boucliers seront également bien plus discrètes, afin de réduire le poids et le coût.

Bienvenue à bord

C’est la première fois que l’habitacle de la future Twingo est dévoilé au grand jour. Mais si l’extérieur évoque indéniablement le modèle de 1993, l’intérieur s’en éloigne davantage. “L’objectif n’était pas de reproduire l’ancienne à l’identique, mais d’en proposer une réinterprétation moderne tout en conservant l’esprit Twingo”, explique Grégoire Ginet, directeur du programme de la

Twingo, en montrant le bouton rouge des feux de détresse, les formes arrondies du mobilier et des sièges, ainsi que les trois commandes de clim/ventilation. Dans l’habitacle, on apprécie l’ambiance “fun”: panneaux de la planche de bord et des contre-portes de couleur, assortie à celle de la carrosserie, sellerie inspirée de celle de la fameuse série spéciale “Kenzo”, ceintures colorées, nombreux dessins ou messages décalés dissimulés dans l’habitacle... Si le toit en toile a été abandonné pour des raisons de coût, celui en verre fixe, à la forme assez originale, devrait exister sur le modèle de



Hormis la taille des écrans (7"/18 cm pour les compteurs, 10,1"/25,7 cm pour la dalle tactile), la planche de bord de la Twingo ne partage aucun élément avec celle de la R5. Sa présentation se veut à la fois fun et moderne. Remarquez les poignées de porte (jaunes) dans les accoudoirs.



La future Twingo ne sera pas déclinée en trois portes, la demande pour ce type de carrosserie étant aujourd'hui très faible. Les poignées des portes arrière sont intégrées dans les montants.

série. Bonne surprise à l'arrière : Renault a réussi à intégrer une banquette coulissante, comme sur la première génération. Cette solution, qui sera conservée sur le modèle définitif, permet d'arbitrer entre habitabilité et volume de chargement, les dossiers pouvant également se rabattre en deux parties. Renault promet un espace aux jambes comparable à celui d'une Clio lorsque la banquette est reculée. Une fois installé à bord de ce concept-car, on constate effectivement

que la place est suffisante pour un adulte dans cette configuration. En revanche, la marque reste silencieuse sur la capacité du coffre, et il ne nous a pas été possible d'ouvrir le hayon ! Sur le plan technique, la Twingo sera équipée de batteries moins coûteuses que celles de la R5 (LFP), et devrait offrir une autonomie théorique maximale de 300 km. "L'objectif est de proposer une autonomie adaptée à un usage urbain", indique Grégoire Ginet. ■



Par rapport à la R5, l'empattement (distance entre les roues) est réduit de 7 cm, passant à 2,47 m. Une vraie porte arrière facilite l'accès à bord.



Comme sur la Twingo 1, la banquette est coulissante, et les dossiers se rabattent en deux parties. Pas sûr que cette configuration soit disponible dès l'entrée de gamme.



Le toit vitré fixe apporte une belle luminosité dans l'habitacle. Il devrait être maintenu sur le modèle de série. Mais pas de toit ouvrant en toile.



Pour maintenir un prix accessible, Renault a dû consentir certains compromis, comme des vitres arrière à compas, qui ne font que s'entrebâiller.



COÛT AUX 1 000 KM : 10 MATCHS POUR LES DÉPARTAGER

HYBRIDES Valent-ils vraiment

Au sommaire



p. 22

Alfa Romeo Tonale

Y. LEFEBVRE



p. 22

Audi A3 Sportback

F. GROUT



p. 23

BMW X1

N. SOLER



p. 23

Dacia Duster

F. GROUT



p. 24

Mercedes GLA

Y. LEFEBVRE



le coût ?

N. SOLER

Les hybrides dominent le marché: qu'ils soient légers, full ou rechargeables, ils représentaient plus de quatre immatriculations sur dix l'an dernier en France. Faut-il pour autant foncer tête baissée vers ces modèles électrifiés? Sont-ils toujours plus économiques à l'usage que leurs équivalents thermiques - essence ou diesel - encore nombreux? Faisons le point en dix matchs, calculette en main!

Par Vincent Desmonts

Diesel en déroute (-27%), essence en berne (-21%), électrique à la peine (-2,5%): dans un secteur automobile français déprimé, seuls les hybrides tirent leur épingle du jeu, avec une hausse de 23% de leur part de marché, et ce malgré la désaffection du public pour les modèles rechargeables (-10%). Une croissance tirée vers le haut par les mild hybrid (véhicules à hybridation légère sans possibilité de roulage en mode électrique), en hausse de 47%, devant les hybrides classiques (+29%). Après la vague du tout diesel des années 2000, les véhicules thermiques électrifiés sont-ils en passe de venir à la nouvelle coqueluche des Français? Comme à l'époque, il convient de ne pas prendre des vessies pour des lanternes. Malgré leurs belles promesses, les modèles hybrides ne sont pas forcément les plus économiques à l'usage. S'ils brillent par leur sobriété en ville, les hybrides classiques perdent cet avantage sur les voies rapides. Quant aux rechargeables, ils affichent certes des consommations records dans leurs brochures commerciales grâce à des normes d'homologation qui leur sont (pour l'instant) très favorables mais, bien souvent, leur appétit s'envole dès lors que leur batterie est vide. Et pour ne rien arranger, ils sont désormais soumis au

COMMENT NOUS AVONS PROCÉDÉ

Pour établir le seuil de rentabilité des hybrides, nous avons :

- Évalué leur éventuel surcoût à l'achat par rapport à la motorisation alternative (essence ou diesel), en tenant compte des remises pratiquées en concession, du malus écologique et de la taxe au poids. Celle-ci impacte les modèles thermiques de 1600 kg et plus, ainsi que certains hybrides⁽¹⁾.
- Calculé, avec les mesures de notre labo, leur coût à l'usage en carburant (1,775 €/l pour le SP95-E10 et 1,714 €/l pour le gazole), ainsi qu'en électricité (0,214 €/kWh à domicile dès le 1^{er} février) pour les hybrides rechargeables⁽²⁾.
- Déterminé le kilométrage nécessaire pour récupérer l'éventuel surcoût à l'achat des hybrides, ou celui durant lequel ils restent plus économiques à l'usage que leurs équivalents thermiques.

malus au poids⁽¹⁾! Pour y voir plus clair, nous avons opposé dix stars hybrides aux versions essence ou diesel équivalentes, avec des résultats parfois surprenants. Bref, gare aux idées reçues... ■



p. 24

Peugeot 308

N. SOLER



p. 25

Renault Clio

N. SOLER



p. 25

Renault Arkana

A. SAUNIER



p. 26

Skoda Kodiaq

SKODA



p. 26

Volkswagen Golf

Y. LEFEBVRE

1. Les hybrides simples et légers (mild hybrid) sont soumis au malus au poids, mais bénéficient d'un abattement de 100 kg et ne sont donc taxés qu'à partir de 1700 kg. Cet abattement atteint 200 kg (taxe à partir de 1800 kg) pour les hybrides rechargeables affichant au moins 50 km d'autonomie électrique. 2. En tenant compte d'un usage aux 2/3 en mode électrique et 1/3 en thermique.

Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid Sprint - 160 ch
44 000 € / 42 100 €*
HYBRIDE SIMPLE



Y. LEFEBVRE

Une balle dans le pied

Le Tonale hybride de 130 ch vient d'être retiré du catalogue, si bien qu'il faut se tourner vers la version de 160 ch, affichée à partir de 44 000 €. Hélas pour celle-ci, même en tenant compte d'un malus plus léger que celui du diesel, elle revient à 800 € de plus que le 130 ch, devenu le moins cher de la gamme. Et comme sa motorisation électrifiée, peu efficace, avoue une certaine gourmandise (0,8 l/100 km de plus en moyenne), cela obère toute chance de rentabiliser l'investissement. Le

Tonale Hybrid se rattrape-t-il au chapitre de l'agrément de conduite? Même pas: si les 160 ch autorisent des performances correctes, la boîte automatique, trop lente, le pénalise. Le système hybride manque de fluidité et les phases de roulage électrique sont trop brèves. Le diesel avoue également des performances quelconques (boîte lente, en plus d'un poids élevé) et sa mécanique donne un peu trop de la voix. Mais elle fait preuve de douceur et évite les à-coups. Au final, on tient là le Tonale le plus plaisant de la gamme! ■

Audi A3 Sportback 35 TFSI Mild Hybrid S tronic Design 150 ch
38 080 € / 38 205 €*
HYBRIDE LÉGÈRE



AUDI

Prime à la sobriété pour le diesel

Pas de véritable hybride simple sur l'A3 Sportback (qui existe cependant en PHEV), mais une motorisation à hybridation légère 48 V, couplée à un dispositif neutralisant deux cylindres lorsque la mécanique est peu sollicitée. Tout cela se traduit par une consommation raisonnable, sans compromis sur l'agrément de conduite: le 1.5 fait preuve de douceur, et la boîte automatique S tronic, douce et réactive, est un gage de bonnes reprises. Et le diesel dans tout ça? Eh bien, il n'a pas grand-chose

à envier au mild hybrid en matière d'agrément: discret et servi par la même boîte S tronic, il rivalise sur le plan des performances, en dépit de son poids plus élevé. Surtout, il se montre fort sobre: 5,4 l/100 km en moyenne. Si bien que parcourir 1 000 km à son volant ne coûte que 93 €, contre 122 € à bord de l'A3 35 TFSI. Cette dernière s'affiche certes 2 655 € moins cher, mais l'écart de tarif sera compensé au bout de 89 000 km, soit à peu près six ans, à raison de 15 000 km par an. Les gros rouleurs préféreront donc le diesel. ■

DIESEL

Tonale 1.6 Diesel TCT Sprint - 130 ch
42 500 € / 41 300 €*
LABO AUTO



N. SOLIER

NOS MESURES	Hybride simple	Diesel
Moteur	4 cylindres en ligne, turbo-essence, 16S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Moteur électr. 20 ch	-
Cylindrée	1 469 cm ³	1 598 cm ³
Couple maxi	240 Nm à 1 500 tr/mn	320 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	129 g/km/+ 280 €	141 g/km/+ 1 284 € ⁽¹⁾
Transmission/boîte	Aux roues AV/auto., 7 vit.	Aux roues AV/auto., 6 vit.
Poids	1 632 kg	1 665 kg
Accélération 1000 m D. A.	31s5	34s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s	9s
Consommation moyenne	7,4 l/100 km	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,1/7,6/7,4 l/100 km	6,5/6,6/6,7 l/100 km
Autonomie	743 km	833 km
Coffre	430 dm ³	430 dm ³

L'HYBRIDE FACE AU DIESEL

Agrément de conduite	Moyen	Bien
Différence de prix à l'achat		+ 800 €
Coût au 1000 km	131 €	117 €
Impossible à rentabiliser ■		

VERDICT

Trop chère, trop gourmande et pas des plus plaisantes à conduire, la version hybride du Tonale n'a aucune chance face à une variante diesel pas hyper-inspirée, mais offrant des prestations correctes.

1. Malus au poids inclus.

DIESEL

A3 Sportback 35 TDI S tronic Design - 150 ch
40 600 € / 40 860 €*
LABO AUTO



F. BROUT

NOS MESURES	Hybride légère	Diesel
Moteur	4 cylindres en ligne, turbo-essence, 16S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48 V	-
Cylindrée	1 498 cm ³	1 968 cm ³
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn	360 Nm à 1 600 tr/mn
CO ₂ /Malus	121 g/km/+ 125 €	128 g/km/+ 260 €
Transmission/boîte	Aux roues AV/auto., 7 vit.	Aux roues AV/auto., 7 vit.
Poids	1 424 kg	1 503 kg
Accélération 1000 m D. A.	30s3	30s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1	6s
Consommation moyenne	6,9 l/100 km	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,6/6,6/7,4 l/100 km	5,2/5,1/5,8 l/100 km ⁽¹⁾
Autonomie	724 km	925 km
Coffre	393 dm ³	393 dm ³

L'HYBRIDE FACE AU DIESEL

Agrément de conduite	Très bien	Très bien
Différence de prix à l'achat		- 2 655 €
Coût au 1000 km	122 €	93 €
Rentable jusqu'à 89 000 km ■		

VERDICT

Comparables sur le plan de l'agrément d'utilisation, c'est le seuil de rentabilité qui départage les deux versions. Or celui-ci est un peu trop bas sur l'hybride pour satisfaire ceux qui roulent beaucoup.

BMW X1 xDrive25e - 245 ch
55 950 € / 53 900 €*
HYBRIDE RECHARGEABLE



N. SOLIER

Un hybride à brancher souvent

Remises et malus inclus, le X1 hybride rechargeable revient 1 800 € plus cher que le diesel équivalent. Si ce dernier fait certes preuve d'une grande sobriété (5,6 l/100 km en moyenne), il affiche malgré tout un coût d'utilisation plus élevé: 96 € pour 1 000 km, contre 72 € pour l'hybride, dans le cadre d'une utilisation aux deux tiers en électrique au quotidien. Dans ces conditions, le X1 électrifié serait rentabilisé au bout de 73 000 km, soit à peu près cinq ans d'utilisation, à raison de 15 000 km par an. C'est un

peu longuet, mais ce X1 xDrive25e a d'autres atouts, à commencer par sa puissance généreuse qui lui confère des performances supérieures à celles du X1 xDrive23d, malgré un poids plus élevé de 140 kg. On apprécie aussi sa belle autonomie électrique (68 km) et son appétit maîtrisé, notamment sur les longs trajets (6,3 l/100 km sur route et autoroute une fois la batterie vide). En revanche, il ne peut bénéficier d'une banquette coulissante, que la version diesel, elle, propose en option (410 €). ■

Dacia Duster 1.6 Hybrid Expression - 140 ch
26 800 € / 26 800 €*
HYBRIDE SIMPLE



F. GROUT

Mission impossible

Presque 3 000 € séparent le Duster hybride de la version TCe 130 comparable. Une paille! Pour ne rien arranger, il ne creuse même pas d'écart significatif côté consommation, et se montre plus gourmand qu'elle sur route et autoroute. Dès lors, avec des coûts d'utilisation très proches, il faudra 800 000 km pour rentabiliser la version électrifiée! Autant dire mission impossible. Par chance pour lui, le Duster Hybrid peut avancer d'autres arguments, tels que son agrément en ville avec l'exclusivité d'une boîte

automatique. Celle-ci (à crabots, sans embrayage) est lente, certes, mais c'est mieux que rien. Capable d'évoluer fréquemment en électrique et offrant un mode B pour accentuer le frein moteur, le Duster Hybrid se montre reposant dans les bouchons. A l'inverse, le TCe 130 impose une pédale d'embrayage haute, à la course trop longue. Mais sur route, il offre un meilleur agrément et des performances plus consistantes. Enfin, son coffre est plus grand. Choisir entre les deux sera donc avant tout une question d'usage. ■

DIESEL

X1 xDrive23d
211 ch
54 600 € / 52 100 €*
LABO Auto Plus



N. SOLIER

NOS MESURES	Hybride rechargeable	Diesel
Moteur	3 cylindres en ligne, turbo-essence, 12S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Moteur électr. 110 ch	Alternateur 48 V
Cylindrée	1 499 cm ³	1 995 cm ³
Couple maxi	477 Nm	400 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	16 g/km/+ 1 310 € ⁽¹⁾	127 g/km/+ 1 900 € ⁽¹⁾
Transmission/boîte	4x4/auto., 7 vitesses	4x4/auto., 7 vitesses
Poids	1 910 kg	1 770 kg
Accélération 1000 m D. A.	27s2	29s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s2	4s9
Consommation moyenne	7,1 l/100 km ⁽²⁾	5,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,3/7,8 l/100 km ⁽²⁾	5,3/5,2/6,2 l/100 km
Autonomie électrique/thermique	68/661 km	-/803 km
Coffre	477 dm ³	466/573 dm ³ (3)

L'HYBRIDE RECHARGEABLE FACE AU DIESEL		
Agrément de conduite	Très bien	Très bien
Différence de prix à l'achat		+ 1 800 €
Coût au 1000 km électr./thermique	45 €/126 €	-96 €
Rentable à 73 000 km ■		

VERDICT Typique d'un hybride rechargeable : plus vous utiliserez le X1 xDrive25e en mode électrique, plus tôt vous le rentabiliserez (dès 46 000 km avec 85% des trajets en électrique).

1. Malus au poids inclus. 2. Consommations batterie vide. 3. Banquette reculée/avancée.

ESSENCE

Duster 1.2 TCe
Expression - 130 ch
23 800 € / 23 970 €*
LABO Auto Plus



F. GROUT

NOS MESURES	Hybride simple	Essence
Moteur	4 cylindres en ligne, essence, 16S	3 cylindres, turbo-essence, 12S
Hybridation	2 moteurs électr. (49 + 20 ch)	-
Cylindrée	1 598 cm ³	1 199 cm ³
Couple maxi	148 Nm à 3 200 tr/mn ⁽¹⁾	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	112 g/km/0 €	123 g/km/+ 170 €
Transmission/boîte	Aux roues AV/auto.	Aux roues AV/manu., 6 vit.
Poids	1 418 kg	1 349 kg
Accélération 1000 m D. A.	32s6	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	6s4 (en Drive)	7s4/10s5/15s4
Consommation moyenne	6,2 l/100 km	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,5/5,7 l/100 km	6,2/6,3/6,8 l/100 km
Autonomie	774 km	781 km
Coffre	475 dm ³	565 dm ³

L'HYBRIDE FACE À L'ESSENCE		
Agrément de conduite	Bien	Bien
Différence de prix à l'achat		+ 2 830 €
Coût au 1000 km	110 €	-114 €
Rentable à 800 000 km ■		

VERDICT Impossible de rentabiliser le Duster Hybrid, que l'on recommandera en priorité à ceux qui roulent le plus souvent en ville et dans les bouchons. Pour les autres, le TCe 130 fera parfaitement l'affaire.

1. + 205 et 50 Nm électriques.

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

Mercedes GLA 250 e AMG Line - 211 ch
58 450 € / 52 700 €* *

HYBRIDE RECHARGEABLE



Y. LEFEBVRE

Arguments sonnants et trébuchants

Sur le papier, le GLA hybride rechargeable est 950 € plus cher que le diesel. Sauf qu'entre une remise un peu plus généreuse et un malus presque nul (3 630 € pour le 220 d), ce 250 e coûte au final 6 000 € de moins! Match plié d'entrée de jeu? Pas si vite! Si les deux versions se marquent à la culotte en matière de performances, le diesel se distingue par son agrément de conduite supérieur. Presque 100 kg plus lourd, le GLA 250 e se montre (encore) plus pataud que le 220 d 4Matic, et est

pénalisé par une pédale de frein distillant des sensations désagréables. En outre, il manque de sobriété lorsque sa batterie est vide. De son côté, le diesel s'avère frugal partout (notamment sur autoroute) et réussit à être plus doux et plus silencieux que l'hybride. Et contrairement à ce dernier, il profite d'une transmission intégrale, mais aussi d'une banquette coulissante et d'un coffre moins riquiqui. Côté finances, cependant, c'est bien la version hybride rechargeable qui tient la route, à condition d'accepter ses défauts à l'usage. ■

Peugeot 308 1.2 Hybrid e-DCS6 Allure - 136 ch
34 100 € / 30 700 €* *

HYBRIDE SIMPLE



N. SOLER

Le BlueHDi sur la pente descendante

En tenant compte de la remise moins importante accordée à l'hybride et du (petit) malus dont est affublée la version diesel, la Peugeot 308 BlueHDi EAT8 ne revient qu'à 600 € de plus. C'est peu, d'autant que le "mazout" réclame 0,4 l/100 km de moins, si bien qu'il permet d'économiser 10 € tous les 1 000 km. Le faible surcoût à l'achat et le gain financier à l'usage, même modeste, font que le diesel sera rentable dès 62 000 km, soit à peine plus de quatre ans d'utilisation à raison de 15 000 km/an. L'écart se

creuse pour ceux qui roulent surtout sur autoroute, où la 308 BlueHDi consomme 1 l/100 km de moins. L'hybride conserve des arguments pour ceux qui gardent leur auto moins de quatre ans. Même si la mécanique se fait remarquer par sa transmission e-DCS6 un peu bruyante, elle se révèle suffisamment vive et douce au quotidien. Les autres apprécieront le diesel, volontaire et bien épaulé par une boîte auto. EAT8 fluide et assez réactive. Tout juste pourra-t-on lui reprocher sa sonorité un peu trop présente. ■

DIESEL

GLA 220 d 4Matic AMG Line - 190 ch
57 500 € / 58 800 €* *



B. BASKET / VIRAGE AGENCY

NOS MESURES	Hybride rechargeable	Diesel
Moteur	4 cylindres en ligne, turbo-essence, 16S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Moteur électr., 109 ch	—
Cylindrée	1 332 cm ³	1 950 cm ³
Couple maxi	450 Nm	400 Nm à 1 600 tr/mn
CO ₂ /Malus	25 g/km/+ 110 € ⁽¹⁾	151 g/km/+ 3 630 € ⁽¹⁾
Transmission/boîte	Aux roues AV/auto., 8 vit.	4x4/auto., 8 vitesses
Poids	1 857 kg	1 763 kg
Accélération 1000 m D. A.	29s2	29s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s1	5s1
Consommation moyenne	7,8 l/100 km ⁽²⁾	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,5/7,7/8,2 l/100 km ⁽²⁾	6,2/6/7,5 l/100 km
Autonomie électrique/thermique	49/448 km	-/772 km
Coffre	370 dm ³	393/503 dm ³ (3)

L'HYBRIDE RECHARGEABLE FACE AU DIESEL

Agrément de conduite	Bien	Très bien
Différence de prix à l'achat		- 6 100 €
Coût au 1000 km électr./thermique	61 €/138 €	-/113 €
Rentable immédiatement ■		

VERDICT

Imbattable sur le plan financier, le GLA hybride rechargeable reste en retrait du diesel dans (presque) tous les autres domaines : agrément, comportement, aspects pratiques...

1. Malus au poids inclus. 2. Consommation batterie vide. 3. Banquette reculée/avancée.

DIESEL

308 1.5 BlueHDi EAT8 Allure - 130 ch
36 570 € / 31 300 €* *



A. SAUNIER

NOS MESURES	Hybride simple	Diesel
Moteur	3 cylindres en ligne, turbo-essence, 12S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Moteur électr., 28 ch	—
Cylindrée	1 199 cm ³	1 499 cm ³
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	300 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	106 g/km/0 €	128 g/km/+ 260 €
Transmission/boîte	Aux roues AV, auto., 6 vit.	Aux roues AV, auto., 8 vit.
Poids	1 463 kg	1 431 kg
Accélération 1000 m D. A.	31s2	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s2	8s1
Consommation moyenne	6 l/100 km	5,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/6,2/6 l/100 km	5,5/5,2/6 l/100 km
Autonomie	866 km	928 km
Coffre	397 dm ³	397 dm ³

L'HYBRIDE FACE AU DIESEL

Agrément de conduite	Bien	Bien
Différence de prix à l'achat		- 600 €
Coût au 1000 km	106 €	96 €
Rentable jusqu'à 62 000 km ■		

VERDICT

Un peu plus frugal que le récent moteur hybride de la 308, le bon vieux diesel est à peine plus cher à l'achat, ce qui le rend financièrement attractif en un peu plus de quatre ans d'utilisation.



Renault Clio 1.6 E-Tech full hybrid Evolution - 145 ch
24 200 € / 23 500 €*
HYBRIDE SIMPLE

Chacun sa route, chacun son chemin

L'an dernier, plus des deux tiers des acheteurs de Clio ont opté pour l'E-Tech full hybrid, contre seulement 7 % pour le diesel ! La version électrifiée coûte pourtant 2 700 € plus cher et – à part en ville – se montre plus gourmande. Le supplément tarifaire exigé ne pourra donc jamais être amorti. Faut-il l'enterrer pour autant ? Minute ! La Clio E-Tech est équipée d'une boîte automatique qui, si imparfaite qu'elle soit (lenteur, bruyants sauts de régime du moteur thermique), offre une quiétude appréciable si le trafic

est dense, d'autant que les phases de roulage en mode électrique sont nombreuses. Avec ses 145 ch, elle est également un peu plus vive que la version diesel. Mais celle-ci ne démerite pas : sa boîte à 6 rapports bien étagée permet d'exploiter au mieux une mécanique par ailleurs douce et bien insonorisée. L'idéal pour les longs trajets (auto)routiers. Accessoirement, elle n'embarque pas d'encombrantes batteries sous le plancher de son coffre, qui offre de ce fait un volume de chargement supérieur. ■



Renault Arkana 1.6 E-Tech full hybrid Evolution - 145 ch
34 200 € / 27 400 €*
HYBRIDE SIMPLE

La grande braderie de l'E-Tech

L'Arkana laisse le choix entre une version mild hybrid avec un simple alterno-démarrateur et une full hybrid. Sur le papier, cette dernière revient 1 600 € plus cher, mais Renault lui concède une remise maousse (- 20 % !). L'Arkana mild hybrid doit, lui, se contenter de six petits pourcents, et écope en prime de 310 € de malus. Si bien qu'il revient au final 3 600 € plus cher. Et comme la version full hybrid se révèle plus sobre en toutes circonstances (elle réclame 0,9 l/100 km de moins en moyenne et jusqu'à 1,8 l/100 km

en ville), le volet financier apparaît définitivement perdu pour l'Arkana mild. Peut-il sauver son match par la grâce de son agrément d'utilisation ? La marche est haute : il prend certes assez nettement l'ascendant au chapitre des performances, et sa boîte EDC à double embrayage et 7 rapports se montre incomparablement plus plaisante et réactive que celle, sans embrayage et à 4 vitesses (+ 2 pour l'électrique), de l'hybride. Cela mérite-t-il pour autant de déboursier un supplément tarifaire de 13 % ? Clairement, non. ■



DIESEL
Clio 1.5 dCi Evolution - 100 ch
22 900 € / 20 800 €*
N. SOLIER

NOS MESURES	Hybride simple	Diesel
Moteur	4 cylindres en ligne, essence, 16S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 8S
Hybridation	2 moteurs électr. (49 + 20 ch)	–
Cylindrée	1 598 cm ³	1 461 cm ³
Couple maxi	148 Nm à 3 200 tr/mn ⁽¹⁾	260 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	96 g/km/0 €	108 g/km/0 €
Transmission/boîte	Aux roues AV/auto.	Aux roues AV/manuelle, 6 vit.
Poids	1 310 kg	1 220 kg
Accélération 1000 m D. A.	31s4	32s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	6s2 (en Drive)	7s9/10s/13s
Consommation moyenne	5,3 l/100 km	5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,5/5,6/4,9 l/100 km	4,9/5/5 l/km
Autonomie	735 km	780 km
Coffre	293 dm ³	340 dm ³

L'HYBRIDE FACE AU DIESEL		
Agrément de conduite	Bien	Très bien
Différence de prix à l'achat		+ 2 700 €
Coût au 1000 km	94 €	86 €
Impossible à rentabiliser ■		

VERDICT Si vous roulez beaucoup en ville et dans les embouteillages, vous apprécierez la douceur de la Clio hybride. Dans le cas contraire, la version diesel vous fera économiser de précieux euros à l'usage.

1. + 205 et 50 Nm électriques.



ESSENCE
Arkana 1.3 mild hybrid EDC Evolution - 140 ch
32 600 € / 31 000 €*
N. SOLIER

NOS MESURES	Hybride simple	Essence
Moteur	4 cylindres en ligne, essence, 16S	4 cylindres en ligne, turbo-essence
Hybridation	2 moteurs électr. (49 + 20 ch)	Alternateur-démarrateur
Cylindrée	1 598 cm ³	1 332 cm ³
Couple maxi	148 Nm à 3 200 tr/mn ⁽¹⁾	260 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	105 g/km/0 €	130 g/km/+ 310 €
Transmission/boîte	Aux roues AV/auto.	Aux roues AV/auto., 7 vit.
Poids	1 476 kg	1 397 kg
Accélération 1000 m D. A.	33s4	31s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8	6s6
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	7,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,4/6,5/6 l/100 km	6,9/6,8/7,8 l/100 km
Autonomie	793 km	694 km
Coffre	484 dm ³	553 dm ³

L'HYBRIDE FACE À L'ESSENCE		
Agrément de conduite	Moyen	Bien
Différence de prix à l'achat		- 3 600 €
Coût au 1000 km	112 €	128 €
Rentable immédiatement ■		

VERDICT Oui, l'Arkana mild hybrid dispense un meilleur agrément et des performances plus élevées. Mais face à une version E-Tech full hybrid bradée, il n'a tout simplement aucune chance.

1. + 205 et 50 Nm électriques.

Skoda Kodiaq 1.5 TSI PHEV Selection (5 pl.) - 204 ch
51 820 € / 46 000 €*

HYBRIDE RECHARGEABLE



SKODA

Offre à durée limitée

Lancé en essence et en diesel, le nouveau Kodiaq se décline désormais en hybride rechargeable de 204 ch. Grâce à un malus plus léger et à des remises plus généreuses, il revient à 2 000 € de moins que le 2.0 TDI 150, tout en se montrant bien plus performant grâce à ses 54 ch supplémentaires. Cela étant, le diesel fait preuve d'une remarquable sobriété: 6,1 l/100 km en moyenne, soit 105 € pour 1 000 km. Si bien qu'avec une utilisation au quotidien aux deux tiers en mode électrique

et à un tiers en thermique, le Kodiaq hybride finira par revenir plus cher que le diesel dès 85 000 km, soit un peu moins de 6 ans, à raison de 15 000 km/an. On veillera donc à utiliser au maximum l'autonomie électrique disponible, laquelle est heureusement généreuse (89 km). Côté agrément, difficile de départager les deux: le diesel profite de son couple élevé et de sa bonne insonorisation, tandis que le doux hybride jouit d'une boîte réactive. Mais seul le diesel propose une configuration 7 places (+ 1 110 €). ■

Volkswagen Golf 1.5 eTSI Hybrid VW Edition - 116 ch
35 570 € / 31 800 €*

HYBRIDE LÉGÈRE



Y. LEFEBVRE

Le TDI n'a pas dit son dernier mot

Derrière l'appellation "eTSI Hybrid" se cache un simple alterno-démarrreur qui aide le bloc 1.5 à l'accélération et autorise un mode roue libre. En plus de pouvoir désactiver la moitié des cylindres, cela permet au moteur de se contenter de 6,3 l/100 km de sans-plomb en moyenne. Oui, mais le 2.0 TDI 116 fait mieux: 5 l/100 km de gazole seulement! Et il ne réclame que 1 000 € de supplément, si bien qu'il sera rentabilisé en 41 000 km à peine. S'il n'affole pas les chronomètres (mais le 1.5 eTSI Hybrid non

plus), le 2.0 TDI se montre plutôt discret et bénéficie d'une commande de boîte agréable. Mais impossible de l'obtenir avec une boîte auto., tandis que le eTSI est fourni d'office avec une transmission DSG7 bien plaisante en ville et dans les embouteillages, même si elle n'épargne pas quelques à-coups lors des rétrogradages. Bref, à moins de passer sa vie dans les bouchons (ou de craindre le couperet des ZFE sur les diesels, classés Crit'Air 2), le TDI reste le choix le plus rationnel. ■

DIESEL

Kodiaq 2.0 TDI DSG7 Selection (5 pl.) - 150 ch
50 120 € / 48 000 €*



Y. LEFEBVRE

NOS MESURES	Hybride rechargeable	Diesel
Moteur	4 cylindres en ligne, turbo-essence, 16S	4 cylindres ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Moteur électr., 115 ch	-
Cylindrée	1 498 cm ³	1 968 cm ³
Couple maxi	350 Nm	360 Nm à 1 600 tr/mn
CO ₂ /Malus	9 g/km/+ 1 430 €⁽¹⁾	138 g/km/+ 2 428 € ⁽¹⁾
Transmission/boîte	Aux roues AV/auto., 6 vit.	Aux roues AV/auto., 7 vit.
Poids	1 914 kg	1 815 kg
Accélération 1000 m D. A.	30s	32s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s	7s2
Consommation moyenne	7,4 l/100 km	6,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,6/7,5/8,1 l/100 km	6,1/5,8/6,5 l/100 km
Autonomie électrique/thermique	89/608 km	-/901 km
Coffre ⁽²⁾	690/865 dm³	660/835 dm ³ (3)

L'HYBRIDE RECHARGEABLE FACE AU DIESEL

Agrément de conduite	Très bon	Bon
Différence de prix à l'achat		- 2 000 €
Coût au 1000 km électr./thermique	47 €/131 €	-/105 €
Rentable jusqu'à 85 000 km ■		

VERDICT

Les gros rouleurs resteront fidèles au diesel, au coût d'utilisation imbattable à fort kilométrage. Les autres opteront pour l'hybride, à condition de ne pas avoir besoin des 7 places.

1. Malus au poids inclus. 2. Banquette reculée/avancée. 3. Mesure version 7 pl.

DIESEL

Golf 2.0 TDI BVM6 VW Edition - 116 ch
36 900 € / 32 800 €*



N. SOLIER

NOS MESURES	Hybride légère	Diesel
Moteur	4 cylindres en ligne, turbo-essence, 16S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Alterno-démarrreur 48 V	-
Cylindrée	1 498 cm ³	1 968 cm ³
Couple maxi	200 Nm à 2 000 tr/mn	300 Nm à 1 600 tr/mn
CO ₂ /Malus	121 g/km/+ 125 €	117 g/km/0 €
Transmission/boîte	Aux roues AV/auto., 7 vit.	Aux roues AV/manu., 6 vit.
Poids	1 333 kg	1 375 kg
Accélération 1000 m D. A.	32s2	32s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s3 (en Drive)	8s8/11s3/15s
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/5,6/7,3 l/100 km	4,9/5/5,1 l/100 km
Autonomie	793 km	1 000 km
Coffre	431 dm ³	431 dm ³

L'HYBRIDE FACE AU DIESEL

Agrément de conduite	Bon	Bon
Différence de prix à l'achat		- 1 000 €
Coût au 1000 km	112 €	86 €
Rentable jusqu'à 41 000 km ■		

VERDICT

En l'absence d'une hybridation plus évoluée, et du fait d'un tarif finalement plutôt élevé, la Golf eTSI Hybrid manque d'arguments financiers face à la version TDI.



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



Plus belle la vie !

J'adore ma moto !

Sans hésitation on y va !

Toujours plus de liberté !

Maison de famille !

Tarif Collection à partir de 9 ans !

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 !

☎ 05 65 100 100
www.retro.fr

MG EHS LUXURY - 272 CH



Le rechargeable à prix d'ami

MG présente la deuxième génération de son EHS, entièrement revu. Doté d'une autonomie électrique beaucoup plus substantielle, ce SUV hybride rechargeable modère toujours ses tarifs. Par Camille Pinet

Parmi les nombreux constructeurs chinois qui tentent leur chance sur le marché français, MG fait déjà figure de vieux routier ! Alors qu'il est présent depuis à peine trois ans dans notre pays, il commence déjà à renouveler sa gamme. Après le remplacement du ZS vient celui de l'EHS, son unique offre hybride rechargeable. Ce SUV compact gagne quelques centimètres et s'offre une nouvelle ligne, à l'aspect toujours générique mais sans faute de goût. Cependant, c'est sous le capot que la révolution est de mise. Son 1.5 suralimenté inédit est couplé à une transmission robotisée, qui intervient au-delà de 70 km/h. Le plus notable est l'augmentation de la capacité de sa batterie, qui passe de 16,6 à 21,4 kWh, avec une autonomie électrique annoncée progressant de 52 km à 103 km.

Plus haut de gamme que les MG3 et MG4, l'EHS affiche une finition intérieure en rapport : les matériaux flattent l'œil et les assemblages ne suscitent aucune critique. Cela dit, tout n'est pas encore parfait chez MG, qui reste mauvais élève en ergonomie. Les menus de l'écran central, mal traduits, ou les commandes tactiles, mal placées, compliquent la tâche du conducteur – d'autant que les boutons physiques se font plus rares que jamais.

Une vraie rallonge électrique

Heureusement, l'EHS a d'autres qualités à faire valoir, à commencer par une habitabilité arrière à la hauteur du gabarit de ce SUV (plus long de 13 cm qu'un Peugeot 3008). Celle-ci se paie cependant par un volume de coffre assez moyen et peu modulable. Par ailleurs, même s'il

arrive au moteur thermique de s'éveiller à l'accélération lorsque le mode électrique est activé, il est possible de rouler aux seuls électrons pendant plus de 80 km – voire 90 km en ville, selon nos mesures. Cette autonomie, parmi les meilleures de la catégorie, se double d'une remarquable fluidité de la motorisation, qui ne produit pas d'à-coups quand le quatre cylindres prend le relais. Il faut même prêter l'oreille ou regarder le diagramme d'énergie pour le déceler, car l'insonorisation apparaît remarquablement soignée. En revanche, le chiffre annoncé de "272 ch combinés" est à prendre avec des pincettes. L'EHS peut certes faire preuve d'une nervosité appréciable, mais il réagit souvent avec retard et ne peut en aucun cas être considéré comme sportif... d'autant que son châssis avoue un tempérament particulièrement placide.

Assez pataud et pâtissant de suspensions trop souples au-delà de 50 km/h, l'EHS doit se mener de préférence en bon père de famille, ce qui permet, en outre, de mieux apprécier sa sobriété en mode hybride : 7,2 l/100 km en moyenne, et



Avec 4,67 m, le nouvel EHS est l'un des plus longs SUV compacts du moment. L'absence d'à-coups lors des transitions entre énergies participe à l'agrément.



Nombre de places : 5

Grâce à ses dimensions plus que généreuses, le MG EHS propose une habitabilité remarquable aux occupants des places arrière, tant en largeur aux coudes qu'en place aux jambes.



Volume : 430 dm³

En revanche, le coffre de l'EHS se révèle moins modulable et plus petit que ceux de ses concurrents.



L'EHS accepte une charge jusqu'à 7 kW. Pour recharger totalement sa batterie, il faut compter 2h30.

Le vrai prix : à peine lancé, l'EHS ne peut encore bénéficier d'une remise, et il pâtit d'un malus au poids de 560 €⁽¹⁾.

L'entretien : préconisé tous les ans ou tous les 24 000 km.

L'équipement : sans surprise, il apparaît généreux en finition Luxury et ne compte aucune option, hormis la peinture métallisée. Quelques lacunes sont à signaler cependant, comme l'absence de toit panoramique et un chargeur embarqué un peu faible (7 kW maxi).

moins de 7 l/100 km sur route et en ville. A souligner également, son réservoir de 55 litres qui permet de profiter d'une autonomie appréciable : plus de 760 km, auxquels s'ajoutent les plus de 80 km en mode électrique. Evidemment, c'est sur le plan des finances que l'EHS marque le plus de points. Il débute à 38 300 €* en version de base Comfort, et réclame 2 250 €* de plus en Luxury. Le Peugeot 3008 Hybrid 195 GT, lui, est facturé 7 250 €* de plus... ■

L'équipement

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active

- Airbags (9) • Alerte de trafic en marche arrière • Conduite semi-autonome • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux
- Phares et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance des angles morts et d'attention du conducteur, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360°

- Banquette rabattable 60/40 • Bluetooth • Clim' auto. bizona
- Caméra 360° • Chargeur de smartphone par induction
- Clé mains libres • Ecran tactile 12,3"/31,2 cm + GPS + Mirror Screen • Hayon motorisé • Instrumentation numérique 12,3"/31,2 cm • Jantes alliage 17" • Rétroviseurs rabattables électriques • Sellerie similicuir • Sièges avant électriques
- Système audio 8 HP, etc.

En option Agrément : • Peinture métallisée (650 €).



Peu démonstratif en performances malgré une puissance maximale généreuse (272 ch), l'EHS ne démontre pas non plus un grand dynamisme de comportement, avec un châssis très placide.

PHOTOS: F. GROUT

Les chiffres

Vitesse maxi	190 km/h ⁽¹⁾	
Accélération 1000 m D. A.	28s9	■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6	■
Consommation moyenne	7,2 l/100 km	■
Route/Autoroute/Ville	6,4/8,2/6,9 l/100 km	
Autonomie électrique moyenne	6,4/8,2/6,9 l/100 km	■
Route/Autoroute/Ville	88/64/96 km	
Poids	1876 kg	■
Diamètre de braquage	11,8 m	■
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	■

La technique

Puissance maxi combinée	272 ch
Puissance fiscale	7 CV
CO ₂ / Malus	14 g/km / + 560 € ⁽²⁾
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm ³
Puissance maxi	143 ch à 5 000 tr/m
Couple maxi	230 Nm à 1500 tr/mn
Moteurs électriques	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	184 ch
Couple maxi	340 Nm
Batterie	21,4 kWh (capacité brute)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 2 vitesses
Pneus	225/55 R19
Réservoir	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,67 x 1,89 x 1,66
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km

1. Donnée constructeur. 2. Malus au poids.

L'évaluation dans la catégorie

Le MG EHS Luxury (40 550 €*, 272 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts hybrides rechargeables de plus de 190 ch, qui compte notamment :

BYD Seal U DM-i Design (48 000 €*, 218 ch),

Ford Kuga PHEV ST-Line (43 400 €*, 243 ch),

Kia Sportage Hybride Rech. GT-line (49 900 €*, 210 ch),

Peugeot 3008 Plug-in Hybrid GT (47 800 €*, 195 ch),

VW Tiguan eHybrid VW Edition (48 300 €*, 204 ch), etc.

Temps de recharge	■
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 ₂	■
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



Poste de conduite



PHOTOS: F. GROUT

Contrairement à d'autres modèles de la gamme MG, l'EHS propose bien le volant réglable en profondeur et une amplitude d'ajustages appréciable.

En revanche, il ne marque aucun progrès en matière d'ergonomie ou de simplicité des commandes...

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

Aides à la conduite



Le MG EHS, comme tous les modèles de la marque, apporte le maximum en matière d'équipements de sécurité et d'aides à la conduite. Tout y est,

y compris l'alerte de trafic transversal arrière et la conduite semi-autonome. Au quotidien, cependant, ces assistances s'avèrent assez intrusives, en particulier l'avertisseur de survitesse. Dommage que le menu de configurations se révèle aussi mal hiérarchisé: il faut tout faire défiler pour désactiver les fonctions les plus intrusives à chaque redémarrage.

Freinage automatique	■	Série
Maintien dans la voie	■	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	■	Série
Allumage auto. des phares	■	Série
Passage codes/feux de route	■	Série
Assistance au créneau	■	Indisponible

Écran tactile



L'écran central est de taille généreuse (12,3"/31,2 cm), mais il faut parfois insister pour que notre saisie soit prise en compte. Agaçant, d'autant que l'organisation des menus apparaît confuse et la traduction de leurs intitulés peu soignée.

Facilité d'utilisation	■
Lisibilité	■
Ecran tactile/Mirror Screen	■/■ Série/Série
GPS	■ Série



C'EST RATÉ

Les antibrouillards s'activent non pas via le commodo d'éclairage, mais en haut à gauche de l'écran central, un emplacement sans logique.

BIEN VU

La recharge par induction des smartphones se montre efficace ici : un bon point, car ce n'est pas toujours le cas.

Finition



Le niveau d'équipements et d'accessoires de l'EHS s'avère très supérieur à celui de MG3 et MG4 : haut de planche de bord revêtu d'un matériau souple et rembourré, plastiques de qualité et dessin du mobilier sans faute de goût.

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

Chauffage/clim'

Il faut malheureusement passer par l'écran central pour régler la clim' bizona (de série en Luxury), mais les raccourcis sont toujours accessibles.

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

Système audio

L'EHS propose une qualité de son assez moyenne, même en Luxury. Et pourquoi le menu de la radio est-il séparé de ceux des autres médias ?

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	■ Indisponible
Bluetooth/USB	■ Série/Série (x4)

Rangement



L'imposant levier de vitesses empiète sur les rangements de la console centrale, tout juste dans la moyenne. L'emplacement pour loger le téléphone apparaît cependant suffisant, et comporte un chargeur par induction.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Emplacement charge smartphone	■
Aumonières/vide-poches arrière	■

Notre verdict



Intéressant

Son prix attractif n'est pas le seul atout de l'EHS, qui fait aussi valoir son autonomie électrique confortable, son habitabilité et sa finition valorisante. En améliorant son châssis et son ergonomie, il pourrait figurer au sommet.

Autonomie électrique
Insonorisation mécanique
Rapport prix/équipement



Comportement routier lourd
Ergonomie des commandes
Pas de toit panoramique



Renault Rafale 1.2 E-TECH 4X4 ATELIER ALPINE - 300 CH



Dans la cour des grands

Pour être plus en phase avec ses ambitions de SUV premium, le vaisseau amiral de Renault se devait de monter en puissance. C'est chose faite avec cette motorisation hybride rechargeable de 300 ch. Verdict. Par David Bouillaux

Décidément, la marque au losange ne chôme pas. Quelques semaines seulement après nous avoir conviés aux premiers essais de sa pimpante R5 E-Tech, Renault équipe le Rafale d'une motorisation hybride rechargeable. Très looké, ce grand SUV coupé ne disposait jusqu'ici que d'une mécanique hybride "simple" de 200 ch. L'arrivée de cette version, exemptée de tout malus (car homologuée pour plus de 50 km en tout électrique) devrait séduire tant les particuliers que les professionnels. Surprise, sous le capot, on retrouve le modeste 1.2 turbo à trois cylindres qui développe ici 150 ch (20 ch de plus). Il se voit associé à une batterie rechargeable de 22 kWh⁽¹⁾ et à pas moins de trois moteurs électriques (dont un à l'arrière, de 136 ch, assurant une transmission 4x4). L'ensemble fonctionne de concert et délivre une puissance combinée de 300 ch. Il laisse surtout la possibilité de rouler en mode

100% électrique et longtemps : 79 km en moyenne, et jusqu'à 84 km en ville ! Inédit pour un français et remarquable : dans la catégorie, seul le Mercedes GLC 300 e fait mieux (de peu : 85 km en moyenne).

Puissance sous conditions

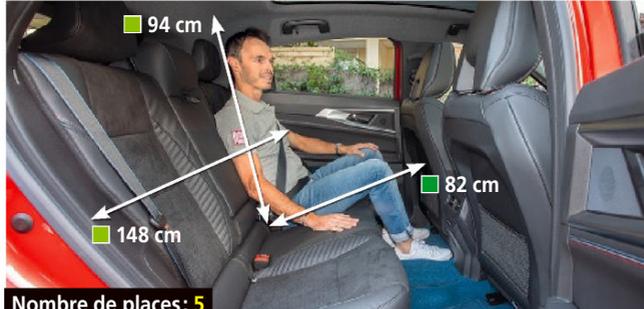
Une fois cette généreuse charge initiale épuisée, on bascule en mode hybride classique. Les premiers mètres continuent alors de s'effectuer en tout électrique. Idéal en ville. Et quelle douceur d'utilisation ! Contrairement à la version E-Tech 200, on ne ressent quasiment pas de vibrations lorsque le système passe de l'électrique au thermique. De ce point de vue, l'agrément y gagne. Bien aidé par le système électrique (alimenté par un dispositif de régénération abouti), le trois cylindres fait de son mieux côté performances : le 0 à 100 km/h est expédié en 6s6 (contre 9s4 pour le 200 ch) et les relances sont toniques. Cela dit, pour pro-

fiter pleinement de la puissance maximale (300 ch), mieux vaut ne pas épuiser toute la charge initiale de la batterie, au risque de se retrouver avec les seuls 150 ch du moteur thermique dans certaines situations (montagne, accélérations répétées...).

Quid du comportement ? Grâce à un châssis spécialement revu⁽²⁾ par les ingénieurs d'Alpine Cars (amortisseurs, ressorts, butées...), le Rafale excelle sur les routes secondaires avec ses quatre roues motrices et directrices. L'autre fait marquant concerne l'arrivée des nouvelles suspensions pilotées prédictives (de série sur l'Atelier Alpine). Très convaincantes, elles assurent un confort optimal. Et ce, malgré les grosses roues de 21" (de série). Le seul bémol concerne finalement le manque de "feeling" à la pédale de frein. Un petit désagrément imputable au dispositif de régénération de la batterie, qui assure une partie de la décélération, en parallèle du système de freinage classique. Côté conso, là aussi, c'est plutôt une bonne surprise. D'après notre labo, les chiffres ne s'envolent pas par rapport au Rafale E-Tech 200. En moyenne, comptez 7,4 l/100 km lorsque la charge initiale est épuisée (6,2 l/100 km pour le



Le chargeur plafonne à 7,4 kW quand certains rivaux acceptent la charge rapide. Selon nos mesures, il faut 3h 10 pour atteindre 100% (10h30 sur prise classique).



Nombre de places : 5

A l'arrière, l'espace aux jambes est géant, mais la place du milieu se révèle peu confortable à cause de la fermeté de l'assise, du dossier et de l'accoudoir.



Volume : 535 dm³

La coffre est quasi inchangé. Sous le plancher, il y a un bac pour les câbles de recharge et le kit anticrevaillon.



Très bien situé, ce bouton permet de passer du mode hybride aux modes électrique ou sauvegarde de batterie.

Les chiffres

Vitesse maxi	177 km/h	
Accélération 0-1000 m D. A.	27s6	■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6	■
Consommation moyenne	7,4 l/100 km	■
Route/autoroute/ville	6,7/7,9/7,6 l/100 km	
Autonomie électrique moyenne	79 km	■
Route/autoroute/ville	87/67/84 km	
Poids	1990 kg	■
Diamètre de braquage	10,9 m	■
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	■

La technique

Puissance maxi combinée	300 ch
Puissance fiscale	8 CV
CO ₂ /Malus	14 g/km/0 €
Moteur thermique	3 cylindres en ligne, 12S + turbo
Cylindrée	1199 cm ³
Puissance maxi	150 ch
Couple maxi	205 Nm à 1750 tr/mn
Moteurs électriques	2 synchrones à aimants permanents + alterno-démarrreur
Puissance maxi ⁽³⁾	50 + 100 + 25 kW (68/136/34 ch)
Couple maxi ⁽³⁾	205 + 200 + 50 Nm (non cumulables)
Batterie	22 kWh (capacité brute)
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 4 + 2 vitesses
Pneus	245/45 R20
Réservoir	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,71 x 1,87 x 1,61
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

3. Moteurs avant + arrière + alterno-démarrreur.

L'évaluation dans la catégorie

Le Renault Rafale 1.2 E-Tech 4x4 Atelier Alpine (58450 €*, 300 ch) est évalué parmi les SUV familiaux essence hybrides rechargeables d'environ 300 ch :

- BMW X3 30e xDrive M Sport (75000 €*, 299 ch), DS 7 E-Tense Etoile (62300 €*, 300 ch), Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV Homura (58050 €*, 327 ch), Mercedes GLC 300 e Hybrid EQ 4Matic AMG Line (73600 €*, 313 ch), Volvo XC60 T6 AWD Hybride rechargeable Plus (70800 €*, 350 ch), etc.

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 ₂	■
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

Le vrai prix : on peut grappiller une remise de 1 %. Symbolique... Mais le Rafale E-Tech 300 échappe au malus, c'est l'essentiel!

L'entretien : préconisé chaque année ou tous les 30000 km.

L'équipement : comme avec la version E-Tech 200, on peut choisir entre deux finitions. L'Atelier Alpine, 4500 € plus chère que l'Esprit Alpine, propose des suspensions pilotées prédictives et la conduite semi-autonome. A bord, les sièges AV sont électriques et massants.

200 ch). A bord, enfin, l'environnement se révèle toujours aussi plaisant. Le grand écran de 12"/30,5 cm est un exemple de facilité et de réactivité à l'usage. Les places arrière conservent, quant à elles, leur belle habitabilité. Seul le chargeur embarqué vient amputer quelque peu le volume de coffre. Mais il en reste assez pour les départs en vacances. Certes, cette version de 300 ch réclame 4800 €* de plus que le Rafale E-Tech 200, mais son tarif se révèle bien inférieur à ceux pratiqués par ses concurrents directs. ■

L'équipement

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Conduite semi-autonome (niveau 2) • Essuie-glaces auto. • Freinage d'urgence auto. • Phares Matrix Led adaptatifs • Roues arrière directrices • Surveillance des angles morts avec anticollision en marche arrière • Suspensions pilotées prédictives, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR avec caméra 360° • Carte mains libres • Clim' auto. bizona • Ecran 12" avec Mirror Screen et GPS • Hayon motorisé • Jantes 21" • Sièges AV électr. à mémoire, massants et chauffants • Volant chauffant, etc.

En option Agrément : • Affichage tête haute (800 €) • Toit pano opacifiant (1500 €), etc.



Outre les roues arrière directrices, le châssis bénéficie de suspensions pilotées prédictives, façon DS. Une caméra informe un calculateur qui prépare les suspensions à l'approche d'un dos-d'âne.



Poste de conduite



PHOTOS: F. GROUT

Hormis un soutien des cuisses (non réglable) un peu court, on est très bien installé au volant. On apprécie le maintien latéral procuré par les superbes sièges siglés Alpine. On bénéficie, par ailleurs, d'une bonne ergonomie de l'ensemble des fonctions. Au final, le principal bémol concerne la visibilité réduite par les trois appuie-tête arrière, également non réglables.

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

Aides à la conduite



En plus de la version de base Esprit Alpine, la finition Atelier Alpine ajoute la très pratique caméra 360°, l'aide au stationnement et même les suspensions pilotées adaptatives avec caméra prédictive. On dispose aussi de la conduite semi-autonome. Sur une portion d'autoroute, ce système nous est apparu doux dans son fonctionnement et assez réactif. Notez que la plupart des aides à la conduite se déconnectent très facilement via un bouton situé sur la partie gauche de la console.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	Série

Écran tactile



Comme pour les autres modèles de la gamme, le Rafale 300 ch bénéficie de la très aboutie tablette tactile de 12"/30,5 cm. Réactive et très complète, cette dernière donne accès à tous les réglages de l'auto (direction, suspensions, moteur...).

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



C'EST RATÉ

Renault ne propose pas de plancher modulable. Lorsque les dossiers sont rabattus, il faut composer avec une petite marche.

BIEN VU

A l'arrière, les passagers disposent d'un accoudoir central multifonction. Pratique pour les longs trajets.

Finition



Globalement, ce SUV affiche une belle qualité de fabrication, malgré quelques plastiques bas de gamme dans les parties inférieures. En effet, le mélange des différents matériaux (tissus, Alcantara, cuir), ainsi que les nombreuses surpiqûres sont du meilleur effet.

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

Chauffage/clim'

Les sièges AV sont chauffants de série, et la clim' bizonne est dotée de boutons physiques très facilement accessibles sous l'écran central.

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

Système audio

Ici, le système Harman Kardon à 1 000 € dispose de 12 haut-parleurs pour une puissance totale de 485 W. Les fans de musique apprécieront.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	1 000 €
Bluetooth/USB	Série/Série

Rangement



La boîte à gants est un peu juste. Mais entre les deux sièges avant, on découvre de grands espaces pour glisser ses effets personnels. Les bacs de porte habillés de feutrine (pour éviter que les petits objets glissent) s'avèrent suffisamment spacieux et pratiques.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Trappe plancher	Indisponible

Notre verdict

Intéressant

Outre son agilité et ses perfs, ce Rafale améliore surtout son agrément et son confort et il roule en 100 % électrique sur de longues distances. Cette version de 300 ch n'est pas donnée, mais face aux prix très élitistes de ses rivaux premium, il n'a pas à rougir.

Consommation modérée
Agilité/confort
Autonomie 100 % électrique



Sensation à la pédale de frein
Poids important
Tarif élevé





ÉLECTRIQUE

Mini Aceman

Le Mini Aceman affronte deux SUV électriques musclés

Petits SUV, grandes

ÉLECTRIQUE

Mini Aceman

SE Favoured - 49 kWh - 218 ch

43315 € **VRAI PRIX** 43315 € *



Le vrai prix: c'est le moins cher du lot en théorie, mais ni remise (trop récent), ni bonus (car fabriqué en Chine) pour l'Aceman. **L'entretien:** Mini préconise une visite tous les 2 ans ou tous les 30000 km.

ÉLECTRIQUE

Smart #1

Premium - 62 kWh - 272 ch

46315 € **VRAI PRIX** 43500 € *



Le vrai prix: "made in China" et donc privé de bonus, le #1 compense grâce à une remise de 6 % environ. Correct. **L'entretien:** visite en atelier prévue tous les 2 ans ou tous les 30000 km.

Fidèle à la réputation de la marque, l'Aceman est un SUV agile et plaisant sur petites routes, où il fait preuve d'une belle efficacité. Mais son amortissement, trop ferme en toutes circonstances, se révèle usant à la longue, surtout en ville. Un terrain où il est pourtant attendu.

Loin des prétentions sportives de ses camarades, le #1 est un SUV "pépère". Il n'est pas en défaut côté performances avec ses 272 ch, son architecture de propulsion lui facilite la vie côté motricité. Mais son amortissement vise avant tout le confort au détriment du plaisir.



ÉLECTRIQUE

Smart #1

ÉLECTRIQUE

Alfa Romeo Junior

ambitions

ÉLECTRIQUE

Alfa Romeo Junior

Elettrica Veloce - 51 kWh - 280 ch

46900 € VRAI PRIX **43900 €***



Bien que le Junior partage sa plate-forme avec le Peugeot E-2008, des réglages spécifiques et, surtout, l'ajout d'un différentiel autobloquant Torsen le transforment. Le train avant, très accrocheur en courbe, offre de belles sensations, même si la motricité sur sol mouillé est discutable.

Le vrai prix:

pas (encore) de remise pour le Junior, mais c'est le seul de la bande à pouvoir prétendre au bonus.

L'entretien:

rendez-vous programmés tous les 2 ans ou tous les 25000 km.

Le Mini Aceman est un SUV de petit format qui veut jouer dans la cour des grands, surtout décliné dans cette version sportive SE. Il n'est pas le seul sur ce créneau pourtant de niche: le Smart # et l'Alfa Romeo Junior Veloce se dressent sur son chemin! Par Clément Raoul-Réa

Presque 300 ch dans ces petits SUV similaires au Renault Captur? Ambitieux! C'est pourtant ce que proposent le Smart #1 et l'Alfa Romeo Junior Veloce. Spécialiste des modèles urbains musclés, Mini n'allait pas laisser ces deux nouveaux venus lui voler la vedette: voici donc le tout dernier Aceman, ici dans sa version la plus puissante, forte de 218 ch. Cela dit, offrir des grosses puissances en électrique est visiblement facile pour les constructeurs, mais proposer une voiture vraiment "fun", malgré l'absence de sonorité suggestive et – surtout – le surpoids dû

aux batteries, l'est beaucoup moins. D'autant qu'avec des tarifs très élevés pour des SUV urbains, nos trois comparses vont avoir du mal à justifier leur existence...

Salle de sport en option

Pour faire oublier qu'il partage de très nombreux éléments avec d'autres modèles de Stellantis (Peugeot E-2008, Fiat 600e, Jeep Avenger...) et, surtout, pour honorer l'héritage sportif de son blason, le Junior est bien forcé de mettre le paquet. Les énormes jantes de 20" annoncent la couleur à l'extérieur. Mais la très belle ambiance qui



Mini Aceman

La présentation, originale, est reprise de la Mini citadine. L'écran central rond demande un temps d'apprentissage, mais on finit par s'y retrouver. Dommage que les compteurs derrière le volant soient absents, remplacés ici par un affichage tête haute, moins pratique à l'usage.



Smart #1

Cette finition premium n'usurpe pas son nom : matériaux léchés, belle ambiance, sièges confortables, technologie... Les cotes, plus larges à l'avant, sont appréciables et l'architecture de l'ensemble prévoit de nombreux espaces de rangement. En revanche, l'écran central n'est pas toujours intuitif.



Alfa Romeo Junior



Les spectaculaires sièges baquets Sabell et les détails de finition en Alcantara offrent une vraie ambiance sportive à bord du Junior... sauf que le tout est en option (2500 €). Pour le reste, le niveau de finition déçoit, alors que les signes d'appartenance au groupe Stellantis sont trop visibles (boutons, interfaces...).

🍃 nous attend à l'intérieur, avec de magnifiques sièges baquets Sabell en Alcantara et des détails sportifs, est en option, facturée 2 500 €. Voilà qui fait tache. Les deux autres proposent des habitacles plus classiques, mais dominent le Junior au chapitre qualité de finition. C'est en particulier le cas du #1, qui ne semble plus très éloigné des stan-

dards de la maison mère Mercedes sur ce point. L'Aceman reprend globalement l'intérieur de la petite Mini trois portes. Il a son charme avec ses surfaces couvertes de tissu et un grand écran rond au milieu, mais il n'atteint pas la qualité du Smart. Ce dernier enfonce le clou avec des places arrière bien plus accueillantes que chez ses deux rivaux. Le sino-

germanique est-il déjà hors de portée de ses concurrents? Ce serait un peu oublier que les deux autres ont fait du plaisir de conduite un argument central...

Préparation physique

Le Junior, en particulier, a mis cartes sur table. Châssis sport, abaissé de 25 mm, réglages de

suspension spécifiques et surtout un différentiel autobloquant mécanique Torsen : cette version Veloce de 280 ch a fait ses devoirs correctement. Et au volant, sans surprise, ça se ressent. Si le très généreux couple du moteur électrique met à mal la motricité, particulièrement sur le mouillé, le train avant, très accrocheur en virage, inspire



Nombre de places: 5



Volume: 245 dm³

PHOTOS: N. SOLER

Un look de Mini, la polyvalence en plus: c'est la promesse de l'Aceman. Sur le papier, le contrat est rempli aux places arrière, qui offrent des dimensions correctes. Mais l'assise de la banquette est trop ferme et la faible surface vitrée donne l'impression d'être un peu engoncé. L'affaire se complique encore au niveau du coffre, bien trop petit. C'est à peine mieux que la Mini trois portes classique, un comble!



Nombre de places: 5



Volume: 333 + 15⁽¹⁾ dm³

Avec une habitabilité digne du segment supérieur, des assises moelleuses, une grande surface vitrée et un toit panoramique, il est bien agréable de voyager à l'arrière du Smart #1. Rien à voir avec ses concurrents, certes un peu plus courts. Autre bonus: il est équipé de série d'une banquette coulissante. Enfin, son coffre est correct et c'est le seul des trois à comporter un petit rangement sous le capot avant: pratique pour y loger les câbles.

1. Volume du coffre avant.



Nombre de places: 5



Volume: 330 dm³

L'espace disponible n'est pas énorme à l'arrière du Junior, un défaut de la plate-forme qu'il partage par exemple avec le Peugeot 2008 ou le Fiat 600°. L'ajout des sièges baquets optionnels n'arrange pas les choses: si les dossiers sont suffisamment creusés pour laisser de la place aux genoux, il est impossible de glisser les pieds sous les assises. Domage. Quant au coffre, il se classe dans la moyenne basse du segment. Les câbles se rangent sous le plancher.

confiance. Même compliment pour la direction, qui communique bien la quête d'adhérence des pneus avant. Ludique! On attendait peut-être un caractère un peu plus explosif de la part d'un véhicule électrique si musclé, surtout à basse vitesse, mais les ingénieurs ont dû lisser la puissance disponible pour préserver la motricité. Moins costaud, le Mini n'a pas

non plus le talent du Junior. Une question d'amortissement, d'abord: l'italien est certes ferme en ville, ce qu'accroissent ses grandes jantes. Mais ses excellents réglages lui permettent, à plus haute vitesse, de survoler les imperfections. Ce n'est pas le cas de l'Aceman, qui reste toujours trop sec, voire inconfortable. Et il est le moins performant du lot.

Mais grâce à sa direction très directe et à ses mouvements de caisse maîtrisés, il s'avère bien plus amusant que le #1. Performant et caractérisé par son statut de propulsion, ce dernier n'a pour autant aucune prétention sportive. Souple, confortable, silencieux, il est l'ami des familles au quotidien... Mais pas celui des pilotes en herbe. Le conducteur n'aura

certes pas grand-chose à reprocher au SUV Smart, à part peut-être des réactions un peu pataudes, mais il n'aura pas le sourire aux lèvres pour autant. Tout juste peut-être un sourire un peu narquois, en sortant de concession, et en jetant un œil aux additions réglées par les propriétaires de ses deux rivaux. Malgré son inéligibilité au bonus éco-

SECTEUR, BORNE RAPIDE, WALLBOX...

Comment les charger ?



■ Le Mini Aceman reprend la plate-forme et la technique de la récente Mini 3 portes électrique. Même s'il possède la plus petite batterie de notre sélection (49 kWh utiles), l'autonomie est correcte grâce à son faible appétit: 320 km en moyenne et 260 km sur autoroute. L'Aceman embarque par ailleurs un planificateur d'itinéraire efficace, qui intègre la disponibilité des bornes. Cette version SE bénéficie d'une puissance maximale de 95 kW en charge rapide (70 kW sur version E). Faire le "plein" de 10 à 80 % prend alors une demi-heure. Correct, sans plus. Comptez un peu moins de 6 heures sur une Wallbox de 11 kW, idéal pour charger la nuit. Pas de pompe à chaleur en revanche, ce qui pénalise l'autonomie (et le chauffage) par temps froid.

■ Le Smart #1 possède la plus grosse batterie du match, avec 62 kWh utiles. Sans surprise, son autonomie est aussi la plus confortable: 355 km en moyenne et 280 km sur autoroute. Logiquement, malgré une puissance de recharge acceptée plus élevée (150 kW maxi), il lui faut autant de temps qu'aux autres pour passer de 10 à 80 % de batterie, soit environ 30 mn. Le #1 est, en revanche, le seul à proposer une recharge AC montant à 22 kW, pratique pour faire l'appoint en ville par exemple (de 10 à 80 % en 3 h), et il s'adjoint aussi une pompe à chaleur de série. Le planificateur est efficace, mais n'intègre pas de fonction de préchauffage de la batterie. Pour recharger sur prise secteur, comptez 400 € en option.

■ La version de 280 ch de l'Alfa Romeo Junior oblige à des compromis par rapport à la 156 ch: l'autonomie passe de 325 à 270 km en moyenne, et de 255 à 220 km sur l'autoroute. Pas de quoi voyager sereinement... Et pour les séances plus ludiques sur petites routes, il faudra garder un œil sur la jauge. Le Junior embarque un planificateur, mais pas de pompe à chaleur, de quoi aggraver la situation en hiver... Côté recharge, le Junior fait comme ses collègues: puissance maximale acceptée de 100 kW pour un "plein" de 20 à 80 % en 27 mn, et une capacité de recharge en courant alternatif jusqu'à 11 kW, suffisant au quotidien. Pour se brancher sur une prise secteur, le câble mode 2 est facturé 360 € en option.

Temps de charge

	Mini Aceman	Smart #1	Alfa Romeo Junior
Secteur	Non mesuré	23h	39h
Wallbox 7,4 kW/11 kW	10h/6h	11 h/Non mesuré	8h/5h45
Sur borne rapide ⁽¹⁾	31 mn ⁽²⁾ (95 kW maxi)	30 ⁽²⁾ mn (150 kW maxi)	27 mn ⁽³⁾ (100 kW maxi)

1. Donnée constructeur. 2. De 10 à 80 %. 3. De 20 à 80 %.

Mini Aceman



Petite batterie mais autonomie correcte pour l'Aceman. Sa puissance de charge de 95 kW lui permet de faire le "plein" en une demi-heure.

Smart #1



La grosse batterie du #1 lui autorise une autonomie confortable. Et il accepte une plus grande puissance de charge pour compenser.

Alfa Romeo Junior



Autonomie faible, pas de pompe à chaleur... En hiver, il ne fait pas bon voyager à bord du Junior ! La charge rapide est cependant correcte.

logique (auquel seul le Junior a droit), il s'affiche en effet à un tarif équivalent à celui de ses concurrents qu'il surclasse côté prestations. Plus logeable, vraiment confortable, mieux fini, disposant d'une batterie à la capacité bien supérieure, il est aussi le mieux équipé du trio. Pas difficile quand on voit à qui il a affaire: Mini pratique toujours une politique d'options très discutable, à l'aide de packs extrêmement onéreux. Quant au Junior, dans

cette mouture, il fait l'impasse sur de nombreux équipements pourtant de série sur les finitions hautes de la version de 156 ch. Pompe à chaleur, conduite semi-autonome, caméra de recul, GPS sont en option pour celui qui est pourtant le plus cher de nos trois SUV !

Le prix de l'irrationnel

Difficile à justifier, d'autant que l'Alfa Romeo est aussi le moins polyvalent. Son autonomie, de loin la plus faible

de nos protagonistes, diminue à vitesse grand V sur autoroute (220 km maxi) ou quand le conducteur a la bonne idée de vouloir profiter des 280 ch. Le Mini, pourtant doté d'une batterie de taille similaire, fait bien mieux. Sans parler évidemment du Smart #1 et de sa grosse batterie, qui l'autorise à voyager bien plus sereinement. Voilà qui scelle une large victoire du #1. Cela dit, notre système de notes, qui fait la part belle aux données rationnelles, laisse

moins de place aux voitures orientées vers la conduite pure, catégorie dans laquelle le Junior Veloce et l'Aceman SE veulent se ranger. Ceux qui cherchent avant tout à se faire plaisir au volant peuvent donc privilégier le Junior ou l'Aceman, mais ils auront bien du mal à justifier un positionnement tarifaire ambitieux (malgré des lacunes d'équipements) face à un Smart #1 plus homogène, plus généreux et plus polyvalent au quotidien. ■



PHOTOS: N. SOLER

Nos mesures

	Mini Aceman	Smart #1	Alfa Romeo Junior
Vitesse maxi	170 km/h	180 km/h	198 km/h
Accélération 1000 m D. A.	28s8	27s4	26s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s4	3s8	3s3
Autonomie électrique moyenne	320 km	355 km	270 km
Route/Autoroute/Ville	355/260/345 km	405/280/385 km	275/220/310 km
Poids	1 783 kg	1 814 kg	1 650 kg
Diamètre de braquage	11,1 m	11,5 m	11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	63 m	62 m

La technique

	Mini Aceman	Smart #1	Alfa Romeo Junior
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents
Batterie (capacité utile)	49 kWh	62 kWh	51 kWh
Puissance fiscale	5 CV	5 CV	5 CV
Puissance maxi	218 ch	272 ch	280 ch
Couple maxi	330 Nm	343 Nm	345 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/0 €	0 g/km/0 €	0 g/km/ -2000 € à -4000 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues arrière	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 rapport	Automatique, 1 rapport	Automatique, 1 rapport
Pneus	225/40 R19	235/45 R19	225/40 R20
Dim. L x l x h, en m	4,08 x 1,76 x 1,52	4,27 x 1,83 x 1,64	4,18 x 1,79 x 1,51
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

L'équipement De série et en commun

- Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • Airbags (6 pour Junior, 7 pour Aceman et #1) • AFIL active • Essuie-glaces auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds auto. avec gestion codes/phares auto. • Régulateur de vitesse adaptatif • Surveillance de l'attention • Surveillance des angles morts (sauf Junior).
- Agrément:** • Aide au stationnement AV/AR (AR seulement sur Junior) • Clé mains libres • Clim' auto. • Ecran central avec Mirror Screen sans fil • Jantes alliage (18" sur Aceman, 19" sur #1, 20" sur Junior) • Rétros extérieurs rabattables électriquement • Sièges AV chauffants • Vitres AR surteintées.

En option

	Mini Aceman	Smart #1	Alfa Romeo Junior
Câble domestique mode 2	435 €	400 €	360 €
Pompe à chaleur	Indisponible	Série	Indisponible
Sièges sport	Série	Indisponible	2500 €
Toit vitré	Série	Série	1400 €

Les notes du

	Mini Aceman	Smart #1	Alfa Romeo Junior
Comportement routier	16	14	17
Equipements de sécurité	13	14	11
Agrément/performances	14	14	15
Confort/insonorisation	13	18	15
Equipements de confort/garantie	17	20	16
Habitabilité/coffre	2	9	5
Aspects pratiques	10	14	11
Présentation/ finition	14	16	11
Consommation	11	13	8
Prix	10	10	10
	2^e 120/200	1^{er} 142/200	3^e 119/200

Le verdict **Victoire: Smart #1**



Pour les amateurs de conduite, le match se joue entre le Mini Aceman et l'Alfa Romeo Junior, à l'avantage de ce dernier. Grâce à son train avant affûté, l'italien est particulièrement ludique, même si l'Aceman

ne manque pas de panache. Mais au quotidien, il n'y a pas photo: le Smart #1 est plus confortable, plus logeable, mieux fini, mieux équipé et plus endurant. Quitte à s'ennuyer un peu à son volant...

Skoda Elroq 85 PLUS - 77 kWh - 286 ch



Petit frère encombrant

Jusqu'ici, l'Enyaq était le seul modèle électrique de Skoda. Le voilà désormais secondé par l'Elroq, un peu plus compact, moins cher, et qui revendique la même autonomie.

Alors, un vrai bon plan ou pas ? Par Cyril Biotteau

Skoda se porte bien : c'est la troisième marque la plus vendue en Europe sur les dix premiers mois de 2024 et son seul modèle électrique, l'Enyaq, se place au quatrième rang des 100% électriques. Une belle "perf" boostée par des remises généreuses. L'Elroq devrait conforter, voire améliorer, la position de Skoda : il s'agit d'un nouveau SUV électrique dont les tarifs débutent à 33 300 € (prix catalogue) avec une "petite" batterie de 52 kWh, autorisant une autonomie officielle de 372 km. Moins cher que l'Enyaq, il est aussi plus court de 16 cm, descendant à 4,49 m, soit 10 cm de plus que le Karoq dont il se veut le pendant électrique ("El" pour électrique, "Roq" pour Karoq...). Sa gamme comprend trois modèles baptisés 50,

60 et 85 en fonction des capacités des batteries : nous essayons ici le plus haut, doté de 77 kWh utiles, qui délivre une autonomie WLTP de 579 km. Cette "grosse" pile impose le moteur de 286 ch, déjà connu sur l'Enyaq. Disons-le tout de suite : malgré plus de 2,1 tonnes, les 286 ch donnent à ce SUV compact des relances de petite sportive, sans problème de motricité sur le sec, malgré les 545 Nm de couple (il s'agit d'une propulsion). L'Elroq démontre de belles qualités routières, comme c'est le cas de tous les modèles sur base MEB du groupe Volkswagen. Seuls les virages serrés abordés de façon trop optimiste laissent transparaitre le poids élevé, qui sinon passe presque inaperçu grâce au maintien efficace du roulis. Domage que la récupération d'énergie

ne puisse être modulée que sur deux niveaux. Et que l'amortissement se révèle un peu ferme (notre version était équipée de roues de 20" optionnelles). A cela près, les prestations dynamiques sont très homogènes, y compris en freinage, direction, insonorisation, etc. En parallèle, l'habitacle n'est pas en reste. Malgré ses 16 cm de moins que l'Enyaq, l'espace proposé aux passagers arrière reste généreux. De plus – Skoda oblige –, les rangements et astuces sont nombreux et variés : citons notamment le filet sous la plage arrière, qui permet d'entreposer les câbles de recharge, les parapluies dans les portes avant, etc. La planche de bord présente bien et l'écran central de 13" y est en bonne place, désormais agréablement réactif, fluide et doté de raccourcis personnalisables. Il est ainsi possible de désactiver l'alerte de survitesse en un seul clic (ouf!) ou de lancer le préchauffage de la batterie, ce qui nous amène à aborder la recharge... Skoda annonce 175 kW en pic et un 10 à 80% en 28 mn, ce qui est correct vu l'autonomie promise :



Les 545 Nm envoyés aux seules roues arrière permettent de très bonnes accélérations, malgré un poids pourtant élevé de plus de 2 tonnes.



Nombre de places : 5
C'est presque une marque de fabrique chez Skoda : l'espace aux jambes à l'arrière est généreux et, en plus, les passagers de la banquette peuvent avoir leur propre réglage de clim' (option).



Volume : 460 dm³
Outre son volume très correct, le coffre dispose de plusieurs astuces simples à utiliser et pratiques.



La charge rapide monte à 175 kW en pic et permet de passer de 10 à 80% en 28 mn : pas mal, vu l'autonomie.

Le vrai prix : l'Elroq est éligible au bonus (de - 2 000 € à - 4 000 € selon revenu fiscal de référence) et Skoda fait déjà un petit geste (2% de remise).

L'entretien : préconisé tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

L'équipement : notre modèle d'essai, en finition haut de gamme Plus, comprend un équipement riche côté sécurité comme agrément, mais il manque quand même la pompe à chaleur (option à 1 100 €).

jusqu'à 577 km annoncés en WLTP pour notre modèle d'essai. Notre labo ayant mesuré l'Enyaq à 460 km "réels", l'optimisme est de mise pour son petit frère avec le même ensemble batterie/moteur. De quoi espérer aussi espacer les recharges sur autoroute sans suer à grosses gouttes. C'est mieux que le 3008 et sa batterie de 73 kWh (400 km en moyenne), vendu 2 500 €* de plus. Entre son rapport prix/prestations et son autonomie, l'Elroq avance donc de sérieux arguments. ■

L'équipement

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (8) • Conduite semi-autonome • Essuie-glace auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares adaptatifs matriciels, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Clé mains libres • Chargeur smartphones à induction (2) • Clim' auto. bizona • Ecran tactile 13" avec GPS • Hayon électrique • Jantes 19" • Sièges AV et volant chauffants, etc.

En option Agrément : • Jantes alliage 20" (de 550 à 810 €) • Pack hiver (clim' auto. trizone et pare-brise + sièges AR chauffants : 600 €) • Peinture spéciale (de 700 à 1100 €) • Pompe à chaleur (1100 €) • Suspensions pilotées (980 €), etc.



PHOTOS: A. SAUNIER

En mai et juillet 2025 arriveront les Elroq RS et 85x (respectivement 340 et 286 ch), tous deux dotés de quatre roues motrices, avec des autonomies forcément inférieures à celle de notre modèle d'essai.

Les chiffres (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	6s6
Consommation cycle mixte	16,4 kWh/100 km
Autonomie cycle mixte	577 km
Temps de charge borne rapide	28 mn
Poids	2119 kg

1. De 10 à 80 %, à 175 kW maxi.

La technique

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	82/77 kWh ⁽²⁾
Puissance fiscale	6 CV
Puissance maxi	286 ch
Couple maxi	545 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/- 2 000 à - 4 000 €
Transmission	Aux roues arrière
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	235/55 R19
Dim. L x l x h, en m	4,49 x 1,88 x 1,65
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽³⁾

2. Capacité brute/utile. 3. Batterie : 8 ans ou 160 000 km.

L'évaluation dans la catégorie

Le Skoda Elroq 85 Plus (40 600 €*, 286 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts 100% électriques de plus de 200 ch parmi lesquels figurent :

Mini Countryman SE All 4 Favoured (44 600 €*, 313 ch),

Peugeot E-3008 GT (43 100 €*, 210 ch),

Renault Scenic E-Tech Esprit Alpine (42 600 €*, 220 ch),

Skoda Enyaq 85 (44 000 €*, 286 ch),

Smart #1 Premium (41 700 €*, 272 ch), etc.

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	■
Boîte automatique	■
Bruits aérodynamiques	■
Bruit/vibrations du moteur	■
Confort des suspensions	■
Consommation	■
Direction	■
Durée de garantie	■
Emissions de CO ₂	■
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



Poste de conduite



PHOTOS: A. SAUNIER

Notre modèle d'essai immatriculé en Allemagne avait droit à des sièges avant électriques. L'Elroq français n'y a pas accès, même en option : ils arriveront au mois de janvier, mais uniquement en

option et sur la finition Sportline. En l'état, les sièges montraient une amplitude de réglage confortable et un bon maintien latéral.

Réglage des sièges

Maintien des sièges

Simplicité des commandes

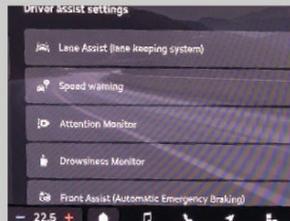
Visibilité AV/AR

Eclairage intérieur

Lisibilité des compteurs



Aides à la conduite



satisfaction, la conduite autonome ne se laissant perturber que rarement. La finition Plus apporte les phares adaptatifs matriciels, qui procurent un éclairage optimal quelle que soit la situation, sans éblouir les autres : on a du mal à s'en passer après y avoir goûté !

Freinage automatique

Maintien dans la voie

Régulateur de vitesse adaptatif

Conduite semi-autonome (niveau 2)

Passage auto. codes/feux de route

Assistance au créneau

Disponible à partir de janvier en option

Série

Série

Série

Série

Série

Écran tactile



D'une diagonale de 13"/33 cm, il bénéficie de la dernière mouture du système multimédia du groupe, déjà vue sur les VW Tiguan, Enyaq, Golf, etc. La navigation est fluide et plutôt intuitive et le GPS comporte un planificateur de trajet performant.

Facilité d'utilisation

Lisibilité

Android Auto/Apple Car Play

Prix de l'option GPS



Série/Série

Série



C'EST RATÉ

Il n'y a que deux niveaux de récupération d'énergie, matérialisés par les modes D et B du "levier de vitesses".

BIEN VU

On peut supprimer l'alerte de survitesse (réactivée à chaque démarrage) en un clic, après avoir configuré les raccourcis : bravo !

Finition



Les Skoda ne sont plus du tout des "sous-Volkswagen" : dans cet Elroq, la qualité de présentation est même supérieure à ce que propose une ID.3, par exemple. Les tons clairs (sellerie, planche de bord, contre-portes) de ce modèle sont accessibles via l'option Design Intérieur Lodge, vendue 640 €.

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

Chauffage/clim'

Clim' bizona de série, trizone en option. Les raccourcis sous l'écran sont rétroéclairés : on évite la faute d'ergonomie des premières VW ID.3.

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

Système audio

Le système de série comporte 8 HP et nous a semblé correct. Aucune montée en gamme n'est proposée pour l'instant.

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

Rangement



L'Elroq et ses astuces "simply clever" offre des rangements à profusion : du parapluie dans les portières avant aux doubles aumônières au dos des sièges avant, en passant par le filet pour ranger les câbles sous la plage arrière, etc.

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

Notre verdict



Intéressant

Bien placé en prix, l'Elroq a de vrais arguments face à ses rivaux. Et en haut de gamme, avec sa grosse batterie, on peut envisager les voyages d'autant plus sereinement que confort, tenue de route et équipement sont à la hauteur.

Prix/autonomie
Espace intérieur
Châssis/performances



Poids élevé
Autonomie des petites versions



Audi A6 Avant e-tron PERFORMANCE S LINE - 367 CH



Audi lance son A6 électrique en berline et en break *Les moyens de ses ambitions*

Après trois ans d'hibernation, Audi a présenté fin 2024 des nouveautés en cascade, dont cette A6 e-tron à l'autonomie et à la vitesse de recharge prometteuses. De quoi en faire une vraie voyageuse électrique ? Par Cyril Biotteau

Ne confondez pas l'Audi A6 "tout court" avec l'A6 e-tron. La première roule à l'essence ou au gazole, avec une hybridation légère ou rechargeable : c'est celle lancée en 2018, qui poursuit pour l'instant sa carrière sans date de fin. Mais c'est la seconde qui nous intéresse aujourd'hui, la nouveauté qui est 100 % électrique. Cette A6 est basée sur la nouvelle plateforme premium du groupe Volkswagen (inaugurée récemment par le SUV Q6 e-tron et le Porsche Macan) et se décline en berline (appelée Sportback) ou break (nommé Avant). La berline profite d'un excellent Cx de 0,21 qui lui permet, dans sa meilleure configuration, de revendiquer 750 km d'autonomie WLTP. Le break, avec son Cx de 0,24, annonce au mieux 710 km et 690 km pour notre version d'essai.

Dans la réalité, d'après nos premiers relevés, l'autonomie s'approche des 500 km sur autoroute et les dépasse en ville ou sur le réseau secondaire. Des résultats obtenus avec les versions Performance, dotées d'une grosse batterie de 94,9 kWh nets, et d'un moteur électrique de 367 ch qui envoie sa cavalerie aux seules roues arrière. Excepté la supersportive R8, cette Audi est ainsi la première propulsion de la marque depuis... 1938 ! D'autres A6 e-tron sont proposées avec quatre roues motrices dont une S6 e-tron de 550 ch. Cela dit, notre A6 Avant e-tron Performance accélère déjà fort, avec un 0 à 100 km/h avalé en 5s4 ! Une belle prouesse quand on connaît le poids de l'engin : 2 260 kg... Un embonpoint qui, autre exploit, ne se ressent quasiment pas au volant, avec une absence presque totale de roulis et un train avant

mordant et précis, en tout cas sur le sec. Notre break a quand même manqué un poil d'agilité dans les parties serrées, où l'absence de roues arrière directrices se remarque. Celle-ci se ressent également lors des manœuvres, où l'on peine à oublier les 5 mètres de l'engin. Vu ces dimensions, on espérait un peu mieux en espace aux jambes pour les passagers arrière, même s'ils ne sont pas si mal lotis dans l'absolu. Celui de l'avant a droit de série sur la finition S line à un écran juste pour lui, connecté aux plates-formes de streaming évidemment. L'A6 e-tron peaufine son image technophile avec des rétroviseurs par caméra en option, qui portent le nombre d'écrans à six, pour peu que l'on prenne l'option (encore une) affichage tête haute ! De quoi agrémenter un voyage, par ailleurs plutôt confortable, entre chaque pause. Celles-ci pourront ne pas trop s'éterniser car l'A6 e-tron fonctionne en 800 V, architecture électrique qui autorise des recharges plus rapides. Sur une borne à haut débit, à 270 kW maxi, il est possible de passer de 10 à 80 % en 21 mi-



L'autonomie WLTP autour de 700 km, annoncée par Audi, semble optimiste, néanmoins, cette A6 Avant devrait figurer parmi les routières les plus endurantes.



Nombre de places : 5
Il y a de la place à l'arrière même si avec 4,93 m de long, on pouvait espérer encore mieux. Les jambes remontent un peu plus qu'il ne faut: la batterie se situant sous le plancher.



Volume : 502 dm³
A défaut d'être géant, le coffre se montre fonctionnel avec ses parois carrées, ses filets de retenue et son seuil bas. Pour ranger les câbles de charge, il y a, sous le capot avant, un frunk de 27 dm³ facile à ouvrir (voir "Bien vu").

Le vrai prix : l'A6 e-tron étant facturée bien au-dessus de 47 000 €, pas question de bonus écolo. Mais on peut déjà obtenir 6 % de rabais.

L'entretien : le passage à l'atelier est préconisé tous les 2 ans ou tous les 30 000 km, au premier des deux termes échu.

L'équipement : à plus de 85 000 €, il ne devrait plus y avoir que quelques rares options. Ce n'est pas le cas : elles sont légion et peuvent faire grimper la facture de plus de 15 000 €!

nutes selon Audi. Ainsi, en tablant sur une autonomie réelle "utile" (de 10 à 80 % de la batterie, soit 70 %) avoisinant 350 km sur autoroute, et sur des pauses d'une vingtaine de minutes pour se recharger, voyager en A6 électrique est loin d'être une punition. Cela dit, sa première rivale risque d'être l'actuelle A6 Avant hybride rechargeable (55 TFSI e de 367 ch, elle aussi), forcément plus polyvalente et proposée à un prix similaire. ■

L'équipement

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (9) • Alerte de circulation à l'ouverture des portes • Conduite semi-autonome avec assistance de changement de voie • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares Matrix Led, etc.

Agrément : • Clé mains libres • Stationnement assisté + caméra 360° • Clim' auto. trizone • Ecran central 14,5" + compteurs numériques 11,9" + écran passager 10,9" • GPS • Hayon électrique • Jantes alliage 20" • Sièges AV sport électriques • Volant chauffant, etc.

En option Agrément : • Jantes alliage 21" (de 250 à 1250 €) • Pack Tech Pro (suspension pilotée) • Fermeture assistée des portes • Rétroviseurs extérieurs par caméra (1750 €) • Sellerie cuir (3900 €) • Toit panoramique occultant (2750 €), etc.



PHOTOS: ROMAN RAETZKE/AUDI

Sur notre modèle doté de la suspension pneumatique et de jantes de 21" optionnelles, le compromis confort/comportement nous a paru remarquable, surtout pour un engin de plus de 2,2 tonnes ! Notez le "détail qui tue" : les anneaux arrière sont rétro-éclairés en rouge.

Les chiffres (données constructeur)

Vitesse maxi	210 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	5s4
Consommation cycle mixte	15,5 kWh/100 km
Autonomie électrique mixte	690 km
Temps de charge borne rapide	21 mn ⁽¹⁾
Poids	2260 kg

1. De 10 à 80 % de capacité, à 270 kW maxi.

La technique

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	94,9 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	9 CV
Puissance maxi	367 ch
Couple maxi	565 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus AV / AR	235/45 R20 / 265/40 R20
Dim. L x l x h, en m	4,93 x 1,92 x 1,50
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽²⁾

2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

L'évaluation dans la catégorie

L'Audi A6 Avant e-tron Performance S line (80500 €, 367 ch) est évaluée dans la catégorie des berlines ou breaks routiers 100% électriques de plus de 300 ch, parmi lesquels: BMW i5 eDrive40 Touring MSport Edition (81050 €, 340 ch), Mercedes EQE 350+ AMG Line (84000 €, 292 ch), Porsche Taycan Sport Turismo (106027 €, 408 ch), Tesla Model S Dual Motor (92990 €, 670 ch), Volkswagen ID.7 GTX Tourer (75000 €, 340 ch), etc.

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	■
Boîte automatique	■
Bruits aérodynamiques	■
Bruit/vibrations du moteur	■
Confort des suspensions	■
Consommation	■
Direction	■
Durée de garantie	■
Emissions de CO ₂	■
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



Poste de conduite



PHOTOS: ROMAN BAETZKE/AUDI

En finition S line, l'A6 e-tron reçoit des sièges avant sport électriques, chauffants ainsi que le volant. Les réglages sont faciles, leur amplitude, large, mais le cuir, les sièges ventilés ou la colonne de direction à réglage électrique restent en option. Les rétroviseurs par caméra, optionnels, permettent de faire baisser un poil le Cx mais nécessitent un bon temps d'adaptation.

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

Aides à la conduite



La conduite autonome de niveau 2 avec centrage dans la voie n'est pas de série sur l'entrée de gamme Design, mais le devient sur la finition S line, avec gestion des dépassements. Elle nous a semblé convaincante et peu sujette à perturbation. Les feux adaptatifs matriciels font aussi partie de la dotation de série à ce niveau, de même que l'avertisseur d'ouverture de porte ou de circulation transversale arrière. A noter également la présence d'un airbag central avant sur toutes les A6 e-tron.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Conduite semi-autonome (niveau 2)	Série
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	Série

Écran tactile



L'écran de 14,5"/37 cm sert un système multimédia piloté par Google (comme certaines Renault, mais avec une interface Audi, bien sûr!). Fluide et très lisible, il permet de s'y retrouver assez facilement malgré la richesse des menus.

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



C'EST RATÉ

Sur l'accoudoir de la porte, il y a beaucoup de commandes dans un petit espace, ce qui peut générer quelques confusions en conduisant...

BIEN VU

Pour ouvrir le capot et accéder au "frunk"⁽¹⁾, il suffit de passer la main au-dessus des anneaux de la calandre

Finition



C'était l'un des points forts des Audi, avant... Pas sur celle-ci : même si les assemblages sont sérieux, certains plastiques ne sont pas à la hauteur. Quant au tissu décoratif sur la planche de bord, il s'apprécie sur une Dacia pour cacher un plastique indigent, mais pas sur une A6.

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

Chauffage/clim'

La climatisation trizone est livrée de série dès l'entrée de gamme. L'écran central comporte plusieurs raccourcis visibles en permanence

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

Système audio

De série, un ampli de 180 W et 10 HP. La hi-fi B&O est facturée 4 250 €⁽²⁾ et le son 3D avec haut-parleurs dans les appuie-tête 580 € de plus !

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	4 250 € ⁽²⁾
Bluetooth/USB	Série/Série

Rangement



La boîte à gants n'est pas très grande mais compensée par les bacs de porte et les rangements entre les sièges avant. Un pack rangement (310 €), recommandé, ajoute des aumônières au dos des sièges AV, un filet dans le coffre, etc.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Poches aumônières arrière	310 €
Tiroir sous sièges	Indisponible

Notre verdict



Intéressant

Audi est parvenu à transformer l'A6 en un modèle électrique à la polyvalence (autonomie, vitesse de recharge) et aux performances dignes du blason, à l'inverse de la qualité de certains plastiques. A ce prix, on peut être exigeant !

Autonomie/performances
Vitesse de recharge
Technologie embarquée



Prix élevé
Qualité des plastiques
Poids important



Alpine A290 GTS - 220 CH



Premier test de la petite Alpine électrique *Un nouvel espoir*

Les petites sportives ont quasiment toutes disparu, mais Alpine entend faire renaître le concept avec cette A290 100% électrique. Bonne nouvelle: le résultat paraît bougrement prometteur! Par Vincent Desmots

Assommées par le malus écologique et par les normes de CO₂, les GTI sont en voie de disparition. Mais elles tentent un retour en mode électrique avec plus ou moins de bonheur: tant l'Abarth 500e que la Mini Cooper SE nous ont laissés sur notre faim. Dérivée de l'excellente Renault 5 E-Tech, la nouvelle Alpine A290 part, en revanche, sur des bases solides. Elle se dote en prime de voies élargies de 60 mm, d'amortisseurs à butées hydrauliques, de barres antiroulis plus rigides et de freins avant empruntés à la berlinette A110. Sans parler de son look, à la fois viril et très mignon, avec des feux de jour en X évoquant les antibrouillards des voitures de rallye d'antan, un bouclier ajouré, des portières arrière spécifiques et un béquet

au sommet du hayon. Dans l'habitacle, l'ambiance est "sportivo-chic", avec d'excellents sièges tulipe, une finition plutôt flatteuse et un équipement assez riche sur cette version haute GTS. Identique à celle de la R5, l'habitabilité ne bat aucun record, tandis qu'un volant et une console centrale façon A110 font leur apparition. Deux puissances sont disponibles: 180 ch pour les GT et GT Premium, ou 220 ch pour les GT Performance et notre GTS, qui héritent du moteur de la Megane E-Tech, installé ici dans un berceau en aluminium inédit. Alpine annonce un 0 à 100 km/h en 6s4, mais aussi en 6s7 avec 20% de charge restante, la batterie pouvant fournir une forte puissance même lorsqu'elle est presque vide. Pour autant, et malgré la présence d'un launch control, les routes

humides et poussiéreuses de notre parcours d'essai ne nous auront pas permis de reproduire ces chiffres... peut-être un peu optimistes? Il faut dire aussi qu'en simple traction, l'A290 reste sujette à des pertes de motricité, d'autant qu'elle fait l'impasse sur tout autobloquant mécanique. Il faudra donc conduire "proprement", en dosant l'accélérateur en sortie de courbe afin d'éviter le sous-virage.

Un bon moment!

Heureusement, c'est là le seul vrai défaut de ce châssis, par ailleurs réussi. Relativement légère (1 404 kg annoncés à vide) pour une électrique, l'Alpine bénéficie d'une direction peu démultipliée et d'un train avant accrocheur pour dévorer les virages avec entrain, l'essieu arrière suivant sans coup férir. Fermes mais pas verrouillées, les suspensions ne commencent à se désunir que sur les routes les plus défoncées. Bref, on passe un très bon moment! La discrète bande-son (montées en régime simulées par le système Alpine Drive Sound) ne gâche rien. Cependant, on regrette que le constructeur ait troqué les palettes pilotant la régénération contre un bou-



Alpine annonce un 0 à 100 km/h en 6s4, soit 0s3 de mieux que feu la Clio 4 RS. Avec 20% de charge, l'A290 pourra encore effectuer l'exercice en 6s7.



Nombre de places: 5

Habitabilité arrière correcte, même si l'on a du mal à glisser ses pieds sous les sièges avant (ceux-ci doivent être relevés au préalable). On manque également de rangements.



Volume : 300 dm³

Coffre de taille moyenne dans l'absolu, mais correct eu égard au gabarit contenu de l'A290.



Ce bouton libère la puissance maxi. Un gadget: on obtient le même résultat en écrasant l'accélérateur!

Le vrai prix:

aucune remise à espérer pour le moment, hélas! Le bonus 2024 d'un montant de 4000 € est garanti pour toute livraison avant la fin mars 2025.

L'entretien: chaque année ou tous les 20000 km.

L'équipement: à part la conduite semi-autonome, cette version haute GTS ne manque de rien, ce qui est bien le moins, vu son tarif!

L'équipement

- De série Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • Airbags (6) • Assist. feux de route • Lecture des panneaux. • Phares (led) et essuie-gl. auto. • Régul./adapt. • Rétro int. jour/nuit auto.
- Agrément:** • Aide stationn. AV/AR • Caméra recul • Clé mains libres • Clim' auto. • Hi-fi Devialet 9 HP 615 W • Instrum. num. • Jantes alu 19" • Mirror Screen • Pompe à chaleur • Recharge smartphone à induction • Sièges chauffants Nappa • Volant cuir chauffant.
- En option Agrément:** • Etriers de freins bleus (400 €) • Pack Driving incluant conduite semi-autonome, surveillance des angles morts, alerte de trafic en marche arrière et assistant au créneau (1000 €) • Peintures hors noir (900 €).



Direction incisive, châssis efficace, suspensions fermes mais jamais cassantes: l'Alpine A290 illustre le savoir-faire de Renault en matière de liaisons au sol. Il ne lui manque qu'un autobloquant.

PHOTOS: F.GROUT

Les chiffres (données constructeur)

Vitesse maxi	170 km/h ⁽¹⁾
Accélération 0 à 100 km/h	6s4
Consommation cycle mixte	16,5 kWh/100 km
Autonomie électrique mixte	364 km
Poids	1404 kg

1. Autolimitée.

La technique

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion	52 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	5 CV
Puissance maxi	220 ch
Couple maxi	300 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 4000 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	225/40 R19
Dim. L x l x h, en m	3,99 x 1,83 x 1,52
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km ⁽¹⁾

1. Batterie : 8 ans ou 160 000 km.

L'évaluation dans la catégorie

L'Alpine A290 GT (220 ch, 40700 €*) est évaluée dans la catégorie des petites sportives électriques, qui comprend:

- Abarth 500e Turismo (155 ch, 35300 €*),
- Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce (280 ch, 42900 €*),
- MG4 XPower (435 ch, 33000 €*),
- Mini Cooper SE JCW Pack M (218 ch, 41200 €*).

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	■
Boîte automatique	■
Bruits aérodynamiques	■
Bruit/vibrations du moteur	■
Confort des suspensions	■
Consommation	■
Direction	■
Durée de garantie	■
Emissions de CO ₂	■
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



Poste de conduite



PHOTOS: F. BROUIT

Habillés d'un cuir Nappa agréable au toucher, les sièges tulipe offrent un très bon maintien et se montrent confortables. Les amateurs seront ravis d'apprendre que l'on peut adopter une position très basse même si les cuisses manquent alors d'un peu de soutien. Visibilité vers l'arrière plutôt problématique (voir "Raté").

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

■ Surveillance des angles morts
■ Régulateur de vitesse adaptatif
■ Conduite semi-autonome
■ Allumage auto. des phares
■ Passage codes/feux de route
■ Assistance au créneau

300 €
Série
1 000 €⁽¹⁾
Série
Série
1 000 €⁽¹⁾

Aides à la conduite



pour le pack Safety (300 €) pour bénéficier de la surveillance des angles morts (combinée à l'alerte de trafic en marche arrière), ou du pack Driving (1 000 €) pour la conduite semi-autonome de niveau 2, ainsi que l'assistant au créneau. A ce tarif, on pouvait espérer du "all inclusive".

En version haute GTS, l'A290 offre pas mal d'assistances, mais ne fait pas vraiment le plein. Il faudra en effet opter

Écran tactile



L'écran d'une diagonale de 10,1"/25,6 cm est équipé du logiciel Android Automotive de Google, au profit de la réactivité et de l'intuitivité. Google Maps, fourni d'office, inclut un très efficace planificateur d'itinéraire.

Facilité d'utilisation
Lisibilité
Ecran tactile/Mirror Screen
Prix de l'option GPS

■
■
Série/Série
Série



C'EST RATÉ

Les imposants appuie-tête, la petitesse de la lunette et l'épaisseur des montants de custode entravent la rétrovision.

BIEN VU

La console centrale spécifique, qui reçoit notamment les boutons D, N et R est un clin d'œil subtil à l'Alpine A110.

Finition



En ce qui concerne les matériaux, le très bon (plastiques des contreportes, sellerie) côtoie le moyen (entourage des écrans, dessus de la planche de bord) et notre auto émettait un léger bruit de mobilier en provenance de derrière l'instrumentation.

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

Chauffage/clim'

Toutes les A290 disposent d'une pompe à chaleur, mais les aérateurs arrière sont hélas aux abonnés absents.

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

Système audio

La finition GTS reçoit de série une hi-fi Devialet à 9 haut-parleurs délivrant 615 W! Elle offre une spatialisation du son convaincante.

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

Rangement



Boîte à gants juste correcte, mais petits bacs de portière, rangement peu pratique sous l'accoudoir central et pas de vide-poches aux places arrière (en dehors des aumônières): comme l'A110, l'A290 néglige ces aspects pratiques...

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

Notre verdict

Auto Plus

Intéressant

L'A290 ne rugit certes pas comme les GTI d'antan. Mais elle conserve ce subtil mélange de sportivité et de polyvalence qui a toujours fait le charme des bombinettes. Dommage qu'Alpine ait eu la main aussi lourde côté tarifs...

Agrément de conduite
Confort préservé
Présentation/équipement



Tarif très élevé
Autonomie un peu juste
Mériterait un autobloquant



ÉLECTRIQUE

46 990 € / 39 990 €* VRAI PRIX

Cupra Tavascan 77 kWh V - 286 ch



Le Cupra Tavascan affronte le Peugeot E-3008 *Duel de gravures de mode*

Le nouveau Cupra Tavascan entend séduire les familles à la recherche d'un SUV électrique sortant de l'ordinaire. Mais il va trouver sur son chemin le Peugeot E-3008, un autre "SUV coupé" qui ne manque pas d'allure. Que le meilleur gagne! Par Vincent Desmonts

Les Skoda Enyaq Coupé et Volkswagen ID.5 ont un nouveau cousin : le Cupra Tavascan. Mais bien qu'il partage plate-forme, moteurs et batteries avec ces derniers, il s'en distingue par deux aspects. Premièrement, il mesure 2 cm de moins sous toise, affiche une garde au sol réduite et un profil plus clairement sportif. Deuxièmement, et c'est le fait le plus marquant : malgré son patronyme évoquant une station de sports d'hiver des Pyrénées espagnoles, le Tavascan vient de Chine ! Avec, pour conséquence directe,

d'être privé de bonus écologique, au contraire de son rival hexagonal, le Peugeot E-3008, qui sort des chaînes de l'usine Stellantis de Sochaux. Mais pour compenser, le Cupra profite actuellement d'un gros rabais de... 7 000 € ! Il est ainsi facturé 2 000 € de moins que le français. A condition d'éviter certaines options : logistique "du bout du monde" oblige, le choix est restreint à de coûteux packs, qui peuvent monter jusqu'à 10 390 € ! Fort heureusement, à part la pompe à chaleur et les sièges avant chauffants (1 500 € l'ensemble), l'essentiel figure au menu.

Baroque contre futuriste chic

De son côté, le Peugeot ne manque pas de grand-chose non plus... à part la conduite semi-autonome, facturée 1 300 € dans un pack. Mais il offre de série les phares adaptatifs matriciels, que le Cupra ne propose que dans un pack hors de prix. Côté équipement, un partout, balle au centre. Côté présentation et finition, le SUV sino-espagnol fait dans le baroque, avec sa console centrale flottante et ses décorations couleur cuivre. Original, mais pas très pratique (rangements difficiles d'accès). Et si les assemblages sont soignés, les plastiques durs et clinquants paraissent peu dignes du tarif. En comparaison, le Peugeot donne presque l'impression d'appartenir à un segment supérieur, avec ses matériaux cossus et une planche de bord au dessin spectaculaire. Il doit cependant composer avec un écran tactile qui manque de

ÉLECTRIQUE

46990 € / 41990 €*

VRAI
PRIX

Peugeot E-3008 73 KWH GT - 210 CH



PHOTOS: N. SOLER

Le vrai prix: le Tavascan étant produit en Chine, il n'a pas droit au bonus, mais Cupra accorde actuellement... 7000 € de remise! De son côté, l'E-3008 bénéficie de 2000 € de ristourne ainsi que du bonus.

L'entretien: il devra être effectué tous les 2 ans ou tous les 25 000 km (E-3008) ou 30 000 km (Tavascan).

L'équipement: les deux rivaux comportent une dotation sans grosse lacune. Le Tavascan offre la conduite semi-autonome, en option sur l'E-3008, mais ce dernier dispose en contrepartie de phares adaptatifs matriciels et de sièges chauffants.

réactivité, alors même qu'il faut obligatoirement passer par lui pour les moindres réglages. Le Cupra recourt lui aussi largement au tactile, mais son



Un peu moins lourd que son rival, le Tavascan se montre plus agile et dispose d'une direction plus précise (mais pas plus informative). Confort ferme, mais très correct.

grand écran fait heureusement preuve d'une belle rapidité et ses menus sont un peu plus simples. Tirant parti de dimensions extérieures plus généreuses (+ 10 cm en longueur), le Tavascan comporte, en outre, plus d'espace à l'arrière que son rival, ainsi qu'une banquette plus confortable (assises plus hautes, dossier plus incliné). Et



Où est donc passée la "patte" Peugeot? L'E-3008 souffre d'une direction sans feeling et d'un comportement peu inspiré. En revanche, côté confort, il ne craint personne.

si l'on note la curieuse absence d'accoudoir central, on apprécie la clim' trizone de série. Les places arrière de l'E-3008 n'ont que leurs rangements plus spacieux à opposer. Enfin, le Tavascan dispose d'un coffre plus volumineux, mais moins pratique à l'usage que celui du Peugeot, qui jouit d'une large ouverture et

**CUPRA TAVASCAN**

La planche de bord du Tavascan interpelle, avec son étrange "épine dorsale". Un parti pris esthétique audacieux, mais qui dessert les aspects pratiques : les rangements sont petits et difficiles d'accès. Et si les assemblages inspirent confiance, les plastiques, durs et clinquants, n'offrent pas le standing attendu à ce niveau de prix. L'écran tactile XXL (15" !) tranche avec la (trop) petite instrumentation. Interfaces claires, mais boutons sensitifs du volant capricieux.

**PEUGEOT E-3008**

L'E-3008 en met plein la vue avec sa finition cossue, sa large dalle numérique et les effets de lumière qui magnifient sa planche de bord. En bonus, les rangements pullulent. Cela étant dit, la console centrale apparaît assez envahissante. Et si les interfaces restent assez simples à utiliser, l'écran manque de réactivité. Problème : c'est un passage obligé pour régler la climatisation ou les aides à la conduite.

d'un plancher mobile de série (celui du Cupra est caché dans un pack à 7 205 €!). Nos deux rivaux embarquent des batteries d'une taille généreuse (77 kWh pour le Tavascan, 73 pour l'E-3008), mais les similitudes s'arrêtent là. Sur le premier, l'accumulateur alimente un moteur de 286 ch implanté sur l'essieu arrière, tandis que le deuxième se contente d'une

machine électrique de 210 ch, installée à l'avant. Forcément, le Tavascan creuse l'écart sur le plan des performances, d'autant qu'il pèse 75 kg de moins : son avantage se monte à 3s5 sur le kilomètre départ arrêté selon nos mesures. Sa batterie plus grosse lui permet aussi de prendre un léger avantage en matière d'autonomie (440 km en moyenne contre 400 km pour le 3008). En

revanche, sa charge rapide plafonne à 120 kW, contre 160 kW pour le Peugeot.

Un E-3008 sédaté

Sur la route, l'E-3008 impressionne par son confort, son silence et sa grande douceur de conduite. Pour autant, la quiétude est quelque peu entachée par une direction dépourvue de feeling et qui manque de préci-

sion. En outre, au-delà de performances sans éclat, on ne peut qu'être déçu par un comportement routier sédaté, où l'agilité fait défaut. Le Peugeot rassure, mais ne suscite guère de sensations. Un comble pour une marque qui a bâti une bonne partie de son image sur les qualités dynamiques de ses modèles ! Du coup, l'E-3008 reçoit une petite leçon de la part du Tavascan.



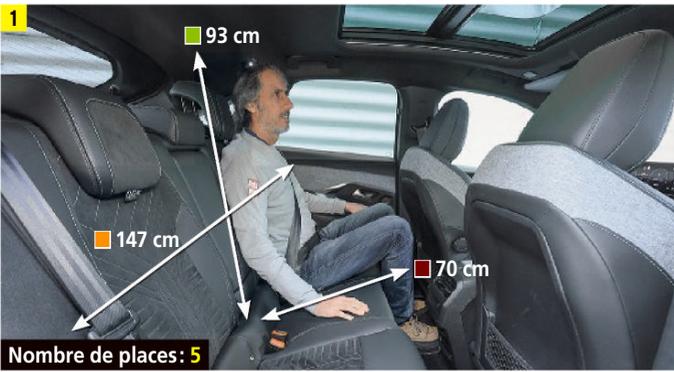
Nombre de places: 5



Volume: 565 dm³



1. Installés sur une banquette bien dessinée et plutôt moelleuse, les occupants à l'arrière peuvent étendre les jambes. 2. Coffre spacieux, mais Cupra ose facturer le plancher mobile en supplément ! 3. Le Tavascan offre de série une clim' à réglage séparé aux places arrière.



Nombre de places: 5



Volume: 520 dm³



1. Le dossier est trop vertical et les assises ne soutiennent pas assez les cuisses. 2. Moins vaste que celui du Tavascan, le coffre s'avère plus pratique: large ouverture, plancher mobile. 3. Le toit ouvrant coûte 1250 €. Mieux que le Tavascan avec un toit vitré dans un pack facturé 10390 €!

Dès les premiers hectomètres, la direction bien calibrée et les suspensions fermes mais sans excès promettent du plaisir. Une promesse globalement tenue: le Cupra se montre plus agile que son concurrent et plus plaisant sur à peu près tous les tableaux. Il n'y a vraiment que lorsque les conditions d'adhérence se dégradent que l'on aimerait davantage d'informations filtrant à

travers le volant. Autre bémol, le Tavascan impose une pédale de frein spongieuse et à la course inconstante, qui n'offre pas un bon feeling, notamment lorsque l'on doit effectuer un ralentissement soudain. Il laisse aussi filtrer davantage de bruits d'air sur voies rapides. Enfin, ses 5 modes de conduite sont un peu confus. ■

	Cupra Tavascan	Peugeot E-3008
Vitesse maxi	183 km/h	171 km/h
Accélération 1000 m D. A.	27s4	30s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s8	5s6
Autonomie électrique moyenne	440 km	400 km
Route/Autoroute/Ville	495/365/465 km	460/330/420 km
Temps de charge Wallbox ⁽¹⁾ /Secteur	11 h 30/58 h	11 h 30/50 h
Sur borne rapide DC	28 mn ⁽²⁾ (à 120 kW maxi)	30 mn ⁽³⁾ (à 160 kW maxi)
Poids	2117 kg	2192 kg
Diamètre de braquage	11 m	11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	63 m

1. 7,4 kW. 2. De 5 à 80 %, donnée constructeur. 3. De 20 à 80 %, donnée constructeur.

La technique

	Cupra Tavascan	Peugeot E-3008
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents
Batterie capacité brute/utile	82/77 kWh	NC/73 kWh
Puissance fiscale	6 CV	7 CV
Puissance maxi	286 ch	210 ch
Couple maxi	545 Nm	345 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €	0 g/km/- 3000 €
Transmission	Aux roues AR	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Pneus AV / AR	235/55 R19 / 255/50 R19	235/55 R19
Dim. L x l x h, en m	4,65 x 1,86 x 1,60	4,55 x 1,90 x 1,65
Durée de garantie ⁽¹⁾	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

1. Batteries garanties 8 ans ou 160 000 km.

L'équipement De série et en commun

- Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6)⁽¹⁾ • Fixations Isofix (2) • Lecture panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Rétro int. jour/nuit auto.
- Agrément:** • Aide au stationnement AV/AR • Banquette fractionnable • Bluetooth • Caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. bizonne⁽²⁾ • GPS • Hayon électrique • Instrumentation numérique • Jantes alu 19" • Mirror Screen sans fil • Palettes au volant • Rétros rabattables électriquement, etc.

En option	Cupra Tavascan	Peugeot E-3008
Conduite semi-autonome	Série	1300 € ⁽³⁾
Phares matriciels	10390 € ⁽⁴⁾	Série
Pompe à chaleur	1500 € ⁽⁵⁾	800 €
Sièges AV chauffants	1500 € ⁽⁵⁾	Série

1. + central sur Tavascan. 2. Trizone sur Tavascan. 3. Pack incluant: 4 caméras, détection trafic AR, alarme et recharge smartphone par induction. 4. Pack incluant: système audio Sennheiser, jantes 20", plancher coffre mobile, sièges AV chauffants et électriques, caméra 360°. 5. Options groupées avec le pare-brise chauffant.

Les notes du	Cupra Tavascan	Peugeot E-3008
Comportement routier	16	13
Equipements de sécurité	14	12
Agrément/performance	15	13
Confort/insonorisation	15	18
Equipements de confort/garantie	16	16
Habitabilité/coffre	14	7
Aspects pratiques	12	13
Présentation/ finition	13	17
Autonomie	13	11
Prix	11	9
	1^{er} 139/200	2^e 129/200

Notre verdict

Victoire: Cupra Tavascan



Confortable et bien présenté, l'E-3008 trébuche là où l'on attendait une Peugeot à meilleure enseigne: le plaisir de conduite. Largué côté performances, embarrassé par son poids, il suscite peu d'émotions. Il perd aussi de précieux points en habitabilité. Plus dynamique, plus accueillant et moins cher, le Tavascan l'emporte assez largement.

Kia EV3 GT-LINE - 81,4 kWh - 204 ch


Mini gabarit, maxi batterie

Après les EV6 et EV9, Kia décline sa gamme électrique vers le bas avec le nouvel EV3, un petit SUV par sa taille, mais qui revendique jusqu'à 605 km d'autonomie avec sa grosse batterie de 81,4 kWh. Un record! Par Cyril Biotteau

Un petit SUV électrique avec une puissance et, surtout, une autonomie dignes des segments supérieurs : c'est ce que propose Kia avec l'EV3. Dans un gabarit similaire à celui d'un Peugeot E-208 (4,30 m de long), il annonce en effet 204 ch et jusqu'à 605 km d'autonomie en cycle mixte ! "Jusqu'à", car la finition GT-line, dotée de roues de 19" au lieu de 17", fait déjà chuter cette mesure théorique à 563 km. Ce qui laisse encore espérer 150 km de plus qu'avec un E-208 (batterie de 51 kWh) ou, pour parler de modèles de même puissance, qu'un Mini Aceman (batterie de 49,2 kWh), et une centaine de kilomètres de plus qu'un Volvo EX30 Extended Range (69 kWh). Pour trouver une batterie équivalente, il faut se tourner vers des modèles de la catégorie supérieure, comme le Renault Scenic

E-Tech (87 kWh). Précisons que le créen existe aussi avec une batterie de 58,3 kWh lui permettant déjà un rayon d'action de 436 km, son prix tombant dans ce cas à 35 990 €. Et dans la "vraie vie" ? En attendant les mesures de notre labo, on peut légitimement espérer dépasser 450 km (en version 81,4 kWh) et 350 km (en version 58,3 kWh).

Moderne et spacieux

Quelle que soit sa batterie, l'EV3 présente le même intérieur, qui donne une belle sensation d'espace. A l'avant, le design de la planche de bord est plutôt aéré et la grande dalle numérique de presque 30"/76 cm comporte trois parties : le combiné d'instruments, un petit bloc dédié à la clim', puis l'écran central de 12,3"/31 cm. Ce dernier est assez réactif, mais manque de fluidité par rapport à d'autres systèmes. Sur

cet écran, on trouve un planificateur de trajet, mais aussi le menu dédié aux aides à la conduite, indispensable pour éteindre certaines alertes sonores – particulièrement irritantes – à chaque redémarrage ! Bien vu, les palettes au volant permettent de doser facilement le niveau de récupération. Et entre les sièges avant, Kia a prévu une tablette coulissante, parfaitement plate et assez large, pouvant accueillir un ordinateur portable pour travailler ou regarder un film pendant les recharges. A l'arrière, la sensation d'espace évoque encore la catégorie supérieure, tout comme le coffre (460 dm³), complété par un petit compartiment avant de 25 dm³.

Au volant, les 204 ch suffisent largement pour accélérer franchement et se relancer sur autoroute. Le confort est soigné, avec des suspensions très efficaces malgré les roues de 19". L'EV3 n'est pas pour autant pataud, acceptant sans rechigner les routes sinueuses avec un bon compromis, plus abouti qu'un Hyundai Kona (mais un peu moins qu'un Renault Scenic). Ter-



Les 204 ch suffisent bien, mais si vous en voulez davantage, des variantes plus puissantes – 4x4 et même GT (un EV3 de 400 ch ?) – arriveront en 2026.



Nombre de places : 5
De longueur égale à celle du 2008, l'EV3 offre bien plus d'espace à l'arrière, notamment au niveau des genoux. Les passagers ont droit à des prises USB au dos des sièges avant.



Volume : 460 dm³
Le volume de coffre annoncé est très correct et complété par un "frunk" de 25 dm³ sous le capot.



Les roues de 19" de la finition GT-line font baisser l'autonomie en cycle mixte de 605 à 563 km.

Le vrai prix : pas encore de remise possible, du moins sur cette finition (2 % proposés sur la version intermédiaire Earth). La voiture étant fabriquée en Corée du Sud, pas non plus de bonus écologique.

L'entretien : préconisé tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

L'équipement : le haut de gamme GT-line est plutôt bien équipé, mais il faut quand même piocher dans les options pour avoir la pompe à chaleur, la recharge bidirectionnelle ou une caméra 360°.

minons par la recharge, annoncée à 31 mn pour passer de 10 à 80 % : pas terrible, mais la batterie et l'autonomie sont importantes, et l'EV3 n'a pas droit à l'architecture 800 V de l'EV6, qui aurait trop fait grimper le tarif. A ce propos, l'EV3 à grosse batterie commence à 40 990 €, avec un équipement déjà très correct, soit 5 000 € de moins que notre modèle haut de gamme. Et s'il n'a pas droit à bonus, il offre déjà l'un des meilleurs rapports tarif/autonomie du segment. ■

L'équipement

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Conduite semi-autonome de niveau 2 • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Régulateur (adaptatif) et limiteur de vitesse, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Chargeur smartphone à induction • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Ecran tactile 12,3" + GPS • Hayon motorisé • Jantes 19" • Sièges conducteur électr. • Sièges AV et volant chauffants, etc.

En option Agrément : • Pack DriveWise Park (caméra 360°, affichage des angles morts au tableau de bord, aide au stationnement à distance : 1000 €) • Pack Inspiration (sièges avant électriques et ventilés, affichage tête haute, toit ouvrant : 2 200 €) • Pompe à chaleur et recharge bidirectionnelle (1550 €).



L'EV3 n'est pas mal à l'aise sur petite routes, il soigne plus particulièrement son confort, avec des suspensions qui absorbent bien tous les types d'inégalités : c'est l'un de ses points forts.

Les chiffres (données constructeur)

Vitesse maxi	170 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s7
Consommation cycle mixte	16,2 kWh/100 km
Autonomie cycle mixte	563 km
Temps de charge borne rapide	31 mn ⁽¹⁾
Poids	1810 kg

1. De 10 à 80 % de capacité, à 128 kW maxi.

La technique

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	81,4 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	4 CV
Puissance maxi	204 ch
Couple maxi	283 Nm
CO₂/Bonus	0 g/100 km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	215/50 R19
Dim. L x l x h, en m	4,31 x 1,85 x 1,57
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km

L'évaluation dans la catégorie

Le Kia EV3 81,4 kWh GT-line (45 990 €*, 204 ch) est évalué dans la catégorie des petits SUV électriques d'environ 200 ch, parmi lesquels :

Alfa Romeo Junior Elettrica Speciale
51 kWh (37 500 €*, 156 ch),

Hyundai Kona Premium 65 kWh (37 200 €*, 217 ch),

Mini Aceman SE Favoured Pack XL

49,2 kWh (45 060 €*, 218 ch),

Peugeot E-2008 GT 51 kWh (37 800 €*, 156 ch),

Smart #1 Premium 66 kWh (41 700 €*, 272 ch),

Volvo EX30 Ext. Range Plus 69 kWh (43 300 €*, 272 ch), etc.

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	■
Boîte automatique	■
Bruits aérodynamiques	■
Bruit/vibrations du moteur	■
Confort des suspensions	■
Consommation	■
Direction	■
Durée de garantie	■
Emissions de CO ₂	■
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



Poste de conduite



PHOTOS: A. SAUNIER

Sur la finition haut de gamme GT-line, le siège conducteur est électrique (et chauffant, comme celui du passager et le volant). Très bien, mais il manque de maintien latéral. En option, les sièges

avant peuvent être, en plus, ventilés et dotés d'un repose-mollet comme un siège de business class : parfait pour la sieste pendant les recharges.

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

Aides à la conduite



La plupart des aides à la conduite sont livrées de série, y compris la conduite autonome de niveau 2, qui donne satisfaction. En revanche, et c'est l'un

des points les plus agaçants de la voiture, il y a beaucoup trop d'alertes sonores en tous genres, dont certaines ne sont pas exigées par la législation (pour vous signaler, par exemple, que la limite de vitesse a changé). A chaque redémarrage, vous serez donc incité à désactiver un par un tous ces garde-fous intrusifs : exaspérant !

Freinage automatique	■	Série
Maintien dans la voie	■	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	■	Série
Allumage auto. des phares	■	Série
Passage codes/feux de route	■	Indisponible
Assistance au créneau	■	Indisponible

Écran tactile



Une partie tactile de 5,3"/13,5 cm, dédiée à la climatisation, vient se positionner à gauche de l'écran multimédia de 12,3"/31 cm. Moins fluide et réactif que les nouveaux modèles tactiles de Renault, par exemple, mais pas lent pour autant.

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



C'EST RATÉ

On ne peut désactiver qu'une alerte via la touche de raccourci au volant. Pour les autres, très intrusives, il faut aller dans les menus.

BIEN VU

Les appuie-tête avant des sièges de la finition GT-line offrent un moelleux digne d'un fauteuil de 1^{ère} classe!

Finition



Les plastiques, dans leur ensemble, ne sont pas flatteurs et l'insert décoratif en tissu devant le passager ne rehausse pas le niveau. Malgré cela, il serait injuste de dire que cet EV3 fait "cheap", les assemblages et la finition se montrant tout à fait corrects.

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

Chauffage/clim'

Une partie de l'écran est dédiée à la clim', mais, en guise de raccourcis, des touches physiques subsistent sous les aérateurs centraux.

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

Système audio

Sur la finition GT-line, le système audio "de base" est remplacé par un ensemble Harman Kardon à 8 haut-parleurs avec ampli central.

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

Rangement



Les rangements sont assez nombreux à l'avant, mais on regrette qu'à part la boîte à gants, aucun d'entre eux ne soit fermé. Dommage de ne pas en avoir prévu un sous la tablette centrale, qui surplombe un grand vide-poches ouvert.

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

Notre verdict



Intéressant

Cher dans l'absolu (et sans accès au bonus), l'EV3 offre en échange la plus grosse batterie de sa catégorie, pour une autonomie prometteuse, et un espace à bord généreux. Et il se montre très confortable et plutôt bien équipé.

Autonomie
Confort
Espace intérieur



Alertes sonores pénibles
Qualité des plastiques
Pas de bonus écologique





Auto Plus

6 MOIS OFFERTS

SUR 1 AN D'ABONNEMENT

+ UNE MONTRE EN CADEAU!



Avec la sobriété de ses lignes et son élégance, votre nouvelle montre vous accompagnera dans tous vos déplacements.

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :
bit.ly/apv-25
ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1670009

1 Je choisis la formule d'abonnement (je coche la case)

Formule ANNUELLE **6 mois OFFERTS**

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium + **une montre en cadeau pour 89€ seulement** au lieu de 187,03€*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽¹⁾.

Formule MENSUELLE **3€ seulement** le 1^{er} mois

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 3€** le premier mois puis 8€/mois au lieu de 15,59€*. **Résiliable sans frais à tout moment⁽²⁾.**

2 Je choisis le mode de paiement

Par prélèvement automatique Je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et **je n'oublie pas de joindre mon RIB**

IBAN:

Les tarifs indiqués sont garantis 1an. Vous autorisez ERAS société éditrice d'Auto Plus, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de ERAS. Créancier: ERAS, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, France - Identifiant du créancier: FR 77 ZZZ 434057.

Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](https://www.kiosquemag.com) : bit.ly/apv-25 la boutique officielle d'Auto Plus

Par chèque (formule annuelle uniquement). Je renvoie le coupon accompagné de mon chèque (sans agrafe, ni scotch) libellé au nom d'Auto Plus à : **Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9**

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

Mme M. Date de naissance (pour fêter votre anniversaire): / /

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Email : Téléphone:

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur [Kiosquemag.com](https://www.kiosquemag.com) et gérer votre abonnement)

Je ne souhaite pas recevoir le Privilège d'Auto Plus et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage!

Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage!

Date et signature obligatoires

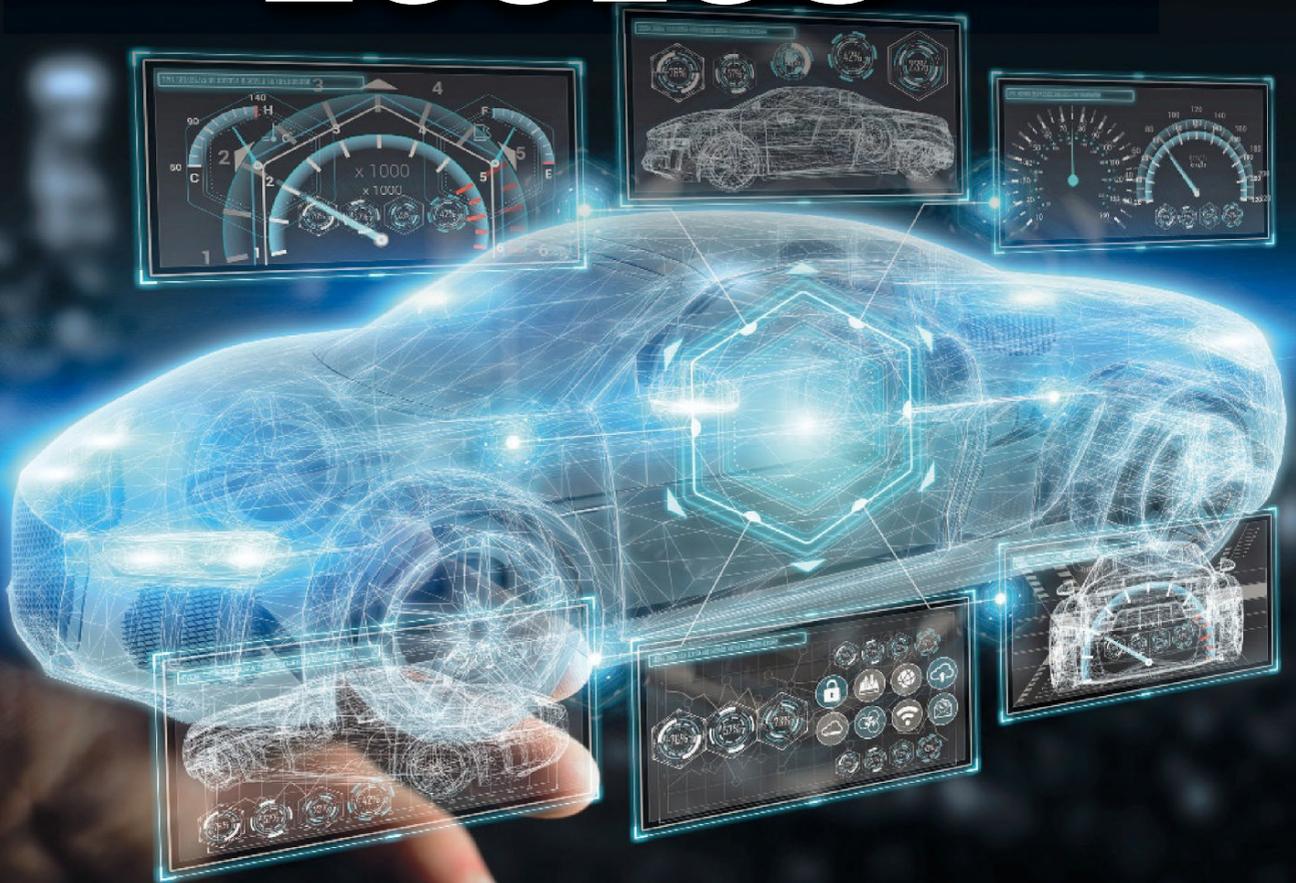
Le: _____

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04 €) et du site internet (26 €). (1) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut, l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1er mois, je serai prélevé de 8€ par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](https://www.kiosquemag.com) et contacter le service client par mail sur serviceabomag@fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/03/2025. DOM - TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L221-18 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. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@erevidmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com



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.

Le 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 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!* dégaine 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 de la nouvelle Renault 5 E-Tech 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 160 km pour une Dacia Spring ou de 300 km pour une Peugeot e-208, par exemple, mais diminue rapidement dès que la vitesse augmente : environ 140 km pour la Spring et 220 km pour la 208 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 passer 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 et les bornes publiques de recharge ainsi que celles installées sur le réseau autoroutier sont de plus en plus nombreuses.

Côté budget

A l'achat, les voitures électriques neuves restent plus chères que leurs homologues thermiques, même avec la prime gouvernementale de 4000 € offerte depuis décembre 2024 à celles de moins de 47 000 €. Les ménages aux revenus les plus modestes peuvent profiter d'un bonus relevé à 7000 €. Ils bénéficient en outre d'une prime à la conversion (jusqu'à 6000 € pour l'achat d'une auto électrique) en cas de mise à la casse d'un diesel d'avant 2011 ou d'une essence d'avant 2006. 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 CO₂ 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.

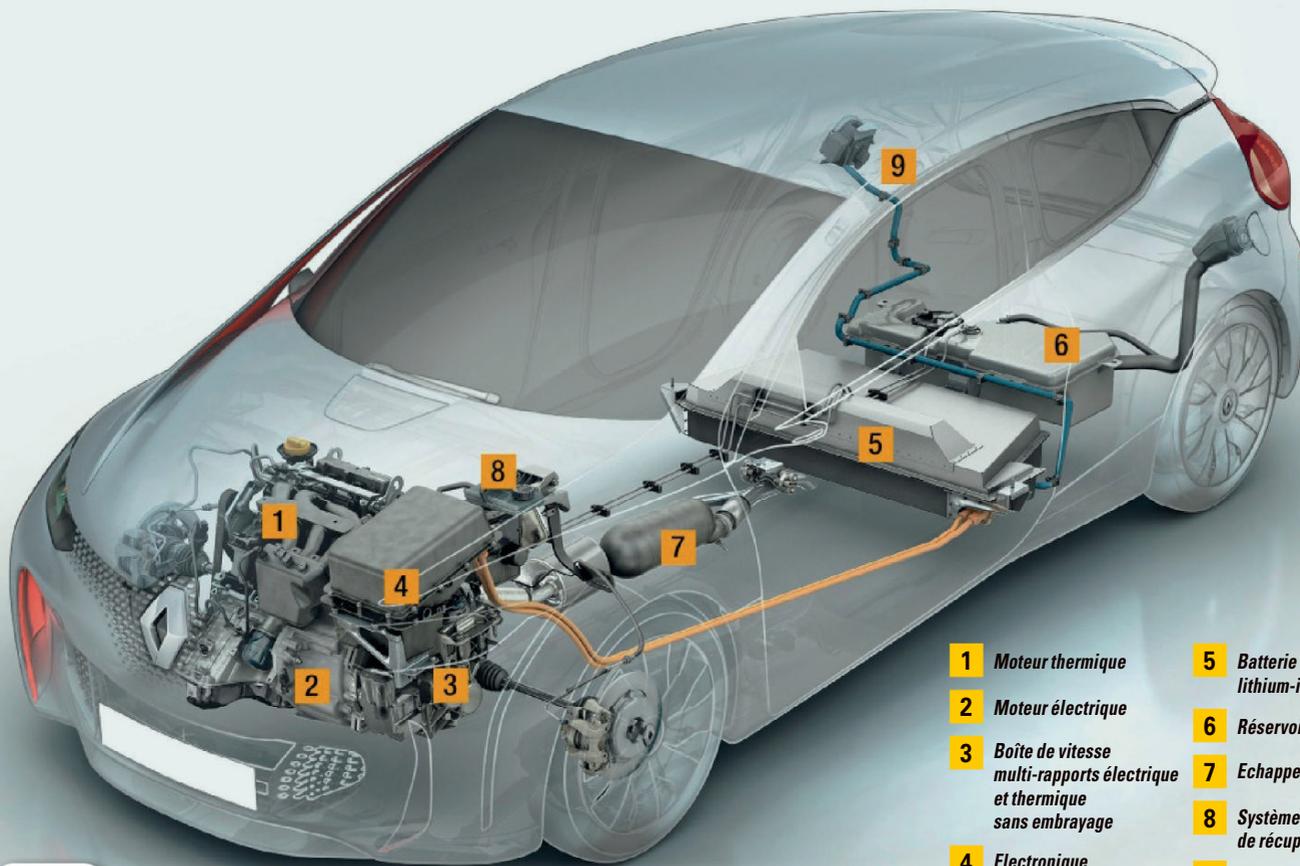


Le temps de recharge, encore trop long, reste une des principales contraintes de l'auto électrique. Faire le "plein" ne s'improvise pas...

A. CORTESI/FEMAS



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



- | | |
|---|---|
| 1 Moteur thermique | 5 Batterie lithium-ion 400 V |
| 2 Moteur électrique | 6 Réservoir à carburant |
| 3 Boîte de vitesse multi-rapports électrique et thermique sans embrayage | 7 Echappement ligne courte |
| 4 Electronique de puissance | 8 Système optimisé de récupération d'énergie |
| | 9 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 limités à une poignée de kilomètres pour les plus sophistiqués.

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

+

-

Sobre en ville
Coût raisonnable
Aucune contrainte
d'usage

Efficacité
"verte"
limitée

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



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.

Charging

Time to full charge
1 h 30 min

51.5 km

ECO PWR CHG

SCORE 88/100



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!

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 Nexo, 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



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

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

+ Aucune contrainte d'usage
Agrément de conduite
Zéro émission



La voiture GPL Toujours là !

↳ 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 aux marques Dacia (Sandero, Duster, Jogger) et Renault (Clio, Captur) Il est possible de faire convertir au GPL par un installateur spécialisé la plupart des voitures essence. Leur liste est disponible sur le site www.francegazliquides.fr.

↳ Au quotidien

Toutes les voitures GPL sont des modèles "bi-carburant". 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).

↳ 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.

+ Prix du carburant
Souplesse d'utilisation

+ Avantage écologique limité

↳ 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 (CO₂) sont inférieures d'environ 20% à celles de la même voiture en essence.



Tous les véhicules bi-carburant 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 160 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.70 ABARTH

600e 51 kWh 240 ch

P.70 ALFA ROMEO

Tonale Phev 190 ch

Tonale Plug-in Hybrid Q4 280

P.71 ALPINE

A290 GTS 220

P.71-72 AUDI

A6 55 TFSI e Quattro S tronic

Q4 e-tron 45

SQ6 e-tron 489 ch

Q8 e-tron 50 quattro

Q8 Sportback e-tron 50

P.72-74 BMW

i4 eDrive 40

i4 M50

i5 eDrive40

i5 Touring eDrive40

i7 xDrive60

X1 xDrive 25e

iX1 xDrive30

X5 xDrive 50e

iX xDrive40

XM 4.4 V8 653

P.75-76 BYD

Dolphin 150 kWh

Han 517 ch

Atto 3 204 ch

Seal U 218 ch

Sealion 7 AWD 91,3 kWh 530

P.76 CITROËN

C5 X Hybride 225 e-EAT8

C5 X Hybride Recharg. 180 e-EAT8

P.77-78 CUPRA

Born VZ 325 ch

Tavascan VZ 340 ch

Terramar VZ 272 ch eHybrid

P.77-78 DACIA

Jogger Eco-G 100

Jogger Hybrid 140

Duster Eco-G 100

P.78-79 DS AUTO

DS 4 E-Tense 225

DS 9 E-Tense 360 4X4

DS 3 1.2 Hybrid 136

DS 3 E-Tense 156

DS 7 E-Tense 300 4X4

P.79-80 FIAT

Topolino 8,2 ch

500 e 23,8 kWh 95

600 1.2 Hybrid 100 ch

600 e 54 kWh 156 ch

P.81-82 FORD

Kuga 2.5 Hybrid Flexfuel 180 ch

Capri AWD 79kWh 340 ch

Explorer AWD Extended Range

P.82-83 HONDA

Jazz Hybrid 122 ch

HR-V e:HEV

e:Ny1

CR-V e:Phev 184 ch

P.83-84 HYUNDAI

Kona Hybrid 129

Kona Hybrid 141

Kona Electric 217 ch

Ioniq 5 N 84 kWh

Santa Fe Plug-in 253

P.84 JAGUAR

I-Pace EV400

P.85 JEEP

Avenger 156 ch élec.

Compass 4xe 190 PHEV

Renegade 4xe 190 PHEV

Wrangler 4xe PHEV 380

P.86-88 KIA

Ceed SW 1.6 GDi Hyb. Rech. 141

Niro 1.6 Hybride 129 ch

Niro 1.6 GDi Hyb. Recharg. 183 ch

Niro EV 64 8 kWh 204 ch

Sportage 1.6 T-GDI PHEV 252

EV6 77,4 kWh 4x4 325 ch

EV6 GT 77 4 kWh 4x4 585 ch

EV9 204 ch

EV9 385 ch

P.88 LAMBORGHINI

Revuelto V12 1015

P.88 LANCIA

Ypsilon 1.2 Hybrid 100

P.89 LAND ROVER

Defender 110 P400e

P.89 LEAPMOTOR

T03 109 ch

C10 218 ch

P.89-90 LEXUS

LBX 136 ch

UX 300e

RZ 450e

P.90 MASERATI

Grecale Folgore

P.90-91 MAZDA

MX-30 e-Skyactiv

MX-30 R-EV

CX-60 2.5L e-SkyActiv PHEV 327

P.91-94 MERCEDES

Classe A Berline 250 e

Classe B 250 e

Classe C 300 e

Classe E 300 e

EQE 350+

GLA 250 e AMG Line

GLC 300 e 4Matic

GLC Coupé 300 e 4Matic

GLC 63 AMG S E Performance

EQE SUV 350 4Matic

EQS SUV 450 4Matic

P.94-95 MG

MG 4 51 kWh 170 ch

MG 4 XPower 435 ch

ZS 1.5 Hybrid 197 ch

Cyberster 4WD 510 ch

P.96 MICROLINO

Microlino 14 Wh Urban

P.96 MINI

Cooper SE 54 kWh 218 ch

Aceman SE 54 kWh 218 ch

P.97 MITSUBISHI

Eclipse Cross 2.4 PHEV 188

P.97-98 NISSAN

Qashqai e-Power 190

X-Trail e40rce 213

Ariya 63 kWh 218

Ariya 87 kWh 242

P.98-99 OPEL

Astra Hybrid 225

Astra Sports Tourer Hybrid 136

Astra Sports Tourer Hybrid 180

Grandland 1.2 T Hybrid 136

P.100-102 PEUGEOT

208 1.2 Hybrid 136 ch

e-208 51 kWh 156 ch

308 Plug-in Hybrid 180 e-EAT8

308 SW Plug-in Hyb 225 e-EAT8

408 Plug-in Hybrid 180

508 Plug-in Hybrid 225 e-EAT8

508 SW Plug-in Hyb. 180 e-EAT8

e-2008 50 kWh 136 ch

e-2008 54 kWh 156 ch

3008 1.2 Hybrid 136

e-3008 73 kWh 210 ch

e-5008 73 kWh 210 ch

P.103-104 PORSCHE

911 Cabriolet GTS T-Hybrid

Taycan 4S

Macan 4 95 kW

Macan Turbo 95 kW

Cayenne E-Hybrid

Cayenne Turbo E-Hybrid

P.105-108 RENAULT

R5 E-Tech 52 kWh 150 ch

Clio E-Tech Full Hybrid 145 ch

Megane E-Tech Auto. Conf.

Captur 1.0 Eco-G 100

Captur 1.6 E-Tech Full Hybrid 145

Scenic E-Tech EV87 220

Symbioz 1.6 E-Tech Full Hyb. 145

Arkana 1.6 E-Tech Full Hybrid 145

Austral 1.2 E-Tech Full Hybrid 200

Espace E-Tech Full hybrid 199

Rafale 1.2 E-Tech Full Hybrid 200

P.108 SKODA

Enyaq 85x 285 ch

P.108-109 SMART

Smart #1 66 kWh 272 ch

Smart #3 66 kWh 272 ch

P.109 SUBARU

Solterra EV AWD 218 ch

P.109 SUZUKI

Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid 129

P.109-110 TESLA

Model 3 60 kWh 283 ch

Model Y 60 kWh 299 ch

P.110-111 TOYOTA

Yaris 130h

Prius Hybride Rechargeable

C-HR Hybride 200

C-HR Hybride Recharg. 225

RAV4 Hybride Rechargeable 306

bZ4X 2WD 11 kW Origin 204 ch

P.111-113 VOLKSWAGEN

ID.3 58 kWh 204

ID.7 Pro 286 ch

ID.4 Pro 286

ID.4 GTX 340

ID.5 Pro 286

Tiguan eHybrid 204 ch

Touareg eHybrid 381

P.113-114 VOLVO

EX30 Single Ext. Range 272

EX40 Single

EX90 Twin Perf. 517

P.114 XPENG

G6 Performance 476

G9 Performance 551

600e Turismo 51 kWh 240 ch



Eux aussi, ils ont osé!

L'Abarth 600e revendique un double record : modèle le plus puissant et le plus rapide de la marque. Mais les puristes grimacent : un SUV de 1,6 t, électrique de surcroît. Adieu le poids plume, bonjour l'embonpoint ! Reste la panoplie agressive : boucliers, spoiler, logos à foison. À bord, l'ambiance est plus terne, avec une planche de bord Fiat et des baquets selon la finition. Sous l'enrobage, du sérieux : châssis abaissé (-25 mm), amortisseurs fermes et train avant affûté (autobloquant). Résultat : 240 ch ici et un 0 à 100 km/h en 5,85 s. Mais l'autonomie fond à 230 km réels... pour l'une des Abarth les plus chères jamais vendues.

+ Qualités

Plaisir de conduite
Look sympathique

- Défauts

Sensations limitées
Autonomie plongeante



Résultat flatteur côté châssis : dynamique et efficace, sans excès de fermeté. L'autobloquant aide à encaisser les 240 ch (voire 280 ch, + 4 000 €)... Mais pour la musique et le caractère Abarth, on repassera.

Hormis le volant frappé du scorpion et les sièges, le cockpit est repris du Fiat. Sympathique, mais finition et qualité des matériaux déçoivent.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 900 € - NC
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 2 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	240 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R20
BATTERIE	Li-ion 51 kWh
COFFRE	360 dm ³
POIDS	1 624 kg
L x l x h (en m)	4,19 x 1,81 x 1,50
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	6s2
TEMPS DE CHARGE	27 mn (100 kW)
AUTONOMIE	317 km

*Données constructeurs



ALFA ROMEO

Tonale Phev 190 ch Sprint



Le juste milieu

En hybride rechargeable, le Tonale débute avec cette très intéressante version de 190 ch. Elle hérite de la même base technique que la puissante déclinaison de 280 ch mais elle est coûte 50 600 €, soit 2 700 € de moins. Sous le capot, le moteur quatre cylindres turbo est épaulé par un système hybride doté d'une batterie rechargeable de 15,5 kWh. Avec ses 60 km d'autonomie en tout électrique, cette version peut, en grande partie, assurer tous les petits trajets du quotidien. Au volant, les performances restent très raisonnables et la transmission intégrale Q4, offre un gage de sécurité supplémentaire très appréciable.

+ Qualités

Mécanique pertinente
Coûts d'utilisation corrects

- Défauts

Trop lourd
Tarif peu amical

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 600 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	29 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 332 cm ³
Puissance	190 ch cumulés
Couple	270 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/50 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	320 dm ³ **
POIDS	1 875 kg
L x l x h (en m)	4,53 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	190 km/h*
0 à 100 km/h	7s1
CONSUMMATION MIXTE	1,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus



Tonale Plug-in Hybrid Q4 280 Veloce



Le Tonale revendique une autonomie en tout électrique de 70 kilomètres.

Dans la cour des grands

Au sommet de la gamme Tonale, trône la version hybride rechargeable de 280 ch (cumulés). Ici, le moteur turbo-essence (180 ch) est épaulé par un moteur électrique (122 ch), lui-même alimenté par une batterie rechargeable de 15,5 kWh. Mais surtout, la batterie offre la possibilité de parcourir (selon le constructeur) 69 km sans consommer une seule goutte de sans-plomb. D'autre part, à l'usage, cette mécanique nous a plutôt convaincu par sa douceur, même si le moteur essence a parfois tendance à moudre un peu. En revanche, attention à l'addition qui explose de 10 000 € face à la version micro-hybride de 160 ch...

+ Qualités

Agrément mécanique
Autonomie en 100 % électrique

- Défauts

Volume de coffre
Tarif élevé

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58 800 € - 10 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	32 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 332 cm ³
Puissance	280 ch cumulés
Couple	430 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/40 R 20
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	320 dm ³
POIDS	1 904 kg
L x l x h (en m)	4,53 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	206 km/h*
1 000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,7 l/100 km

*Donnée constructeur



A290 GTS 52 kWh 220 ch



Alpine annonce un 0 à 100 km/h en 6s4, soit 0s3 de mieux que feu le Clio 4 RS.

La GTI dernier cri

Version délurée de la Renault 5 E-Tech, l'Alpine A290 séduit par son design irrésistible et son habitacle moderne et raffiné, parsemé de touches sportives. Mais c'est surtout au volant que cette bombinette 100 % électrique révèle tout son potentiel : performances vives, direction précise et réactive, freinage puissant et facile à doser. Agile et joueuse, l'A290 dévore les virages tout en offrant un confort tout à fait correct, notamment grâce à d'excellents sièges. On peut regretter l'absence de différentiel autobloquant, la motricité perfectible sur sol glissant, l'autonomie réelle (environ 270 km) et surtout son prix !

Qualités

Agrément/châssis

Présentation

Défauts

Tarif très élevé

Autonomie juste

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 700 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	220 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R19
BATTERIE	Li-ion 52 kWh
COFFRE	300 dm ³
POIDS	1 404 kg
L x l x h (en m)	3,99 x 1,83 x 1,52
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	6s4
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide)
AUTONOMIE	364 km

*Données constructeurs



Q4 e-tron 45



Le 45 constitue l'entrée de gamme de ce Q4 e-tron restylé.

Propulsion verte

Audi a déjà restylé son SUV électrique Q4 e-tron. Et, une fois n'est pas coutume, les changements ne sont pas qu'esthétiques. La chimie des batteries change (mais pas la capacité brute), de quoi permettre, sur le papier, des recharges plus rapides. Et le Q4 reçoit des nouveaux moteurs électriques, plus puissants. L'entrée de gamme est désormais cet e-tron 45, fort de 285 ch, bien suffisant. L'autonomie mixte est annoncée pour 500 km, mais devrait rester proche de nos mesures de l'ancien modèle, que nous avons chiffré à 385 km en moyenne. Espérons une légère hausse.

Qualités

Confort

Comportement routier

Puissance en hausse

Défauts

Tarif

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	285 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	518 dm ³ **
POIDS	2 145 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,87 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	6s7
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	500 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus



AUDI

A6 55 TFSI e Quattro S tronic Competition



L'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 dm³ par rapport aux A6 classiques.

Qualités

Capacité de batterie

Performances

Défauts

Tarif

Coffre en berne

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	79 750 € - 15 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	32 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 984 cm ³
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 ³
POIDS	2 010 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



SQ6 e-tron 95 kWh 489 ch



Le SQ6 e-tron propose quatre modes de régénération au lever de pied, facilement accessibles via les palettes au volant.

Le prix du silence

Outre un style un peu plus dynamique qu'à l'habitude, ce nouveau Q6, SUV électrique familial signé Audi se donne les moyens techniques de ses ambitions. Sa plate-forme "PPE", partagée avec le nouveau Porsche Macan, autorise une charge rapide en 21 mn (de 10 à 80%), et sa batterie généreuse (95 kWh) procure une autonomie théorique de 569 km. Cette version S offre de belles accélérations et efface la surcharge pondérale en virage dans un confort royal. Il reste néanmoins bien trop cher pour une polyvalence encore en deçà de ses homologues thermiques.

Qualités

Performances

Confort/dynamisme

Défauts

Tarif exagéré

Intérieur compliqué

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	99 870 € - 9 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	489 ch (516 ch en mode boost) ch
Couple	NC
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/50 - 285/45 R20
BATTERIE	Li-ion 94,9 kWh
COFFRE	514 dm ³
POIDS	2 425 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,97 x 1,67
VITESSE MAXI	230 km/h
0 à 100 km/h	4s3
TEMPS DE CHARGE	21 mn (rapide 10 à 80%)
AUTONOMIE	569 km

*Données constructeurs



Q8 e-tron 50 quattro S Line



Légèrement retouché depuis peu, le Q8 e-tron progresse sur le plan de l'autonomie.

Pourquoi faire simple

Dans le futur, la gamme Audi sera séparée en deux : les thermiques, avec des numéros de modèles impairs (A3, A5, Q5, Q7, etc.), et les électriques, aux numéros pairs. Le Q8 e-tron est le premier à adopter ce principe, depuis son restylage : il s'appellait simplement e-tron jusque-là. Notez qu'il ne reprend rien du Q8 thermique... Cette version d'entrée de gamme démarre tout de même à presque 90000 €. Et les autonomies, certes en progrès, ne peuvent rivaliser avec des rivaux comme le Tesla Model X, le Mercedes EQ SUV ou le BMW iX. Mais ce Q8 e-tron est particulièrement confortable.

+ Qualités

Confort probant
Autonomie en progrès

- Défauts

Tarif élevé
Concurrents plus affûtés

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	89 020 € - 12 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	340 ch
Couple	664 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/50 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 95 kWh
COFFRE	583+44 dm ³ **
POIDS	2510 kg
L x l x h (en m)	4,92 x 1,94 x 1,64
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	6s
TEMPS DE CHARGE	9h (11kW) 30 mn (rapide 10/80%)
AUTONOMIE	410 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ Les étoiles ★★★★★

Q8 Sportback e-tron 50 quattro S Line



La ligne de toit n'apporte pas vraiment d'autonomie, mais l'espace à l'arrière reste royal.

Tout est relatif...

Comme le reste de la gamme Audi, le Q8 e-tron électrique a droit à sa version Sportback : comprenez SUV coupé. Sur le papier, la ligne du toit plus fuyante doit profiter à la conso, et donc à l'autonomie. Mais d'après Audi, il ne grappille que 5 km sur la version SUV classique. On l'achète donc pour le look plus que pour son efficacité, qui reste à la traîne des concurrents. L'opération est facturée 2600 €. Beaucoup d'argent dans l'absolu, à relativiser en regard des plus de 90000 € demandés. L'habitabilité à l'arrière est préservée, au contraire de la visibilité.

+ Qualités

Confort
Habitabilité préservée

- Défauts

Autonomie juste
Tarif élevé

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	91 620 € - 12 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	340 ch
Couple	664 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/50 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 95 kWh
COFFRE	583+44 dm ³ **
POIDS	2585 kg
L x l x h (en m)	4,92 x 1,94 x 1,62
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	6s
TEMPS DE CHARGE	9h (11 kW) 30mn (Rapide 10/80%)
AUTONOMIE	415 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ Les étoiles ★★★★★

i4 eDrive 40



Les relances sont énergiques et le comportement typé propulsion séduit.

Elle vise la Model 3 !

L'i4 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 accusés 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
Accepte les charges rapides
Confort

- Défauts

Poids très élevé

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64 000 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	340 ch
Couple	430 Nm à partir de 0 tr/min
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 ³
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 ★★★★★

i4 M50 M Performance



L'i4 M50 est un formidable concentré de luxe, de sportivité. Malgré l'absence de sonorité, le plaisir de conduite est bien présent.

Sportive pure jus

Pour les fans d'électrique en mal de sensations fortes, BMW a sorti cette i4 badgée Motorsport. Échappant au malus, elle coûte 24761 € de moins que la M440i xDrive Gran Coupé et ses 374 ch ! Avec pas moins de 544 ch sous le capot, l'i4 M50 affiche un niveau de performance assez étonnant. Et c'est peu dire car avec un 1000 mètres départ arrêté mesuré en seulement 23s, les accélérations vous scotchent au fond du siège. C'est impressionnant ! Hélas, si vous répétez l'opération, la mécanique se bride afin de se préserver. Aussi, l'autonomie moyenne de 374 km est en légère baisse face à l'i4 d'entrée de gamme.

+ Qualités

Look
Accélérations étonnantes

- Défauts

Autonomie en légère baisse
Système multimédia

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	78 650 € - 9 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	544 ch
Couple	795 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 19 - 255/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 83,9 kWh
COFFRE	433 dm ³
POIDS	2286 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	220 km/h
1000 m D.A.	23,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,1 s
TEMPS DE CHARGE	58h (secteur) 10h (11kW)
AUTONOMIE	374 km

→ Les étoiles ★★★★★

i5 eDrive40



En dépit de son gabarit XXL, l'i5 fait preuve d'une agilité assez remarquable sur les petites routes sinueuses.

Une pile pour la Série 5

Totalement renouvelée, la poule aux oeufs d'or de BMW se positionne sur tous les fronts. Outre la possibilité d'opter pour des blocs thermiques (essence et diesels) et deux motorisations hybrides rechargeables (prochainement disponibles), la nouvelle Série 5 offre également le choix de l'électrique, avec notamment cette version d'entrée de gamme eDrive40 de 340 ch. Ici la pile de 83,9 kWh permet de rouler pendant 390 km, en moyenne. Pas mal ! En revanche, sur autoroute, c'est un peu moins : 350 km. Aussi, le groupe motopropulseur offre la possibilité d'avaler le 0 à 100 km/h en 6s2, seulement.

Qualités

Comportement routier
Douceur de conduite
Confort remarquable

Défauts

Autonomie sur autoroute

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	76250 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	340 ch
Couple	430 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 20 - 275/35 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 83,9 kWh
COFFRE	540 dm ³
POIDS	2252 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,90 x 1,52
VITESSE MAXI	193 km/h
1000 m D. A.	26,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,7 s
TEMPS DE CHARGE	9h30 (11kW) 50h (secteur)
AUTONOMIE	390 km

Les étoiles ★★★★★

i7 xDrive60



Grâce aux quatre roues directrices, les 5,40 m de long se font très vite oublier.

Le grand spectacle

Impossible de passer incognito au volant de cette nouvelle Série 7, longue de 5,40 m. Et cette encore plus vraie lorsqu'elle se dote de cette peinture bicoloré (option à 12500€). Outre les versions thermiques, la 7 se décline, ici, en version 100% électrique de 544 ch. En revanche, l'autonomie de 420 km assurée par la grosse batterie de 105,7 kWh déçoit un peu. A l'intérieur, c'est le grand spectacle ! La part belle est donnée à l'exceptionnel niveau de finition ainsi qu'au multimédia. Ainsi, les passagers peuvent disposer d'un écran géant de 79,5cm/31,3" pour regarder leurs séries favorites sur Amazon ou Netflix.

Qualités

Niveau technologique
Présentation / finition
Confort épatant

Défauts

Tarif hors-sol

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	153800 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	544 ch
Couple	745 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
Boîte auto. à rapport unique	
PNEUS	255/45 R 20 - 285/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 105,7 kWh
COFFRE	550 dm ³
POIDS	2770 kg
L x l x h (en m)	5,40 x 1,95 x 1,55
VITESSE MAXI	240 km/h*
1000 m D. A.	24,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
TEMPS DE CHARGE	12h (11kW) 66h (secteur)
AUTONOMIE	420 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★★

i5 Touring eDrive40 340 ch



Extérieurement le break Série 5, dit Touring, et sa variante électrique i5, sont quasiment identiques.

Un break branché

Le break Série 5 arrive en électrique. Facturé 1500 € de plus que la berline, il se révèle plus pratique avec une meilleure accessibilité au coffre (formes régulières, seuil bas). Les passagers sont également choyés avec une habitabilité généreuse et un confort de suspension soigné. Tirée à quatre épingles, la présentation impressionnante, tout comme l'écran central de 37,8 cm. Au volant, cette i5 eDrive40 de 340 ch offre un agrément de conduite de haut vol, mais un rayon d'action peu éblouissant. Alors que BMW annonce 548 km, il faudra plutôt tabler sur 400 km en conditions réelles.

Qualités

Confort suspension
Aspects pratiques

Défauts

Prix / équipement
Autonomie moyenne

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	77750 € - 7 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	340 ch
Couple	500 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R19
BATTERIE	Li-ion 81,2 kWh
COFFRE	490 dm ³
POIDS	2225 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,90 x 1,51
VITESSE MAXI	193 km/h
0 à 100 km/h	6s1
TEMPS DE CHARGE	4h15/30 mn (22/150 kW)
AUTONOMIE	548 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★★

X1 xDrive 25e M Sport



Une fois la batterie à plat, les trois cylindres modèrent sa consommation.

Loin devant la concurrence

Ici, le X1 se dote d'une convaincante motorisation hybride rechargeable de 245 ch. Sous le capot, le très discret trois cylindres fait appel à un moteur électrique qui est chargé d'entraîner les roues arrière. D'emblée, on est conquis par la remarquable réactivité de la boîte de vitesses à sept rapports mais aussi par l'incroyable fluidité du système hybride. En plus des nombreuses phases de roulage en tout électrique, la batterie de 14,2 kWh permet de parcourir jusqu'à 68 km sans consommer une goutte de sans-plomb. Ne cherchez pas, sur ce domaine le X1 n'a pas d'équivalent !

Qualités

Système hybride performant
Autonomie en tout électrique
Douceur de conduite

Défauts

Prix élevé

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	59600 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	17 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1499 cm ³
Puissance	245 ch cumulés
Couple	477 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
Boîte auto. 7 vitesses	
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	477 dm ³
POIDS	1910 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,63
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
CONSUMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

ix1 xDrive30 M Sport



Difficile d'atteindre les 300 km sur autoroute mais le ix1 accepte les charges rapides jusqu'à 130 kW.

Conversion réussie

Le X1 se décline aussi en version 100 % électrique. Et quelle déclinaison ! Le groupe motopropulseur de 313 ch (rien que ça) alimenté par une batterie de 64,8 kWh (utile) assure au SUV une autonomie de 345 km. Sur autoroute, c'est un peu moins, comptez 290 km. Un peu juste pour les départs en week-end, on vous l'accorde ! En revanche, malgré ses 2040 kg, le SUV épate par ses performances (moins de 27 s pour l'épreuve du 1000 mètres départ arrêté) et son dynamisme. Un tempérament de sportif que l'on retrouve surtout dans les virages... A ce chapitre, il fait carrément partie des meilleurs.

+ Qualités

Agilité étonnante
Performances

- Défauts

Plus de 60000 €
Autonomie trop juste

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	60 850 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	313 ch
Couple	494 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66,5 kWh
COFFRE	477 dm ³
POIDS	2040 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	26,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,3 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 34h (secteur)
AUTONOMIE	345 km

Les étoiles ★★★★★

ix xDrive40 Edition 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, 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 l'autonomie ne dépasse pas les 300 km... Un peu juste pour voyager !

+ Qualités

Look inédit
Places arrière

- Défauts

Encombrement
Autonomie moyenne

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	84 250 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	326 ch
Couple	630 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/50 Y 21
BATTERIE	Lithium-ion 76,6 kWh
COFFRE	548 dm ³
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

Les étoiles ★★★★★

X5 xDrive50e xLine 489 ch



Tout hybride rechargeable qu'il soit, ce X5 peut tracter jusqu'à 2 700 kg et permet de voyager avec un attelage dans un parfait confort...

Remorqueur de luxe

Cet imposant X5 hybride rechargeable évite le malus... au prix d'un tarif déliant avant même de se "ruiner" en options. Dommage car avec ses 489 ch et sa batterie de 25,7 kWh, il annonce près de 100 km d'autonomie électrique. Véloce, habile dans les virages, c'est une invitation à rouler. Et sa présentation façon salon roulant ne gâche rien. Ce X5 est ainsi un parfait compagnon de voyage. Cerise sur le gâteau, il peut tracter jusqu'à 2,7 t (avec une remorque freinée). Un Mercedes GLE hybride rechargeable équivalent fait aussi bien, mais il mise plus sur le confort et moins sur le plaisir de conduite.

+ Qualités

Polyvalence bluffante
Pratique pour tracter

- Défauts

Tarif... avant options !
Espace arrière et coffre juste corrects

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	105 150 € - 20 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	19 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne + élec., 24S
Cylindrée	2998 cm ³
Puissance	313 ch + 197 ch élec. (489 ch cumulés)
Couple	450 Nm à 1750 tr/min (+280 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/50 R19
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	505 dm ³
POIDS	2495 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 2,01 x 1,75
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s8
CONSOMMATION MIXTE	0,8 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★★

XM 4.4 V8 653



De série, le XM reçoit des roues de 21". Mais pour 3 100 € en plus, il est possible d'opter pour des jantes géantes de 23" !

Colossal

Conçu par le département sportif M de la marque, cet impressionnant SUV affiche un gabarit et un CV à faire pâlir quelques sportives. Outre ses 5,11 m de long, ses 2 m de largeur et ses 2,7 tonnes, le XM embarque un gros V8 biturbo de 489 ch épaulé par un bloc électrique de 197 ch. De quoi propulser l'engin de 0 à 100 km/h en seulement 4,3s. Mais à cause de son gabarit hors-normes, le bavarois n'est pas à son aise sur les petites routes sinueuses. Son terrain de prédilection est évidemment les grandes voies rapides, où il peut parcourir jusqu'à 88 km en électrique à une vitesse maxi de 140 km/h.

+ Qualités

Prouesse technologique
Performance

- Défauts

Freinage à la peine
Amortissement ferme

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	179 550 € - 39 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	36 g/km 0 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	4395 cm ³
Puissance	653 ch cumulés
Couple	800 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 21 - 315/40 R 21
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	527 dm ³
POIDS	2710 kg
L x l x h (en m)	5,11 x 2,01 x 1,76
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s3
CONSOMMATION MIXTE	1,5 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★★

Atto 3 204 ch Design



L'Atto 3 revendique une autonomie de 420 km.

Honnête proposition

Basé sur une toute nouvelle plateforme maison et alimenté par des batteries lithium-fer-phosphate ultra-plates (dites "Blade"), l'Atto 3 est un SUV compact à peine plus long qu'un Peugeot 3008. Uniquement proposé en traction de 204 ch, avec une batterie de 60,5 kWh, le BYD affiche des relances énergiques et des performances toniques. A défaut d'offrir un comportement sportif, il se révèle rassurant et distille un bon niveau de confort. A bord, on est séduit par la présentation originale (mention spéciale à l'écran central rotatif de 15"/38 cm), l'équipement pléthorique et l'habitabilité généreuse.

Qualités

Présentation intérieure originale

Places AR

Performances

Défauts

Comportement pataud

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 990 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 60,5 kWh
COFFRE	440 dm ³
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	40mn (rapide)
AUTONOMIE	420 km

*Données constructeurs



Dolphin 150 kW Design 204 ch



Actuellement, BYD propose une ristourne de 9000 € sur ce modèle !

Produit d'appel

Vous n'avez peut-être pas entendu parler de BYD (Build Your Dreams, construisez vos rêves), mais en Chine et ailleurs dans le monde, le constructeur est un géant. Avant tout fabricant de batteries, il ambitionne désormais de détrôner Tesla. Rien que ça. Voici donc la compacte Dolphin. Celle-ci vise la MG4. Tarifs, batteries, autonomie sont très proches. Pour le prix demandé, la Dolphin est très bien équipée, confortable, et mieux finie que sa rivale. En revanche, les pneus bas de gamme la pénalisent fortement côté conduite, y compris sur le sec. Dommage...

Qualités

Tarif serré - Confort

Finition

Défauts

Plus de bonus écolo
Pertes de motricité

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 990 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	205/50 R17
BATTERIE	Li-ion 60,4 kWh
COFFRE	345 dm ³
POIDS	1658 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,77 x 1,57
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s
TEMPS DE CHARGE	40 mn (10 à 80%, à 88 kW max.)
AUTONOMIE	427 km

*Données constructeurs



Sealion 7 Excellence AWD 91,3 kWh 530 ch



L'écran central peut pivoter d'un quart de tour. Le conducteur choisit ainsi la présentation qui lui convient le mieux.

Opération séduction

Le BYD Sealion 7, SUV coupé haut de gamme, cumule esthétique soignée, garantie de 6 ans (150 000 km) et dotation riche dès la finition Comfort. Il inaugure sa batterie « Blade » LFP, ici de 91,3 kWh, intégrée à la structure, alimentant deux moteurs électriques pour 530 ch. L'autonomie atteint 400 km sur route et 300 km sur autoroute, avec une recharge de 30 à 80 % en 18 min (230 kW max). Grâce à sa transmission intégrale, le Sealion 7 offre des accélérations franches, une direction précise et des suspensions équilibrées, dissimulant une sportivité affirmée sous son allure raffinée.

Qualités

Prix/équipement

Agrément et performances

Temps de recharge correct

Défauts

Position de conduite

Discret, élégant et accueillant, ce puissant SUV coupé se prête bien aux longs voyages en famille grâce à une autonomie et des temps de charge acceptables.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	56 490 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	530 ch
Couple	690 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R20
BATTERIE	Li-ion LFP 91,3 kWh
COFFRE	486 dm ³
POIDS	2498 kg
L x l x h (en m)	4,83 x 1,93 x 1,62
VITESSE MAXI	215 km/h
1 000 m D. A.	25,3 s
80 à 120 km/h (en d)	3 s
TEMPS DE CHARGE	82h (secteur) - 18 mn (rapide)
AUTONOMIE	370 km



Han 517 ch Executive



Cette grande berline sportive efficace et performante ne manque pas d'atouts.

Envie de régner

Avec la Han, BYD s'attaque encore une fois à Tesla ! Longue de 5 m, cette berline façon coupé quatre portes semble viser la Model S. Toutefois, son tarif de 71 160 € (avec la peinture métal rouge Impérial à 360 € incluse), se rapproche plutôt de la Model 3. Animée par deux moteurs d'une puissance cumulée de 517 ch, la BYD revendique une autonomie de plus de 500 km grâce à sa batterie de 86,4 kWh. Ultra-véloce et plutôt bien suspendue, elle peut aussi compter sur une présentation moderne, une finition soignée et une habitabilité correcte mais pas sur la rapidité de sa recharge...

+ Qualités

Performances
Présentation / finition
Tenue de route

- Défauts

Réseau de distribution

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	70 800 € - 9 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	517 ch
Couple	700 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 86,4 kWh
COFFRE	410 dm ³
POIDS	2250 kg
L x l x h (en m)	5,00 x 1,91 x 1,50
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	3,9 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide)
AUTONOMIE	521 km

*Données constructeur



Seal U 218 ch Design



Contrairement à ce que son nom suggère, le Seal U ne partage rien avec la Seal berline.

Arme anti Tesla ?

En dépit de son patronyme, le Seal U ne doit rien à la confortable berline Seal. Contrairement à cette dernière, ce SUV concurrent du Tesla Model Y est mu par son train avant, qui se fait surtout remarquer par sa motricité défaillante, y compris sur le sec. Ses performances se révèlent elles aussi quelconques mais le chinois réserve tout de même quelques qualités à commencer par une présentation intérieure de bon acabit et le confort procuré par ses suspensions souples. Dommage cependant que sa vitesse de charge se révèle si lente et son prix si élevé. Le Tesla peut dormir tranquille.

+ Qualités

Présentation intérieure
Confort

- Défauts

Motricité défaillante
Vitesse de charge insuffisante

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 390 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	218 ch
Couple	330 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 87 kWh
COFFRE	552 dm ³
POIDS	2147 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,89 x 1,67
VITESSE MAXI	175 km/h
0 à 100 km/h	9,6 s
TEMPS DE CHARGE	9h (11 kW) 54h (Secteur)
AUTONOMIE	500 km

*Données constructeur



C5 X Hybride Rechargeable 180 e-EAT8 Plus



Rechargeable sur secteur, cette version hybride permet de profiter des qualités de la C5 X et d'économiser en mode électrique au quotidien.

Chère arme anti malus

Cette originale berline familiale a vu son 1.6 PureTech de 180 ch remplacé par cette version hybride plug-in de même puissance. Facturée 1900 € de moins que son équivalent de 225 ch, la C5 X hybride rechargeable induit en revanche un surcoût de plusieurs milliers d'euros par rapport au PT 180 qu'elle remplace, ainsi qu'un surpoids de 270 kg, au détriment du comportement, encore plus pataud, tandis que sa consommation grimpe de 0,51/100 km. Principal avantage en revanche : pouvoir effectuer au quotidien près de 41 km en moyenne, à condition évidemment de recharger le plus souvent possible.

+ Qualités

Confort
Espace à bord

- Défauts

Comportement / poids
Ambiance intérieure

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 170 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	32 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
Puissance	180 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	445 dm ³
POIDS	1763 kg
L x l x h (en m)	4,81 x 1,82 x 1,49
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

*Donnée constructeur



C5 X Hybride 225 e-EAT8 Max



Le poids élevé de cette version rend le comportement pataud en virage. Comptez 3h40 pour faire le plein d'électricité sur une Wallbox.

Ultra branchée !

Faute de diesel, seules les versions hybrides rechargeables permettent d'économiser à l'usage. A condition d'en accepter le tarif (13000 € de plus que le PureTech 130 à finition équivalente!), et de se brancher souvent, la batterie ne permettant pas d'envisager plus de 40 km en électrique. Une fois la pile déchargée, la mécanique hybride est tonique, mais boit aisément 8 l/100 km selon nos mesures. 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.

+ Qualités

Confort
Habitabilité

- Défauts

Surcoût
Autonomie

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	55 340 € - 10 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	32 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
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 ³
POIDS	1791 kg
L x l x h (en m)	4,81 x 1,82 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



Born VZ 79 kWh 325 ch



Les performances sont désormais plus en phase avec l'esprit sportif Cupra. Mais une MG4 XPower moins chère, fait mieux !

Enfin sportive ?

Cousine espagnole de la Volkswagen ID.3, la compacte à vocation sportive Cupra Born modifie suffisamment son allure. Elle gagne enfin un ensemble technique à la hauteur de son blason sportif. Mise à jour, la version VZ atteint désormais 325 ch (transmise aux seules roues arrière), et bénéficie de la plus grosse batterie disponible sur cette plate-forme (79 kWh), pour une autonomie annoncée prometteuse. Les suspensions de la Born, du genre fermes, profitent d'un réglage spécifique, au bénéfice d'un comportement plus agile. Dommage que la pédale de frein soit si spongieuse.

+ Qualités

Plus performante

Autonomie

- Défauts

Confort ferme

Pédale de frein

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 490 € - NC
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	325 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/45 R20
BATTERIE	Li-ion 79 kWh
COFFRE	385 dm ³
POIDS	NC
L x l x h (en m)	4,33 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	5,57
TEMPS DE CHARGE	30 mn (170 kW)
AUTONOMIE	570 km

*Données constructeurs



Terramar 1.5 eHybrid VZ 272 ch



Performant, confortable et rassurant, le Terramar se montre plaisant au volant. Plus d'agilité dans les virages renforcerait l'agrément de conduite.

Le quatrième larron

Et de quatre ! Après l'Ateca (4,39 m), le Formentor (4,45 m) et le Tavascan (4,64 m), le Terramar (4,52 m) complète l'offre de SUV compacts de Cupra. Il est disponible en hybride 48 V de 150 ch et hybride rechargeable soit en 204 ch, soit en 272 ch. Cette dernière version, testée ici, promet une autonomie élevée en électrique. A l'usage, le Terramar est sympa et économique. Bien amorti, performant, il est aussi accueillant et pratique (banquette coulissante). Mais même avec 5 ans de garantie et 8% de remise, il reste cher et son équipement accuse des lacunes.

+ Qualités

Agrément moteur

Autonomie électrique

- Défauts

Prix

Aspects pratiques

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 800 € - 9 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	10 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Puissance	177 ch à 5 500 tr/min (+ 116 ch élec.)
Couple	250 Nm à 1 500 tr/min (+ 330 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	255/45 R19
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	400 à 490 dm ³
POIDS	1 904 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,87 x 1,59
VITESSE MAXI	215 km/h
0 à 100 km/h	7s3
CONSUMMATION MIXTE	5,7 l/100 km

*Données constructeurs



Tavascan VZ 77 kWh 340 ch



Les prestations d'ensemble valent le détour aussi bien en matière de performances, tenue de route, présentation, habitabilité et équipement.

L'artillerie lourde

Modèle charismatique en devenir, le Tavascan n'est pourtant qu'une variante hispanique (redessinée) des Skoda Enyaq Coupé et VW ID.5. La garde au sol est toutefois réduite et cette version VZ de 340 ch, 4x4 et forte de plus de 500 Nm de couple pousse fort. Les relances sur route sont toniques mais si ses 2,2 t l'empêchent d'être vraiment sportif, les mouvements de caisse sont limités et le niveau de confort reste décent. Efficace donc mais pas joueur ni "fun" à conduire. Assez spacieux, il s'offre une présentation spécifique et réussie. La dotation est généreuse et le prix à l'avenant, un peu trop même !

+ Qualités

Performances

Confort et présentation

- Défauts

Tarif dissuasif

Efficace mais pas sportif

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64 930 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	340 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/40 R21
BATTERIE	Li-ion 77 kWh
COFFRE	540 dm ³
POIDS	2 273 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,86 x 1,60
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5,55
TEMPS DE CHARGE	28 mn (10 à 80%, 135 kW max.)
AUTONOMIE	515 km

*Données constructeurs



DACIA

Jogger Eco-G 100 Essential (5 pl)



Le Jogger en impose mais sa direction douce facilite les manœuvres. Cette version vient d'augmenter de 500 €.

Nouvelle star

Logeable, pratique, looké et plutôt abordable, le Jogger rencontre un franc succès. Disponible aussi, en version 7 places, ce break compact séduira avant tout les passagers grâce à son habitabilité très correcte. Même ceux installés à la rangée du fond en configuration 7 places sont plutôt à l'aise. Et au moment venu de charger les bagages, le coffre se montre carrément géant (815 dm³). L'autre atout du Jogger concerne son moteur 1.0 Eco-G 100. S'il n'est pas un foudre de guerre, sa bicarburant essence/GPL permet d'abaisser sensiblement les coûts d'utilisation lors des passages à la pompe.

+ Qualités

Prix/polyvalence

Moteur ECO-G pertinent

Habitabilité

- Défauts

Moteur un peu creux

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	17 990 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	118 g/km + 50 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance	100 ch à 4 600 tr/min
Couple	170 Nm à 2 000 tr/min
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	815 dm ³
POIDS	1 286 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,79 x 1,68
VITESSE MAXI	163 km/h
1 000 m D. A.	35,1 s
80 à 120 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	9,0/13,0/22,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	9,9 l/100 km



Jogger Hybrid 140 Extreme (7 pl)



Place à l'électrification

Le Jogger reçoit une motorisation hybride empruntée à Renault (et déjà vu sur les Clío, Captur, Arkana...) qui repose sur deux petits blocs électriques qui travaillent de concert avec un moteur quatre cylindres de 94 ch. Et grâce à la boîte automatique l'ensemble est d'une douceur appréciable, surtout en agglomération où les phases de roulage en tout électrique sont nombreuses. Le gain en agrément est réel, d'autant que la consommation est basse. Et cerise sur le gâteau, les batteries logées à la place de la roue de secours n'impactent pas l'habitabilité de la Dacia familiale, qui peut accueillir 7 personnes à bord.

+ Qualités

Agrément convaincant

Conso en ville

- Défauts

Dacia la plus chère
Moteur pas rentable

L'arrivée de cette nouvelle version hybride profitera surtout à ceux qui roulent en ville où la conso ne dépasse pas les 5,7 l/100 km.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27 400 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	107 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm ³
Puissance	140
Couple	144 + 205
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	625/805/210 dm ³
POIDS	1408 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,79 x 1,68
VITESSE MAXI	154 km/h
1000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

DS 4 E-Tense 225 Pallas



Trop branchée ?

La DS4 promet encore plus de confort dans cette version hybride rechargeable capable de rouler plusieurs dizaines de kilomètres en électrique, donc dans un silence total (et sans malus). Hélas, son embonpoint et ses roues de SUV n'en font pas la meilleure du genre : guère plus de 40 km en réalité, 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 de 7,5 litres pour sa compatriote et 6,9 l pour une Mercedes A250 e. Au moins la DS 4 remporte-t-elle la palme du moelleux et de l'originalité, mais son prix s'envole ici.

+ Qualités

Confort

Présentation

- Défauts

Consommation
Lourdeur en virage

Moins efficiente 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.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 700 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	33 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm ³
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 ³
POIDS	1768 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,83 x 1,49
VITESSE MAXI	233 km/h*
1000 m D. A.	29,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,5 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,2 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

Duster 1.0 Eco-G 100 Extreme



Looké et économe

À partir de 19690 €, ce moderne Duster III propose en entrée de gamme le fameux 1.0 Eco-G 100 à bicarburant essence/GPL. Ce trois cylindres turbo manque parfois de tonus, et en mode GPL il consomme 2,8 l/100 km de plus qu'au sans-plomb. Sauf qu'à la pompe, ce carburant compense largement par son prix très inférieur. Par ailleurs, le cumul des deux réservoirs (50 l essence + 50 l GPL) permet une autonomie confortable de près de 1300 km ! Sur la route, il gagne en stabilité, et sa direction précise accentue ce sentiment d'agilité, même si le confort de suspensions y perd un peu.

+ Qualités

Coût d'utilisation

Grande autonomie

- Défauts

Moteur un peu mou
Conso en GPL

Le nouveau Duster mise beaucoup sur son look moderne et élégant, mais pas seulement.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	23 300 € - 4 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	127 g/km + 240 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance	100 ch à 4600 tr/min
Couple	170 Nm à 2000 tr/min
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/70 R16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	495 dm ³
POIDS	1325 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,82 x 1,66
VITESSE MAXI	170 km/h
1000 m D. A.	35 s
80 à 120 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	9,8/12,2/17,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	9,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

DS 9 E-Tense 4x4 360 Opéra



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 1.6 turbo-essence est ici épaulé par deux moteurs électriques, dont un à l'arrière pour distribuer sa puissance aux quatre roues. L'ensemble délivre pas moins de 360 ch pour des performances sportives. Hélas, l'autonomie électrique est beaucoup trop juste. Si les performances sont à la hauteur (26,6 s à l'épreuve du 1000 mètres départ arrêté) et le comportement routier efficace, l'amortissement est lui parfait au freinage comme en virage.

+ Qualités

Performances

Comportement routier

- Défauts

Tarif exorbitant
Autonomie électrique

Avec 360 ch sous le capot, une transmission 4x4 et des réglages de châssis spécifiques, la DS 9 se dévergonde.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	87 950 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	38 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm ³
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 ³
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

Les étoiles ★★★★★

DS 3 1.2 Hybride 136 Antoine de Saint Exupéry



Le DS 3 tente toujours un design atypique. La carrosserie est peu protégée pour un SUV.

L'offre hybride de DS

Le 1.2 Hybride 136 ch arrive sur le DS 3. Facturé 1500 € de plus que le PureTech 130 BVA, il est exempté de malus et plus sobre de 1,41/100 km en moyenne. Comportant un petit bloc électrique de 29 ch implanté dans l'inédite (et perfectible à faible allure) boîte auto, à double embrayage e-DSC6, l'ensemble garantit au-delà de 50 km/h un agrément indéniable. Confortable, le DS 3 interpelle toujours par sa jolie présentation et sa qualité de fabrication soignée. En revanche, les places arrière et le coffre sont très limitées. Et si cette finition ne manque de rien, le tarif, lui, frise l'indécence.

Qualités

Style original et dotation

Appétit sans excès

Défauts

Tarifs élevés

Habitabilité arrière

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 700 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	112 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1199 cm ³
Puissance	136 ch cumulés
Couple	230 Nm à 1750
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto, 8 vitesses
PNEUS	215/60 R17
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	302 dm ³
POIDS	1297 kg
L x l x h (en m)	4,12 x 1,80 x 1,54
VITESSE MAXI	204 km/h
1000 m D. A.	31 s
80 à 120 km/h (en d)	6 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

DS 7 E-Tense 300 4X4 Pallas



L'ajout d'un moteur sur l'essieu arrière permet à cette version de 300 ch de s'affranchir plus facilement de conditions d'adhérence précaires.

En toute maîtrise

Dans cette version 4x4 de 300 ch, le DS 7 E-Tense franchit un cap en termes de performances et d'efficacité. Et batterie pleine (entre 2h et 10h de branchement à domicile selon l'installation), il peut couvrir 38 km sans brûler d'essence. Correct, sans plus. Ensuite, le 1.6 turbo essence entre en action sans consommer davantage que la version 225 ch. Et les 300 ch combinés offrent des accélérations vives, le moteur électrique de l'essieu arrière assurant un maximum de motricité.

Qualités

Performances au quotidien

Motricité

Défauts

Tarif

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64 750 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	31 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm ³
Puissance	300 ch cumulés
Couple	520 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale non permanente Boîte auto, 8 vitesses
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	467 dm ³
POIDS	1950 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,89 x 1,63
VITESSE MAXI	235 km/h
1000 m D. A.	27,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

DS 3 E-Tense Etoile



Le DS 3 E-Tense a profité de son restylage pour améliorer son autonomie.

Rallonge bienvenue

Comme d'autres modèles du groupe Stellantis, la version électrique du DS 3 a reçu un nouveau moteur de 156 ch (au lieu de 136 ch), et une batterie inédite d'une capacité brute de 54 kWh (au lieu de 50 kWh). Cet ensemble permet au DS 3 de dépasser les 300 km d'autonomie moyenne selon nos mesures, et même d'atteindre 345 km en ville (contre respectivement 225 et 265 km pour la version précédente). Des progrès favorisés par le gain de capacité de la batterie et sa chimie différente, ainsi que par la consommation maîtrisée du nouveau moteur. Mais le tout reste hors de prix pour un petit SUV.

Qualités

Réactivité mécanique

Autonomie en nette hausse

Défauts

Tarif ambitieux

Places AR étriquées

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 350 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 2000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	302 dm ³
POIDS	1577 kg
L x l x h (en m)	4,12 x 1,80 x 1,54
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	305 km

Les étoiles ★★★★★

FIAT

Topolino 8,2 ch



La Topolino est plus chère que la Citroën Ami mais sa bouille est vraiment réussie.

La bonne bouille

Fiat propose une voiturette électrique sans permis, dérivée de la Citroën Ami. Pour 1500 € de plus, l'italienne gagne des panneaux de carrosserie spécifiques (aux accents rétro craquants et qui rappellent l'histoire de la marque), quelques détails d'intérieur et un porte-bagages, certes plus décoratif qu'utile. Techniquement, rien ne change par rapport à la française hormis l'emplacement plus pratique du sélecteur de vitesses: même autonomie annoncée à 75 km, même confort ultra-spartiate (ni direction assistée, ni clim', ni chauffage, suspensions fermes...).

Qualités

Bouille craquante

Tarif compétitif

Pratique en ville

Défauts

1500 € plus chère que l'Ami

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	9890 € - 1 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 900 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	8,2 ch
Couple	44 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	155/65 R14
BATTERIE	Li-ion 5,5 kWh
COFFRE	487 dm ³
POIDS	487 kg
L x l x h (en m)	2,54 x 1,40 x 1,53
VITESSE MAXI	45 km/h
0 à 100 km/h	NC
TEMPS DE CHARGE	
AUTONOMIE	75 km

Les étoiles ★★★★★

600 1.2 Hybrid 100 LaPrima



Recevant des matériaux clairs, l'habitacle présente bien et est agréable à vivre malgré de nombreux plastiques durs.

Derrière le style très proche de la citadine 500, le 600 cache des dessous de Peugeot 2008.

L'autre 600

Au départ uniquement électrique, la gamme du 600 s'étoffe avec un moteur hybride de 48 V, identique à celui du DS 3, mais qui développe 100 ch. Assez pour rendre ce SUV citadin plus polyvalent que le 600 e 100% électrique. Doux, volontaire et peu bruyant, le 1.2 Hybrid offre un bon agrément sur tous les types de parcours. Autre atout, il boit peu. En outre, ce petit SUV rassure par son comportement et séduit par le confort de ses suspensions. S'il est bien équipé, l'habitabilité, le volume de coffre et la finition déçoivent, en revanche, il coûte 11000 € moins cher que la version électrique équivalente.

+ Qualités

Habitacle - conso raisonnable

- Défauts

Trop de plastiques durs
Trépidation de suspensions
Direction trop assistée

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29900 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	119 g/km + 75 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 125
Cylindrée	1199 cm ³
Puissance	100 ch à 5500 tr/min + 28 ch élec.
Couple	205 Nm à 1750 tr/min + 55 Nm élec.
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R18
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	368 dm ³
POIDS	1325 kg
L x l x h (en m)	4,17 x 1,78 x 1,4
VITESSE MAXI	176 km/h
0 à 100 km/h	11s4
CONSOMMATION MIXTE	6 l/100 km

*Données constructeurs



500 e 23,8 kWh 95 Red



C'est un peu court...

Alors que la 500 "classique" poursuit sa carrière, la 500 e en reprend le look rétro, avec une plateforme largement modernisée et, surtout, 100% électrique. Affichant 6 cm de plus en longueur et en largeur, la 500 e est moins facile à garer mais braque toujours court et dispose d'une direction légère. A bord, habitabilité, finition et équipement progressent. A la conduite, la citadine se montre tonique (y compris dans sa version d'entrée de gamme de 95 ch) et sûre en virage, mais sèchement amortie. Toutefois, sa petite batterie manque d'autonomie: 170 km en ville, et 145 km en moyenne.

+ Qualités

Tonus, maniabilité
Look/premier prix

- Défauts

Autonomie
Amortissement sec

La Fiat 500 e d'entrée de gamme dispose d'une trop petite batterie. Même une Dacia Spring offre plus d'autonomie.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30400 € - 3 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	95 ch
Couple	220 Nm à partir de 0 tr/min
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 ³
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



600 e 54 kWh 156 ch Red



Séducteur branché

Le 600 e repose sur la même base que les DS3, Jeep Avenger et Peugeot E-2008. Deuxième modèle 100% électrique de la gamme Fiat après la 500 e, il sera bientôt proposé aussi avec un moteur hybride 48V de 100 ch. En électrique, il met à profit le nouvel ensemble moteur (156 ch, obtenus uniquement en mode Sport) et batterie (54 kWh utiles) pour démontrer de belles performances et une autonomie très acceptable (320 km en moyenne, jusqu'à 375 km en ville), le tout dans un look craquant. Et si sa finition paraît basique, le 600 e est le moins cher des cousins Stellantis et brille par sa douceur.

+ Qualités

Douceur et confort

Présentation

Performances/autonomie

- Défauts

Finition moyenne

Plutôt accessible financièrement, le 600 e se montre également assez autonome et se distingue par son confort à l'usage.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35900 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/65 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	330 dm ³
POIDS	1540 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11 kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	320 km



Kuga 2.5 Hybrid FlexiFuel Active X 180 ch



Adieu le petit écran de 20,3 cm : place désormais à une généreuse dalle de 33,5 cm, plus lisible. Elle intègre le système Sync4.

Ne se contentant pas de fonctionner avec un carburant économique (E85), la mécanique hybride du Kuga fait preuve d'une grande douceur à l'usage.

Le roi des coûts de pompe!

Dévoilée fin 2019, cette troisième génération de Kuga vient de bénéficier d'un restylage voyant (capot, bouclier, calandre...). Il reçoit également cette finition "baroudeuse" Active X et profite aussi d'un nouvel écran tactile agrandi, qui intègre les commandes de clim... moins pratiques que les anciennes touches sur la console. Sinon, rien de bien nouveau: ce SUV reste l'un des plus spacieux de sa classe, profitant d'une belle modularité, et surtout le plus économique, cette version hybride fonctionnant à l'E85 (10 ch de moins depuis le restylage) et bénéficiant aussi actuellement d'une remise de 5000 €.

+ Qualités

Dotation de série généreuse
Bel agrément mécanique

- Défauts

Confort de suspension
Lacunes d'ergonomie

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 900 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	117 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2488 cm ³
Puissance	152 ch (+ 125 ch. élec.)
Couple	200 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/60 R18
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	479/620 dm ³
POIDS	1693 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 2,00 x 1,68
VITESSE MAXI	196 km/h
1000 m D. A.	30,4 s
80 à 120 km/h (en d)	5,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,5 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

Capri AWD Extended Range Pack Premium 79kWh 340 ch



La planche de bord est reprise de l'Explorer. La branche centrale façon métal troué du volant est un clin d'œil rétro au coupé de 1969.

Les feux à leds à double motif, à l'avant comme à l'arrière sont un hommage au regard de la Capri originelle. Une subtilité qui risque d'échapper à beaucoup d'entre nous.

Caprice de star

Ford enrichit sa gamme électrique avec cette variante de l'Explorer baptisée Capri. Un SUV coupé basé sur la plateforme MEB de Volkswagen et dérivé de l'ID.5. Inspiré (de très loin) du coupé des années 1970, il arbore une vitre de custode arrondie et un coffre généreux de 567 dm³ grâce à ses 17 cm de plus à l'arrière que l'Explorer. Bien conçu et spacieux, son habitacle offre un bon confort. La version haut de gamme à transmission intégrale forte de 340 ch, essayée ici, brille par son dynamisme et son moteur arrière performant. Avec 18 kWh/100 km, l'autonomie réelle (annoncée) atteint 400 km, rechargeable à 80 % en 26 minutes.

+ Qualités

Comportement dynamique
Présentation avenante

- Défauts

Ergonomie de conduite
Tarif peu compétitif

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	60 000 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	340 ch
Couple	134(AV)/545(AR) Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R20 - 255/45 R20
BATTERIE	Li-ion NMC 79 kWh
COFFRE	567 dm ³
POIDS	2190 kg
L x l x h (en m)	4,63 x 1,87 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s3
TEMPS DE CHARGE	26 mn (10 à 80% à 185 kW max.)
AUTONOMIE	560 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★★

Explorer Extended Range AWD 79 kWh 340 ch



Beaucoup plus petit que le précédent opus, cet Explorer mesure 4,47 m de long, soit 7 cm de moins qu'un Peugeot E-3008, par exemple !

Il ne manque pas d'ID

Passant de 5,06 m à 4,47 m, le nouvel Explorer est plus petit que l'ancien. 100% électrique, il dérive... du Volkswagen ID.4, reprenant sa plateforme mais il se démarque nettement avec un design très US. La planche de bord se distingue aussi malgré des éléments communs. Sur le plan dynamique, l'Explorer offre un meilleur rapport agrément/confort avec la même précision de conduite que l'ID.4, mais un amortissement plus prévenant (notamment à l'arrière), et toujours ferme dans l'ensemble. Les performances de cette version Extended Range annonçant 532 km sont de premier plan.

+ Qualités

Style original
Comportement/agrément
Autonomie annoncée

- Défauts

Tarif de cette version 4x4

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	57 500 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	340 ch
Couple	145/545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R20
BATTERIE	Li-ion NMC 79 kWh
COFFRE	440 dm ³
POIDS	2 179 kg
L x l x h (en m)	4,47 x 1,95 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s3
TEMPS DE CHARGE	26 mn (10 à 80% borne rapide)
AUTONOMIE	532 km

*Données constructeurs

→ Les étoiles ★★★★★

HR-V e:HEV Advance



Forcément hybride, le nouveau HR-V se montre à la fois doux à l'usage, performant et sobre. Mais il est cher.

Petit déménageur

L'original HR-V sait recevoir, avec un espace aux jambes de limousine, ou jouant les déménageurs avec sa banquette qui se rabat bien à plat et dont on peut relever les assises pour charger des objets hauts dans l'habitacle. Par ailleurs, la planche de bord est joliment dessinée. Hélas, les écrans manquent de modernité. Sa motorisation hybride permet d'évoluer souvent en électrique à basse vitesse et le quatre cylindres a du pepsi. Dommage, la direction floue et le train avant pataud gâchent le plaisir. Et si l'amortissement s'avère prévenant, l'insonorisation insuffisante du moteur dérange à l'accélération.

+ Qualités

Douceur à l'usage
Habitacle pratique

- Défauts

Comportement pataud
Bruit moteur

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 840 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	122 g/km + 150 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Puissance	131 ch à nc tr/mn
Couple	253 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/50 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	366 dm ³
POIDS	1 397 kg
L x l x h (en m)	4,34 x 1,79 x 1,59
VITESSE MAXI	169 km/h
1000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,9 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

HONDA

Jazz Hybrid Advance 122 ch



La Jazz a gagné en puissance, mais aussi en appétit. Mais dans le même temps, ses tarifs ont fortement augmenté...

Des chevaux en plus

Cette Jazz IV s'est offert un petit lifting et en a profité pour muscler son jeu, avec une mécanique hybride qui passe de 109 à 122 ch. Les performances progressent, accroissant la polyvalence de cette citadine capable de s'aventurer sur autoroute, même si elle y fait un peu trop entendre son moteur thermique lors des relances. Hélas, cette révision technique s'accompagne d'une hausse de la conso (+ 0,4 l/100 km en moyenne). Elle reste très basse, mais la Jazz a perdu son avance dans ce domaine. Si elle conserve une habitabilité généreuse pour une citadine et un équipement riche, ses tarifs sont excessifs !

+ Qualités

Rapport gabarit/habitabilité
Polyvalence accrue

- Défauts

Tarif et appétit en forte hausse
Insonorisation perfectible

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	30 190 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	104 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Puissance	107 à 6000 tr/mn (122 ch cumulés)
Couple	131 Nm à 4500 tr/mn (253 Nm cumulés)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à variation continue
PNEUS	185/55 R16 - 185/60 R16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	298 dm ³
POIDS	1 249 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,70 x 1,53
VITESSE MAXI	175 km/h
1000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en d)	6,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,2 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

e:Ny1 Advance



Sobre, le e:Ny1 reprend largement le design de son cousin hybride, le HR-V. Et ses dimensions, entre SUV citadin et compact.

Deuxième chance

Honda s'est lancé sur le marché de l'électrique avec la sympathique mini-citadine "e". Après son relatif échec commercial (plombée par son prix et son autonomie), le constructeur japonais propose un deuxième modèle: l'e:Ny1 (prononcez énihouane, pour anyone). Reprenant une bonne partie de la technique et du look du HR-V, ce grand SUV citadin (ou petit SUV compact si vous préférez) surprend par son équipement très généreux et son bon niveau de confort. Malheureusement, son autonomie est trop juste, et les tarifs très élevés: les mêmes reproches que pour la petite e. Et il n'a pas droit au bonus...

+ Qualités

Confortable et logeable
Très bien équipé

- Défauts

Autonomie trop juste
Tarif et absence de bonus

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 700 € - 4 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
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 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 68,8 kWh
COFFRE	381 dm ³
POIDS	1 690 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,79 x 1,60
VITESSE MAXI	160 km/h
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
TEMPS DE CHARGE	40h (secteur) 7h (11kW)
AUTONOMIE	340 km

→ Les étoiles ★★★★★

CR-V e:Phev 184 ch Advance Tech



Le Honda CR-V est proposé pour la première fois en hybride rechargeable, et se montre ici compétent mais cher.

Inédit mais cher

Dans l'air du temps, le CR-V est disponible dans une motorisation hybride rechargeable : c'est inédit. En mode électrique, son autonomie est plutôt bonne, avec 60 km mesurés par nos soins. Et la consommation, une fois la batterie vidée, se limite à 6,7l/100 km en conditions mixtes. Pas mal... Mais certains rivaux font mieux, comme notamment le Toyota RAV4 PHEV, pourtant commercialisé bien moins cher. Il faut dire que ce CR-V n'est pas donné, d'autant qu'il n'est proposé qu'avec une seule finition, certes très bien équipée, mais haut perchée.

+ Qualités

Bonne autonomie électrique
Équipement complet
Conso batterie vide

- Défauts

Tarif trop élevé

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	63 150 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	18 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 993 cm ³
Puissance	184 ch cumulés
Couple	335 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	680 dm ³
POIDS	1 932 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,87 x 1,68
VITESSE MAXI	185 km/h
1 000 m D. A.	31,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

Kona Hybrid 141 Executive



Avec ses phares ultra-fins intégrés sur toute la largeur, le nouveau Kona fait très futuriste.

Dans la continuité...

Le Kona s'est entièrement renouvelé l'an dernier. Plus long de 15 cm, il en profite pour accorder plus d'espace aux passagers et à leurs bagages (malgré une modularité basique). L'équipement ultra-complet de ce troisième niveau joue la carte de la modernité, mais on aurait apprécié une qualité de finition plus soignée. Cette version Hybrid reprend par ailleurs la motorisation de la génération précédente, qui brille toujours par sa sobriété (11/100 km de moins en moyenne que Renault Captur E-Tech) et sa douceur, à défaut de performances ébouriffantes. Le comportement est à l'avenant.

+ Qualités

Modernité/habitabilité
Sobriété

- Défauts

Agrément de conduite/confort
Finition quelconque

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 500 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	106 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 580 cm ³
Puissance	141 ch cumulés
Couple	256 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	38 litres
COFFRE	495 dm ³
POIDS	1 500 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,83 x 1,57
VITESSE MAXI	171 km/h
1 000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,4 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

HYUNDAI

Kona 1.6 Hybrid N Line 129 ch



La finition N Line apporte un traitement sportif dynamique à l'extérieur comme à l'intérieur avec ces liserés rouges.

Presque rien...

Hyundai a revu la motorisation hybride de son petit SUV pour la conformer aux dernières normes antipollution. Résultat : 12 ch de moins, qui se ressentent à peine face au chrono, sans prétention, et n'ont que peu d'impact sur la consommation. Toujours au programme : un équipement très complet, un grand coffre, une agréable douceur de conduite... à l'inverse du confort de suspensions, trop ferme. On regrette aussi le tarif costaud et les assistances à la conduite, pénibles à l'usage. La garantie de 5 ans console...

+ Qualités

Douceur/sobriété
Équipement

- Défauts

Confort ferme
Assistants intrusifs

Un style dynamique pour des performances limitées... tout autant que son appétit !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 500 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	107 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 580 cm ³
Puissance	93 ch à 5 700 tr/min (+ 44 ch élec.)
Couple	134 Nm à 4 000 tr/min (+ 170 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R18
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	495 dm ³
POIDS	1 484 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,83 x 1,57
VITESSE MAXI	170 km/h
1 000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en d)	NC
CONSUMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

Kona Electric 217 ch Premium



Avec sa batterie de 65,4 kWh utiles, le Kona de 217 ch dépasse allègrement les 400 km d'autonomie.

L'horizon s'éloigne

La version la plus puissante du Kona Electric est associée à une grosse batterie de 65,4 kWh. De quoi repousser la perspective de la panne sèche au-delà des 400 km, voire 475 km sur route selon nos mesures ! Un score parmi les meilleurs... Dommage, la charge rapide plafonne à 100kW, obligeant à patienter plus de 40 mn pour récupérer 80% de capacité. A bord, on apprécie toujours autant la sensation d'espace et l'ambiance futuriste, sans que cela nuise à l'ergonomie, tandis que l'équipement est opulent ici. Reste que le tarif n'a rien d'amical, même avec bonus (acquis ici de justesse).

+ Qualités

Grande autonomie
Confort/équipement

- Défaits

Tarif ambitieux
Charge rapide limitée à 100 kW

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 250 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 2 000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	217 ch
Couple	255 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/60 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 65,4 kWh
COFFRE	495+24 dm ³
POIDS	1 743 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,58
VITESSE MAXI	172 km/h
1 000 m D. A.	29,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 32h (secteur)
AUTONOMIE	420 km

Les étoiles ★★★★★

Santa Fe 1.6 Plug-in HTRAC Executive 253



Discret, le moteur hybride de 253 ch, a été revu pour répondre aux normes en vigueur.

L'aventure en famille

Le nouveau Santa Fe, au style résolument musclé, en impose et se démarque nettement du précédent... auquel il emprunte la plateforme. Avec 4,83 m de long et 12,2 m de diamètre de braquage, il n'est pas facile à manœuvrer. Mais dedans, c'est la vie de château: confort royal, habitabilité généreuse (sauf au 3^e rang), équipement complet et planche de bord moderne. Sur la route, malgré son poids (plus de 2,1 t!), il offre un agrément élevé avec cet ensemble hybride rechargeable de 253 ch, et son agilité surprend... autant que son prix! Consolation: pas de malus, et une garantie 5 ans.

+ Qualités

Confort élevé
Dotation riche

- Défaits

Tarif exorbitant
Maniabilité

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	66 700 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	38 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
Puissance	160 à 5500 tr/min (+ 98 ch élec.)
Couple	265 Nm à 1500 tr/min (+ 304 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	255/45 R20
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	621/225 (5/7 places) dm ³
POIDS	2 165 kg
L x l x h (en m)	4,83 x 1,90 x 1,77
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	9s3
CONSUMATION MIXTE	1,7 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

Ioniq 5 N 84 kWh 650 ch



Première représentante de la gamme restylée de la Ioniq 5, l'explosive version N annonce la couleur ! Mais à quel prix...

Derniers exemplaires

Alors que le reste de la gamme Ioniq 5 s'apprête à être restylée, nous avons pu tester cette très attendue version N en avant-première. Au menu, une grosse batterie de 84 kWh, un moteur sur chaque essieu, une puissance cumulée de 650 ch et un châssis très retravaillé. En échange d'un confort très ferme, la "N" vire quasiment à plat et les deux moteurs vous catapultent de façon sidérante en ligne droite. En virages serrés, pas de miracle en revanche: l'engin manque d'agilité. Quant au prix catalogue, très élevé dans l'absolu, il est à mettre en regard des équivalents thermiques pénalisés par un supermalus.

+ Qualités

Design original
Confort/espace à bord

- Défaits

Autonomie trop juste
Prix qui grimpe

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	78 000 € - 3 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	650 ch
Couple	770 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	275/35 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 84 kWh
COFFRE	527+24 dm ³
POIDS	2 230 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,94 x 1,59
VITESSE MAXI	260 km/h
0 à 100 km/h	3s4
TEMPS DE CHARGE	18 min (350 kW)
AUTONOMIE	448 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★★

JAGUAR

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 autorisent une autonomie mesurée de 372 km. Suffisant à son lancement, mais juste aujourd'hui. A bord, belle habitabilité et présentation haut de gamme malgré le manque de cachet. Et la concurrence est désormais très affûtée.

+ Qualités

Comportement routier
Habitabilité

- Défaits

Ligne originale
Tarif très élevé

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	93 100 € - 13 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	400 ch
Couple	696 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/65 R 18
BATTERIE	lithium-ion 90 kWh
COFFRE	488 dm ³
POIDS	2 231 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,90 x 1,57
VITESSE MAXI	205 km/h
1 000 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 ★★★★★

Avenger 156 ch Electrique Summit



L'Avenger récupère la technique de cousines comme la DS3 électrique. Le tout, dans un format ultra-compact.

L'Amérique voit petit

La fusion entre PSA et FCA devenant Stellantis commence à porter ses fruits, tel ce nouveau SUV. Un petit format au style avenant proposé ici avec un moteur électrique commun à ses cousines techniques DS 3, Peugeot e-2008 ou encore Fiat 600. On retrouve donc 156 ch sous le pied droit, et une batterie de 51 kWh utiles sous le plancher. Le tout est bon pour une autonomie moyenne de 330km. L'Avenger a aussi pour lui une bonne bouille et une présentation sympa à l'intérieur, qui aide à faire oublier quelques plastiques franchement moyens. Et il est moins cher et mieux équipé que ses cousines...

+ Qualités

Tarif bien placé
Gabarit pratique en ville

- Défauts

Détails de finition
Habitabilité derrière

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 500 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	312 dm ³
POIDS	1570 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,78 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11 kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	330 km

→ Les étoiles ★★★★★

Compass 4xe 190 PHEV Altitude



Avec ses airs de Grand Cherokee, le Compass restylé fait tourner les têtes.

Chère technologie

Alors que le Compass 100% thermique n'est plus disponible, 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 hybrides simples. En finition Altitude, l'équipement est assez correct, avec la clim' auto 2 zones, les jantes alliage 17", l'instrumentation numérique...

+ Qualités

Bonnes performances
Dotation intéressante

- Défauts

Autonomie moyenne
Surcoût important

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 950 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	43 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 332 cm ³
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 ³ **
POIDS	1 935 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

→ Les étoiles ★★★★★

Renegade 4xe 190 PHEV Summit



En ville, l'agrément de cette version hybride rechargeable est indéniable. Et le gabarit reste compact.

Jeep vertueuse

Jeep a doté son Renegade d'une motorisation hybride rechargeable réussie. Les performances sont plutôt bonnes batterie chargée. Lorsque que cette dernière est vide (34km 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. Grâce à un restylage début 2024, son habitacle est plus à jour (grand écran, nouveau système d'info-divertissement, etc.).

+ Qualités

Conversion à l'hybride réussie
Belle dotation de série

- Défauts

Coffre moins logeable
Tarif élevé

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 400 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	39 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 332 cm ³
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 ³
POIDS	1 832 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 ★★★★★

Wrangler 4xe PHEV 380 Sahara



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 27 000 € de l'ancêtre sont oubliés, et ce sont désormais pas moins de 81 700 € (!) 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	81 700 € - 16 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	79 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 995 cm ³
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 ³
POIDS	2 348 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 GDi Hybride Rechargeable 141 Active



La Ceed SW ne consomme que 5,6 l/100 km quand les batteries se vident et que le 1.6 GDi prend le relais.

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

Agrément de conduite

- Défauts

Volume de coffre

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39940 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	29 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1580 cm ³
Puissance	141
Couple	265
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 16
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	495 dm ³
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
CONSUMMATION MOYENNE	5,6 l/100 km

Les étoiles

Niro 1.6 GDi Hybride Rechargeable 183 Premium



Les montants arrière contrastés qui font la signature du Niro sont, hélas, facturés en option à 400 €, et il faut alors ajouter la peinture métal à 650 €.

La polyvalence en atout

Avec son essence de 105 et son bloc électrique de 84 ch, le Niro PHEV affiche la confortable puissance de 183 ch cumulés. Mais n'attendez pas du coréen qu'il puisse jouer les sportifs. Son truc à lui, c'est davantage la polyvalence familiale. Alerte, rassurant, doux et confortable, le Kia se révèle, en outre, spacieux et accueillant. Seul bémol, le volume de coffre très moyen (364 dm³). Capable de parcourir près de 50 km en tout électrique, et encore sobre quand la mécanique thermique se réveille, le Niro n'est certainement pas aussi bon marché qu'espéré. Toutefois, à bord, la montée en gamme est bien visible...

+ Qualités

Confort d'amortissement

Agrément de conduite

Présentation / finition

- Défauts

Tarifs en hausse

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44240 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	21 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1580 cm ³
Puissance	183 ch cumulés
Couple	265 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	364 dm ³
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 drive)	5,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,6 l/100 km

Les étoiles

Niro 1.6 Hybride Premium 129 ch



Dans la continuité

Comme sur son petit cousin, le Hyundai Kona, la motorisation hybride simple du Kia Niro perd 12 ch sur l'autel des normes de dépollution. La baisse de performances est cependant imperceptible (0,8 de plus au 1000 m D. A.), tandis que la consommation moyenne stagne. Le Niro reste par ailleurs un modèle accueillant, tant par son habitabilité que son insonorisation et sa douceur de conduite, à défaut de sa vivacité. On aimerait juste une ergonomie un peu plus simple au niveau du grand écran central.

+ Qualités

Prix/prestations

Conduite douce

- Défauts

Manque d'agilité

Ergonomie



Présentation sobre et moderne pour le Niro. L'ergonomie du système multimédia est parfaite.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37390 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	105 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1580 cm ³
Puissance	93 ch à 5700 tr/min (+ 44 ch élec.)
Couple	134 Nm à 4000 tr/min (+ 170 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/45 R18
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	482 dm ³
POIDS	1457 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,55
VITESSE MAXI	174 km/h
0 à 100 km/h	10,88
CONSUMMATION MIXTE	5,7 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles

Niro EV 64,8 kWh 204 ch Premium



Quand le confort prime

Le Niro EV mise sur une batterie de 64,8 kWh et un bloc de 204 ch. Avec une autonomie mesurée de 390 km, le rayon d'action est correct, sans plus. En revanche, bravo à Kia qui a réussi à bien intégrer le système, ce qui permet de proposer un coffre d'un volume appréciable de 482 dm³ (+ 21 dm³ pour un bac à l'avant). Aussi confortable, spacieux et plaisant à mener que ses cousins hybrides, ce Niro "à piles" y ajoute une insonorisation feutrée et de belles performances. Dommage que le roulis ne soit pas plus maîtrisé, pénalisant ainsi le Kia côté dynamisme de conduite.

Qualités

- Confort**
- Performances**
- Volume de coffre**
- Défauts**
- Roulis important**

Sur une borne rapide (jusqu'à 72 kW maxi), les batteries du Niro EV reprennent de 10 à 80% de capacité en 43 mn.

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 290 € - 4 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
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 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 64,8 kWh
COFFRE	482+21 dm ³
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 drive)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 30h (secteur)
AUTONOMIE	390 km

Les étoiles **Amortissement ferme**

EV6 77,4 kWh 4x4 325 GT-line



Sportif de façade

Moins typé que la sportive version GT, cet EV6 ne manque pourtant pas de chevaux 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**

Kia vient de présenter une EV6 restylée surtout à l'avant et bientôt dans nos essais.

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	65 490 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	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 ³
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 **Amortissement ferme**

Sportage 1.6 T-GDi PHEV 252 GT-line Premium



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. C'est le cas du Sportage qui existe en micro-hybride, en hybride simple et donc, ici, en hybride rechargeable. Animé par un ensemble mécanique de 252 ch cumulés, 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 sa sobriété en ville.

Qualités

- Douceur de conduite**
- Consommation en ville**
- Direction**
- Défauts**
- Poids élevé**

Pénalisé par le poids des moteurs et des batteries, le Kia Sportage hybride rechargeable n'est pas très dynamique.

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 290 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	30 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm ³
Puissance	252
Couple	350
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	540 dm ³
POIDS	1905 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	NC
0 à 100 km/h	NC
CONSOMMATION MIXTE	NC

Les étoiles **Amortissement ferme**

EV6 GT 77,4 kWh 4x4 585 ch



Le poids des watts !

Fleuron de la gamme EV6, la version GT, forte de 585 ch, frappe fort. Avec un bloc électrique sur chaque essieu, la coréenne dispose, naturellement, d'une transmission intégrale qui permet de canaliser facilement la puissance. Confortable et performant, cet EV6 ne peut toutefois se soustraire aux lois de la physique et reste donc lourd et pas si agile qu'espéré. On se console avec un comportement très efficace, une autonomie élevée et surtout, des temps de recharge éclair (18 mn pour passer de 10 à 80% de charge sur une borne de 239 kW). Un bon point aussi pour la présentation générale, à la fois sportive et élégante.

Qualités

- Performances**
- Confort soigné**
- Présentation**
- Défauts**
- Manque d'agilité**

Par rapport à un EV6 "standard", la version GT gagne des jantes de 21", des boucliers spécifiques et même des étriers de freins jaunes.

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	74 690 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	585 ch
Couple	740 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 77,4 kWh
COFFRE	490+15 dm ³
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 drive)	2,0 s
TEMPS DE CHARGE	9h (11kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	350 km

Les étoiles **Amortissement ferme**

EV9 204 ch Earth



Avec sa motorisation 204 ch, l'EV9 propulsion gagne 25 km d'autonomie par rapport à la version GT.

Point trop n'en faut

Pour un pachyderme tel que l'EV9, 204 ch, voilà qui paraît peu. Mais c'est sans compter son couple puissant qui confère à l'EV9 des performances déjà correctes, qui s'accordent bien à la philosophie de son châssis et améliorent son autonomie. Plus confortable que son petit frère l'EV6 sans se désunir complètement dans les virages, il a choisi exactement le bon compromis pour un modèle familial amené à transporter un nombre important de voyageurs. Il propose en effet une habitabilité sans égale sur le marché avec de la place pour sept adultes auquel il ajoute un coffre substantiel.

+ Qualités

Habitabilité

Modularité

- Défauts

Masse élevée

Détails de finition

Les chiffres



PRIX - PUISSANCE FISCALE	78000 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/60 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	600/760 dm ³
POIDS	2490 kg
L x l x h (en m)	5,01 x 1,98 x 1,76
VITESSE MAXI	187 km/h
1000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,0 s
TEMPS DE CHARGE	11h (11 kW)
AUTONOMIE	420 km

Les étoiles ★★★★★

Revuelto 6.5 V12 1 015 ch



Avec son V12, la Revuelto délivre pas moins de 825 ch, mais en cumulant les moteurs électriques, elle atteint 1 015 ch !

Drôle d'hybride !

La Revuelto est la première Lamborghini hybride (rechargeable...). Sacrilège? Non, car la firme au taureau a conservé son V12 qui produit autant de poussée que de musique! La petite batterie n'autorise que quelques kilomètres en "zéro émission" (10 km environ) : le reste du temps, les trois moteurs électriques fort de 150 ch chacun viennent assister les 825 ch du V12 pour offrir des performances démentées, mais aussi optimiser l'agilité (vectorisation du couple). Une machine fascinante, et même pas intimidante... sauf au moment de signer le chèque!

+ Qualités

Magie du V12

Performances / châssis

- Défauts

Sensations direction

"Un peu" chère!

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	506 808 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	276 g/km + 60 000 €
MOTEUR	12 cyl. en V, 48S
Cylindrée	6 498 cm ³
Puissance	825 ch à 9 250 (+ 3 x 150 ch élec.) tr/min
Couple	725 Nm à 6 750 (150 + 2 x 350 Nm) tr/min
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/35 R20 - 345/30 R21
RESERVOIR	68 litres
COFFRE	140 dm ³
POIDS	1 772 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 2,04 x 1,16
VITESSE MAXI	350 km/h
0 à 100 km/h	2s5
CONSOMMATION MIXTE	11,2 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★★

EV9 385 ch GT-Line 7 places



Avec son gabarit XXL et son style cubique spectaculaire, le nouveau Kia EV9 ne passe pas inaperçu.

Plein de ressources

Avec plus de 5 m de long et 2,5 tonnes, l'EV9 est un géant électrique. Derrière son gabarit se cache cependant une modularité et surtout une habitabilité hors du commun : il peut réellement accueillir sept adultes confortablement et conserve encore un vrai coffre. Il réserve d'autres qualités insoupçonnées comme un confort étonnant malgré ses jantes de 21 pouces et des performances très correctes. Même son autonomie d'environ 400 km paraît acceptable, d'autant qu'il affiche un temps de recharge de 10 à 80% en 24 minutes grâce à sa batterie 800V. Le plus cher des Kia a plus d'un tour dans son sac.

+ Qualités

Habitabilité

Confort

- Défauts

Masse

Pas de roues arrière directrices

Les chiffres



PRIX - PUISSANCE FISCALE	86000 € - 9 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	385 ch
Couple	700 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	285/45 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	600+52 dm ³
POIDS	2 700 kg
L x l x h (en m)	5,02 x 1,98 x 1,78
VITESSE MAXI	204 km/h
1000 m D. A.	26,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE	11h (11 kW)
AUTONOMIE	395 km

Les étoiles ★★★★★

LANCIA

Ypsilon 1.2 Hybrid LX 100 ch



Domage que cette citadine ne soit pas plus agile, même si ses voies sont plus larges de 24 mm que celles d'une Peugeot 208.

Coucou, me revoilà !

Sept ans après son retrait de France, Lancia revient avec la nouvelle Ypsilon. Basée sur la plateforme des 208 et Corsa, cette citadine vise le haut de gamme pour rivaliser avec les Audi A1 et Mini. Elle séduit par son design travaillé, sa poupe évoquant la Stratos et son intérieur au style original. Ergonomie soignée et les équipements modernes compensent une finition perfectible. Grâce à des voies élargies et des réglages spécifiques, son châssis offre une tenue de route optimisée. Toutefois, le moteur 1.2 Hybrid de 100 ch manque de fluidité en ville, bien qu'il reste discret, sobre et volontaire.

+ Qualités

Présentation

Tenue de route

- Défauts

Tarif

Finition

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27 500 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	103 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance	100 ch (+ 28 ch élec.)
Couple	205 Nm à 1 750 tr/min (+ 55 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/45 R17
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	352 dm ³
POIDS	1 282 kg
L x l x h (en m)	4,08 x 1,76 x 1,44
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	9s3
CONSOMMATION MIXTE	4,6 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★★

Defender 110 P400e X-Dynamic HSE



Dans cette version, le Def peut crapahuter (un peu) en électrique.

Crapahuter en silence...

Par son style taillé à la serpe et ses capacités de franchissement, le dernier Defender évoque son aïeul. Sauf qu'il offre une plateforme dernier cri, des différentiels pilotés électroniquement et des suspensions pneumatiques. De quoi le rendre polyvalent, confortable sur route (à défaut d'y être agile) et à l'aise hors bitume. Mieux, il propose une motorisation hybride rechargeable, exemptée de malus CO₂ et de malus au poids (de justesse, car homologué à 57 km d'autonomie 100% électrique en ville). Après une trentaine de kilomètres en électrique, son 4 cylindres réclame 12,6 l/100 km.

Qualités

Style inimitable

Capacité de franchissement

Défauts

Autonomie électrique
Malus

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	90 200 € - 19 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	59 g/km + 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1997 cm ³
Puissance	404 ch cumulés
Couple	640 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto., 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 22
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	427 dm ³
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.	28,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	12,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

C10 Design 67 kWh 218 ch



Avec 4,74 m de long, le C10 joue dans la cour des Tesla Model Y (4,76 m) et Peugeot E-5008 (4,80 m). Mais, il ne propose que 5 places.

Un prix canon

Grâce au soutien de son partenaire Stellantis, Leapmotor part conquérir le monde avec ce second modèle, le C10. Un grand SUV familial (4,74 m) 100% électrique est facturé 35 900 € en haut de gamme – soit 15 590 € de moins qu'un Peugeot E-5008 GT de 73 kWh! De plus, le chinois propose un habitacle spacieux, richement doté et confortable (mais à la finition perfectible). Fort de 218 ch, le moteur est performant. Mais la batterie de 67 kWh (utile), lente à recharger (seulement de 30 à 80% en 30 mn), offre moins de 300 km d'autonomie sur autoroute à 130 km/h.

Qualités

Prix/équipement

Agrement

Défauts

Image de marque
Autonomie

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 900 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km + 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	218 ch
Couple	320 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R20
BATTERIE	Li-ion 67 kWh
COFFRE	435 dm ³
POIDS	1980 kg
L x l x h (en m)	4,74 x 1,90 x 1,68
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	7s5
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide 30 à 80%)
AUTONOMIE	420 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★★

LEAPMOTOR

LEXUS

T03 109 ch



D'ici la fin de l'année, Leapmotor devrait pouvoir s'appuyer sur une centaine de points de vente installés un peu partout en France.

Puce électrique chinoise

Le chinois Leapmotor vient concurrencer la Dacia Spring et la Renault Twingo E-Tech 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!

Qualités

Équipement de confort

Tarif et garantie

Autonomie correcte

Défauts

Comportement routier perfectible

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 990 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km + 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	109 ch
Couple	158 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	NC
BATTERIE	Li-ion 41,3 kWh
COFFRE	230 dm ³
POIDS	1 211 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 ★★★★★

LBX 136 ch Emotion



Cousin du Toyota Yaris Cross, le LBX cultive un style bien à lui.

Petit mais cher

La politique des plateformes joue aussi à plein au sein du groupe Toyota et le petit LBX reprend celle du Yaris Cross pour proposer un SUV de luxe bien évidemment hybride. Il reprend donc la motorisation hybride bien connue et ses qualités, à commencer par une consommation raisonnable. En revanche, il ne faut pas en espérer beaucoup de dynamisme d'autant que son châssis, porté sur le sous-virage, choisit le confort. À l'intérieur, la finition apparaît de bon niveau et le design attractif tandis que l'insonorisation se révèle soignée. Reste que le LBX se montre très coûteux, surtout avec les options.

Qualités

Confort

Insonorisation

Défauts

Manque de dynamisme
Tarif élevé

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 300 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	100 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 490 cm ³
Puissance	136 ch cumulés
Couple	120 + 185 électriques
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	380 dm ³
POIDS	1 301 kg
L x l x h (en m)	4,19 x 1,83 x 1,56
VITESSE MAXI	161 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

UX 300e Executive



L'UX 300e embarque une batterie de 72,8 kWh, qui ne lui permet pas de faire plus de 313 km d'une traite.

Premier Lexus branché

Premier SUV électrique de Lexus, le UX 300e a subi moins de modifications que son frère hybride si ce n'est une vitesse de charge plus élevée même si elle reste médiocre avec 60 min pour passer de 0 à 80% de capacité de batterie. Fort de 204 ch et d'une batterie de 72,8 kWh, le japonais affiche de belles performances et une autonomie WLTP intéressante. 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

Vitesse de charge

Motricité sur le mouillé

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	68 400 € - 4 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	204 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/50 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 72,8 kWh
COFFRE	367 dm ³
POIDS	1 840 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	448 km

*Données constructeurs



Grecale Folgore



Avec sa batterie, le Grecale Folgore approche les 2,5 tonnes... Et n'est du coup pas vraiment sportif. Mais il a du charme à revendre !

Trident et foudre

Même Maserati doit bien passer à l'électrique... C'est désormais chose faite, avec des versions à piles de la GranTurismo et de ce SUV Grecale. Et même si cette version Folgore est la plus chère de la gamme, avec un tarif franchement osé, elle évite tout malus. Et devient du coup la plus raisonnable, taxe comprise ! Mieux : avec 550 ch et un 0 à 100 km/h donné pour 4,1s, ce Grecale est ultra performant. Au volant, il se montre plus GT que vraiment sportif, faute au poids des batteries. Mais son ambiance unique est un sérieux argument, surtout face au récent Macan électrique.

Qualités

Ambiance soignée

Performances canon

Pas de malus

Défauts

Tarif très élevé

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	111 350 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	550 ch
Couple	820 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 105 kWh
COFFRE	535 dm ³
POIDS	2 480 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 1,95 x 1,66
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	4s1
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide)
AUTONOMIE	500 km

*Données constructeurs



RZ 450e Executive



Performant, dynamique et confortable, ce RZ pêche par une autonomie franchement décevante.

Doit mieux faire

Lexus aura mis le temps mais voici son premier modèle 100% électrique. Sauf que ses rivaux premium (et allemands) occupent déjà bien le terrain. Or, si le japonais se révèle convaincant en termes de performances, de douceur de conduite et parvient à proposer un bon compromis entre dynamisme et confort, sa petite batterie et son appétit élevé réduisent nettement l'autonomie. On attendait beaucoup mieux pour ce SUV arrivé après les autres et surtout encore très cher malgré une baisse de prix substantielle. Pas sûr que la présentation moderne et l'équipement ultra-complet suffisent à compenser.

Qualités

Dotation de série

Agrément de conduite

Défauts

Autonomie décevante

Tarif

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	76 000 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	313 ch
Couple	435 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 71,4 kWh
COFFRE	522 dm ³
POIDS	2 175 kg
L x l x h (en m)	4,81 x 1,90 x 1,64
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	5s3
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW)
AUTONOMIE	404 km

*Données constructeurs



MAZDA

MX-30 R-EV Makoto



Lorsque le moteur rotatif entre en action, la conso peut rapidement grimper au delà des 10 l/100 km sur autoroute...

Le retour du rotatif

Le MX-30 vous fait de l'oeil mais la version électrique n'est pas du tout adaptée à votre utilisation ? Sachez que Mazda équipe son petit SUV d'une motorisation hybride rechargeable très atypique, le fameux moteur rotatif. Ce dernier entraîne un générateur qui alimente la batterie de 17,8 kWh ou directement le moteur électrique de 170 ch. A l'usage, ce MX-30 offre une autonomie raisonnable de 80 km et fait preuve d'une belle douceur d'utilisation. Hélas, dès lors que le moteur rotatif entre en action, il faut composer avec une sonorité désagréable et des performances très légères.

Qualités

Autonomie électrique

Originalité mécanique

Défauts

Moteur bruyant

Conso batterie vide

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 350 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	21 g/km - 0 €
MOTEUR	Rotatif (1 rotor), S
Cylindrée	830 cm ³
Puissance	170 ch à nc tr/min
Couple	260 Nm à nc tr/min
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	338 dm ³ **
POIDS	1 853 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,80 x 1,56
VITESSE MAXI	140 km/h
0 à 100 km/h	9s1
CONSUMMATION MIXTE	1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus



MX-30 e-Skyactiv Makoto



L'habitabilité peu convaincante et la faible autonomie limitent l'usage du MX-30.

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 agglomération mais pas pour les autres... Elle est désormais épaulée par une version hybride rechargeable (170 ch).

+ Qualités

Dotation complète

Plaisir au volant

- Défaux

Autonomie
Habitabilité

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	36850 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	145 ch
Couple	271 Nm à partir de 0 tr/min
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 ³
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

Les étoiles

Classe A Berline 250 e AMG Line



La Classe A Berline est identique à la Classe A. Elle en reprend logiquement le dernier coup de bistouri.

Autonomie record

Comme pour sa compacte, Mercedes équipe la Classe A Berline d'une version hybride rechargeable, plus chère mais très agréable à l'usage. L'intérêt ? Son autonomie électrique bat des records : 60 km sur route et plus de 50 km en ville en moyenne, mesurés par nos soins ! D'autant plus que les performances et l'agrément de conduite sont bons malgré un freinage assez inégal. Ajoutez la malle de cette version pouvant accueillir plus de bagages et vous obtenez une excellente proposition à l'achat. Reste que le prix de cette version AMG Line dépasse la barre des 50000 €...

+ Qualités

Autonomie électrique

Performances

Coffre plus grand

- Défaux

Prix

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	51700 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	20 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1332 cm ³
Puissance	218
Couple	450
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	390 dm ³
POIDS	1714 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,80 x 1,46
VITESSE MAXI	240 km/h*
1000 m D. A.	27,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

*Donnée constructeur
Les étoiles

CX-60 2.5L e-SkyActiv PHEV 327 ch Prime-Line



Le poids élevé influe sur le comportement et la dureté des suspensions pénalise le confort.

La vitesse supérieure

Après l'arrivée du MX-30, son premier modèle 100% électrique, Mazda s'engouffre sur le marché des hybrides rechargeables avec un SUV haut de gamme, le CX-60. Ce dernier se caractérise par son long capot et ses 4,75 m de long. D'emblée on est séduit par la très belle planche de bord, dont la qualité de fabrication n'a rien à envier à certains premium allemands. En prime, on dispose d'une habitabilité plutôt sympa. Sous le capot, un 2.5 essence est associé à un moteur électrique. Puissance combinée : 327 ch. Grâce à la batterie, l'autonomie électrique atteint selon nos estimations, près de 50 kilomètres.

+ Qualités

Qualité de fabrication

Mécanique hybride réussie

Habitabilité convenable

- Défaux

Confort peu convaincant

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	50650 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	33 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2488 cm ³
Puissance	327 ch à 6000 tr/min
Couple	500 Nm à 4000 tr/min
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	540 dm ³
POIDS	2111 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,89 x 1,68
VITESSE MAXI	200 km/h*
1000 m D. A.	27,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

*Donnée constructeur
Les étoiles

Classe B 250 e AMG Line



Le Classe B bénéficie lui aussi des liftings apportés à la gamme des compactes de la marque.

Hybride en famille

Si les motorisations thermiques sont toujours au catalogue, Mercedes mise aussi sur la technologie hybride rechargeable avec le Classe B. Comme la Classe A dont il dérive, le monospace reprend le récent restylage, avec un nouveau regard et un intérieur plus technologique. La finition est à la hauteur du tarif corsé. La batterie gagne en capacité, et annonce désormais un minimum de 72 km d'autonomie. Une belle performance, qui s'associe à une recharge rapide. Mais elle réduit encore le volume d'un coffre déjà petit. La puissance moteur ne bouge pas avec un total de 218 ch en mode hybride.

+ Qualités

Autonomie électrique

Ambiance intérieure

Modularité limitée

- Défaux

Coffre riquiqui

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	53650 € - 9 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	21 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1332 cm ³
Puissance	218 ch cumulés
Couple	450 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R18
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	405 dm ³
POIDS	1750 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,80 x 1,55
VITESSE MAXI	223 km/h
0 à 100 km/h	7,6s
CONSUMMATION MIXTE	0,9 l/100 km

*Données constructeurs
Les étoiles

Classe C 300 e AMG Line



La Classe C régale quand il faut avaler des kilomètres. Mais son poids pénalise son agilité.

Record électrique

La nouvelle Classe C s'enrichit d'une nouvelle version hybride rechargeable. Et elle fait figure de référence, avec une autonomie record de plus de 100 km que lui permet sa grosse batterie. Et malgré son poids, qui entache un peu le dynamisme général, elle ne fait pas exploser les consommations du moteur lorsque la batterie est vide: le labo Auto Plus a mesuré une moyenne de 8 l/100 km. Correct pour un hybride rechargeable. Cependant, le volume de la pile sacrifie l'espace disponible dans la soute (376 dm³ contre 503 dm³ sur les thermiques). Enfin, le confort de suspension reste excellent.

+ Qualités

Autonomie électrique
Ambiance luxueuse

- Défauts

Coffre réduit
Détails de finition

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	67 200 € - 11 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	12 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1993 cm ³
Puissance	313
Couple	550
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto, 9 vitesses
PNEUS	225/45 R 18 - 255/40 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	376 dm ³
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 drive)	3,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,0 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

EQE 350+ Electric Art



Le coup de crayon de l'EQE, sans extravagance, se veut avant tout aérodynamique.

La petite soeur

Avec 8 modèles, Mercedes compte l'une des offres électriques les plus larges du marché. Seule berline, avec l'EQS, de cette grande famille, l'EQE emprunte à sa sœur la plateforme EVA2 pour s'imposer dans ce segment, dominé par la Tesla Model S. Mais l'EQE compte sur sa présentation et sa finition pour prendre la large. On y retrouve même le large écran Hyperscreen, dont ne profite cependant pas cette finition Electric Art. Mais l'essentiel est là pour voyager facilement, comme l'excellent planificateur de trajet. Le moteur arrière de 292 ch est suffisant, même si le poids musèle les sensations.

+ Qualités

Autonomie correcte
Confort

- Défauts

Prix élevé
Habitabilité / coffre

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	81 400 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	292 ch
Couple	565 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto, à rapport unique
PNEUS	255/35 R 21 - 285/30 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 89 kWh
COFFRE	449 dm ³
POIDS	2400 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 1,91 x 1,51
VITESSE MAXI	210 km/h
1000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
TEMPS DE CHARGE	9h30 (11kW) 78h (secteur)
AUTONOMIE	420 km

Les étoiles ★★★★★

Classe E 300 e AMG Line



Une batterie de 19,5 kWh, ça prend de la place. Et c'est le coffre qui en patit.

Perfectionnement visible

La Classe E reste un modèle crucial pour la marque à l'Étoile. A chaque renouvellement, Mercedes met donc les petits plats dans les grands pour que sa routière conserve son leadership. Sur ce nouvel opus, l'accent a été mis sur la multiplication des équipements high-tech, permettant d'assurer la sécurité et le bien-être des occupants, la fabrication hyper soignée et le confort au dessus de la mêlée. Pour être dans l'air du temps, on trouve plusieurs versions hybrides rechargeables, dont cette "petite" 300 e dont les 313 ch sont déjà plus que suffisants et qui peut parcourir jusqu'à 100 km en "zéro émission".

+ Qualités

Confort en toutes situations
Autonomie électrique
Soin du détail remarquable

- Défauts

Zéro sensations de conduite

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	78 500 € - 11 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	12 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1999 cm ³
Puissance	313
Couple	550
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto, 9 vitesses
PNEUS	245/45 R 19 - 275/40 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	370 dm ³
POIDS	2210 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 1,88 x 1,47
VITESSE MAXI	236 km/h*
0 à 100 km/h	6s4
CONSUMMATION MIXTE	0,5 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

GLA 250 e AMG Line



Il séduit avant tout par ses accélérations et sa frugalité.

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 8 l/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
Pas de banquette coulissante

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	58 450 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	24 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1332 cm ³
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 ³
POIDS	1830 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	220 km/h*
1000 m D. A.	28,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

GLC 300 e 4Matic AMG Line



Niche fiscale

Capable de parcourir 85 km sans brûler la moindre goutte de sans-plomb, ce GLC hybride rechargeable fait référence dans sa catégorie. En revanche, malgré la puissance élevée, ne vous attendez pas à des performances de sportif. A cause de sa batterie XXL, il atteint, en effet, les 2,4 tonnes à vide. Et lorsque sa batterie l'est elle aussi, vide, son appétit atteint les 10 l/100 km. Bien que son tarif atteigne des sommets, il n'est, au final, pas si coûteux car il échappe au malus qui frappe ses frères diesels. Et son confort est supérieur à ces derniers, sa mécanique se faisant quasi inaudible.

+ Qualités

Autonomie électrique
Pas de malus en 2024

- Défauts

Poids déraisonnable
Conso. batterie vide

La trappe sur l'aile arrière gauche trahit la présence d'une mécanique hybride rechargeable sous le capot.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	77 450 € - 11 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	12 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1999 cm ³
Puissance	313 ch cumulés
Couple	550 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	255/45 R 20 - 285/40 R 20
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	385 dm ³
POIDS	2400 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,64
VITESSE MAXI	217 km/h*
0 à 100 km/h	27,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	9,8 l/100 km

→ Les étoiles

GLC Coupé 300 e 4Matic AMG Line



Crise du logement

Pour environ 4000 € de moins que le 400 e, le 300 e reprend les qualités en matière d'autonomie, de qualité de fabrication, de confort et même de performances. En effet, malgré un poids à vide de 2 360 kg, les accélérations sont franches en toutes circonstances. Si l'écologie sort grande gagnante de cette conversion, principalement parce que ce GLC peut rouler environ 100 km sans avoir besoin de la moindre goutte de sans-plomb, elle impose quelques sacrifices. Le coffre perd ainsi presque 150 dm³ à cause de l'installation de la batterie sous son plancher.

+ Qualités

Performances
Autonomie électrique
Confort

- Défauts

Volume de coffre

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	82 950 € - 11 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	11 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1999 cm ³
Puissance	313
Couple	550
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/60 R 18 - 255/55 R 18
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	395 dm ³ **
POIDS	2360 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,89 x 1,61
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	6s7
CONSUMMATION MIXTE	0,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

→ Les étoiles

GLC 63 S E Performance 4Matic+ 680 ch



Usine à performances

Les modèles ultra-sportifs disparaissent sous le poids des super malus CO₂, mais Mercedes résiste avec son GLC AMG. Exit le V8, remplacé par un 4-cylindres de 476 ch, épaulé par un moteur électrique de 204 ch et une batterie de 4,8 kWh. Hybride rechargeable, il n'offre que 12 km d'autonomie électrique, mais en mode hybride, la puissance déferle à chaque accélération. Si le malus CO₂ est limité à 8 770 €, le poids (2,3 t) porte la pénalité totale à 20 100 €. Heureusement, l'antirouils actif et les quatre roues directrices affûtent l'agilité. Reste la nostalgie du V8, d'autant que le prix grimpe de 30 000 €...

+ Qualités

Perfs déliantes
Supermalus évité

- Défauts

Perte d'agrément
Hausse de prix



L'intérieur diffère peu de celui des autres GLC, à quelques liserés colorés près.

La calandre Panamericana renseigne sur la version "AMG" mais le reste de la présentation diffère d'une finition AMG Line.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	139 400 € - 37 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	170 g/km + 8770 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1991 cm ³
Puissance	476 ch (+ 204 ch élec.)
Couple	1020 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	265/45 R 20 - 295/40 R 20
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	470 dm ³
POIDS	2310 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,92 x 1,64
VITESSE MAXI	275 km/h
0 à 100 km/h	3s5
CONSUMMATION MIXTE	7,5 l/100 km

*Données constructeurs

→ Les étoiles

EQE SUV 350+ 4Matic AMG Line



Le 4Matic pénalisant

Tout comme l'EQS, l'EQE se décline désormais en SUV. D'entrée de jeu, ce nouveau venu propose pas moins de 4 motorisations. Et celle essayée ici n'est sans doute pas la plus intéressante, sauf à avoir impérativement besoin des 4 roues motrices. En effet, sa petite sœur 350+ affiche le même niveau de puissance mais son autonomie est notablement supérieure grâce à une batterie de plus grande capacité. L'EQE SUV s'avère toutefois globalement réussi. Malgré son poids, il est plutôt efficace et ses suspensions font presque oublier que ses roues touchent le bitume.

+ Qualités

Consommation

Confort pullman

- Défauts

Autonomie moyenne

Poids

Pour s'offrir un EQE SUV semblable à celui photographié ici, il faudra ajouter plusieurs milliers d'euros d'options à la facture de base.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	98 650 € - 10 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	292 ch
Couple	765 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 90 kWh
COFFRE	560 dm ³
POIDS	2648 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 1,94 x 1,69
VITESSE MAXI	210 km/h
1000 m D. A.	27,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	9h15 (11 kW) 72h (secteur)
AUTONOMIE	405 km

Les étoiles ★★★★★

MG 4 51 kWh 170 ch Standard



MG passe à l'attaque

En lançant sa berline compacte électrique, la MG4, MG n'a pas fait les choses à moitié. Comme pour le reste de la gamme, son point fort principal est son prix d'appel : 29 990 €, voir 24 990 € avec le rabais MG. Malgré la perte récente du bonus écologique, c'est bien moins cher que toutes ses concurrentes ! Un uppercut côté tarifs qui ne vous laisse pas pour autant avec une auto dégarnie. L'autonomie est correcte avec la petite batterie de 51 kWh, et la MG4 est plaisante à mener. Attention cependant à quelques lacunes d'équipement et de finition.

+ Qualités

Tarif serré

Comportement plaisant

Autonomie correcte

- Défauts

Finition moyenne

MG propose actuellement un rabais de 5000 € pour compenser la perte du bonus écologique.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 990 € - 4 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	170 ch
Couple	250 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/60 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 51 kWh
COFFRE	350 dm ³
POIDS	1645 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,84 x 1,51
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	30,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
TEMPS DE CHARGE	9h (7,4 kW)
AUTONOMIE	280 km

Les étoiles ★★★★★

EQS SUV 450 4Matic AMG Line



La version EQS SUV c'est du lourd !

Doigté d'éléphant

L'équivalent SUV de la berline EQS oublie toute notion de sobriété : 5,13 m de long, 2,7 tonnes dont 700 kg de batterie, prix haut perché, ... Ce grand SUV joue les superlatifs, même avec cette version d'entrée de gamme 450 4Matic. Les 360 ch ne sont pas de trop pour faire oublier le poids, tout comme les roues arrière directrices, de série, qui le rendent aussi maniable qu'une Classe A ! A bord, il faudra mettre la main à la poche pour les options : 2600 € pour les sept places, ... Ce SUV est une invitation au voyage, que permettent les 500 km d'autonomie de sa batterie selon nos mesures.

+ Qualités

Habitabilité/confort

Équipement

- Défauts

Sensations au freinage

Prix très élevé

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	150 300 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	333 ch
Couple	568 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 108 kWh
COFFRE	617 dm ³
POIDS	2535 kg
L x l x h (en m)	5,22 x 1,93 x 1,52
VITESSE MAXI	210 km/h
1000 m D. A.	26,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	10h30 (11kW) 90h (secteur)
AUTONOMIE	525 km

Les étoiles ★★★★★

MG 4 XPower 435 ch



La XPower se reconnaît à ses étriers oranges. MG baisse son prix de 5000 € actuellement soit 35 490 € !

Une vraie bombe !

Habitué des productions low-cost, MG frappe là où on ne l'attendait pas : du côté des sportives ! La MG 4 XPower est une version tonitrueuse de sa compacte électrique, forte de 435 ch ! De quoi assurer des performances folles, le tout à un tarif toujours inférieur à celui de compactes électriques traditionnelles. Et pour épauler ses accélérations de dragster, le comportement est réjouissant, aidé par les quatre roues motrices, même si les versions propulsions sont un peu plus joueuses. Certes, l'autonomie descend un peu, mais qu'il est difficile de ne pas se laisser tenter par ses sensations fortes...

+ Qualités

Performances folles

Tarif toujours attractif

Comportement plaisant

- Défauts

Autonomie en baisse

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 490 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	435 ch
Couple	600 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 64 kWh
COFFRE	335 dm ³
POIDS	1836 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,84 x 1,52
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	24,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,4 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11 kW) 34h (secteur)
AUTONOMIE	310 km

Les étoiles ★★★★★

ZS 1.5 Hybrid+ Luxury 197 ch



Le siège conducteur à réglage électrique (de série sur Luxury) permet d'ajuster aisément et avec précision sa position de conduite.

Grâce aux nombreuses phases de roulage en tout électrique, le ZS Hybrid+, fort de ses 197 ch, se contente de seulement 5,7 l/100 km sur la route.

L'heure de l'émancipation

Le nouveau MG ZS hybride développe 197 ch et combine un moteur électrique de 136 ch alimenté par une batterie de 1,83 kWh et un moteur essence 1.5 de 102 ch, souvent utilisé comme générateur. La conduite rappelle celle d'un véhicule électrique, avec le moteur thermique prenant le relais au-delà de 80 km/h lors des fortes accélérations. Les performances conviennent au quotidien, avec une conso moyenne de 6,5 l/100 km. Le comportement routier est rassurant mais le ZS est un peu lourd dans les virages, et l'amortissement manque de souplesse. L'habitacle est solide mais offre une finition moyenne et peu d'aspects pratiques.

+ Qualités

Tarif/garantie 7 ans
Performances / conso

- Défauts

Suspensions trépidantes
Finition - Aides intrusives

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	26 990 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	115 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Puissance	102 ch à 6 000 tr/mn + 136 ch élec.
Couple	128 Nm à 4 500 tr/mn + 250 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 3 vitesses
PNEUS	215/50 R18
RESERVOIR	41 litres
COFFRE	432 dm ³
POIDS	1 430 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,82 x 1,64
VITESSE MAXI	168 km/h
1 000 m D. A.	29,7 s
80 à 120 km/h (en d)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,5 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

Cyberster 4WD 77 kWh 510 ch



La poignée de maintien cache au passage la vue de l'écran central, et du réglage de sa zone de climatisation. La finition est quasi exemplaire.

Le look du Cyberster s'attire beaucoup de sympathie, grâce à des proportions évocatrices. Pas de coffre sous le grand capot avant, dommage!

Courant d'air électrique

L'inédit Cyberster, roadster électrique de plus de 4,50 m et près de 2 tonnes ne vas pas passer inaperçu. Dommage qu'il déçoive avec un châssis qui paraît un peu inerte en virage, une direction peu communicative et un amortissement perfectible. Les performances sont impressionnantes, la motricité solide, et la conduite cheuveu au vent se fait dans le calme jusqu'à 90 km/h. L'ergonomie est particulière, répartie sur quatre écrans, mais la finition de haut niveau peut évoquer des cabriolets allemands. Bien équipé de série et doté d'une autonomie correcte, le Cyberster affiche un tarif raisonnable pour ses prestations.

+ Qualités

Performances
Niveau de finition

- Défauts

Conduite peu ludique
Position de conduite - Ergonomie

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	67 990 € - 20 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	510 ch
Couple	725 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R20 - 275/35 R20
BATTERIE	Li-ion NMC 77 kWh
COFFRE	230 dm ³
POIDS	2 000 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,91 x 1,33
VITESSE MAXI	212 km/h
1 000 m D. A.	23,1 s
80 à 120 km/h (en d)	2,1 s
TEMPS DE CHARGE	36h (secteur) - 28mn (rapide)
AUTONOMIE	370 km

Les étoiles ★★★★★

Microlino 14 kWh Urban



Puce charmante

Rivale des Citroën Ami et Renault Twizy, la Microlino, inspirée de la BMW Isetta des années 60, est accessible dès 16 ans avec le permis B1. Disponible avec trois niveaux de batteries (6, 10,5 et 14 kWh), cette petite puce au style incomparable parcourt jusqu'à 230 km en ville (selon le constructeur) avec la plus grosse des trois (rechargeable en 4 heures sur une prise domestique, Super maniable (7,80 m de diamètre de braquage), la Microlino manque de confort (direction dure, suspensions sèches). Enfin, même avec 900€ de bonus, le tarif est... réhibitioire!

+ Qualités

Maniabilité

Accessible à 16 ans

- Défauts

Tarif très élevé

Manque de confort

Ultra-maniable, la Microlino est facile à conduire en ville. Il lui faudrait une direction moins dure et des suspensions plus douces.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	17 990 € - NC
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 900 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	17 ch
Couple	89 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	145/70 R13
BATTERIE	14 kWh
COFFRE	230 dm ³
POIDS	530 kg
L x l x h (en m)	2,52 x 1,48 x 1,51
VITESSE MAXI	90 km/h
0 à 100 km/h	NC
TEMPS DE CHARGE	4h (secteur)
AUTONOMIE	230 km

*Données constructeurs



Cooper SE 54 kWh Classic Pack XL 218 ch



Trop c'est trop

Cette deuxième Mini électrique, délocalise sa production en Chine! Au menu, pas moins de 218 ch pour la Cooper SE (49,9 kWh). La GTI des citadines à piles, malgré ses 1605 kg! Accélération toniques et châssis agile, la SE donne effectivement la banane. Mais gare aux excès, car le train avant a fort à faire pour digérer autant de puissance et de couple (330 Nm). Mais il ne s'agit malheureusement pas de son seul point faible. Peu confortable, peu logeable et moins bien finie que le précédent opus, elle fait aussi payer très cher sa belle autonomie et ses versions les mieux équipées!

+ Qualités

Plaisir de conduite

Autonomie

- Défauts

Manque de confort

Prix prohibitif

Dessin stylisé, dimensions accrues, la Mini n'a pratiquement plus rien de la Mini originelle.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 540 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	218 ch
Couple	330 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/50 R17
BATTERIE	Li-ion 49,8 kWh
COFFRE	210 dm ³
POIDS	1605 kg
L x l x h (en m)	3,86 x 1,76 x 1,46
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	6s7
TEMPS DE CHARGE	8h/30Nm (7,4 kW/100k)
AUTONOMIE	387 km

*Données constructeurs



Aceman SE Favoured Pack XL 218 ch



Prétentieux, le p'tit nouveau!

Mini propose désormais l'Aceman, un petit SUV 100% électrique au style avenant, et assez spacieux: il bénéficie de places arrière décentes, alors qu'il ne s'étire que sur 4,08 m. La présentation, typique de la marque, se veut agréable et colorée (tissus texturés), mais les plastiques durs sont trop nombreux au regard du tarif: en finition Favoured, l'Aceman SE est aussi cher que le Countryman E! Forte de 218 ch, cette variante musclée promet 405 km d'autonomie, mais dans les faits, il sera difficile de dépasser 330 km. Attention enfin: confort ferme, mais direction peu communicative et motricité parfois délicate sous la pluie.

+ Qualités

Agrément de conduite

Autonomie correcte

- Défauts

Prix/politique des packs

Suspensions trop fermes



L'agilité et le dynamisme sont inscrits dans l'ADN de Mini. Là, l'amortissement ferme fait aussi partie de l'héritage. L'Aceman SE mériterait surtout une direction plus communicative.

Désormais étendu à toute la gamme Mini, l'écran Oled de 24 cm n'est pas simple à apprivoiser mais côté graphisme, c'est réussi.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 060 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	218 ch
Couple	330 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/55 R17
BATTERIE	Li-ion 49,2 kWh
COFFRE	300 dm ³
POIDS	1710 kg
L x l x h (en m)	4,08 x 1,76 x 1,53
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	7s1
TEMPS DE CHARGE	30 mn. (10 à 80% à 95 kW max.)
AUTONOMIE	405 km

*Données constructeurs



Eclipse Cross 2.4 PHEV 188 Instyle



L'Eclipse Cross offre une belle autonomie électrique.

Original et branché

L'Eclipse Cross n'existe qu'en hybride rechargeable. A défaut d'offrir les meilleures performances du segment, il joue la carte de la douceur. Silencieux, souple grâce à son 2.4 essence de 188 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 et la garantie désormais passée à 8 ans !

Qualités

Douceur de conduite

Autonomie électrique

Équipement/garantie 8 ans

Défauts

Consommation en hybride

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 990 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	46 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2360 cm ³
Puissance	188 ch cumulés
Couple	193 Nm (+ 137 Nm + 195 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	415 dm ³
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
CONSUMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

X-Trail e4Orce 213 Tekna+ 7 places



Cet X-Trail exploite comme le Qashqai e-Power un bloc essence qui génère l'électricité distribuée à la batterie et au moteur électrique via un onduleur.

Convaincant

Le quatrième X-Trail, devenu hybride, développe ici 213 ch dans cette version quatre roues motrices. Si la puissance est suffisante, la consommation sur autoroute (9,6 l/100km) et le réservoir de 55 litres ne permettent guère au gros SUV de parcourir plus de 570 km avec un plein. C'est un peu limite compte tenu du gabarit de ce type de modèle. Les passagers profitent de la montée en gamme de ce nouvel opus. La qualité de fabrication comme le confort sont remarquables. Une invitation au voyage. Attention toutefois, en configuration 7 places (+ 900 €), le volume de coffre devient symbolique (146 dm³).

Qualités

Douceur de conduite

Qualité de présentation/confort

Défauts

Consommation
Volume de coffre en 7 places

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	54 200 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	141 g/km + 1074 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1497 cm ³
Puissance	213 ch cumulés
Couple	330 + 195 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	484/690/146 dm ³
POIDS	1959 kg
L x l x h (en m)	4,68 x 1,84 x 1,72
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

NISSAN

Qashqai e-Power N-Design 190 ch



Inchangé, le moteur hybride e-Power est reconstruit sur ce nouvel opus, doux, discret et performant.

La techno à l'honneur

Trois ans à peine et déjà restylé... de façon radicale avec une proue totalement inédite, agressive et travaillée. À l'intérieur, l'écran central atteint 12,3" dès l'entrée de gamme Acenta. L'excellent GPS piloté par Google Maps est inclus à partir de ce deuxième niveau, qui reçoit aussi la conduite semi-autonome et une inédite caméra 360°. Ainsi paré, le Qashqai prend une longueur d'avance en technologies embarquées. Sur le plan dynamique et mécanique pas d'évolution (si ce n'est une meilleure insonorisation). On attendait surtout plus de sobriété du système hybride... et une banquette moins dure !

Qualités

Prix/équipement

Confort de conduite

Jusqu'à 8 ans de garantie

Défauts

Banquette inconfortable - Finition

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 100 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	119 g/km + 75 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1497 cm ³
Puissance	158 ch à 4600 tr/min (+ 190 ch élec.)
Couple	250 Nm à 4600 tr/min (+ 330 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	498 dm ³
POIDS	1691 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,84 x 1,63
VITESSE MAXI	177 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en d)	5 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

Ariya 63 kWh 218 Advance



Nissan a nettement revu à la baisse le prix de son Ariya, permettant à cette version de profiter du bonus.

Zen soyons zen

Première version des trois proposées par le constructeur Nippon, ce nouveau SUV électrique de Nissan dispose d'une batterie de 63 kWh qui développe 218 ch. Il n'est disponible qu'en deux roues motrices. Selon le constructeur l'autonomie en ville pourrait dépasser les 400 km. S'il reprend la plate-forme de la Renault Megane E-Tech, le comportement rassurant déjà connu sur la Française est davantage typé confort. De quoi laisser les occupants profiter du mobilier épuré et d'une parfaite sensation d'espace. Le tableau se gâte un peu avec une finition perfectible et quelques détails d'ergonomie à peaufiner.

Qualités

Autonomie annoncée

Ambiance intérieure

Défauts

Détails de finition
Ergonomie

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 800 € - 3 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	218 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 63 kWh
COFFRE	547 dm ³
POIDS	1923 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,85 x 1,66
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,7 s
TEMPS DE CHARGE	10h (7,4 kW) 30mn (rapide)
AUTONOMIE	370 km

Les étoiles ★★★★★

Ariya 87 kWh 242 Evolve



De série, l'Ariya embarque un petit chargeur de 7.4 kWh.

Espace à revendre

Sur ce haut niveau de finition Evolve, qui offre moquette épaisse, sièges chauffants, double vitrage, tout est fait pour que les passagers arrière de l'Ariya profitent pleinement de l'espace qui leur est dédié. Le conducteur lui bénéficie des derniers équipements de sécurité (aide au maintien dans la voie, assistant de conduite en embouteillage), de quoi exploiter sereinement les 475 km d'autonomie moyenne offerte par la batterie de 87 kWh. Une copie presque parfaite si l'on omet quelques détails d'ajustement du mobilier, les suspensions sèches et les 2100 kg qui nuisent à l'agilité.

+ Qualités

Espace à bord

Autonomie

- Défaux

Poids

Fermeté des suspensions

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 800 € - 3 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	242 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 87 kWh
COFFRE	547 dm ³
POIDS	2100 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,85 x 1,66
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,5 s
TEMPS DE CHARGE	14h (7,4kW) 41h (secteur)
AUTONOMIE	475 km

Les étoiles

Astra Hybrid 225 GSe



La livrée GSe est imposée avec l'Hybrid 225. Un plus pour le look et le comportement, pas pour la sportivité.

Appellation mensongère

Opel ressort le label GSe. Mais si, aux grandes heures des modèles sportifs qui en héritait, cette appellation signifiait Gran Sport Einspritzung (pour injection), le "e" est désormais synonyme d'électrification. C'est pourquoi l'Astra GSe a l'exclusivité de l'ensemble hybride rechargeable de 225 ch. Pour le sport, la marque a mis le paquet avec un châssis abaissé de 10 mm, des ressorts/amortisseurs spécifiques sans oublier, une livrée extérieure aguicheuse et un habitacle cosy. Hélas, l'allemande est lourde. Et même si sa mécanique ne manque pas de tonus, difficile pour elle de jouer les vraies "énervées".

+ Qualités

Présentation

Performances

- Défaux

Tarif

Poids élevé

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 150 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	25 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm ³
Puissance	225
Couple	360
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	313 dm ³
POIDS	1650 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	235 km/h*
1000 m D. A.	27,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

*Donnée constructeur
Les étoiles

Astra Sports Tourer Hybrid e-DCT6 Edition 136 ch



Proposition pertinente

Le break Astra Sports Tourer offre un volume de chargement de 578 dm³ banquette en place et 1634 dm³ une fois rabattue. Il adopte une motorisation hybride 1.2 Turbo avec une transmission e-DCT6 et une électrification 48 V, permettant de réduire sa conso de 11/100 km en moyenne et jusqu'à 21/100 km en ville, par rapport à l'ancien 1.2 PureTech 130. On notera un surcoût de 1500 € et des bruits de fonctionnement inhabituels mais les performances progressent et la conduite reste douce. Basé sur la plateforme de la 308 SW, il combine dynamisme et confort, et se démarque par une bien meilleure ergonomie du poste de conduite.

+ Qualités

Belle sobriété

Ergonomie

Agrément moteur

- Défaux

Bruits de fonctionnement



Si les centimètres manquent, hélas, pour étendre les jambes à l'arrière, le coffre, profond et carré, digère jusqu'à 1634 dm³ une fois la banquette rabattue.

Dérivée de la Peugeot 308, l'Astra n'est ni aussi originale ni aussi chic à bord. En revanche, ses commandes sont bien plus intuitives.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 800 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	108 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1199 cm ³
Puissance	136 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/55 R16
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	578 dm ³
POIDS	1436 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,86 x 1,48
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en d)	5,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

Les étoiles

Frontera 1.2 Hybrid Edition 136 ch



Pour tirer les prix au plus bas, Opel fait l'impasse sur la qualité des matériaux, et cela se voit ! C'est bien simple, les plastiques souples sont inexistants.

Le 1.2 Hybrid de 136 ch offre des performances honorables et se révèle peu gourmand, il manque cependant de douceur à basse vitesse, en ville.

L'attractivité du low cost

Le nouveau Frontera partage sa base avec le Citroën C3 Aircross tout en affichant un design moderne. À bord, beaucoup de plastiques durs, l'intérieur misant sur la simplicité. L'écran central tactile est en option (pack 1 200 €). L'habitabilité est généreuse, y compris à trois derrière, et le coffre offre un plancher modulable. Le Frontera adopte un moteur 136 ch hybride 48 V avec un bloc électrique de 28 ch intégré à la boîte e-DCS6, qui permet de courtes phases en électrique. La consommation moyenne relevée est de 6,3 l/100km. Manquant d'agilité, le Frontera souffre d'un train avant peu accrocheur et de suspensions fermes.

+ Qualités

Tarif abordable - Look sympa
Petit SUV logeable

- Défauts

Confort un peu ferme
Finition/lacunes équipement

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	26 000 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	118 g/km + 90 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance	136 ch à 5500 tr/mn + 28 ch élec.
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/65 R16
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	460 dm ³
POIDS	1 344 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,79 x 1,63
VITESSE MAXI	203 km/h
0 à 100 km/h	9s
CONSUMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★★

Astra Sports Tourer Hybrid 180 GS



En version hybride, le break Sports Tourer perd un peu de sa vocation de déménageur avec moins de 500 dm³ de volume de coffre.

Modèle à rallonge

Aux côtés de l'Astra berline, Opel propose un dérivé break, baptisé Sports Tourer. Ce modèle reprend les mécaniques de l'Astra cinq portes, à l'exception de la version hybride rechargeable de 225 ch. Mais pour les fans du plug-in, l'allemande se décline en Hybrid 180. Un ensemble mécanique judicieux, à la fois doux, plaisant et suffisamment alerte, même chargé. Comme la berline, le break offre un bon compromis confort/efficacité même si son poids élevé n'en fait pas le modèle le plus dynamique du marché. Enfin, si la dotation de série de cette livrée GS est complète, l'addition peut apparaître salée.

+ Qualités

Douceur de conduite

Relances

Volume de coffre

- Défauts

Prix

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 200 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	23 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
Puissance	180
Couple	360
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	468 dm ³
POIDS	1 698 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,86 x 1,49
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,9 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★★

Grandland 1.2 Turbo Hybrid GS 136 ch



Le 3 cylindres paraît un peu juste sur le papier, mais le bloc électrique de 28 ch, intégré à la boîte auto., apporte du punch au moment de dépasser.

Il fait table rase

Le nouvel Opel Grandland, avec son design renouvelé et sa calandre Vizor 3D, reste un SUV élégant mais discret. Plus grand de 17 cm, il atteint 4,65 m, se plaçant entre les Peugeot 3008 et 5008. Ce gain de gabarit offre un habitacle spacieux : places arrière accueillantes, coffre modulable de 550 à 1 641 dm³, et une banquette 40/20/40. À l'avant, l'intérieur modernisé intègre une dalle numérique réduite (10") et un écran central élargi (16"). Basé sur la plateforme STLA Medium, ce Grandland hybride 48 V (136 ch) offre une conduite fluide, des relances correctes et une conso maîtrisée.

+ Qualités

Prix / équipements

Habitabilité / coffre

- Défauts

Ambiance austère

Manque de dynamisme

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 400 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	124 g/km + 190 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance	136 ch à 5500 tr/mn (+ 28 ch élec.)
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R19
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	550 dm ³
POIDS	1 600 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,90 x 1,67
VITESSE MAXI	202 km/h
0 à 100 km/h	10s2
CONSUMMATION MIXTE	5,5 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★★

208 1.2 Hybrid e-DCS6 Allure 100 ch



Bien amortie, la 208 se distingue en confort. D'autant que son moteur hybride est silencieux, malgré des phases électriques très courtes.

Coups de griffe

Restylée récemment, la 208 reçoit cette fois le nouveau 1.2 hybride en 48 volts et sa boîte auto. à double embrayage. Si l'ensemble donne satisfaction côté consommation, avec 5,4l/100 km en moyenne, on note quelques à-coups à basse vitesse. Heureusement, ils disparaissent sur route, où l'on apprécie le caractère volontaire de la mécanique et les qualités du châssis. Attention, les phases 100% électriques sont rares. Bien présenté, l'habitacle regorge de rangements, mais l'ergonomie des commandes reste perfectible. Enfin, les places arrière sont exigües.

+ Qualités

Confort/Sobriété

Agrément sur route

- Défauts

Manque de douceur

Habitabilité AR

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 450 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	101 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance	100 ch à 5500 tr/min + 28 ch élec.
Couple	205 Nm à 1 750 tr/min
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto, 6 vitesses
PNEUS	195/55 R16
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	345 dm ³
POIDS	1 213 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,75 x 1,43
VITESSE MAXI	181 km/h
1 000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en d)	9,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,4 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

308 Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 GT



Plaisante à conduire avec ses reprises éclair, la 308 hybride rechargeable est également bien amortie et bien insonorisée.

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

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 620 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	24 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
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 ³
POIDS	1 680 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	225 km/h*
1 000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

e-208 51 kWh 156 ch GT



Cette e-208 de 156 ch dotée d'une batterie de 51 kWh se révèle un peu plus tonique que l'offre 136 ch et l'autonomie progresse sensiblement.

Surcoût dispensable ?

La e-208 restylée dispose de cette motorisation électrique de 156 ch uniquement associée, pour le moment, à la finition GT, la plus élevée (et la plus chère). Plus que les performances qui ne s'améliorent pas beaucoup par rapport à la e-208 de 136 ch (excepté les reprises, et encore, légèrement), c'est surtout l'autonomie qui progresse. En effet, cette e-208 reçoit une batterie de 51 kWh. De quoi désormais frôler les 400 km (précisément 385 km d'autonomie mesurés par le laboratoire Auto Plus) d'une traite. Toutefois, le tarif affiché par rapport à la e-208 de 136 ch (et 50 kWh) a de quoi faire hésiter.

+ Qualités

Autonomie en hausse

Reprises

Douceur de conduite

- Défauts

Prix

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 300 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto, à rapport unique
PNEUS	205/45 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	310 dm ³
POIDS	1 524 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,75 x 1,43
VITESSE MAXI	150 km/h
1 000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
TEMPS DE CHARGE	5h (11kW) 34h (secteur)
AUTONOMIE	305 km

→ Les étoiles ★★★★★

308 SW Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 GT



Performante, sobre et plaisante à conduire, la 308 SW hybride de 225 ch peine toutefois à justifier son surcoût face à la version de 180 ch.

Une vraie premium

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, la seule associée au PHEV 225. 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 faut toutefois composer avec une habitabilité moyenne et un coffre réduit.

+ Qualités

Performances

Présentation/ finition

- Défauts

Volume de coffre

Le prix s'envole !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 520 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	25 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
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 ³
POIDS	1 741 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	235 km/h*
1 000 m D. A.	28,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,3 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,3 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

408 Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 Allure



On peut jouer les coupés et se soucier du sens pratique. La preuve avec la 408, dont le coffre de 414 dm³ ne craint pas les excédents de bagages.

La fuite en arrière

La 408 propose deux mécaniques hybrides rechargeables. Facturée 1900 € de moins que la version PHEV de 225 ch, celle de 180 ch remplit déjà parfaitement son office. Souple, alerte et discret (tant en insonorisation qu'en phase de transition thermique/électrique) cet ensemble permet de profiter pleinement des excellentes qualités dynamiques de la nouvelle Peugeot. Confortable et efficace, la française donne le sourire au conducteur et fait se tourner les regards des passants avec son style original. Les passagers ne sont pas en reste puisque la 408 offre une belle habitabilité et ce, malgré son toit plongeant.

Qualités

Habitabilité AR
Tenue de route
Présentation cossue

Défauts

Accès aux places AR

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 600 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	26 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm ³
Puissance	180 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	414 dm ³
POIDS	1721 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,85 x 1,48
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	29,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

508 SW Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 Allure



C'est dans cette configuration Allure chaussée de roues de 17" que le compromis confort comportement se révèle le meilleur.

Evolution calculée

Le 508 SW est proposé depuis son restylage avec la version 180 ch de la motorisation hybride rechargeable bien connue. Une proposition qui s'avère finalement la plus pertinente de la gamme car elle ne perd que quelques dixièmes de secondes au niveau des performances et coûte 1900 € de moins que la 225 ch. Pour le reste, le 508 évolue à pas comptés mais reçoit le nouveau système multimédia Peugeot qui fait progresser son ergonomie. L'habitabilité à l'arrière reste en revanche médiocre pour un tel break, au contraire du volume de coffre, plutôt bien placé pour une hybride rechargeable...

Qualités

Performances préservées
Autonomie confortable
Comportement routier

Défauts

Habitabilité à l'arrière

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 500 € - 8 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	33 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm ³
Puissance	180
Couple	360
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	539 dm ³ **
POIDS	1846 kg
L x l x h (en m)	4,78 x 1,86 x 1,42
VITESSE MAXI	230 km/h*
0 à 100 km/h	8,5 s*
CONSOMMATION MIXTE	1,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★★

508 Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 GT



Capable de parcourir jusqu'à 40 km en tout électrique, la 508 Hybrid 225 sait rester raisonnable à la pompe quand ses accus sont déchargés.

Une très bonne prise

Plus spectaculaire depuis son restylage, la 508 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 dm³ des versions thermiques classiques. Performante, sobre et très agréable à mener, cette 508 n'a pas grand chose à envier à ses rivales les plus huppées.

Qualités

Tenue de route
Douceur mécanique

Défauts

Habitabilité
Prix

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	54 400 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	32 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm ³
Puissance	225
Couple	360
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/45 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	488 dm ³
POIDS	1774 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,86 x 1,41
VITESSE MAXI	240 km/h*
1000 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 136 ch GT



En 100% électrique, le 2008 souffre d'une autonomie réduite. Dommage car son agrément de conduite est excellent.

Toujours en piste

L'e-2008, restylé en 2023, conserve au catalogue sa version 136 ch plus accessible. Des modifications en 2022 lui ont permis de progresser en autonomie (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. Très adapté à un usage urbain, il laisse le rôle de modèle polyvalent à la version 54 kWh, plus sobre et dotée d'une autonomie supérieure.

Qualités

Douceur de conduite
Performances

Défauts

Autonomie
Prix

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 820 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 2 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/60 R 17
BATTERIE	lithium-ion 50 kWh
COFFRE	388 dm ³
POIDS	1 609 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,77 x 1,53
VITESSE MAXI	153 km/h
1000 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 ★★★★★

e-2008 54 kWh 156 ch GT



Le 2008 progresse au niveau de l'autonomie mais reste cher.

Chers progrès

Le e-2008 a profité de son restylage pour s'offrir la nouvelle motorisation de 156 ch produite en partenariat avec Nidec et une batterie un peu plus pêchue de 54 kWh. Cette version, qui ne remplace pas la 136 ch, occasionne un surcoût de 970 € sur un prix d'achat déjà plus que coquet. Avec 70 km d'autonomie moyenne en plus et presque une seconde de mieux au 0 à 100 km/h, les progrès sont réels mais son rayon d'action reste un peu court sur autoroute. Plus spectaculaire que jamais, le 2008 gagne enfin une instrumentation multimédia au goût du jour mais ne progresse pas sur le plan pratique.

+ Qualités

Autonomie en progrès

Confort

- Défauts

Autonomie sur autoroute

Rapport encombrement habitabilité

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 900 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2 000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	388 dm ³
POIDS	1 610 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,77 x 1,53
VITESSE MAXI	151 km/h
1 000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11 kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	335 km

Les étoiles ★★★★★

e-3008 73 kWh 210 ch GT



Le nouveau 3008 souffre d'une largeur excessive et d'un poids trop élevé.

Spectaculaire mais lourd

Le nouveau Peugeot 3008 flirte avec la catégorie des SUV coupés et s'offre un nouveau i-Cockpit spectaculaire et soigné. Son ergonomie apparaît meilleure qu'à bord de la 308 mais les louanges s'arrêtent là concernant son habitacle, plus exigu à l'arrière où il n'offre pas plus d'espace aux jambes que le 2008. Sur la route, le 3008 souffre d'une masse excessive supérieure à deux tonnes. Toujours confortable et sûr, il a perdu sa légendaire agilité et le poids affecte ses performances, très inférieures à la moyenne. Heureusement, son autonomie se situe dans la bonne moyenne et son tarif n'est pas si mal placé.

+ Qualités

Présentation spectaculaire

Confort préservé

- Défauts

Masse très excessive

Habitabilité arrière insuffisante

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 7 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2 000 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	210 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 73 kWh
COFFRE	520 dm ³
POIDS	2 183 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,90 x 1,65
VITESSE MAXI	171 km/h
1 000 m D. A.	30,9 s
80 à 120 km/h (nc)	NC
TEMPS DE CHARGE	8h (11 kW) 50h (secteur)
AUTONOMIE	400 km

Les étoiles ★★★★★

3008 1.2 Hybrid e-DCS6 136 ch GT



Moins agile que le précédent opus, le 3008 a un peu perdu de sa superbe sur route. Mais cette version hybride soigne sa sobriété.

Un Lion hybride

Le Peugeot 3008 III reçoit le 1.2 hybride 136 ch. Une mécanique qui se distingue davantage par sa douceur et sa sobriété que par sa vivacité, entravée par un poids élevé. Une masse qui nuit également à l'agilité: le nouveau n'offre pas le côté ludique du précédent modèle, mais il soigne son confort. C'est surtout par son habitacle qu'il en met plein la vue, avec sa planche de bord ornée d'une dalle numérique flottante de 21" et sa belle finition. Reste que les interfaces ne sont pas des plus simples à appréhender, que les places arrière pourraient être plus spacieuses, et si la dotación est complète, il est très cher!

+ Qualités

Présentation et confort

Sobriété

- Défauts

Gabarit et poids conséquents

Tarif

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 990 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	124 g/km + 190 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance	136 ch à 5500 tr/min
Couple	230 Nm à 1 750 tr/min
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	520 dm ³
POIDS	1 663 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,90 x 1,65
VITESSE MAXI	201 km/h
1 000 m D. A.	32,1 s
80 à 120 km/h (en d)	6,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

e-5008 Allure 73 kWh 210 ch



Les SUV 7 places électriques ne sont pas légion, et l'E-5008 est un modèle à la hauteur d'un usage familial.

7 places électriques

Version longue et 7 places du 3008, ce 5008 devient lui aussi 100% électrique de 210 ch avec quelques 380 km d'autonomie (dans la vraie vie). Lourd de plus de 2,3 t, il n'offre pas des performances fulgurantes, et le comportement, certes sûr, est un peu pataud. À bord, il a perdus ses sièges indépendants au deuxième rang ainsi que les petites attentions pratiques de son prédécesseur, comme les tablettes aviation. Mais l'accès aux places du fond, tout à fait acceptables pour deux adultes, est plus aisé. Si la finition GT est chère et privée de bonus, cette exécution Allure bien dotée y donne droit.

+ Qualités

100% électrique et 7 places

Confort et agrément

- Défauts

Tarif costaud (en GT) - pataud

Esprit pratique perfectible

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 7 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	210 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R19
BATTERIE	Li-ion NMC 73 kWh
COFFRE	259 à 748 dm ³
POIDS	2 218 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,90 x 1,69
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	9s7
TEMPS DE CHARGE	30 mn / 4h30 (rapide/11kw)
AUTONOMIE	502 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★★

Taycan 4S



Le comportement de la Taycan épatée et sa puissance de recharge maxi en courant continu s'élève désormais à 270 kW !

Un gros coeur

Après cinq années de carrière, le temps est venu à la Taycan de bénéficier de quelques petites mises à jour. Côté style, cela se traduit par des boucliers et des optiques redessinés. Aussi les nouveaux phares HD matrix (option) changent le regard et notez le long bandeau lumineux avec le logo Porsche rétroéclairé sur la poupe. Superbe ! La Taycan affine également son châssis et gagne en puissance. Ici, la version 4S, équipée de deux moteurs développe 544 ch. L'ensemble est alimenté par une énorme batterie de 89 kWh (contre 79 kWh pour la précédente) qui lui permet de parcourir 544 km en moyenne.

+ Qualités

Sensation de légèreté
Batterie plus performante
Autonomie en hausse

- Défauts

Liste des options...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	124 296 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	544 ch
Couple	695 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	225/55 R 19 - 275/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 89 kWh
COFFRE	416+75 dm ³ **
POIDS	2170 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	9h (11 kW) 40mn charge rapide
AUTONOMIE	544 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus



Macan 4 Elec. 95 kWh 408 ch



C'est une nouvelle génération de Macan, et pourtant les habitués le reconnaîtront assez facilement malgré son regard inédit.

La suite logique ?

Modèle le plus vendu de la gamme, le Macan fait sa révolution. Lui qui jusqu'ici n'avait même pas de version hybride passe carrément au tout électrique ! Au menu ici, une très grosse batterie (95 kWh) et 408 ch. Très performant, il séduit avec un dynamisme qui étonne compte tenu des 2,4 tonnes annoncées. Le train avant est accrocheur, alors que le postérieur, bien aidé par les roues arrière directrices, en option, pivote sans se faire prier. Si la conso est élevée, la grosse batterie semble autoriser une autonomie très correcte. La finition, elle, est d'un très haut niveau. Mais attention aux options. . .

+ Qualités

Comportement
Bonne autonomie

- Défauts

Politique d'options
Tarif élevé

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	82 960 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	408 ch
Couple	650 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R20 - 285/45 R20
BATTERIE	Li-ion 95 kWh
COFFRE	540 + 84 (AV) dm ³
POIDS	2405 kg
L x l x h (en m)	4,78 x 1,94 x 1,62
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	5s2
TEMPS DE CHARGE	10h (11 kW) - 21 mn (270 kW)
AUTONOMIE	613 km

*Données constructeurs



911 Cabriolet GTS T-Hybrid 541 ch



Le démarrage se fait désormais par un simple bouton : on préférerait tourner la fausse clé du modèle précédent.

Sens de la marche

À l'occasion de son (timide) restylage, la 911 inaugure une variante 3.6 de son flat 6, avec un seul turbo (à assistance électrique) et surtout l'appui d'un électromoteur de 56 ch. Ce qui en fait la première 911 hybride ! Résultat : une suralimenté sans aucun temps mort à l'accélération et une efficacité globalement améliorée. . . au détriment des sensations cependant trop filtrées (moteur moins communicatif, toucher moins naturel à la pédale de frein. . .), tandis que l'hybridation n'empêche pas le malus maximal. La Carrera classique, moins puissante (394 ch) mais moins lourde et moins chère (de 45000€) reste une alternative intéressante...

+ Qualités

Performances/efficacité
Polyvalence d'utilisation

- Défauts

Malus toujours maximal
Conduite moins exaltante

Sur le plan technique, la 911 Carrera 4 GTS est hybride, dans tous les sens du terme. La ligne, elle, reste intemporelle, y compris en cabriolet.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	197 400 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	249 g/km + 60000 €
MOTEUR	6 cyl. à plat, 24S
Cylindrée	3591 cm ³
Puissance	485 (+ 56 ch élec.) ch à 6500 tr/mn
Couple	570 Nm à 1950 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R20 - 315/30 R20
RESERVOIR	63 litres
COFFRE	135 dm ³
POIDS	1675 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,86 x 1,31
VITESSE MAXI	312 km/h
0 à 100 km/h	3s1
CONSUMMATION MIXTE	10,7 l/100 km

*Données constructeurs



Macan Turbo 95 kWh 639 ch



L'absence de casquette au-dessus du combiné d'instrumentation peut surprendre. Les matériaux font ne sont pas toujours assez mis en valeur.

Le Macan Turbo se distingue des autres modèles par ses entrées d'air avant subtilement redessinées. Les jantes de 22" sont disponibles à partir de 3192 €.

Des watts au prix fort

Avec 639 ch, un 0 à 100 km/h en 3s3 et 260 km/h en pointe, le Macan Turbo entend prouver qu'un SUV électrique peut être une vraie Porsche. Basé sur la plateforme PPE comme l'Audi Q6, il bénéficie d'une charge rapide à 270 kW et d'une batterie de 95 kWh, permettant 10 à 80 % de recharge en 21 min. Moins moelleux qu'un Audi SQ6, il compense par un châssis affûté : suspension pneumatique de série, direction directe et roues arrière directrices (option). Malgré 2,4 t, l'agilité surprend, tout comme les accélérations brutales. L'autonomie réelle devrait rester sous 450 km. Et le tarif ? 118910 € ! Un Macan 4 est bien suffisant !

+ Qualités

Perfs et comportement
Technologie

- Défauts

Surcoût exagéré
Mesquineries d'équipement

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	118910 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	639 ch
Couple	1130 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R20 - 285/45 R20
BATTERIE	Li-ion 95 kWh
COFFRE	480 dm ³
POIDS	2405 kg
L x l x h (en m)	4,78 x 1,94 x 1,62
VITESSE MAXI	260 km/h
0 à 100 km/h	3s3
TEMPS DE CHARGE	21 mn (270 kW max)
AUTONOMIE	593 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★★

Cayenne E-Hybrid



Grâce au nouveau chargeur embarqué de 11 kW, la charge s'effectue en 2h30.

La performance hybride

Exempt du malus écologique et du malus au poids, le Cayenne, fraîchement remodelé se dote ici d'un V6 essence épaulé d'un moteur électrique de 176 ch, permettant une puissance cumulée de 470 ch ! Mais la principale évolution du nouveau Cayenne E-Hybrid réside au niveau de son autonomie en mode 100% électrique. Cette dernière s'élève à 70 km, soit 40 km de plus que le précédent modèle. Pas mal ! Mais si l'envie vous en prend, la bonne nouvelle c'est que sur la route, il offre à la fois des accélérations tonitruantes et une facilité de conduite étonnante.

+ Qualités

Agrément de conduite
Batterie plus performante
Accélérations

- Défauts

Hors budget...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	115800 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	33 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2995 cm ³
Puissance	470 ch cumulés
Couple	650 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 20 - 295/45 R 20
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	545 dm ³
POIDS	2425 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,99 x 1,70
VITESSE MAXI	254 km/h
0 à 100 km/h	4s9
CONSUMMATION MIXTE	1,5 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★★

Cayenne Turbo E-Hybrid



Pour réaliser des économies, la batterie de 25,9 kWh offre la possibilité de parcourir jusqu'à 72 km en tout électrique.

Le plus puissant !

Stupéfiant ! Voici le mot qui résume bien la situation, lorsque l'on descend du Cayenne Turbo E-Hybrid. Cette version ultra musclée dotée d'un V8 biturbo de 599 ch et d'un moteur électrique de 149 ch offre une puissance combinée de 739 ch. Vous avez donc sous vos yeux le Cayenne le plus puissant de l'histoire. L'engin, qui pèse tout de même plus de 2,6 tonnes, expédie le 0 à 100 km/h en 3s7. Au volant, le comportement est tout sauf décevant ! Grâce aux quatre roues directrices (1716 €) et à ses suspensions pilotées, le Cayenne Turbo E-Hybrid fait preuve d'une agilité rare pour un SUV.

+ Qualités

Facile à conduire et agile
Performances d'une sportive

- Défauts

Prix
Sonorité trop timide

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	188400 € - 53 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	39 g/km + 0 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	3996 cm ³
Puissance	739 ch cumulés
Couple	950 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/45 R 21 - 315/40 R21
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	539 dm ³
POIDS	2570 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,99 x 1,69
VITESSE MAXI	295 km/h
0 à 100 km/h	3s7
CONSUMMATION MIXTE	1,7 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★★

5 E-Tech Autonomie Confort Techno 52 kWh 150 ch



Avec ses roues rejetées aux quatre coins, son poids raisonnable pour une électrique (1 449 kg) et ses trains roulants aussi sécurisants que dynamiques, la nouvelle R5 assure dans les virages.

Excellente position de conduite, sièges au maintien parfait, direction précise, accélérations vives et suspensions prévenantes.

Reçue cinq sur cinq!

Enfin là, la Renault 5 E-Tech vise dans le mille sur le plan esthétique mais pas seulement. Plus compacte que ses rivales, elle offre une habitabilité supérieure et un coffre généreux de 300 dm³, malgré un espace arrière un peu juste pour les jambes. Agile et confortable, elle brille par sa direction précise, son freinage puissant et ses 150 ch, suffisants pour allier plaisir et sobriété. Avec une batterie de 52 kWh, son autonomie mesurée à 320 km est la meilleure de sa catégorie, et le chargeur DC à 100 kW permet une recharge rapide en 30 mn. Enfin, son rapport prix/équipement compétitif en fait une référence, éclipsant même une E-208 équivalente.

+ Qualités

Prix/prestations
Agilité et confort

- Défauts

Places arrière un peu justes
Manque d'aspects pratiques

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 490 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 2 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	150 ch
Couple	245 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/55 R18
BATTERIE	Li-ion 52 kWh
COFFRE	310 dm ³
POIDS	1 460 kg
L x l x h (en m)	3,92 x 1,78 x 1,60
VITESSE MAXI	151 km/h
1 000 m D. A.	31,1 s
80 à 120 km/h (en d)	5,6 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (15 à 80 % à 100 kW max.)
AUTONOMIE	320 km

Les étoiles ★★★★★

Clio E-Tech full hybrid Esprit Alpine 145 ch



Jeu de séduction

La Clio V profite d'un important restylage puisque optiques, calandre et boucliers évoluent dans un style très dynamique façon nouveau Rafale... Un dessin un peu chargé sonnant comme un air de renouveau. À l'intérieur, les matériaux évoluent aussi vers des "processus de fabrication plus respectueux". Affichage 100% numérique au cockpit (écran de 7", voir 10" comme ici), et dotation modernisée (conduite semi-autonome (niv.2), régulateur adaptatif, caméra 360°...). Cette version dispose du bloc hybride simple de 145 ch se limitant à 5,2 l/100 km et révélant des phases 100% électriques rallongées.

+ Qualités

Prix/équipements compétitif
Consommation faible
Présentation/ finition

- Défauts

Boîte de vitesses lente

Le gabarit (4,05 m de long), équivalent à celui de ses rivales, n'évolue pas. Le châssis, également inchangé, soigne le confort sans négliger l'agilité.

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	27 700 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	95 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
Puissance	94 ch à 5 600 tr/min (+ 49 et 24 ch élec.)
Couple	144 Nm à 3 200 tr/min (+ 205 et 50 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/45 R17
RESERVOIR	39 litres
COFFRE	293 dm ³
POIDS	1 238 kg
L x l x h (en m)	4,05 x 1,80 x 1,44
VITESSE MAXI	174 km/h
0 à 100 km/h	9,3 s
CONSUMMATION MIXTE	4,2 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★★

Megane E-Tech Autonomie Confort Evolution



Des pauses à rallonge

Cette entrée de gamme fait quelques sacrifices afin de contenir son prix qui a baissé de 4 000 € en un an : la batterie est passée de 60 à 40 kWh et le bloc de 218 à 130 ch. Côté agrément de conduite, la perte de puissance est largement supportable, d'autant que la Megane conserve son châssis dynamique et ses excellentes qualités routières. Seulement voilà, l'autonomie chute à 255 km et surtout, cette version Standard Charge fait l'impasse sur le système de charge rapide. Il faudra donc, au mieux, patienter 7h30 sur une Wallbox pour faire un plein d'électricité. De quoi sérieusement limiter sa polyvalence.

+ Qualités

Tenue de route
Présentation moderne

- Défauts

Temps de charge
Autonomie

Sa petite batterie et surtout sa non-compatibilité avec la charge rapide réduisent trop sa polyvalence.

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 000 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 2 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	130 ch
Couple	250 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 40 kWh
COFFRE	407 dm ³
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 drive)	6,8 s
TEMPS DE CHARGE	7h30 (7,4kW) 21h (secteur)
AUTONOMIE	255 km

Les étoiles ★★★★☆

Captur Eco-G 100 Techno



Le même... en mieux

Outre le gros restylage à l'avant, on note aussi l'arrivée des interfaces signées Google. Et le Captur conserve ses nombreuses qualités. Son intérieur est bien fini, pratique avec la banquette coulissante et plutôt bien équipé en Techno. Contrepartie d'un châssis plaisant, l'amortissement est un peu ferme, mais cela reste acceptable. Cette version Eco-G 100 ch, qui a l'avantage de pouvoir carburer au GPL, se révèle, très économique à l'usage. Une offre compétitive ici avec un rapport prix/équipement attractif. Bref, malgré un look bien plus aguicheur, le Captur n'a pas pris la grosse tête!

+ Qualités

Agrément de conduite

Coût d'usage

Modularité

- Défauts

Amortissement ferme

S'il change totalement de look à l'avant et reçoit l'interface Google, le Captur reste le même sur le fond : pratique, bien fini et dynamique à conduire.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 100 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	120 g/km + 100 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance	100 ch à nc tr/min
Couple	170 Nm à 2000 tr/min
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/65 R16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	346/482 dm ³
POIDS	1 239 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	173 km/h
1000 m D. A.	35,9 s
80 à 120 km/h (en 4 ^e /15 ^e /16 ^e)	11,4/15/22,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,4 l/100 km

Les étoiles **★★★★★**

Scenic E-Tech EV87 220 Techno Iconic



Essai transformé

Tout comme l'Espace, le Scenic renonce à son passé de monospace. Désormais, c'est un crossover 100% électrique de 60 kWh ou 87 kWh. Malgré la capacité respectable de cette dernière batterie, il parvient à maîtriser sa masse, avec le cercle vertueux qui s'ensuit : une autonomie annoncée à 625 km WLTP et un réel agrément de conduite. Il n'oublie cependant pas les familles grâce à son empattement long, qui lui permet d'offrir une habitabilité de premier ordre à l'arrière, même si la modularité est très loin d'égaliser celle des Scenic d'antan.

+ Qualités

Autonomie annoncée

Habitabilité

- Défauts

Tarif trop élevé pour le bonus

Modularité moyenne

Contrairement au Peugeot 3008, le Renault Scenic a su maîtriser sa masse, ce qui favorise l'agrément de conduite, proche de celui de la Megane.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 490 € - 4 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	218 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 87 kWh
COFFRE	545 dm ³
POIDS	1 747 kg
L x l x h (en m)	4,47 x 1,87 x 1,58
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	7s9
TEMPS DE CHARGE	46h (secteur) 9h (11 kW)
AUTONOMIE	625 km

*Données constructeurs

Les étoiles **★★★★★**

Captur 1.6 E-Tech full hybrid 145 Esprit Alpine



On prend les mêmes...

En apparence, le Captur change du tout au tout depuis son restylage de l'an dernier ! En réalité, seul l'avant évolue, tandis que l'écran tactile agrandi bénéficie désormais de l'excellent système d'exploitation de Google. L'habitacle reste un endroit où il fait bon vivre (banquette coulissante, finition soignée), tandis que la motorisation hybride, inchangée, conserve sa sobriété et son agrément en ville (nombreuses phases électriques)... et sa boîte auto. à 4 rapports perfectible. Enfin, l'amortissement pourrait être plus conciliant.

+ Qualités

Habitacle plaisant

Comportement

- Défauts

Boîte lente

Suspensions fermes



Depuis le remaniement, l'écran est plus grand et il reçoit le système d'exploitation de Google.

De profil, le restylage du Captur se remarque tout de même au niveau du bouclier et des feux avant.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 000 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	105 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
Puissance	94 ch à 5600 tr/min (+ 49 et 24 ch élec.)
Couple	148 Nm à 3200 tr/min (+ 205 et 50 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/45 R19
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	348 à 480 dm ³
POIDS	1 370 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	10s6
CONSUMMATION MIXTE	5,5 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles **★★★★★**

Symbioz 1.6 E-Tech 145 full hybrid Iconic



Si ses performances n'épatent pas, le Symbioz affiche un comportement routier plus dynamique que son rival, le Peugeot 3008 Hybrid 136. Il faut dire qu'il pèse... 116 kg de moins que lui.

On éprouve une impression de déjà-vu lorsque l'on s'installe à bord du Symbioz, dont la planche de bord évoque celle des Captur et Arkana.

Le chaînon manquant

Trait d'union entre le Captur et l'Austral, le Symbioz (que l'on peut considérer comme une version allongée du premier) fait du compromis son cheval de bataille. Un juste milieu qui répond aux besoins des familles en quête d'espace, mais au budget plus limité. Avec son coffre de 480 dm³ (610 dm³ banquette avancée), son habitacle plus chic que celui du Captur (équipements, matériaux spécifiques) et sa motorisation hybride aussi sobre que polyvalente, ce nouveau SUV a tout pour plaire, hormis sa boîte hésitante. Comme l'Austral, il n'existe pas en version 7 places et c'est dommage.

+ Qualités

Gabarit/habitabilité
Niveau de confort

- Défauts

Agrément boîte auto.
Pas très dynamique

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 900 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	106 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
Puissance	94 à 4 250 tr/mn (+ 49 + 24 ch élec.)
Couple	149 Nm à 3 600 tr/mn (+ 205 + 50 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/45 R19
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	480 à 610 dm ³
POIDS	1 473 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	160 km/h
1 000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en d)	7,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

Arkana 1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Techno



Alors que la Clio et le Captur ont eu droit à un restylage spectaculaire, celui de l'Arkana se révèle extrêmement discret.

Batteries au prix fort

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 TCe 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 plus cher (1 840 €) et composer avec une boîte Multimode parfois peu réactive. Même si les places arrière apparaissent décevantes et que le coffre perd 69 dm³, l'Arkana séduit par son comportement rigoureux et sa présentation.

+ Qualités

Agrément mécanique

Consommation

- Défauts

Volume de coffre
BVA lente

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 400 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	107 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
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 ³
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

Les étoiles ★★★★★

Austral 1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic Esprit Alpine



Dans cette livrée, l'Austral mêle sportivité et élégance. Et pour plus de dynamisme, il propose même des roues arrière directrices (contre 1 500 €).

Esprit, es-tu là ?

En Iconic Esprit Alpine, l'Austral enfle le survêtement, mais sans verser dans le tuning de bas étage. Et pour en profiter, quoi de mieux que le "must" sous le capot ? D'où cette motorisation 1.2 E-Tech Full Hybride (mais pas rechargeable) de 200 ch. L'association entre le bloc thermique et les deux moteurs électriques fonctionne toujours bien. Mais l'originale boîte à crabots et sans embrayage reste encore trop lente et sujette à quelques à-coups. Renault doit améliorer cela, à suivre... Pour le reste, la présentation et finition sont au top et le confort a été nettement amélioré depuis le lancement.

+ Qualités

Présentation / finition

Performances

- Défauts

Le prix flambe
Boîte de vitesses

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 100 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	105 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance	199 ch cumulés
Couple	205 + 205 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	525/650 dm ³
POIDS	1 694 kg
L x l x h (en m)	4,51 x 1,83 x 1,62
VITESSE MAXI	178 km/h
1 000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

Espace E-Tech Full hybrid 199 Iconic 7 places



Terminé la formule monospace, l'Espace devient un grand SUV 7 places presque comme les autres basé sur l'Austral.

Le renégat

Basé sur l'Austral, l'Espace renie le genre monospace. Désormais grand SUV 7 places, il profite des technologies de son petit frère telle cette vigoureuse motorisation hybride 200 ch, la seule disponible au catalogue, et le système 4Control. Malgré son gabarit important, il parvient à proposer un excellent compromis confort/agilité, même si la transmission Multimode souffre toujours d'un manque de fluidité. En revanche, le nouvel Espace porte plutôt mal son nom à l'arrière, où les places de troisième rangée ne sont exploitables que par des enfants. Heureusement que ses tarifs sont plutôt bien placés.

+ Qualités

Confort

Sobriété

- Défauts

Habitabilité rang trois

Boîte peu fluide

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 300 € - 7 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	109 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance	199 ch à nc tr/min
Couple	205+(205+50 Elec.) Nm à nc tr/min
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	480/670 dm ³
POIDS	1 765 kg
L x l x h (en m)	4,73 x 1,85 x 1,65
VITESSE MAXI	178 km/h
1000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

Enyaq 85x 285 ch



Avec la mise à jour 2024, les versions 4x4 voient leur puissance de charge passer de 135 à 175 kW sur borne rapide grâce à une batterie améliorée.

Une once de polyvalence

Voici l'Enyaq le plus puissant de la gamme, à savoir la version 85x dont la puissance cumulée s'élève à 285 ch. Ici, le moteur électrique arrière est épaulé par un second, situé sur l'essieu avant. La présence de la transmission intégrale permet de maîtriser au mieux le couple. Mais forcément, toute cette technologie augmente le poids. Ainsi, cette déclinaison ne pèse pas moins de 2 222 kg ! Cela influe forcément sur les relances mais aussi sur l'autonomie. Sur autoroute, n'espérez pas dépasser les 350 km. Enfin si l'Enyaq n'a rien d'un sportif, il maîtrise avec un certain succès les éventuelles prises de roulis.

+ Qualités

Motricité

Comportement

- Défauts

Poids en hausse

Autonomie sur autoroute

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58 565 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	285 ch
Couple	NC Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	588 dm ³ **
POIDS	2 222 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,88 x 1,61
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	6s6
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	537 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★★

Rafale E-Tech full hybrid Techno 200 ch



Cette version "coupé" de l'Espace adopte une proue spécifique plus dynamique mais affiche la même longueur et le même empattement.

Looké et raisonné

Reprenant la plateforme de l'Espace (et de l'Austral), leur présentation intérieure et moderne, le Rafale reçoit aussi l'ensemble full hybrid de 200 ch maison. Une ambition technique raisonnée qui va plutôt bien à ce modèle qui se démarque par son style un peu plus spécifique. Sa mécanique est sobre, son châssis vif grâce aux réglages plus agressifs des roues arrière directrices, et son intérieur est bien fini et fonctionnel. A l'arrière, personne ne manquera de place, malgré la ligne de toit plongeante. Enfin, côté tarifs, il se calque sur l'Espace. Cher dans l'absolu, mais la concurrence ne fait pas mieux.

+ Qualités

Présentation / finition / style

Performances

- Défauts

Une seule motorisation

Boîte de vitesse perfectible

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 000 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	105 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance	200 ch cumulés
Couple	205 Nm à 1 750 tr/min
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	235/45 R20
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	546 dm ³
POIDS	1 653 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,87 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	31 s
80 à 120 km/h (en d)	4,9 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

#1 66 kWh 272 ch Premium



L'équipement de série de cette Smart est riche : assistance au créneau, conduite semi-autonome, régulateur de vitesse adaptatif...

Nouvelle donne

Le #1 (prononcé Hashtag-One) est le premier SUV de la marque. Longue de 4,27 m et forte d'une batterie de 66 kWh, cette Smart développe pas moins de 272 ch ! Ça marche, mais le comportement routier déçoit. Les suspensions souples la rendent sensible au roulis. A bord, on retrouve l'univers Smart, bien équipé, ultra connecté via l'écran tactile de 12,8". L'ergonomie est bien pensée et les rangements nombreux. La banquette coulissante sur 13 cm permet d'augmenter le volume de coffre. Le constructeur optimiste annonce une autonomie de 450 km, dans la "vraie vie", tablez plutôt sur 350 km.

+ Qualités

Aspects pratiques

Équipement de série

- Défauts

Comportement

Confort

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 315 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	272 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66 kWh
COFFRE	333/445 dm ³
POIDS	1 814 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,83 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	11h (7,4 kW) 23h (secteur)
AUTONOMIE	355 km

Les étoiles ★★★★★

#3 66 kWh 272 ch Premium



Coupé branché

Techniquement, rien ne sépare ce modèle de la première du nom ! #1. Batterie de 66 kWh et toujours 272 ch. La plate-forme est commune. Cette déclinaison « coupé » de #1 est plus longue (+13 cm) et plus basse (-8 cm) et sa ligne est plus fluide. A bord, on retrouve l'ambiance de sa petite sœur. Planche de bord identique, à l'exception d'aérateurs centraux ronds, écran numérique de 12,8". A l'arrière malgré l'absence d'une banquette coulissante, les grands gabarits apprécieront l'espace proposé. Confortable malgré des jantes de 19" le comportement est aussi plus rigoureux grâce à des suspensions plus fermes que l'#1.

+ Qualités

Comportement

Confort

- Défauts

Volume de coffre

Pas de bonus

Malgré un tarif sous la barre des 47 000 €, cette Smart ne bénéficie pas du bonus écolo car elle est construite en Chine.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 315 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	272 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66 kWh
COFFRE	377+15 dm ³
POIDS	1814 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,84 x 1,56
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	26,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,2 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 23h (secteur)
AUTONOMIE	330 km

Les étoiles ★★★★★

Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid Advantage 129 ch



Retouches discrètes

Discrètement restylé, le Vitara reçoit un système multimédia modernisé et l'écran central passe de 7 à 9". De quoi attirer l'attention sur ce discret petit SUV, logeable et au rapport prix / équipement imbattable. On apprécie aussi l'appétit modéré du 1.4 Boosterjet, aux relances toniques, qui, aidé par son hybridation légère, se contente de 6,1 l/100 km en moyenne. Si le comportement n'égale pas celui des meilleurs, le Vitara fait preuve d'une belle stabilité dans les virages et le confort apparaît correct. Seul gros bémol des plastiques durs et une présentation dépassée.

+ Qualités

Rapport prix / équipement

Dotation sérieuse

- Défauts

Présentation et look datés

Le Vitara a encore été restylé mais c'est léger : le bouclier et la calandre évoluent.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	24 990 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	120 g/km + 100 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1373 cm ³
Puissance	129 ch à 5500 tr/min (+13,6 ch élec.)
Couple	235 Nm à 2000 tr/min (+50 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R16
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	417 dm ³
POIDS	1205 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,78 x 1,61
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	31 s
80 à 120 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	7,8/9,8/12,1 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

SUBARU

Solterra EV AWD 218 ch Comfort



Nouveau positionnement

Sportivité et performances sont les premiers mots qui viennent à l'esprit lorsqu'on évoque Subaru ! Sauf que nous sommes en 2024 et que la vision est désormais tout autre. En effet, la marque dévoile son premier modèle 100 % électrique et c'est un SUV ! Fruit d'une collaboration avec Toyota, le Solterra est un clone du bZ4X. Doté de deux moteurs électriques d'une puissance de 218 ch, le groupe motopropulseur est alimenté par une batterie de 71,4 kWh. Et selon nos propres chiffres, l'autonomie plafonnerait à 330 km, ce qui est une valeur très moyenne pour cette catégorie.

+ Qualités

Comportement routier

Habitabilité convenable

- Défauts

Autonomie

Tarif

Malgré son poids élevé (218 kg), le Solterra et ses quatre roues motrices affiche de bonnes prestations routières.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 600 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	218 ch
Couple	336 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 71,4 kWh
COFFRE	560 dm ³
POIDS	2018 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,86 x 1,65
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
TEMPS DE CHARGE	11h (7,4kW) 45h (secteur)
AUTONOMIE	330 km

Les étoiles ★★★★★

TESLA

Model 3 60 kWh 283 ch



Joliment remodelée

La voiture électrique la plus vendue au monde se refait une petite beauté et cela se voit, notamment au niveau des optiques. À l'intérieur, la qualité de fabrication monte d'un cran et on note aussi l'arrivée d'un petit écran de 8"/20 cm pour les passagers arrière. Cette Model 3 de base dispose toujours d'une batterie de 57 kWh (capacité utile), qui autorise une autonomie moyenne de 400 km. D'autre part, le réseau des Superchargeurs est étendu et permet de recharger assez facilement. En outre, l'amortissement a été revu et le vitrage feuilleté généralisé aux quatre vitres garantit un silence de cathédrale.

+ Qualités

Autonomie en hausse

Qualités routières bluffantes

- Défauts

Ergonomie

Fabriquée en chine

Les optiques, les boucliers ainsi que les diffuseurs ont été redessinés au profit de l'aéro et donc de l'autonomie.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 990 € - 4 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	283 ch
Couple	420 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 60 kWh
COFFRE	555+60 dm ³
POIDS	1776 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,85 x 1,44
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE	5h40 (11kW) 23h (secteur)
AUTONOMIE	400 km

Les étoiles ★★★★★

Model Y 60 kWh 299 ch



Avec sa belle habitabilité, le Model Y séduira à coup sûr les petites familles.

Un vrai surdoué

Empruntant de nombreux éléments à la berline Model 3, à commencer par la planche de bord très épurée, le Model Y est un SUV compact qui offre aux passagers un espace généreux doublé d'une agréable sensation d'espace... renforcée par la luminosité apportée par l'immense toit panoramique, malheureusement dépourvu de velum. Et pour bien faire, le coffre se révèle à la fois volumineux (695 dm³) et pratique à charger. Côté autonomie, selon nos mesures, le Tesla peut parcourir en moyenne jusqu'à 360 km et récupérer 80 % de sa capacité de batterie en 30 min seulement sur borne rapide.

+ Qualités

Rapport prix/prestations
Autonomie acceptable
SUV très abouti

- Défauts

Style impersonnel

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 990 € - 7 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	299 ch
Couple	420 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 60 kWh
COFFRE	695+105 dm ³
POIDS	1895 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.	27,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,7 s
TEMPS DE CHARGE	5h40 (11kW) 23h (secteur)
AUTONOMIE	360 km

→ Les étoiles ★★★★★

Prius Hybride Rechargeable 223 ch Design



Pour sa Prius, Toyota annonce une autonomie en "pure" électrique d'environ 70 km, et offre 5000€ de rabais actuellement.

Toujours efficiente

La Prius V opte (enfin) pour un style plus clivant que perturbant. Cette version rechargeable reçoit un bloc 2.0 de 152 ch, associé à un moteur électrique de 163 ch. La conduite est plus agréable et les démarrages sont vifs. La transmission à variation continue emballer toujours le moteur lors de franches accélérations, mais heureusement moins bruyamment qu'avant. Cette Prius fait la part belle au confort. L'amortissement est douillet, mais les grands gabarits trouveront l'accessibilité arrière décevante comme la garde au toit. Et le coffre est plus petit que celui d'une citadine Yaris hybride !

+ Qualités

Moteur/agrément
Ligne enfant sympa

- Défauts

Habitabilité
Volume coffre

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 900 € - 8 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	16 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1987 cm ³
Puissance	223 ch cumulés
Couple	190 + 208 élec.
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	195/50 R 19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	310 dm ³
POIDS	1588 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,79 x 1,42
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	28,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,7 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,1 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

Yaris 130h GR Sport Première



Les versions les plus huppées de la Yaris reçoivent une évolution du bloc moteur Hybrid qui passe à 130 ch.

Chers chevaux !

Cette quatrième génération de Yaris, désormais uniquement hybride, s'est vu offrir une petite mise à jour, avec notamment l'arrivée d'une version de 130 ch qui s'ajoute à celle de 116 ch. Elle reste tout aussi sobre, mais le gain en performances n'est guère probant. Le couple plus élevé du moteur électrique se traduit cependant par une plus grande discrétion du trois cylindres essence à l'accélération. Cette version n'est proposée qu'avec les finitions les plus huppées soit Première et GR Sport, évidemment chères. Toutefois, Toyota accorde actuellement une remise de 3500 € sur toutes les Yaris.

+ Qualités

Sobriété préservée
Dotation sérieuse

- Défauts

Surcoût significatif
Perfs qui stagnent

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	30 450 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	96 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1490 cm ³
Puissance	130 ch cumulés
Couple	120 Nm à 3600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	205/45 R17
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	295 dm ³
POIDS	1185 kg
L x l x h (en m)	3,94 x 1,75 x 1,50
VITESSE MAXI	175 km/h
1000 m D. A.	32 s
80 à 120 km/h (en d)	7 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,3 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

C-HR 2.0 Hybride 200 Collection



Le C-HR affiche un vrai look de concept-car. Mais ce style nuit à la qualité de vie aux places arrière et au volume de chargement.

La gueule de l'emploi

Ce C-HR II adopte un style encore plus audacieux, toujours dans le même esprit un brin torturé. Dommage d'ailleurs, à l'arrière, les places restent peu pratiques d'accès, la surface vitrée n'est guère généreuse et le coffre est trop étroit. Par rapport à l'offre hybride 1.8 140 ch, cette 2.0 de 200 ch offre plus d'allant lors des accélérations comme en reprises, sans se montrer plus gourmande. Mais elle manque encore de discrétion quand on hausse le rythme, tandis que le châssis ne se départit jamais d'une certaine lourdeur, même s'il maîtrise bien son roulis. Enfin, les suspensions fermes dégradent le confort.

+ Qualités

Look futuriste attractif

- Défauts

Système multimédia perfectible
Batterie 12 V sensible
Habitabilité arrière et coffre

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 900 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	109 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1987 cm ³
Puissance	152 (+ 111 élec.) pour 197 ch cumulés
Couple	190 Nm à 4400 tr/mn (+ 206 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/55 R18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	365 dm ³
POIDS	1465 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,56
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	29,5 s
80 à 120 km/h (en d)	5,3 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

C-HR Hybride Rechargeable 225 Collection Première



Enfin rechargeable

Le C-HR devient hybride rechargeable pour la première fois avec 223 ch cumulés. Le moteur électrique de 163 ch est alimenté par une batterie de 13,6 kWh. Ce qui permet de parcourir 60 km sans faire frémir le quatre cylindres. Ensuite, ce modèle se conduit comme n'importe quel véhicule hybride. Comptez 5,8 l/100 km de moyenne sur une longue distance. Les nouvelles suspensions offrent davantage de fermeté lorsque le rythme s'accélère, ce qui profite au dynamisme, mais la direction pourtant précise manque de feeling. Si le tarif n'est pas accessible à toutes les bourses, on profitera d'un équipement étoffé.

+ Qualités

Consommation
Richement doté

- Défauts

Tarif
Visibilité 3/4 arrière

Dans cette finition haut de gamme, le C-HR se pare de série d'un toit vitré opacifiant, de la navigation connectée, d'un hayon motorisé...

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 900 € - 8 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	110 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1987 cm ³
Puissance	197 ch à nc tr/mn
Couple	190+206 Elec Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/50 R 19
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	365 dm ³
POIDS	1502 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,56
VITESSE MAXI	185 km/h
1000 m D. A.	29,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

bZ4X 204 ch 2WD Pure



Toute première fois

Toyota arrive tard avec son premier modèle 100 % électrique. Déjà peu plébiscité, il a été repositionné récemment : - 11 000 € ! Il est vrai que la concurrence est rude. Pour le reste, le bZ4X a une identité originale : face avant dynamique et un arrière plus massif. Au volant pas de surprise, silencieux et confortable, le comportement est proche du Volkswagen, il n'aime pas être brusqué. Dans cette version deux roues motrices, un seul moteur sur le train avant anime ce SUV de près de deux tonnes qui développe ici 204 ch, c'est bien suffisant. La batterie de 71,4 kWh autorise une autonomie moyenne de 365 km.

+ Qualités

Confortable
Habitabilité

- Défauts

Autonomie
Comportement pataud

La modification des règles du bonus écologique et le laborieux démarrage du bZ4X ont contraint le constructeur à revoir à la baisse le tarif de ce modèle.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 900 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	265 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 71,4 kWh
COFFRE	560 dm ³
POIDS	1911 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,86 x 1,65
VITESSE MAXI	166 km/h
1000 m D. A.	30,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 45h (secteur)
AUTONOMIE	365 km

Les étoiles ★★★★★

RAV4 Hybride Rechargeable 306 Collection



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. À l'été 2022 il a profité d'une évolution de son système multimédia, de l'adoption d'un écran central tactile plus grand, en revanche, il n'a toujours pas été restylé malgré ses six ans.

+ Qualités

Consommation
Autonomie au top

- Défauts

Boîte perfectible
Style vieillissant

Des performances et une consommation remarquables.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58 050 € - 10 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	22 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2487 cm ³
Puissance	306 ch cumulés
Couple	227 Nm + (270 Nm + 121 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	517 dm ³
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
CONSUMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

ID.3 58 kWh 204 Pro Life Max



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 batterie de 58 kWh seulement. Récemment restylée, l'ID.3 propose un intérieur légèrement plus qualitatif, et des interfaces revues. Le tout, pour un tarif désormais plus attractif.

+ Qualités

Agrément de conduite
Habitabilité

- Défauts

Tarif en baisse
Autonomie sur autoroute

L'ID.3 est déjà restylée. On apprécie son intérieur plus qualitatif... Et surtout, ses tarifs en baisse !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 990 € - 5 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2 000 €
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	215/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 58 kWh
COFFRE	403 dm ³
POIDS	1800 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	355 km

Les étoiles ★★★★★

ID.7 Pro 286 ch Life Max



Longue de 4,97m, l'ID.7 est très accueillante aux places arrière, et son amortissement est doux.

Fausse bonne ID ?

Après les ID.3, 4 et 5, voici le vaisseau amiral de la gamme électrique de Volkswagen: l'ID.7. Comme son nom de l'indique pas, il s'agit ici d'une grande berline de près de 5m de long. Elle se démarque aussi par un tarif très ambitieux: presque 60000€ dans cette unique finition ! Difficile à justifier face à Tesla, ou même des challengers comme la Hyundai Ioniq 6 ou la BMW i4. L'ID.7 ne manque pourtant pas d'atouts, à commencer par une habitabilité XXL et un beau niveau de confort. La finition est correcte, et la présentation ultra moderne. Mais l'autonomie est correcte, sans plus.

+ Qualités

Habitabilité généreuse
Niveau de confort

- Défauts

Tarif élitiste
Autonomie quelconque

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 990 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 20 - 255/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	540 dm ³
POIDS	2190 kg
L x l x h (en m)	4,97 x 1,87 x 1,54
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	27,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
TEMPS DE CHARGE	8h (11kW)
AUTONOMIE	420 km

Les étoiles ★★★★★

ID.4 GTX 340 Life Max



Dans cette version GTX, l'ID.4 offre 340 ch et une transmission 4x4 grâce à un second moteur sur l'essieu avant. Il pèse aussi près de 2,3 tonnes !

Plaisir intégral ?

Si la version Pro remaniée et son moteur de 286 ch (avec transmission intégrale en option) est désormais très performante, Volkswagen booste aussi la version sommet de gamme GTX, qui passe à 340 ch. Ainsi doté, le SUV électrique assure des accélérations sportives tout en se montrant parfaitement stable en sortie de virage sur sol mouillé. D'un autre côté, son surpoids se paie par un comportement un peu plus pataud lors des évitements d'urgence et au freinage. Pas vraiment sportif donc. D'après Volkswagen, la perte d'autonomie par rapport au Pro 4Motion est limitée à environ 15 km.

+ Qualités

Performances
Motricité

- Défauts

Poids
Autonomie en berne

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	54 990 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	340 ch
Couple	NC Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
PNEUS	Boîte auto. à rapport unique 235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	565 dm ³ **
POIDS	2256 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,86 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s4
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	514 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★★

ID.4 Pro 286 Life Max



Cette version Pro est désormais dotée de 286 ch, contre 204 ch. Appréciée, d'autant que les tarifs... baissent !

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, beaucoup trop justes pour envisager de longs voyages, on trouve donc des modèles "Pro" de 77 kWh, au rayon d'action beaucoup plus étendu. Selon les mesures réalisées par le laboratoire Auto Plus, l'allemand pourrait 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. Vif à l'accélération, maniable et plutôt agile, l'ID.4 se montre par ailleurs agréable à conduire.

+ Qualités

Autonomie correcte
Agrément de conduite
Diamètre de braquage

- Défauts

Tarifs

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 6 CV
CO ₂ - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 2 000 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	565 dm ³
POIDS	2200 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,86 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	27,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	450 km

Les étoiles ★★★★★

ID.5 Pro 286



La ligne de toit ne pénalise pas du tout l'espace à bord et rajoute même de l'autonomie. Mais à quel prix...

Un SUV coupé ambitieux

Version coupé du SUV électrique ID.4, l'ID.5 ne compromet pour autant ni sa généreuse habitabilité, ni son coffre. Mieux: la ligne plongeante à l'arrière, plus aérodynamique, permet de grappiller de précieux kilomètres d'autonomie (556 km annoncés). De quoi voyager sereinement, d'autant que l'ID.5 séduit par son silence même à allure de croisière, et sa douceur générale. Mais, à motorisation et batterie équivalentes, le tarif explose par rapport à l'ID.4: + 4510€! Voilà qui fait cher la coupe... D'autant qu'elle lui coûte le bonus écologique: l'écart grimpe donc à 8510€ !

+ Qualités

Habitabilité généreuse
Autonomie améliorée

- Défauts

Surcoût ambitieux
Détails de finition

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 500 € - 6 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	544 dm ³ **
POIDS	2143 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,86 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	6s7
TEMPS DE CHARGE	7h30 (11kW) 58h (secteur)
AUTONOMIE	556 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★★

Tiguan 1.5 eHybrid Elegance 204 ch



D'après nos mesures, avec sa grosse batterie, le Tiguan hybride rechargeable atteint 89 km d'autonomie en moyenne!

Autonomie record

L'hybride rechargeable débarque avec un 1.5 TSI 150 ch et une grosse batterie de 19,7 kWh (pour 204 ch cumulés). Vu ses tarifs déjà fort élevés, la tentation est grande de se contenter de cette version, arrive aussi une version cumulant 272 ch, d'autant que les deux offrent la même (excellente) autonomie électrique: 89 km en moyenne! On surveillera cependant la consommation batterie vide, un peu élevée sur autoroute (7,5l/100km). Pour le reste, on retrouve un habitacle spacieux, bien fini et modulable (banquette coulissante), mais aussi un confort perfectible et une direction dure.

+ Qualités

Habitacle réussi
Autonomie électrique
- Défaits
Confort perfectible
Tarif conséquent

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	58 850 € - 8 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	11 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Puissance	150 ch (+ 116 élec. pour 204 ch cumulés)
Couple	250 Nm à 1 500 tr/min (350 Nm cumulés)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/55 R18
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	495/635 dm ³
POIDS	1 900 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,86 x 1,66
VITESSE MAXI	210 km/h
1 000 m D. A.	30 s
80 à 120 km/h (en d)	5 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

EX30 Single Extended Range 272 ch Ultra



L'EX30 s'avère très plaisant à mener et son confort de suspension devrait séduire le plus grand nombre.

L'urbain très branché

Avec ses 4,24 m de long, ce très looké EX30 aura fort à faire puisqu'il devra affronter quelques modèles phares comme le Peugeot E-2008 ou le Hyundai Kona EV. Si le Volvo émerge à 37 500 €, ce dernier ne profite pas du bonus de 4 000 €! Mais dès 2025, sa fabrication aura lieu en Belgique... En attendant, le EX30 avance de sérieux arguments pour séduire, à commencer par son moteur de 272 ch qui assure des relances canons. Nous avons, par ailleurs, été conquis par son comportement abouti et son excellent niveau de confort. L'autonomie? En usage mixte, n'espérez pas dépasser les 340 km.

+ Qualités

Agrément routier
SUV confortable
- Défaits
Toujours pas de bonus
Coffre

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 550 € - 5 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	272 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 69 kWh
COFFRE	357+15 dm ³
POIDS	1 816 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,84 x 1,55
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	26,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 62h (secteur)
AUTONOMIE	340 km

Les étoiles ★★★★★

Touareg eHybrid 381 Elegance



Depuis son très léger restylage, les tarifs du Touareg ont augmenté!

Poids lourd

Le diesel n'est plus en odeur de sainteté, tandis que les hybrides rechargeables sont portés aux nues. Fort logiquement, le Touareg a viré à cuti : adieu les TDI, place à un V6 turbo essence de 3 litres couplé à un moteur électrique. L'ensemble développe 381 ch dans cette version eHybrid et promet une autonomie de 49 km en mode électrique. Les performances sont impressionnantes, surtout que l'engin dépasse les 2,4 tonnes à vide. Mais il n'aime pas être brusqué, les roues arrière directrices ayant disparu. On se consolera avec l'habitacle aussi luxueux que futuriste. Il a été récemment restylé.

+ Qualités

Confort
Présentation
- Défaits
Comportement pataud
Plus d'option 4 roues directrices

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	89 100 € - 22 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	50 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2 995 cm ³
Puissance	381 ch cumulés
Couple	600 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 19
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	500/645 dm ³ **
POIDS	2 443 kg
L x l x h (en m)	4,91 x 1,99 x 1,72
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5,9 s
CONSUMMATION MIXTE	2,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★★

EX40 Single Start



Le XC40 est rebaptisé EX40 lorsqu'il est propulsé par un moteur électrique.

Changement d'appellation

Rebaptisé EX40, le SUV compact 100% électrique débute avec une modeste version de 238 ch. Contrairement à son grand frère de 408 ch, ce modèle de base Single, dont les tarifs débutent à 46 950 € en finition Essential, ne dispose que d'un seul moteur électrique entraînant les roues arrière. Malgré un poids assez élevé (2 000 kg), les relances se révèlent satisfaisantes et la batterie de 70 kWh autorise une autonomie de 350 km. En ville, c'est mieux: 403 km. Cerise sur le gâteau, ce EX40 accepte les charges rapides (150 kW). De ce fait, la batterie récupère 80 % de l'énergie en 30 min, environ.

+ Qualités

Modèle homogène
Autonomie correcte
Relances satisfaisantes
- Défaits
Poids encore trop élevé

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 950 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	238 ch
Couple	420 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19 - 255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 70 kWh
COFFRE	509+37 dm ³
POIDS	2 000 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	183 km/h
1 000 m D. A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 34min (rapide)
AUTONOMIE	350 km

Les étoiles ★★★★★

EX90 Twin Performance Ultra 107 kWh



Pour famille à rallonge

L'inédit EX90, 100 % électrique, arrive. Ce grand SUV familial fait dans l'excès : 5 mètres de long, 2,8 tonnes, batterie de 107 kWh, et un tarif dépassant 110000 € en haut de gamme. Malgré ces chiffres, il reste homogène avec un comportement routier équilibré et un confort exceptionnel. L'habitacle luxueux peut accueillir 7 passagers, tandis que l'équipement, surtout en matière de sécurité, est ultra-complet. Avec une autonomie annoncée de 500 km, l'EX90 impressionne mais divise : l'ergonomie tout à l'écran et ses dimensions imposantes pourront rebuter, tout comme son prix élevé.



Conçu avec Google et semblable dans son fonctionnement au système de Renault, l'écran central 14,5"/37 cm est très intuitif.

Avec sa gigantesque batterie de 107 kWh, l'EX90 ne manque pas d'allonge. Il devrait frôler les 500 km en moyenne.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	110400 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	517 ch
Couple	910 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/40 - 295/35 R22
BATTERIE	Li-ion NMC 107 kWh
COFFRE	655 + 37 (AV) dm ³
POIDS	2796 kg
L x l x h (en m)	5,04 x 1,96 x 1,74
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	4s9
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide 10 à 80% chargé)
AUTONOMIE	618 km

*Données constructeurs

+ Qualités

Confortable à 7 Autonomie

- Défauts

Prix très élevé Ergonomie



XPENG

G6 Performance AWD 476



Le style est futuriste avec sa proue épurée. La poupe surélevée et la petite taille de la lunette arrière réduisent la visibilité lors des manœuvres.

Joli coup d'essai

Le chinois haut de gamme XPeng arrive avec ce SUV familial électrique G6 du gabarit d'un Model Y. L'habitacle spacieux regorge de rangements, soigne sa finition, et reçoit un écran tactile de 15"/38 cm regroupant la quasi-totalité des fonctions. Sur le plan technique : batteries en 800 volts à charge rapide, deux moteurs et 476 ch. De quoi réaliser d'excellentes performances, même si la direction floue n'incite pas à une conduite sportive. Les suspensions sont un peu fermes, l'insonorisation est soignée et la sobriété apparaît prometteuse. Les 550 km d'autonomie annoncés semblent donc crédibles.

+ Qualités

Garantie 7 ans Tarifs compétitifs

- Défauts

Système multimédia complexe Rapport prix/image de marque

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50990 € - NC
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	476 ch
Couple	660 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto.
PNEUS	NC
BATTERIE	NMC 87,5 kWh
COFFRE	571 dm ³
POIDS	NC
L x l x h (en m)	4,76 x 1,92 x 1,65
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	4s1
TEMPS DE CHARGE	20 mn (10 à 80% à 280 kW)
AUTONOMIE	550 km

*Données constructeurs



G9 AWD Performance 93 kWh 551 ch



Les performances de cette version 4x4 de 551 ch sont ébouriffantes, malgré les plus de 2,3 tonnes.

Un vrai pari

Débarquer en Europe avec une marque inconnue et un SUV électrique facturé plus de 70000 €, il fallait oser. XPeng tente le pari ! Le tarif fait d'abord hausser les sourcils, mais le G9 est très compétitif : il se confronte à des SUV électriques familiaux luxueux, aux tarifs parfois outranciers comme le Volvo EX90 ou le Mercedes EQE SUV. Or le G9 en donne pour son argent : intérieur raffiné, places arrière de limousine, dotation technologique futuriste affûtée, performances décoiffantes, belle autonomie... Convaincant, malgré un comportement peu dynamique.

+ Qualités

Intérieur 5 étoiles Perfs/autonomie

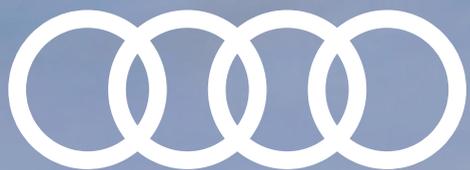
- Défauts

Réseau naissant Châssis pataud

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	73990 € - 7 CV
CO ₂ - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	551 ch
Couple	717 Nm à partir de 0 tr/min
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R21
BATTERIE	Li-ion NMC 93,1 kWh
COFFRE	560 (80 AV) dm ³
POIDS	2380 kg
L x l x h (en m)	4,90 x 1,94 x 1,68
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D.A.	24,1 s
80 à 120 km/h (en d)	2,4 s
TEMPS DE CHARGE	18h/20mn (7,4/300 kW)
AUTONOMIE	500 km





Chassez l'horizon.

Grâce à ses 713 kilomètres d'autonomie*, la Nouvelle A6 Avant e-tron 100 % électrique élargit le champ des possibles. Drastiquement.

Nous sommes Audi.



A 6 e-tron



* Autonomie maximale en 100 % électrique de la gamme Audi A6 Avant e-tron 713 km (WLTP) selon le modèle et la motorisation. Gamme A6 e-tron : cycle mixte WLTP min/max - consommation (kWh/100 km) : 13,7 - 17,4. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage. Volkswagen Group France, RCS Soissons n° 832 277 370. Site : audi.fr.

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

Audi Paris 16
Premium Automobiles
105 Boulevard Murat
75016 PARIS
Tél.: 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.fr

Audi Montigny-le-Bretonneux
Premium II
15 Avenue des Prés
78180 Montigny-le-Bretonneux
Tél.: 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.fr

Audi Saint-Thibault-des-Vignes
Paris Est Evolution
332 Rue Berthe Morisot
77400 Saint-Thibault-des-Vignes
Tél.: 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.fr

Audi Vélizy-Villacoublay
Premium Vélizy
19 Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél.: 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.fr

Audi Paris 12
Automobile Paris 12
88 Cours de Vincennes
75012 Paris
Tél.: 01 80 05 82 30
www.audi-paris12.com

Volkswagen

ID.3

100% électrique.



À partir de

149 €/mois*

Location Longue Durée 37 mois.
1^{er} loyer 5 000 € après déduction
du bonus écologique de 4 000 €.

*ID.3 Pure Life Max neuve 52 kWh en Location Longue Durée sur 37 mois, 30 000 km maximum. 1^{er} loyer de 5 000 € après déduction du bonus écologique de 4 000 € ([conditions sur service-public.fr](https://conditions-sur-service-public.fr)) suivi de 36 loyers de 149 € après déduction de la prime Eco VW de 4 000 € (remise conseillée). Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande d'une ID.3 Pure Life Max neuve du 01/03/2025 au 31/03/2025 et immatriculation avant le 31/12/2025 dans le réseau participant, en France métropolitaine.

Modèle présenté : ID.3 Pro S Life Max avec option peinture 'Dark Olivine Green Noir Uni' en Location Longue Durée 37 mois pour 30 000 km maximum, 1^{er} loyer de 9 000 € ramené à 5 000 € après déduction du bonus écologique de 4 000 € suivi de 36 loyers de **307 €** après déduction de la prime Eco VW de 4 900 € (remise conseillée). Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande entre le 01/03/2025 et le 31/03/2025 et immatriculation avant le 31/12/2025 chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit Allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 18 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle.

A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Cycles mixtes gamme ID.3 (kWh/100 km) WLTP : 14,6-16,1 Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 0 (en phase de roulage). Valeurs au 14/10/2024, 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.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer