HORS-SÉRIE
auto-moto.com
auto MOTO



✓ Renault 4L

ACTUS

DOSSIER FUTURES ÉLECTRIQUES



✓ Peugeot 3008 Hybrid VS Volkswagen Tiguan E-Hybrid



170 PAGES D'ESSAIS

✓ Renault Zoé VS Peugeot e-208



I ÉLECTRIQUES I HYBRIDES
I HYBRIDES RECHARGEABLES
I HYDROGÈNES I GPL I E85

GUIDE 100% VOITURES PROPRES NEUVES ET OCCASIONS



✓ Tesla Model 3 Performance



✓ Fiat 500 e



✓ Dacia Spring

ET AUSSI...

MOTOS I SCOOTERS
VÉLOS I TROTTINETTES

LES 2-ROUES ÉLECTRIQUES



✓ Energica Eva Ribelle

HS95 ÉTÉ 2021
FRANCE MÉTROPOLITAINE 7,90 €

L 15739 - 95 H - F: 7,90 € - RD

GUIDE 100 % VOITURES PROPRES - 170 PAGES D'ESSAIS - COMMENT ÇA MARCHE ? - NOS DOSSIERS NEUFS, OCCASIONS ET DEUX-ROUES
AUTO MOTO HS 95 ÉTÉ 2021

EQA

IMAGINÉ POUR LE FUTUR.
À VIVRE MAINTENANT.

Avec ses 426 km* d'autonomie et ses solutions de recharge intelligentes,
le Nouveau SUV Compact 100 % électrique de Mercedes-EQ
est prêt à vous emmener toujours plus loin.

***EQA 250 : autonomies électriques : 399-426 km (cycle mixte WLTP) / 471-496 km (cycle urbain WLTP). Consommations électriques (cycle mixte WLTP) : 17,7-19,1 kWh/100 km. CO_2 : 0 g/km.** Depuis le 01/09/2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. Mercedes-Benz France, SAS au capital de 75 516 000 €, 7 avenue Niepce, 78180 Montigny-le-Bretonneux - RCS Versailles 622 044 287.

HARLEY-DAVIDSON® LIVEWIRE™

RECHERCHER
DE NOUVELLES SENSATIONS

Dotée du moteur 100% électrique H-D Revelation® monté sur un cadre léger et rigide en aluminium moulé, la LiveWire™ impressionne par son tempérament et sa puissance brute. Avec une autonomie de 235 km en ville, la Livewire™ est aussi à l'aise sur route pour passer de 0 à 100 km/h en 3 secondes seulement. Si les performances sont au rendez-vous, le confort n'est pas en reste, bien au contraire. La LiveWire™ est équipée de suspensions réglables SHOWA® hautes performances, de pneus H-D® Michelin® Scorcher® Sport, de freins Brembo® Monoblock, du système de sécurité du pilotage Reflex™ et bien plus encore…

Découvrez la LiveWire™ chez l'un de nos 15 concessionnaires officiels agréés EV.

Pour plus d'informations, veuillez consulter :

H-D.COM

HARLEY — DAVIDSON®

© H-D 2021, Harley, H-D, Harley-Davidson et le logo Bar & Shield sont des marques commerciales de H-D U.S.A., LLC.

Auto Moto
24, boulevard des Îles
92130 Issy-les-Moulineaux

Directeur de la rédaction :
Olivier Bonnet
Secrétaire générale de la rédaction :
Alice Rolland.
Directrice artistique :
Eliénor Lo Meo.
Rédaction :
Nicolas Briouze, Stanislas Larroumet, Laurent Pinel, Romain Vannier, Julien Jodry, Arthur Matal, Richard Burgan, Andy David, Marie Lizak.
Maquette :
Lionel Catteau.
Iconographie/illustration :
Julien Jodry.
Photographes :
Clément Choulot, Fabrice Bolusset.
Ont participé à ce numéro :
Maxime Fontanier, Alain Martino.
Pour joindre la rédaction par courriel :
initialeprénom+nom@auto-moto.com

Auto Moto est édité par Horyzon Média SAS au capital de 500 000 €.
Siège social : 24, boulevard des Îles 92130 Issy-les-Moulineaux
RCS Nanterre 452172786
Président-directeur de la publication :
Éric Aderdor.
Directeur général :
Stephan Huyvenaar.
Directeur financier :
Fakri Mrabet
Ventes :
Mercuri Presse.
Imprimé par Imprimerie Léonce Deprez
ZAC ARTOIPOLE 2
962 Allée de Belgique
62128 WANCOURT.

Origine du papier : Allemagne ; taux de fibres recyclées : 65 % ; certification : PEFC ; eutrophisation : 0,003 kg/t.

N° de commission paritaire : 0124 K 84118.
ISSN : 1969-9980.
Dépôt légal : novembre 2014.
Distribution : MLP

Publicité : Horyzon Média
01 41 31 78 58
Directrice commerciale :
Églantine Deneux
edeneux@horyzon.com
Directeurs de la publicité :
Olivier Girbas
ogirbas@horyzon.com
Yannick Reminiac
yreminiac@horyzon.com

PEFC 10-31-1557 Certifié PEFC pefc-france.org

Relation abonnés : gérez vos abonnements, abonnez-vous sur notre site officiel kiosquemag.com

Vous avez une question ? Contactez-nous :
Par Internet : *via* notre formulaire de contact en ligne www.serviceabomag.fr
Par téléphone : 01 46 48 48 21 (France).
Étranger : (00 33) 1 46 48 48 21
Par courrier : Auto Moto - Service Abonnements - 59898 Lille Cedex 9.
Tarif standard (1 an - 10 n°s) : 31 €.



SORTEZ TOUT VERT

Finie l'époque où la voiture "propre" était électrique, limitée en autonomie et trop lente à recharger, hybride et peu désirable, ou recourant à un carburant alternatif quasiment introuvable sur le marché. Désormais, les marques n'ont d'autre choix que de proposer des gammes en adéquation avec les attentes des clients. Les récentes incitations fiscales, les prix des carburants et les amendes encourues par les constructeurs dépassant les normes imposées ont accéléré cette transition écologique. En France, le marché de la voiture électrifiée a tout simplement triplé entre 2019 et 2020, d'après le CCFA. Et cela n'est pas près de s'arrêter, les immatriculations des premiers mois de l'année 2021 confirmant cette tendance. Même constat dans le traitement de l'information, où la voiture propre est devenue LE sujet du quotidien. Même les *petrolheads* trouvent désormais des atouts aux voitures électrifiées : silence de fonctionnement, accélérations fulgurantes et couple immédiat. La fin d'une époque ! C'est donc l'occasion pour nous de vous proposer ce premier hors-série "mobilité verte". Pour vous accompagner dans votre processus d'achat – ou tout simplement pour vous informer – nous faisons le point sur les différentes technologies disponibles sur le marché. En parallèle, nous avons rassemblé les derniers essais de véhicules référents sur le marché et ce, dans chacune des catégories (électrique, hybride, hybride rechargeable, hydrogène, E85, à deux ou quatre roues). Enfin, la rédaction s'est mise en quatre pour mettre à votre disposition des guides neufs et occasions afin de vous aider à choisir. Car désormais, rouler dans un "véhicule propre" ne se fera plus par défaut, mais par choix. ■

OLIVIER BONNET, DIRECTEUR DE LA RÉDACTION



PHOTOS DR

GAMME RENAULT E-TECH

choisissez votre expérience électrique

Découvrez Renault E-Tech : une gamme de véhicules hybrides, hybrides rechargeables et 100 % électriques, adaptée à vos besoins et conçue pour répondre efficacement aux enjeux du monde d'aujourd'hui.

la gamme Renault E-Tech, qu'est-ce que c'est ?

- Une technologie innovante, avec plus de 150 brevets déposés
- Le meilleur de Renault en version électrifiée
- Des véhicules à la fois éco-responsables, économiques, performants et agréables à conduire



© s. staub

l'expérience Renault E-Tech hybride

Renault a mis au point deux types de motorisation hybride : E-Tech hybride et E-Tech hybride rechargeable.

Dans les deux cas, il s'agit de la combinaison de deux moteurs électriques et d'un moteur thermique, gérés par une boîte de vitesses automatique innovante. Le véhicule démarre systématiquement en 100 % électrique, avec une réponse instantanée et un silence absolu à la clé.

Ainsi, vous alliez plaisir de conduite et gain à la consommation.



E-Tech hybride

Avec la nouvelle motorisation E-Tech hybride, simplifiez vos déplacements. La batterie de votre véhicule se recharge en roulant. Ainsi, vous n'avez pas besoin de vous brancher.

De la citadine Renault Clio E-Tech hybride au SUV Arkana E-Tech hybride, appréciez une motorisation réactive et silencieuse, adaptée à tous vos besoins. Réalisez 80 % de vos trajets urbains en 100 % électrique, et pour vos plus longs trajets, le moteur thermique prend le relais.

Avec la motorisation E-Tech hybride, réduisez vos émissions de CO_2 et réalisez des économies. Diminuez jusqu'à 40 % votre consommation de carburant en ville, par rapport à un moteur thermique traditionnel.



E-Tech hybride rechargeable

Avec la motorisation E-Tech hybride rechargeable, vivez une nouvelle expérience de conduite. La batterie de votre véhicule se recharge en roulant, mais aussi sur une borne en ville ou à la maison. Ainsi, vous ne serez jamais à court d'énergie.

Au quotidien, les versions berline et estate de Megane E-Tech hybride rechargeable et le SUV compact Captur E-Tech hybride rechargeable vous font bénéficier d'une conduite 100 % électrique réactive et silencieuse (autonomie jusqu'à 50 km en cycle WLTP[1]). La voiture alterne automatiquement entre les modes 100 % électrique et hybride pour voyager plus loin.

Réalisez des économies et contribuez à une meilleure qualité de l'air en réduisant de 75 % votre consommation de carburant et vos émissions de CO_2.

l'expérience Renault E-Tech 100 % électrique

Que ce soit pour de courts trajets en ville ou pour un long voyage, Renault E-Tech 100 % électrique répond à la mobilité d'aujourd'hui : plaisir et performance, autonomie, conduite écologique et économique. Préparez-vous à vivre une expérience aussi réjouissante qu'électrisante.

Le véhicule électrique est agréable à la conduite : 0 bruit, 0 odeur, 0 vibration, 0 passage de vitesse. Bénéficiez d'accélérations franches et d'une conduite dynamique.

Les progrès de la batterie électrique vous permettent d'aller plus loin avec une autonomie jusqu'à 190 km[1] avec Twingo électrique ou 395 km[1] en Zoe électrique sans avoir besoin de recharge. Pour encore plus de confort, vous pouvez localiser les bornes de recharge avec le système Renault Easy Link™ et sur l'application My Renault.

Rouler en électrique, c'est contribuer à une meilleure qualité de l'air puisque ces véhicules n'émettent ni CO_2[2] ni particules lorsqu'ils circulent. Pour cette même raison, vous êtes certain de pouvoir accéder en toute tranquillité aux centres-villes, même en cas de pic de pollution. Moins polluante et plus économique : avec cette motorisation, oubliez le prix de l'essence et profitez d'un faible coût en électricité pour la recharge, ainsi que d'un entretien jusqu'à 30 % moins cher.

(1) en cycle mixte WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure), selon version et équipements. Ce protocole permet de mesurer les consommations et économies en conditions réelles d'utilisation. (2) 0 émission de CO_2, hors pièces d'usure.

sommaire



98 BMW iX3





16 MASERATI GRAN TURISMO EV



82 VOLKSWAGEN ID.4

actu / nouveautés

Un futur électrisant

10 Alfa Romeo, Alpine, Audi, BMW, Citroën et Cupra
12 DS, Fiat et Ford
14 Honda, Hyundai, Jeep, Kia, Land Rover et Lexus
16 Maserati, Mercedes, Nissan, Opel, Peugeot et Porsche
18 Renault, Seat, Skoda, Smart, Subaru et Tesla
20 Toyota, Volkswagen et Volvo

techno

Comment ça marche ?

22 La voiture électrique, si simple et si complexe
26 L'hybridation, le meilleur des deux mondes
30 L'hydrogène, le plein de promesses
34 Gaz à deux étages
36 Superéthanol : tournée générale
38 Prises, bornes, abonnements, applications et tarifs

à l'essai

Électriques

42 Peugeot e-208 *vs* Renault Zoé
50 Hyundai Kona *vs* Peugeot e-2008
56 Honda e *vs* Mini SE
62 Fiat 500 e *vs* Kia e-Niro vs Porsche Taycan
70 Tesla Model 3 Performance
74 Volkswagen ID.3
78 Dacia Spring
82 Volkswagen ID.4
86 Ford Mustang Mach-e
90 Aiways U5
92 Porsche Taycan Cross Turismo
94 Opel Mokka e
96 Citroën ë-C4
98 BMW iX3
102 Audi e-tron S Extended Sportback
104 Lexus UX 300e
106 Volvo XC40 Recharge Twin
108 Citroën AMI
112 Mercedes EQA
116 Skoda Enyaq iV 80

Hydrogène

118 Toyota Mirai

Hybrides et Hybrides rechargeables

122 Toyota Yaris Hybrid *vs* Renault Clio E-Tech
130 Hyundai Tucson Hybrid
132 Ford Kuga 2.5 Duratec
134 Peugeot 3008 Hybrid *vs* Volkswagen Tiguan E-Hybrid
142 Renault Arkana E-Tech et Mégane E-Tech PHEV
146 DS 9 E-Tense 225
150 Citroën C5 Aircross Hybrid 225
152 Volkswagen Golf e-Hybrid
154 BMW X1 xDrive25e
156 Peugeot 508 PSE SW
160 Toyota RAV4 Hybride rechargeable

HS été 2021 - n° 95



42 PEUGEOT E-208 *vs* RENAULT ZOE



156 PEUGEOT 508 PSE



206 HARLEY-DAVIDSON LIVEWIRE



208 VESPA ELETTRICA

162 MG EHS
164 Mercedes-AMG GLC 300de 4Matic
166 Jeep Compass 4xe
168 Kia Sorento Hybride rechargeable
170 Jaguar F-Pace P400 e

GPL

172 Dacia Sandero Eco-G 100

E85

174 Land Rover Discovery Sport

conso

dossier occasion

176 10 occasions "branchées" de 5 000 à 50 000 €

dossier occasion

182 10 modèles hybrides tous publics de 8 500 à 20 000 €

guide d'achat

188 Tarifs et caractéristiques des "voitures propres"

à deux-roues

essai

194 Energica Eva Ribelle
198 Zero Motorcycles SR/S
200 Super Soco TS Street Hunter
202 Horwin CR6
204 Silence S01
206 Harley-Davidson LiveWire
208 Vespa Elettrica

guide d'achat

210 Les motos et scooters électriques du marché
216 À bicyclette !
217 En patinette
218 Malins produits

L'ÉDITION ABONNÉS AUTOMOBILE-CLUB DE L'OUEST COMPORTE DES PAGES SUPPLÉMENTAIRES ENTRE LES PAGES 2 ET 3.

ABONNEMENT
Retrouvez nos offres pages 61 et 141
Et profitez des avantages et cadeaux proposés par votre magazine Auto Moto

PARTENAIRE D'AUTO MOTO
bf forecasts
we manage your risk

RETROUVEZ-NOUS SUR **auto-moto.com**

UN FUTUR ÉLECTRISANT

MARQUE PAR MARQUE, *AUTO MOTO* VOUS DÉVOILE LE CALENDRIER SECRET DES ACTEURS DE LA RÉVOLUTION VERTE. À DE RARES EXCEPTIONS, TOUS LES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES PROPOSERONT AU MOINS UN MODÈLE ÉLECTRIQUE DANS LEUR GAMME DANS LES PROCHAINES ANNEES. PAR J. JODRY, ILLUSTRATIONS J. JODRY, PHOTOS DR

ALFA ROMEO



SUV urbain

Après avoir servi aux SUV DS 3 Crossback, Peugeot 2008 et Opel Mokka, le soubassement e-CMP du groupe Stellantis franchira les Alpes. Dès 2022, cette plateforme électrique accueillera un crossover urbain badgé Alfa Romeo, reprenant les motorisations dévolues à ses petits cousins. L'italien reprendrait à son compte le bloc de 100 kW (environ 136 ch), assurant un peu plus de 300 km d'autonomie, et pourrait y ajouter une variante d'environ 170 ch, pressentie sous le capot de la future e-208 PSE, une GTi électrifiée des temps modernes. Avec un gabarit situé entre 4,20 m et 4,30 m de long, le SUV Alfa des villes s'annonce comme un redoutable concurrent de l'Audi Q2 et de son futur *alter ego* prévu chez BMW. À son lancement, le tarif démarrera aux alentours de 38 000 €. ■

ALPINE



A110 électrique

En janvier dernier, l'artisan dieppois amorçait son virage vers l'électrification, avec pas moins de trois modèles dans les tuyaux. Dans un premier temps, Alpine priorisera le lancement d'un SUV long d'environ 4,60 m, capable de rivaliser avec le futur Porsche Macan électrique, sur les fondations du cousin Nissan Ariya, dévoilé début 2021. Le japonais affiche déjà une honnête fiche technique, forte d'une variante haut de gamme culminant à 290 kW. Une puissance équivalente à environ 394 ch, à laquelle Alpine ajoutera une poignée de chevaux supplémentaires (entre 400 et 500 ch), pour légitimer sa démarche. Il disposera aussi de 4 roues motrices, tandis que sa batterie devrait offrir une capacité d'au moins 90 kWh. Outre ce crossover, Alpine songe aussi au renouvellement de sa Berlinette, également amenée à abandonner le thermique. Un gros morceau, dont l'artisan préfère déléguer le développement à un spécialiste du genre nommé Lotus, fort de son expérience acquise *via* le projet Evija, du nom de l'hypercar électrique développant jusqu'à 2 000 ch. Selon la rumeur, la future A110 électrique proposerait 300 kW au minimum, soit plus de 400 ch, en propulsion, grâce à deux électromoteurs logés en position centrale arrière. Enfin, Alpine a annoncé le développement d'une citadine électrique, héritière de la Renault 5 qui fit sensation dans les années 1970/1980. Mais il est encore trop tôt pour évoquer ses caractéristiques techniques. ■



A6 e-tron

AUDI

Déjà bien fournie en modèles électriques (e-tron, e-tron GT, Q4 e-tron), la gamme d'Ingolstadt s'élargira encore, dès l'an prochain. La berline e-tron GT se déclinera en break Avant quand, au même moment, le SUV Q6 e-tron fera son apparition sur la base du soubassement PPE bientôt inauguré par le Porsche Macan-e. L'année suivante, une berline découlera de ce SUV pour incarner la future A6 e-tron, récemment dévoilée au Salon de Shanghai sous la forme d'un *show car* esthétiquement proche de la série. 2023 pourrait aussi témoigner de l'arrivée d'une A2 e-tron, basée sur la future Volkswagen ID.1. Et le clou du spectacle devrait être assuré, en 2024, par le remplacement de l'Audi A8, sur la base d'un projet secret nommé Artemis, accouchant d'une toute nouvelle base technique... ■

BMW

La division "i" du constructeur munichois voit grand. Tout d'abord avec le lancement, en fin d'année, du mastodonte baptisé iX, concurrent des Audi e-tron et Tesla Model X. Disponible dès 86 250 €, ce grand SUV proposera des niveaux de puissance de 300 et 500 ch, en promettant plus de 600 km d'autonomie en version haute. Il sera rejoint, très prochainement, par la BMW i4, techniquement issue de la Série 4 Gran Coupé. Cette berline passera entre les mains du sorcier Motorsport pour offrir environ 530 ch. Courant 2022, la nouvelle génération de SUV X1 aura droit à sa variante 100 % électrique, baptisée iX1. Une année durant laquelle la Série 7 se convertira exclusivement à l'électricité, pour contrer la Mercedes EQS, avant d'être rejointe par sa petite sœur Série 5, en 2023. Deux ans plus tard, une nouvelle génération de plateforme verra le jour. Nommée "Neue Klasse", elle annonce l'introduction de batteries plus faciles à recycler, en attendant la révolution des batteries vertes, dites "solides", à l'horizon 2030. ■



i4

CITROËN



ë-C5 X

Dans les prochains mois, un ë-Berlingo, 100 % électrique, viendra compléter l'offre des Chevrons, avant qu'un nouveau C4 Aircross fasse son apparition en 2022. Dérivé de l'actuelle C4, il affichera un profil de SUV break et reconduira l'électromoteur de l'ë-C4, avec 136 ch à la clé. L'année suivante, la C3 mettra, elle aussi, les doigts dans la prise. La citadine sera intégralement renouvelée pour bénéficier de la base technique de la 208, et donc de sa déclinaison 100 % électrique. Par conséquent, la future ë-C3 avancera également 136 ch, pour une autonomie frôlant les 350 km. Avant la mise en service d'un tout nouveau ë-C5 Aircross, prévue en 2025, la récente C5 X pourrait s'offrir une variante 100 % électrique, en bénéficiant de la conversion technique annoncée par la Peugeot 308, avec laquelle elle partage sa plateforme EMP2-V3. ■

CUPRA

Le label premium de Seat, devenu une marque à part entière depuis 2018, semble choyé par le groupe Volkswagen pour l'électrification de son catalogue. Le premier véhicule exclusivement monté sur batterie sera incarné par la compacte Born, récemment révélée. Il s'agit, ni plus ni moins, d'un clone recarrossé de l'ID.3, extrapolé du *show car* El-Born, initialement destiné à la gamme Seat. Jusqu'à 300 ch l'animeront, quand son autonomie l'autorisera à parcourir environ 500 km. Par la suite, il faudra patienter jusqu'en 2023/2024 pour observer l'introduction du Tavascan, aperçu comme concept-car en 2019. Il reprendra à son compte l'essentiel des motorisations des Volkswagen ID.4 et Audi Q4 e-tron pour dépasser les 300 ch, voire bien au-delà. ■



Tavascan

DS



DS 9 Crossback

Malgré l'accélération de l'électrification des véhicules du groupe Stellantis, le déploiement de tels modèles au sein de la gamme DS ne sera pas légion avant 2023/2024. Outre le restylage du SUV urbain DS 3 Crossback, courant 2022, le lancement d'un dérivé 100 % électrique de la nouvelle DS 4 n'est pas certain, malgré les ambitions de ses cousines Peugeot 308 et Opel Astra sur ce terrain. Mais la pression grandissante du marché des compactes électriques devrait inciter la jeune firme premium à sauter le pas. Plus certainement, c'est un très grand SUV électrique (environ 5 mètres de long) qui viendra coiffer la gamme d'ici à 2025. Potentiellement nommé DS 9 Crossback, il entend s'attaquer frontalement au Tesla Model X en recourant à une motorisation avoisinant les 680 ch, pour une autonomie de 650 km, soit les caractéristiques du concept-car Aero Sport Lounge révélé l'an dernier. ■

FIAT



e-Punto

Alors que la sympathique Fiat 500-e entame sa commercialisation, son pendant 5 portes est attendu courant 2022. Un an plus tard, le concept Centoventi de 2019 se concrétisera sous la forme d'un SUV profitant des synergies exercées au sein du groupe Stellantis, sur la base des Peugeot e-2008 et Opel Mokka-e, avec au minimum 136 ch pour une autonomie dépassant les 300 km. 2024 verra le retour de la Punto. Techniquement similaire à l'actuelle Peugeot 208, il en découlera une variante e-Punto. Un destin que connaîtra également la remplaçante de la Tipo, la même année, avec une technologie et un gabarit proches de la Citroën ë-C4. Enfin, courant 2025, le SUV 500 X devrait enfin être renouvelé, là encore sur la base électrifiée du Peugeot 2008. ■

FORD



F-150 Lightning

L'Ovale bleu a fait le choix du haut de gamme pour appréhender le marché du *full electric*. Après un SUV apparenté à la famille Mustang, le légendaire pick-up F-150 vient de s'y convertir. Mais on peine à y voir clair dans la stratégie de Ford quant à la démocratisation de cette technologie vertueuse plus bas dans la gamme, où le constructeur mise essentiellement sur l'hybridation légère. L'arrivée d'une Fiesta ou d'une Focus sur batterie n'est donc pas pour demain. Et rien ne semble se dessiner avant 2023, année durant laquelle le constructeur américain lancera un premier SUV compact né de la coopération avec le groupe Volkswagen, sur la plateforme MEB. Ce véhicule s'intercalera entre une ID.3 et le SUV ID.4 en termes de gabarit. ■

NOUVELLE GAMME JEEP®
4xe HYBRIDE RECHARGEABLE

FCA France - RCS Versailles 305 493 173 -



À DÉCOUVRIR PENDANT LES 4xe DAYS*

Gamme Renegade 4xe MY21 : consommations mixtes combinées de carburant (l/100 km) : 2,1-1,9 ; consommations d'énergie électrique (kWh/100 km) : 16,8-15,7 ; émissions de CO_2 valeur combinée pondérée (g/km) : 49-43 ; autonomie en mode électrique en ville (km) : 56-51. Gamme Nouveau Compass 4xe MY21 : consommations mixtes combinées de carburant (l/100 km) : 2,1-1,8 ; consommations d'énergie électrique (kWh/100 km) : 16,8-16,1 ; émissions de CO_2 valeur combinée pondérée (g/km) : 48-44 ; autonomie en mode électrique en ville (km) : 54-51. Wrangler MY21 4xe : émissions de CO_2 combinées pondérées (g/km) : 94-79 ; consommations d'énergie électrique (kWh/100 km) : 16,8-16,1 ; consommations mixtes combinées de carburant (l/100 km) : 4,1-3,5 ; autonomie en mode électrique en ville (km) : 53-45. Valeurs mesurées selon la procédure WLTP (Règlement (UE) 2018/1832) mises à jour le 05/03/2021 ; les dernières valeurs à jour seront disponibles auprès de votre distributeur agréé. Les valeurs de consommations et d'émissions de CO_2 sont communiquées à des fins de comparaison, les valeurs communiquées peuvent ne pas refléter les valeurs réelles. ***4xe Days = Les journées 4xe. There's only one = Seule Jeep® est unique.**

Jeep®

THERE'S ONLY ONE



e-SUV

HONDA

Si l'arrivée de la citadine Honda e a résonné de manière fracassante dans l'industrie automobile, le développement de la gamme électrique du constructeur japonais s'annonce plus obscur, malgré la révélation d'un SUV dénommé e:concept, à l'automne dernier. En dépit de sa filiation évidente avec le HR-V, Honda reste évasif quant à l'arrivée d'une telle variante au sein de la gamme de SUV urbains, pour l'heure dévolue à l'hybridation rechargeable. Le constructeur pourrait prioriser le marché chinois pour le développement de cette technologie, avant l'élargissement vers l'Europe. ■



Ioniq 7

HYUNDAI

Un an après le lancement du SUV Ioniq 5, intervenu ces dernières semaines, une grande berline aux faux airs de coupé, baptisée Ioniq 6, fera son apparition. Extrapolée du concept-car Prophecy, aux accents de Porsche Panamera, elle assagira son design pour remplacer l'actuelle Ioniq, en vue de se frotter à la Tesla Model 3. Ioniq 6 sera rejointe, en 2024, par un SUV de gabarit similaire (4,70 m de long), logiquement nommé Ioniq 7, pour proposer une alternative 100 % électrique au Santa Fe. Par la suite, le renouvellement du Kona Electric, tout juste restylé, pourrait se faire *via* un nouveau modèle rattaché à la famille Ioniq. ■

JEEP

Le Renegade a encore de beaux jours devant lui, malgré son âge avancé. Au point que la firme américaine n'envisage pas encore son remplacement. Pour l'heure, le focus porte sur un modèle encore plus compact. Celui que l'on surnomme "Baby Jeep" en interne ne devrait pas excéder 4,15 m de long, et reposer sur une plateforme CMP similaire à celle des DS 3 Crossback et Opel Mokka. En toute logique, il ajoutera une variante tout-électrique à sa palette de motorisations, par le biais d'un électromoteur de 136 ch, quand son autonomie avoisinera les 350 km. À l'horizon 2025, Jeep profitera du soubassement eVMP, développé initialement pour le futur Peugeot 3008, pour remplacer l'actuel Compass, et proposer une motorisation purement électrique. ■



Baby Jeep

KIA

Le Hyundai Ioniq 5 connaît déjà un *alter ego* chez son cousin Kia : l'EV6, un SUV sportif aux lignes à couper le souffle, et dont les niveaux de puissance s'étendent de 228 à 535 ch. Côté batterie, sa technologie 800 V, similaire à celle de la Porsche Taycan, promet des temps de recharge éclairs (18 min pour 80 % de capacité de batterie), et une autonomie de près de 510 km. Moins spectaculaire sera le design du nouveau e-Niro, dont la seconde génération est espérée pour la fin d'année, bien que son style s'inspire du concept-car Habaniro de 2019. Puis viendra le tour, courant 2022, d'un très grand SUV répondant au nom d'EV7 ou EV8, prioritairement destiné au marché nord-américain. ■



EV6

LAND ROVER

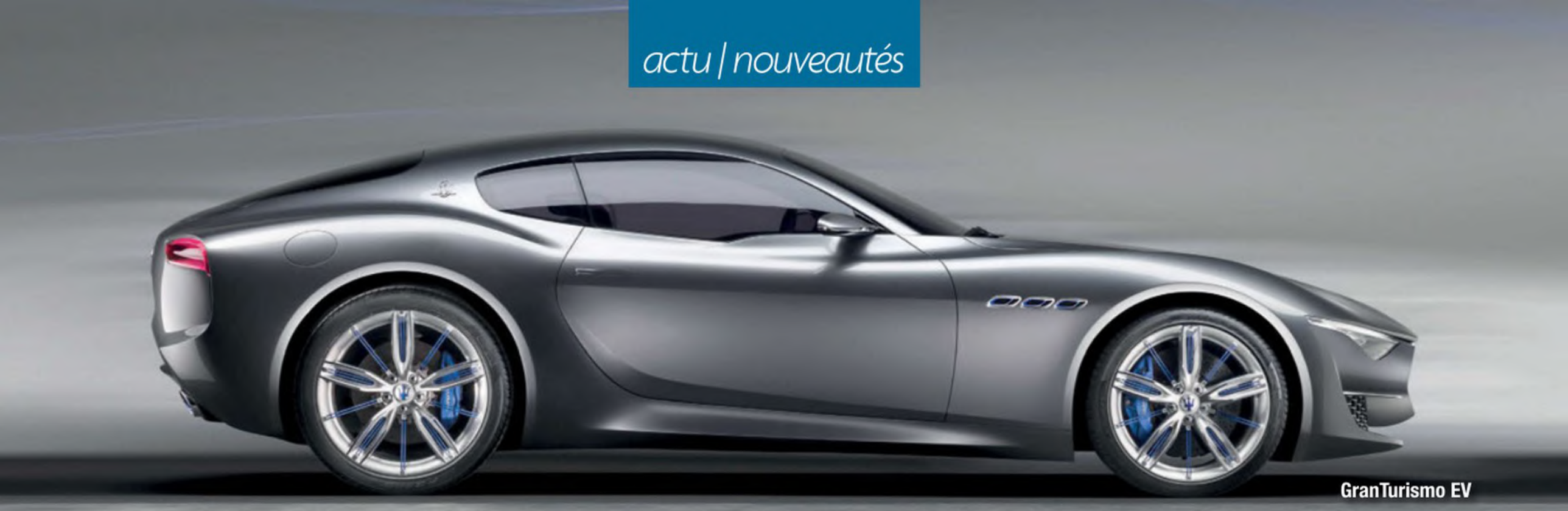

Range Rover EV

S'il reste malaisé de convertir les purs franchisseurs à l'électrique, Land Rover devra, lui aussi, participer à l'effort de guerre en proposant des véhicules plus propres. Dès 2024, les nouveaux Range Rover et Range Rover Sport, lancés avec des blocs thermiques en 2022, proposeront des variantes exclusivement mues par une batterie. Outre ce soubassement polyvalent, baptisé MLA, une plateforme entièrement dédiée à l'électrique, nommée EMA, fera son apparition à l'horizon 2025, plus particulièrement au profit de modèles Jaguar. Chez Land Rover, on attend également l'arrivée d'une variante zéro-émission du légendaire Defender, en seconde partie de carrière. ■


LF-Z

LEXUS

Rechignant encore à passer au tout-électrique, la firme japonaise va devoir se faire violence, elle qui plaçait tous ses espoirs dans l'hybridation. Pour l'heure, seul le SUV UXe propose ce type de motorisation au catalogue. Mais la révélation, au printemps dernier, du concept LF-Z Electrified, un SUV coupé d'environ 4,90 m de long, promet des lendemains plus ambitieux. Si sa concrétisation en série n'est pas certaine, on sait d'ores et déjà qu'un clone du Toyota BZ4X (voir p. 18) est plus sûrement programmé. Charge à lui de s'opposer à l'Audi Q4 e-tron sur le terrain des SUV premium. ■



GranTurismo EV

MASERATI

Tout espoir de voir, un jour, le superbe concept-car Alfieri (2014) entrer en production n'est pas perdu. Ses principaux thèmes stylistiques devraient influencer la nouvelle génération de coupé Gran Turismo, exclusivement propulsée par la fée électricité, dont la première mondiale interviendra avant la fin de l'année. Elle pourrait faire ses premiers pas lors du Salon de Munich, en septembre. Outre sa déclinaison cabriolet, la GT sera rejointe par une vraie gamme de sportives électriques, au sein d'une famille nommée Forgore (Tonnerre). Selon la rumeur, le récent coupé MC20 à moteur V6 de 630 ch se convertira à l'électrique dans les prochaines années. ■

MERCEDES

Actualité brûlante pour l'Étoile, qui franchira une étape supplémentaire dans sa quête d'électrification. Après avoir converti un (trop ?) grand nombre de ses modèles thermiques à ce type de propulsion vertueuse, Mercedes lancera enfin sa plateforme dédiée. Le premier du genre sera incarné, dans les prochains mois, par la limousine EQS, dont la puissance atteindra jusqu'à 523 ch, en attendant l'arrivée d'une déclinaison AMG. Mais on retiendra surtout sa capacité à parcourir plus de 700 km. Très rapidement, elle sera suivie par sa petite sœur EQE, puis par un SUV EQS dès l'an prochain. Une année 2022 qui accouchera également du ludospace EQT, étroitement dérivé du futur Renault Kangoo électrique. ■



EQS

NISSAN



Ariya

L'honneur reviendra au constructeur japonais d'inaugurer, dans les prochaines semaines, la toute nouvelle base technique CMF-EV développée par l'Alliance Renault-Nissan, à travers le SUV Ariya. Ce concurrent du VW ID.4 annonce une autonomie de 500 km maximum, quand son niveau de puissance frôlera les 400 ch. Courant 2022, il sera temps pour la Leaf de rafraîchir son minois et ses technologies embarquées, car celle qui régna en maîtresse sur le marché électrique durant la dernière décennie subit de plein fouet une concurrence tous azimuts. On attend aussi l'introduction d'un SUV urbain 100 % électrique, offrant une alternative zéro-émission au Nissan Juke, ainsi qu'un clone rebadgé du Renault Kangoo électrique, dénommé e-NV 250. ■



Monza-e

OPEL

La foudre va continuer de s'abattre sur le Blitz, grâce aux synergies générées par le groupe Stellantis. Après le Mokka-e, dont la commercialisation vient de démarrer, une Astra-e devrait renforcer les rangs à l'horizon 2024, sur une plateforme technique identique à celle des nouvelles DS 4 et Peugeot 308. Plaut haut dans la gamme, le remplaçant du Grandland, qui pointera son nez d'ici à 2024, héritera le nouveau soubassement eVMP du futur Peugeot 3008, afin d'accéder à une motorisation 100 % électrique. Une gamme qui pourrait être chapeautée, à l'horizon 2025, par un très grand SUV dérivé du DS 9 Crossback. Il se dit qu'il pourrait s'approprier l'appellation Monza. ■

PEUGEOT

En 2023, l'actuelle Peugeot 208 passera par la case restylage. Un coup de fraîcheur sur son design, qui devrait s'accompagner d'une cure de vitamines de son bloc électrique. Ainsi, l'e-208 hisserait son niveau de puissance aux alentours de 170 ch pour se rattacher à la gamme Peugeot Sport Enginereed, offrant en quelque sorte une descendance à la 208 GTi. Sa grande sœur, la nouvelle 308, prépare actuellement sa conversion à l'électricité. Sa récente plateforme EMP2 V3 l'y autorise, mais il faudra patienter jusqu'en 2023/2024 pour que ce souhait tardif de Carlos Tavares, patron de Stellantis, s'exauce. 2023 rimera également avec le renouvellement du 3008. Une troisième génération qui intronisera l'inédit soubassement eVMP, gage d'électrification totale du *best-seller* du Lion. ■



e-3008



Macan-e

PORSCHE

La berline Taycan va faire des petits dans les prochaines années. À commencer par la nouvelle génération de SUV Macan, dénuée de motorisations thermiques, qui entamera sa carrière en 2023. Il s'attachera les services de la nouvelle base technique PPE, développée conjointement avec Audi pour les besoins des futures électriques premium du groupe Volkswagen. Il se caractérisera par une technologie 800 V autorisant des temps de recharge supersoniques. Si Porsche souhaite épargner l'iconique 911 de cette révolution verte, les futurs 718 Boxster et Cayman devraient y venir à plus long terme. Un concept-car pourrait très prochainement préfigurer cet événement, notamment afin de communiquer sur la plateforme retenue pour les accueillir, avec une architecture inédite... ■



4L

RENAULT

Dès la rentrée 2021, la toute nouvelle base technique CMF-EV servira à une génération de Mégane inédite, 100 % électrique, dont la carrière se déroulera en parallèle de la gamme thermique et hybride. Rien à voir avec cette dernière, puisque la Mégane E-Tech Electric affichera un look autrement plus moderne, de même qu'une incroyable compacité. Grâce à l'optimisation de son architecture, elle offrira une habitabilité supérieure, malgré un gabarit similaire à celui d'un Captur. À ses différents niveaux de puissance, compris entre 150 et 220 ch, s'ajouteront 3 capacités de batteries (40, 60 et 87 kWh) pour proposer une autonomie atteignant jusqu'à 500 km. L'année suivante, un grand SUV de type Nissan Ariya renforcera les rangs de la gamme électrique. Développant jusqu'à 400 ch, il pourrait se nommer Morphoz et proposer une technologie proche de celle du futur SUV Alpine. On attend également beaucoup de l'introduction de la future R5 électrique, aux alentours de 2024, ainsi que d'une hypothétique 4L faisant renaître de ses cendres la mythique citadine sous les traits d'un SUV. Un concept-car pourrait l'annoncer dès cette année, pour célébrer les 60 ans de l'aïeule. ■

SEAT



Privée de clone de Volkswagen ID.3, le label Cupra lui ayant été préféré pour le lancement de la Born, Seat ne semble pas être au centre des préoccupations du groupe Volkswagen quant à l'électrification du constructeur espagnol. Pour faire patienter le public, ses dirigeants ont toutefois communiqué sur le projet d'une citadine sur "piles" prévue pour... 2025, probablement au moment où l'actuelle Ibiza rejoindra définitivement le cimetière des véhicules thermiques. Si aucune information technique n'a fuité à son sujet, on sait que cette Seat zéro-émission sera proposée dès 20 000 €, et qu'elle partagera nombre d'éléments avec la future Volkswagen ID.2. ■

SKODA



Enyaq iV GT

Le constructeur tchèque paraît mieux lôti que son cousin ibérique dans la course à l'électrification. Lui qui dispose déjà d'un clone de Volkswagen ID.4, baptisé Enyaq iV, bientôt rejoint par une variante au profil de coupé. Répondant à l'appellation GT, l'engin héritera l'essentiel des motorisations de son *alter ego* familial, dont la variante RS culminant à 306 ch. Plus modestement, il sera également question, pour Skoda, de proposer une voiture électrique populaire. Ce sera chose faite d'ici à 2025, avec l'introduction d'un modèle au gabarit de Fabia, et reposant, comme la future citadine Seat électrique, sur le soubassement de la Volkswagen ID.2. ■

SMART

Donnée pour morte il y a encore quelques mois, la firme spécialisée dans les micro-urbaines va connaître une petite révolution sous l'impulsion de sa maison-mère Daimler. Elle aussi s'apprête à céder aux sirènes de la catégorie des SUV puisque, à la rentrée prochaine, un *show car* très proche du stade industriel aura les honneurs du Salon de Munich. Long d'environ 4 mètres, il sera exclusivement mû par l'électricité, et fera figure de précurseur sur le segment A. Toyota lui emboîtera le pas, dans les prochains mois, *via* le remplaçant de l'Aygo, avant que les Renault Twingo, Citroën C1 et Peugeot 108 se transforment en crossovers dans les prochaines années. Assemblé en Chine, dès 2022, le SUV Smart proposera une technologie de pointe (800 V) au profit de temps de recharges ultra-rapides. Dès lors, son positionnement visera la clientèle premium, avec des tarifs au diapason. ■

SUBARU

Solterra : c'est le nom retenu par la marque japonaise pour son tout premier modèle 100 % électrique, dont la commercialisation interviendra courant 2022. Si le constructeur reste évasif sur les spécifications techniques de son futur SUV, on sait déjà qu'il s'agira d'un clone du Toyota BZ4X, révélé au printemps dernier sous la forme d'un *show car*, à l'image des synergies observées entre la Toyota GT86 et la Subaru BRZ. Par la suite, d'autres coopérations sont attendues entre les deux firmes afin d'abaisser les coûts de développement de cette révolution verte. ■



Solterra

TESLA

Les premières livraisons du Model Y auraient dû intervenir sur le sol européen d'ici la fin de l'année. Mais les nombreux retards accumulés par le chantier de sa gigafactory berlinoise, où il sera assemblé, obligent Tesla à repousser son calendrier initial. C'est donc en 2022 que cette version surélevée de la Model 3 déboulera dans les *showrooms* français, à peu près au même moment que la plus rapide des Model S, baptisée Plaid (322 km/h). En Chine, il se dit qu'un modèle plus petit, potentiellement baptisé Model 2, pourrait entamer sa production, et ainsi se frotter à la Volkswagen ID.3 avec un tarif très compétitif. Enfin, reste à savoir si l'incroyable pick-up Cybertruck, avoisinant les 6 mètres de long, foulera nos latitudes. À moins de rester cantonné au sol américain, il lui faudra revoir ses caractéristiques pour s'adapter aux législations européennes. ■

Model 2


BZ4X

TOYOTA

Si le *full electric* n'est pas la tasse de thé du japonais, ce dernier se pliera finalement à l'exercice dans les prochains mois. Le précurseur de l'hybridation vient de révéler le concept BZ4X, un SUV long d'environ 4,60 m, apte à concurrencer les VW ID.4 et Tesla Model Y. Lancé en 2022, il inaugurera une nouvelle famille de véhicules électriques basés sur la plateforme e-TNGA, s'échelonnant de BZ1 (citadine) à BZ5 (grande routière), en passant par des SUV symbolisés par la lettre X. Pas moins de 7 modèles sont programmés pour être lancés d'ici à 2025. ■


ID.5

VOLKSWAGEN

La gamme ID poursuit son petit bonhomme de chemin et déploiera au moins un modèle 100 % électrique par an d'ici à 2025. Dans les douze prochains mois, VW ranimera la flamme du légendaire Combi à travers l'ID.Buzz, pour le plus grand bonheur des surfeurs et autres campeurs soucieux de ménager leur bilan carbone. On verra aussi l'arrivée d'une silhouette "coupé" de l'ID.4, baptisée ID.5, en reprenant l'essentiel des blocs (jusqu'à 299 ch). En 2023, le concept-car ID.Vizzion de 2018 devrait enfin se concrétiser en série. Cette grande berline reposerait sur une plateforme techniquement plus évoluée pour embarquer une technologie 800 V, similaire à celle de la future A6 e-tron, et serait susceptible d'être déclinée en break. Enfin, Volkswagen nivellera cette gamme par le bas en lançant, en 2025, pas moins de deux citadines zéro-émission. La première, nommée ID.1, aura la lourde tâche de remplacer la VW Up!, quand l'ID.2 s'apparentera plutôt à une Polo, qu'elle pourrait même définitivement éclipser pour s'émanciper plus rapidement des énergies fossiles. ■

VOLVO


C40 Recharge

Le SUV Volvo XC40 va bientôt se muer en coupé pour accoucher du C40 Recharge. Malgré leur lien de parenté, le nouveau venu ne jurera que par l'électricité, avec une offre très élitiste développant plus de 400 ch, peu en rapport avec la philosophie de la firme suédoise. On attend de sa part des motorisations plus modestes, notamment afin d'abaisser l'onéreux ticket d'entrée (près de 60 000 €). D'ici à 2023, on attend l'introduction d'un très grand SUV, remplaçant du XC90, lui aussi monté sur batterie. Ainsi qu'un petit modèle qui pourrait adopter l'appellation XC20. Développé par la maison-mère Geely, il reprendra de nombreuses caractéristiques du SUV Smart (voir p. 17) attendu en 2022. Tous deux pourraient être assemblés sur une même chaîne de montage, en Chine. ■

ABARTHEMENT VÔTRE

ABARTH 595 *turismo*

ALLURE & STYLE

Rendre l'ordinaire extraordinaire, tel est l'ADN que porte chaque Abarth depuis 1949. C'est avec cette passion intacte, mais aussi avec une exigence unique que toutes les Abarth sont conçues aujourd'hui pour correspondre à votre style de vie. À l'image de Nouvelle 595 Turismo, qui conjugue au quotidien une vivacité assumée et un style affûté, avec notamment sa nouvelle sellerie en cuir façonné arborant l'exclusive teinte marron Helmet. À ce savoir-faire inimitable, sa version Cabriolet apporte une note de glamour qui ne pourra que faire résonner cette évidence : ce qui différencie avant tout 595 Turismo, comme vous, c'est l'allure, tout simplement. **Nouvelle 595 Turismo. Abarthement vôtre.**

LAISSEZ-VOUS PIQUER PAR ABARTH 595 À PARTIR DE 199 €/MOIS

LLD SUR 37 MOIS AVEC APPORT DE 2 900 €(1) - GARANTIE / ENTRETIEN / ASSISTANCE INCLUS

(1) Exemple pour Abarth 595 1.4 T-Jet 145 ch BVM au tarif du 01/07/2021, **en Location Longue Durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum**, soit 37 loyers mensuels de **199 € TTC avec 2 900 € d'apport**. Offre non cumulable incluant les prestations entretien, garantie et assistance, et réservée aux particuliers **jusqu'au 30/09/2021** dans le réseau Abarth participant. Sous réserve d'acceptation par Leasys France, SAS au capital de 3 000 000 € - 6 rue Nicolas Copernic – ZA Trappes-Élancourt 78190 Trappes – RCS Versailles 413 360 181. Courtier en assurance enregistré à l'ORIAS n° 08045147. La prestation d'assistance est garantie et mise en œuvre par Europ Assistance, entreprise régie par le code des assurances. Version présentée : Abarth 595C Turismo BVM avec option **(315 € TTC/mois après un apport de 2 900 €). CONSOMMATION CYCLE MIXTE WLTP (L/100 KM) : DE 7,2 À 8,0 ; ÉMISSIONS DE CO_2 WLTP (G/KM) : DE 153 À 165.**

LEASYS STELLANTIS



LA VOITURE ELECTRIQUE, SI SIMPLE ET SI COMPLEXE

DES BATTERIES, UN MOTEUR SIMPLE, UN CALCULATEUR ÉLECTRONIQUE : UNE VOITURE ÉLECTRIQUE NÉCESSITE BEAUCOUP MOINS D'ÉLÉMENTS QU'UN MODÈLE THERMIQUE CLASSIQUE. MAIS LE DIABLE SE NICHE DANS LES DÉTAILS DE SA GESTION D'ÉNERGIE.

Hyundai Ioniq 5

Sous une apparence parfois identique à celle d'une voiture thermique classique, un véhicule électrique embarque des éléments techniques beaucoup plus limités. Adieu réservoir de carburant, moteur à explosion, boîte de vitesses et système d'échappement ; place à une grosse batterie, un moteur électrique et un calculateur spécifique pour gérer l'ensemble. Cela permet aux modèles électriques, dont la conception est dédiée à cette énergie, d'adopter une plateforme dite "skateboard", qui intègre un lit de batterie sous l'habitacle, un petit moteur électrique à l'avant ou à l'arrière (voire deux moteurs pour offrir une traction intégrale) et des roues aux quatre coins. Libre ensuite aux designers de définir une carrosserie futuriste ou classique, et de profiter au maximum de l'espace ainsi dégagé.
La batterie s'apparente généralement à un accumulateur Lithium-ion, dont la capacité est exprimée en kWh, globalement entre 30 et 90 kWh selon les modèles. Plus une batterie est grosse (avec un nombre de cellules élevé), plus elle est capable d'offrir une autonomie généreuse à l'auto.
La consommation se mesure simplement en kWh/100 km. La batterie est aussi l'élément le plus lourd (plusieurs centaines de kilos) et le plus cher d'une voiture électrique. Il faut distinguer sa capacité utile (la charge maximum réelle qu'elle accepte pour préserver sa longévité) de sa capacité nominale, toujours supérieure. La vitesse de recharge dépend de la capacité du convertisseur intégré à l'auto, voire de la compatibilité de la batterie avec la charge rapide en courant continu pour les plus performantes : plus le débit en kW est élevé, plus vite le plein sera fait. Les plus rapides peuvent regagner plusieurs centaines de kilomètres en 30 minutes.
Pour propulser l'auto, on distingue trois grands types de moteurs électriques, tous dotés d'un excellent rendement de l'ordre de 90 %, jusqu'à trois fois celui d'un moteur thermique : à aimants permanents (le plus répandu), asynchrones, synchrones. Ils ont en commun leurs deux éléments de base, un cylindre statique intégrant des bobines électromagnétiques, le stator, autour d'un élément rotatif mobile, le rotor. Ils s'affranchissent de boîte de vitesses, se contentant d'un réducteur pour transmettre aux roues le couple de rotation à la sortie du moteur. Ils sont réversibles, pouvant profiter de chaque décélération pour régénérer l'énergie dispensée et alimenter la batterie.
L'efficacité énergétique du fonctionnement de l'ensemble repose sur la qualité de sa gestion électronique ou BEV (Battery Energy Management), un point crucial particulièrement bien maîtrisé par Tesla, fort d'une expérience plus longue que ses concurrents. Mais les dizaines de voitures électriques qui rejoignent le marché offrent des rendements de plus en plus affûtés pour bonifier leur sacro-sainte autonomie.

Superchargeur Ionity

ATOUTS

- Zéro-émission : en roulant, un moteur électrique n'engendre aucune émission polluante. Seul défaut : la masse plus élevée des voitures électriques, qui occasionne un dégagement supérieur de particules fines (pneus, freins)
- Silence de fonctionnement : dans un silence absolu, voire un léger sifflement pour certains modèles, la route est sereine. À basse vitesse, la réglementation impose désormais un signal sonore pour ne pas effrayer les piétons.
- Agrément de conduite : le couple moteur étant disponible immédiatement, les voitures électriques offrent des accélérations très vives, voire sportives pour les plus puissantes. Sans boîte de vitesses, avec une décélération forte au lever de pied, l'électrique est particulièrement plaisant en ville.
- Accès à toutes les ZFE : qui dit zéro-émission, dit zéro restriction. Les voitures électriques sont autorisées dans les zones limitées en centre-ville.
- Économie d'usage : une recharge effectuée de nuit, à domicile, coûte en moyenne 4 € pour une petite voiture électrique.
- Fiabilité : la simplicité d'un moteur électrique l'expose à nettement moins de risques de pannes et son entretien est très simplifié.





Dacia Spring

INCONVÉNIENTS

- Autonomie limitée : selon la taille de la batterie, le style de conduite, la température, le type de route, la consommation peut grimper en flèche. Sur autoroute par exemple, une Renault Zoé parcourra environ 200 km, alors qu'elle peut en effecteur 300 sur route.
- Temps de recharge : entre les restrictions de bornes et celles de l'auto, la puissance maxi de charge peut être limitée. Une Zoé peut réclamer entre 1 h 10 sur une borne rapide et... 34 h sur une prise murale.
- Réseau de recharge : ni harmonieux, ni toujours fiable, il reste le point faible de la vie en électrique.
- Prix d'achat : les batteries coûtent cher et cela se ressent sur le prix d'achat des véhicules électriques. Heureusement, certains modèles, comme la Dacia Spring, sont plus accessibles (12 403 €, bonus déduit)
- Vieillissement de la batterie : comme sur un smartphone, la batterie perd en capacité avec le temps.



QUELLES UTILISATIONS ? QUEL PROFIL ?

Autant le dire d'emblée, la voiture électrique n'est pas adaptée à tous les usages automobiles. Même si les électriques en sont capables, les longs trajets ne sont pas leur fort et la consommation sur autoroute est très élevée. En revanche, la ville est leur royaume, car c'est là que leur mode de fonctionnement non polluant trouve toute sa mesure. Elles y sont très agréables à mener, ne créent pas de nuisance sonore et y profitent d'une meilleure autonomie grâce à la récupération d'énergie au freinage. Mais, paradoxalement, les citadins vivant majoritairement en appartement, ils bénéficient rarement d'une prise à disposition. Et s'il est possible d'en faire installer une dans son parking, c'est même un droit, cela reste parfois compliqué. La question à se poser avant d'opter pour une voiture électrique est donc celle de son usage quotidien. Des trajets domicile-travail de quelques dizaines de kilomètres, avec une borne pour recharger dans l'entreprise, semble un schéma tout indiqué. Et pour le long trajet annuel des vacances d'été, rien n'empêche de louer un véhicule thermique plus adapté et spacieux. Certains constructeurs, à l'image de Fiat, offrent même cette possibilité. ■

PAR N. VALÉANO, PHOTOS DR

Renault Mégane
E-Tech Plug-in

L'HYBRIDATION, LE MEILLEUR DES DEUX MONDES



SOULAGER UN MOTEUR THERMIQUE PAR L'ACTION D'UN MOTEUR ÉLECTRIQUE, LA RECETTE FAIT SES PREUVES, NOTAMMENT POUR UNE CONDUITE EFFICIENTE EN VILLE. L'HYBRIDE RECHARGEABLE Y AJOUTE LA POSSIBILITÉ DE ROULER EN TOUT ÉLECTRIQUE.

Depuis quatre générations, la Toyota Prius est LA voiture symbole de l'hybridation. Au départ décriée pour ses prestations de conduite laborieuses sur route et autoroute (et son design clivant...), la formule s'est affinée au fil des années et avec l'arrivée de concurrentes élaborées. Mais le principe reste identique : un moteur essence, une transmission automatique et un moteur électrique qui travaillent de concert avec une gestion très fine pour obtenir la meilleure efficience possible. Une petite batterie permet d'accumuler l'énergie cinétique récupérée au freinage, qui suffira à entraîner parfois le seul moteur électrique (jusqu'à 70 % du temps de trajet en ville), le moteur thermique se réveillant en cas de besoin de puissance ou lorsque la réserve électrique est épuisée. C'est ce qu'on appelle un système hybride parallèle. Résultat : des consommations remarquables en roulage urbain et un agrément élevé dans cet environnement.

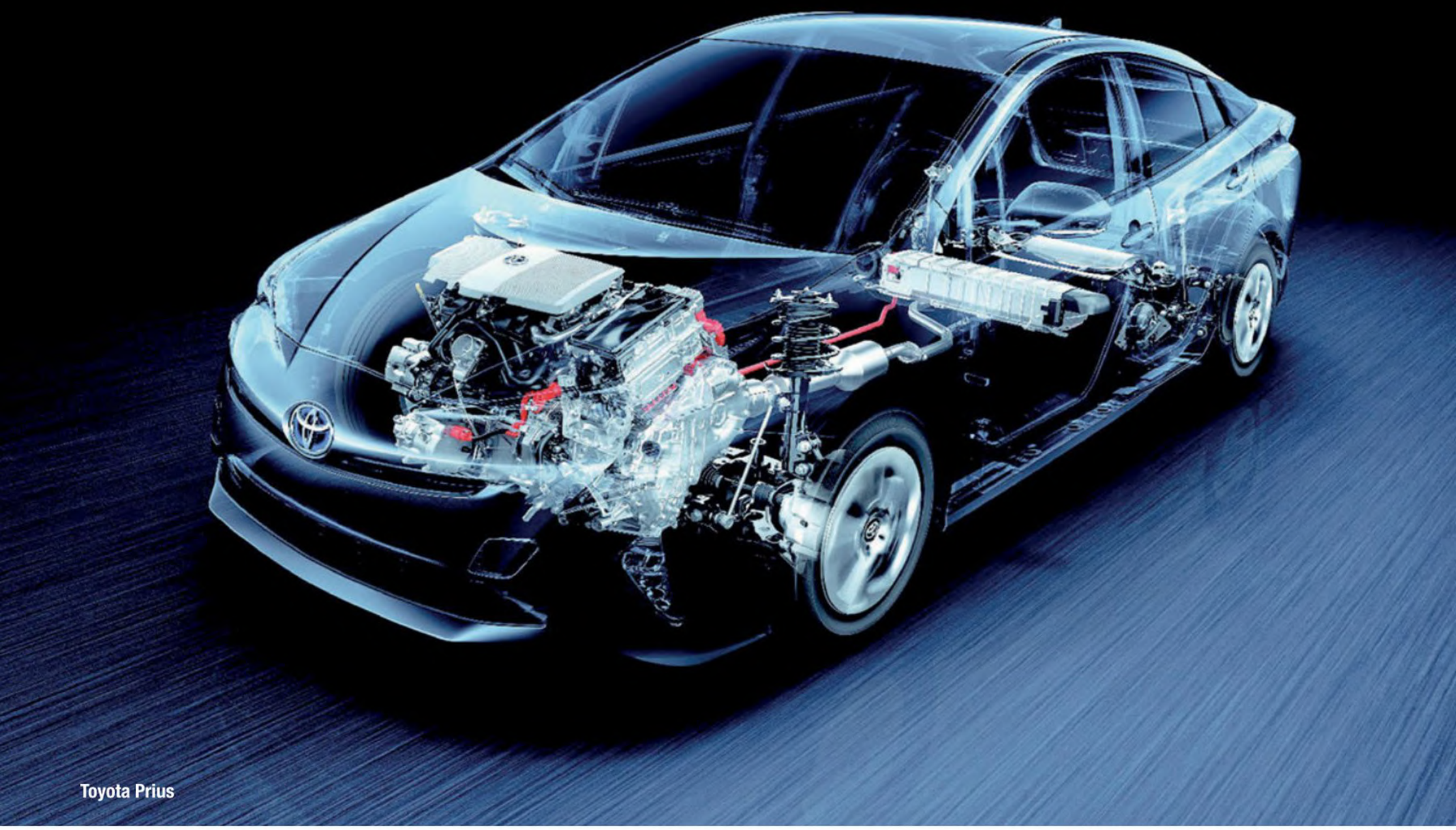
Il existe aussi une autre catégorie d'hybrides, beaucoup plus rare, nommée hybride série, le moteur thermique servant alors à alimenter en énergie un puissant moteur électrique qui est le seul à entraîner les roues. Ici, le rôle du moteur thermique se rapproche de celui d'un prolongateur d'autonomie. C'est la solution exploitée avec succès par Nissan au Japon, avec le système e-Power, que l'on découvrira bientôt à bord du nouveau Qashqai.

Dans les deux cas précédents, il s'agit de modèles dits "full hybrid", dont le seul moteur électrique est assez puissant pour entraîner les roues. À ne pas confondre avec les "mild hybrid " ou hybrides léger, qui recourent à un petit moteur pour aider au démarrage et compléter le couple disponible pour les relances, mais ne peuvent rouler en tout électrique. Attention : certains constructeurs jouent sur les mots et les appellent simplement hybrides...

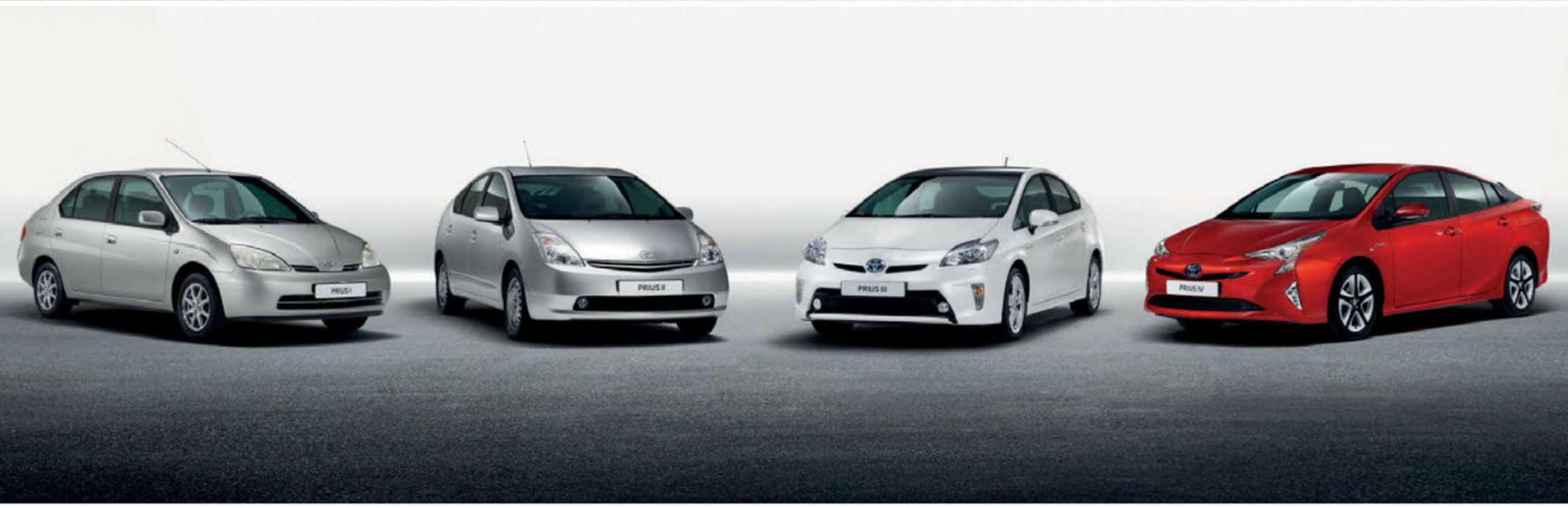
Enfin, les hybrides rechargeables (PHEV en anglais) forment une catégorie à part. Leur grosse batterie peut en effet être rechargée sur une borne ou une prise secteur (renforcée de préférence) pour assurer une traction électrique pure (généralement une cinquantaine de kilomètres) grâce à leur motorisation électrique plus puissante. Ils disposent également d'un long rayon d'action en mode hybride. Si le compromis semble idéal sur le papier et remporte un succès certain, porté par des incitations fiscales intéressantes pour les entreprises notamment, ces modèles sont onéreux et lourds. Certains pâtissent en outre de consommations très élevées une fois la batterie vidée, et dans tous les cas, doivent être souvent rechargés pour être exploités au mieux.

ATOUTS

- Efficience en ville : la consommation est réduite d'environ 30 % pour un hybride classique, et de 10 % pour un hybride léger.
- Douceur de fonctionnement : en ville, la transmission, souvent par variateur, et le couple du moteur électrique confèrent un très bon agrément.
- Fonctionnement tout électrique pour les hybrides rechargeables : une cinquantaine de kilomètres peuvent généralement être parcourus en mode zéro-émission (souvent jusqu'à 130 km/h) avant que le moteur thermique ne se mette en marche.



Toyota Prius





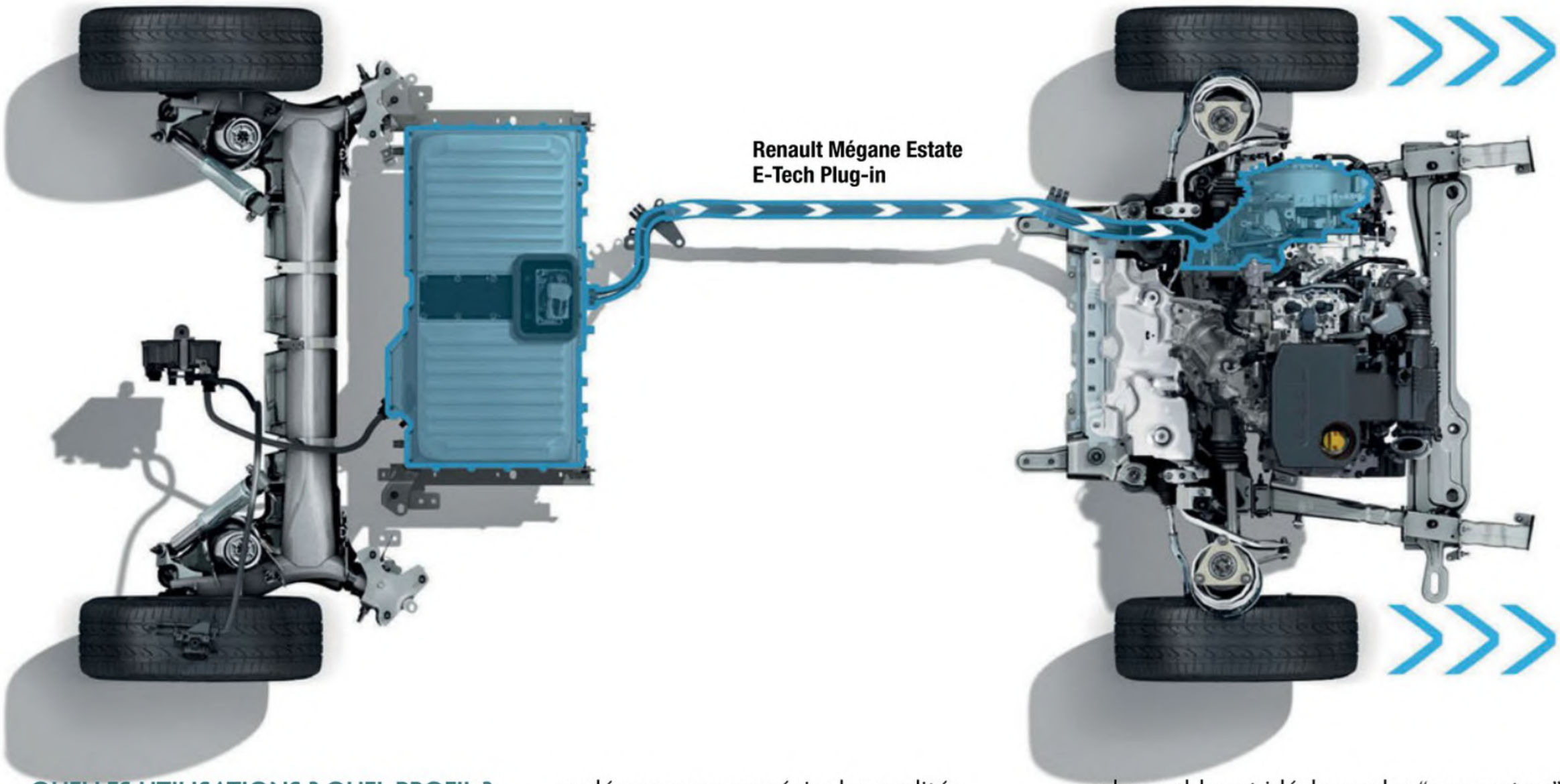
Renault Captur
E-Tech Plug-in



Toyota Prius

INCONVÉNIENTS

- Tarifs plus élevés, notamment pour les hybrides rechargeables, en raison de leur batterie de plus grosse capacité.
- Masse : très – trop – conséquente, avec deux moteurs et une batterie, notamment dans le cas des hybrides rechargeables qui embarquent un lourd accumulateur.
- Agrément de conduite sur route et autoroute souvent décevant : pied lourd et voiture hybride font rarement bon ménage. Sur autoroute, les relances génèrent souvent des montées dans les tours pénibles à l'oreille pour les modèles dotés d'une transmission à variateur.
- Consommation des hybrides rechargeables une fois la batterie épuisée : si certains modèles conservent un niveau suffisant de batterie pour rouler en "vrai" mode hybride, d'autres comptent surtout sur leur moteur thermique et, avec le poids de l'ensemble, la consommation grimpe en flèche.



Renault Mégane Estate
E-Tech Plug-in

QUELLES UTILISATIONS ? QUEL PROFIL ?

Si les hybridations légères ont l'avantage de ne pas être très onéreuses, elle trouvent leur intérêt en ville, principalement, avec de nombreux redémarrages. C'est aussi le meilleur terrain pour exploiter tout le potentiel d'un modèle "full hybrid" qui bénéficiera de consommations records. Pour un usage mixte ville/route, dans les encombrements quotidiens, c'est aussi un très bon choix. Il faut simplement être adepte d'une conduite coulée pour en apprécier les qualités. C'est également une question de coût, car pour des kilométrages très faibles, la différence de prix ne se justifiera pas. C'est encore plus vrai pour les hybrides rechargeables, dont les chiffres ridiculement bas de consommations normalisées officielles sont souvent trompeurs. Attention, aussi, aux impressionnantes données de puissance, qui ne riment pas nécessairement avec hautes performances. Un hybride rechargeable est idéal pour les "commuters" (habitués des trajets domicile-travail) ayant la possibilité de recharger à la maison ou au bureau. Avantage : le jour où ils ont besoin d'effectuer un trajet plus long, professionnel ou personnel, ils pourront partir sans se poser de questions. Une liberté exceptionnelle, permise par un produit "deux en un" idéal pour ceux qui ne savent pas choisir... ■

PAR N. VALÉANO, PHOTOS DR

Toyota Mirai

L'HYDROGÈNE, LE PLEIN DE PROMESSES

MÊME S'IL N'EN EST QU'À SES BALBUTIEMENTS, L'HYDROGÈNE RESTE L'UNE DES ALTERNATIVES LES PLUS PROMETTEUSES POUR, À L'AVENIR, ROULER SANS ÉMISSIONS ET AVEC UNE ÉNERGIE RÉELLEMENT RENOUVELABLE.

L'hydrogène étant présent partout autour de nous, il incarne probablement la meilleure source d'énergie renouvelable possible. Il ne produit ni CO_2 ni polluants lorsqu'il est utilisé pour alimenter une pile à combustible, véritable petite usine électrique embarquée dans le véhicule, laquelle crée une réaction d'oxydation avec l'oxygène, générant ainsi un courant alimentant un moteur électrique. Seul rejet de cette réaction : de l'eau ! Tout serait parfait si, pour être transformé en combustible H2 stocké sous très haute pression dans des réservoirs embarqués (700 bars pour un plein effectué en 5 min et 650 km d'autonomie pour la Toyota Mirai), l'hydrogène n'exigeait pas une importante quantité d'énergie, et si son bilan carbone ne dépendait pas de sa provenance.

Aujourd'hui, il est surtout généré grâce à un processus recourant à de bonnes vieilles énergies fossiles, le reformage de gaz méthane ou la gazéification de matériaux organiques. Autant dire que le tableau est un peu gâché. En revanche, il est autrement plus vertueux si sa production résulte de l'électrolyse de l'eau pour séparer ses deux éléments primaires, surtout s'il s'agit d'électricité renouvelable (éolienne ou solaire, notamment...). Et c'est encore mieux dans le cas d'une production locale, évitant ainsi un transport en camion synonyme de production supplémentaire de CO_2. À ce propos, l'entreprise Lhyfe va bientôt inaugurer, en Vendée, un premier site de production d'hydrogène renouvelable à l'échelle industrielle.
L'hydrogène est aussi un carburant complexe à mettre en œuvre et très coûteux. C'est l'une des raisons pour lesquelles il demeure très confidentiel, étant principalement exploité par des flottes professionnelles.
L'offre de véhicules, très limitée, ne compte actuellement que deux modèles sur le marché, la Toyota Mirai et la Hyundai Nexo, toutes deux très onéreuses. De nombreux constructeurs œuvrent aujourd'hui à leurs propres versions, dont Stellantis avec l'utilitaire Peugeot e-Expert Hydrogen, ou BMW, qui annonce de petites séries l'an prochain. Honda, Mercedes, Land Rover et Renault sont aussi sur les rangs.
Enfin, le réseau de distribution reste très restreint, et son expansion se fait à petits pas, avec 100 stations prévues en France d'ici la fin 2023, puis entre 400 et 1000 d'ici à 2028.

ATOUTS

- Énergie renouvelable : l'hydrogène est présent sans limite dans la nature.
- Roulage sans émission : une voiture à pile à combustible est un véhicule électrique ne produisant aucune émission polluante ou gaz à effet de serre (CO_2) en roulant.
- Les avantages de la conduite électrique : douceur et silence sont, ici aussi, au programme.
- Autonomie et rapidité du plein : quelques minutes suffisent pour embarquer les 5,6 kg d'hydrogène contenus dans les réservoirs de la Toyota Mirai et partir pour 650 km d'une traite. Récemment, la marque a même réussi à dépasser les 1000 km avec un plein sur les routes de France, en adoptant une conduite ultra-économe.

INCONVÉNIENTS

- Réseau : les stations restent très limitées en nombre et en usage. Aujourd'hui, l'hydrogène n'est pas un carburant grand public.
- Bilan CO_2 dépendant du carburant utilisé : s'il ne s'agit pas d'hydrogène renouvelable ou bas carbone, il contribue indirectement à l'effet de serre en raison de sa production. L'État a annoncé investir 7 milliards d'euros dans une filière d'hydrogène renouvelable.
- Puissance limitée : les piles à combustibles ne peuvent produire une énergie aussi importante que des batteries pour propulser une auto électrique.
- Inflammabilité : l'hydrogène demande des précautions particulières pour être manipulé.





QUELLES UTILISATIONS ? QUEL PROFIL ?

À ce jour, ce sont principalement des flottes professionnelles qui, en France, utilisent des voitures à pile à combustible, comme les taxis Hype ou les véhicules de Air Liquide, lui-même producteur de combustible hydrogène H2. Ils bénéficient d'une autonomie confortable et de pleins rapides. Mais les tarifs à l'achat (près de 70 000 € pour la Toyota Mirai) et à la pompe (une dizaine d'euros le kilo, soit une cinquantaine d'euros le plein) restent très dissuasifs. La Toyota Mirai, qui abrite trois réservoirs ultra-renforcés de fibre de carbone, est une grande berline de près de 5 m de long, peu conçue pour nos routes. Des modèles mieux adaptés, des prix plus abordables et un réseau de distribution étoffé constitueraient autant d'atouts pour élargir à différents profils d'utilisateurs. L'hydrogène étant capable de résoudre les questions d'émissions, d'autonomie, de rapidité de ravitaillement, mais aussi de fabrication et de recyclage des batteries, il pourrait aussi faire de l'ombre à des modèles électriques plus lourds, à l'autonomie plus limitée et à la recharge plus longue. Mais pour l'heure, les pronostics concernant son développement restent plus favorables aux transports lourds, utilitaires et transports en commun, voire trains et bateaux. Car, selon les chiffres de la PFA (filière automobile et mobilités), le scénario le plus optimiste pour les années 2040 limite la place de l'hydrogène à 6 % de parts de marché en Europe pour les voitures particulières. ■

PAR N. VALÉANO, PHOTOS DR



Hyundai Nexo

comment ça marche ?



GAZ À DEUX ÉTAGES

LES CARBURANTS GAZEUX REVÊTENT PLUSIEURS FORMES. PROCHES DANS LEUR FONCTIONNEMENT, GPL ET GNV RECOURENT À DES FORMULES CHIMIQUES ET DES RÉSEAUX DE DISTRIBUTION DIFFÉRENTS.

À 0,84 €/l en moyenne, le GPL (gaz de pétrole liquéfié) reste très compétitif face à l'essence, même si sa consommation est un peu supérieure. Le gaz de pétrole liquéfié est stocké sous pression dans un réservoir spécifique, la voiture conservant la possibilité de rouler à l'essence – bicarburation. Il est disponible dans un maillage de 1650 stations-services réparties dans tout l'Hexagone. Les véhicules ainsi équipés bénéficient de la vignette Crit'Air 1 (accès aux Zones à Faibles Émissions), de la prime à la conversion, d'un malus zéro ou réduit, d'une carte grise gratuite ou à - 50 %, entre autres avantages.

Le GPL est issu d'un mélange de gaz butane et propane, qui proviennent de champs de gaz naturel, sont des résidus du raffinage, ou encore (c'est un début), sont issus de filières renouvelables, à partir de biomasse.

Il dégage 13 % de CO_2 de moins que l'essence. Seuls Dacia (Sandero et Duster) et Renault (Clio et Captur) proposent des versions GPL de première monte. Le GNV (gaz naturel véhicule) est plutôt la spécialité du groupe VW, avec les Skoda Scala et Kamiq G-Tec (90 ch), Octavia G-Tec (131 ch) ou les Seat Ibiza et Leon (TGI 130 ch, 440 km d'autonomie avec les 3 bonbonnes intégrées). Le gaz est du méthane, compressé sous forme gazeuse, et donc mesuré en kilo. Le prix reste avantageux (environ 50 % de moins que l'essence) et les émissions de CO_2 sont inférieures de 23 % environ. Lorsqu'il est issu de déchets organiques sous forme de bioGNV, il présente un bilan carbone presque neutre. Seules 250 stations publiques sont disponibles en France, le destinant plutôt à un usage professionnel.

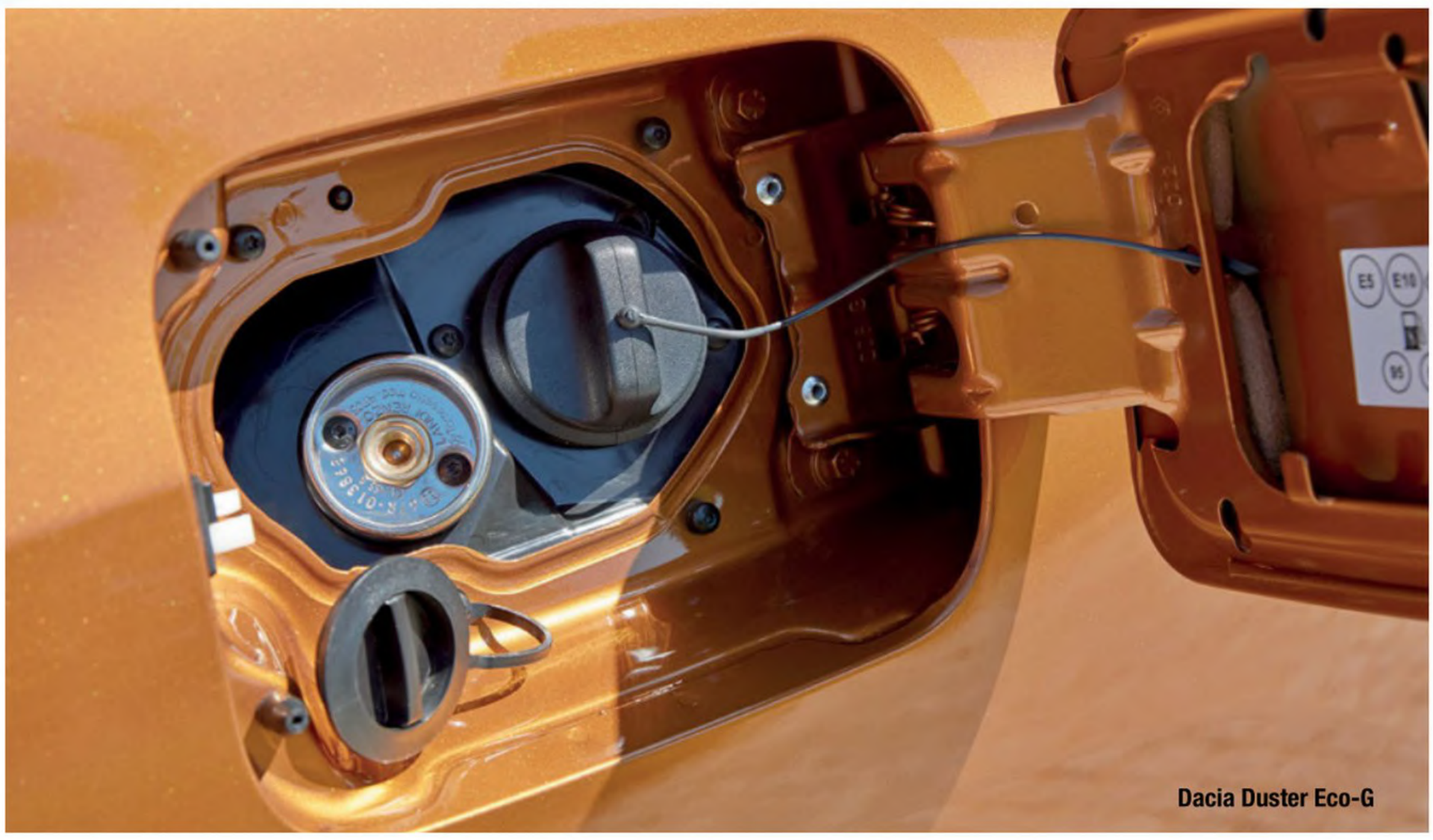
Seat Leon GNV

ATOUTS

- Prix et rapidité d'un plein.
- Avantages fiscaux.
- Possibilité de rouler à l'essence (réservoir normal pour le GPL, mais de moins de 10 l pour le GNV).

INCONVÉNIENTS

- Perte de puissance et donc de performances.
- Perte de place avec l'adjonction d'une bombonne/ réservoir, souvent dans le coffre.
- Consommation.
- Réseau de distribution embryonnaire (surtout pour le GNV).



Dacia Duster Eco-G

QUELLES UTILISATIONS ? QUEL PROFIL ?

Les versions GPL ont connu un succès notable avec la gamme Dacia, parfaitement en accord avec la philosophie économique et maligne de la marque. Elles s'adressent à des utilisateurs ayant accès à une pompe proche de leur domicile pour mieux profiter des avantages de ce carburant bon marché. Les gros rouleurs pourront en bénéficier, comme les habitués des plus courts trajets. Rappelons qu'en plus des modèles proposés par les constructeurs, il est possible d'installer un kit de conversion au GPL dans une voiture d'occasion. Le GNV est quant à lui plus spécifique, avec son réseau de distribution nettement plus limité. ■

PAR N. VALÉANO, PHOTOS DR

comment ça marche ?

SUPERÉTHANOL : TOURNEE GENERALE

AVEC UNE GESTION ÉLECTRONIQUE SPÉCIFIQUE, LA PLUPART DES MODÈLES SORTIS DEPUIS 2001 ET COMPATIBLES AVEC LE SP95-E10 PEUVENT RECEVOIR UN KIT DE CONVERSION À L'E85. L'OCCASION DE ROULER À MOINDRES FRAIS.

Le bioéthanol, ou superéthanol E85, est un carburant renouvelable issu de cultures spécifiques de betterave à sucre, blé ou maïs (première génération, le plus répandu)s très majoritairement françaises. Il est ensuite distillé pour devenir éthanol pur. Il n'est pas biologique, mais simplement d'origine agricole. Le superéthanol de deuxième génération est plus vertueux, utilisant des résidus existants, comme le marc de raisin des vignerons. L'E85 affiche des émissions de CO_2 inférieures d'environ 50 % et dégage très peu de particules fines. Il est environ deux fois moins cher à la pompe que le SP95, avec un prix au litre moyen de 0,70 € dans ses plus de 2 300 stations en France. Une nouvelle réglementation permet, cette année, d'ouvrir la conversion aux modèles de plus de 15 CV et à ceux équipés de filtre à particules essence, en passant toujours par un fabricant de kit de conversion homologué (ils sont 5, pour des conversions à environ 1 000 €). Différents avantages fiscaux aident à le promouvoir et il est possible d'économiser jusqu'à 600 €/an à l'usage, malgré une surconsommation par rapport à l'essence de 20 à 30 % environ. En première monte, seules les marques Jaguar, Land Rover et Ford proposent une offre d'origine sur le marché.



Ford Kuga FHEV





Land Rover Discovery Sport

ATOUTS

- Grande flexibilité : on peut indifféremment faire le plein d'E85 ou de SP95 dans le même réservoir d'origine.
- Prix à la pompe : deux fois moins cher que l'essence.
- Bons résultats en termes d'émissions.
- Nombreux avantages fiscaux.

INCONVÉNIENTS

- Réseau de pompes encore en croissance.
- Deuxième génération d'E85 plus vertueuse, mais encore trop rare.
- Prix de la conversion.

QUELLES UTILISATIONS ? QUEL PROFIL ?

Grâce à la flexibilité d'usage offerte par les boîtiers de gestion moteur des installations E85, il est vraiment facile de rouler avec ce carburant ou, à défaut, de passer à un plein d'essence, sans préjudice. Cependant, l'E85 s'adresse plutôt aux gros rouleurs, l'investissement de départ n'étant pas négligeable pour les kits de conversion. À moins de préférer choisir un modèle neuf dans la gamme SUV de chez Jaguar-Land Rover (Land Rover Discovery Sport, Range Rover Evoque, Jaguar E-Pace hybrides légers 200 ch), ou chez Ford (Fiesta, Puma, Focus micro-hybride, Kuga hybride, 95 à 190 ch) pour trouver le modèle idéal, sans surcoût rédhibitoire. ■

PAR N. VALÉANO, PHOTOS DR



DE LA THÉORIE

LA RECHARGE ÉLECTRIQUE A SES RÈGLES, QUI NÉCESSITENT UN PETIT APPRENTISSAGE AVANT D'ÊTRE MAÎTRISÉES. TOUR D'HORIZON DE CE QU'IL FAUT SAVOIR POUR ORGANISER AU MIEUX LE PRÉCIEUX RAVITAILLEMENT DE SES BATTERIES.

LES DIFFÉRENTES BORNES

Le réseau public en France comprenait, au 1er mai, 33 363 points de recharge. Mais l'objectif de 100 000 points d'ici la fin 2021 ne sera probablement pas atteint dans les temps. On dénombre une moyenne de 10 véhicules par point de recharge, ce qui



À LA PRATIQUE

correspond à la valeur recommandée par l'Union Européenne. Mais seule 1 borne sur 10 propose une charge rapide d'une puissance supérieure à 50 kW et en courant continu, particulièrement précieuse pour les longs trajets. L'objectif fixé par les autorités vise à pourvoir chaque aire de service du réseau autoroutier d'une station de recharge rapide à l'horizon 2023, avec un investissement de 100 millions d'euros. La recharge rapide est assurée par le réseau de Superchargeurs Tesla pour les... Tesla, tandis qu'au fur et à mesure, les réseaux Ionity (jusqu'à 350 kW de puissance) et Total se développent. Idéalement, il faut compter entre 20 et 40 minutes pour remplir la batterie à 80 %, selon sa taille et la puissance de charge délivrée par la borne et celle acceptée par l'auto, pour regagner plusieurs centaines de kilomètres. Reste que, selon l'Avere



Porsche Taycan

(Association nationale pour le développement de la mobilité électrique), cela demeure un usage exceptionnel, puisque 90 % des recharges se font à domicile.

LES DIFFÉRENTES PRISES

Il est toujours possible de recharger une voiture électrique sur une simple prise murale. Mais cela n'est pas conseillé et ne peut être qu'une solution de dépannage, ladite prise n'étant pas prévue pour assurer une telle charge et susceptible de surchauffe.
Au domicile, mieux vaut opter pour une prise renforcée *a minima*, voire une Wall box (environ 1000 € posée), dont l'ampérage plus élevé de 16 A permet une recharge un peu plus rapide.
Les bornes publiques peuvent être de plusieurs types. Côté borne, le câble peut être de type 3C ou de type 2. Côté véhicule, on trouve des connexions de type 2, Combo EU, ou encore, le standard japonais CHAdeMO. La recharge rapide (au-dessus de 43 kW) en courant continu si le véhicule le permet constitue la méthode de charge la plus efficace.

LES PRIX POUR RECHARGER

Le moins cher consiste, logiquement, à trouver une borne de recharge... gratuite ! Quelques magasins ou centres commerciaux en proposent, ainsi que certaines entreprises pour leurs employés. Une recharge de nuit, en heures creuses au domicile, ne coûtera que quelques euros. Sur les bornes publiques, attention, les tarifs sont très variables. Compter environ 0,30 €/minute dans le réseau de charge rapide Ionity pour les marques faisant partie du consortium, comme BMW, Mercedes, Volkswagen, Audi,

Superchargeur Tesla

Porsche, Ford, Hyundai, Kia (jusqu'à 0,79 € pour les autres clients), 0,40 à 0,60 €/min chez Total selon la puissance, 0,36 €/kWh chez Tesla.

LES APPLIS DISPONIBLES

Les utilisateurs de véhicules électriques qui prennent la route sont généralement très connectés. C'est en effet la seule solution permettant de trouver des points de charge en temps réel. L'application Chargemap, la plus célèbre, compte quelque 700 000 utilisateurs en Europe, qui apprécient sa praticité pour trouver des bornes de recharge à proximité. Elle est gratuite, communautaire et intègre désormais un nouveau planificateur d'itinéraire. Notons également la présence des applications Nextcharge et Plugshare. Les constructeurs proposent aussi leur propre application, ainsi qu'une solution de carte d'abonnement.

LES CARTES D'ABONNEMENT

Chargemap propose aussi une carte de paiement interopérable donnant accès à de nombreux réseaux, le badge ChargeMap Pass (19,90 €). Le Pass Izivia (groupe EDF) permet, lui, l'accès à plus de 100 000 points de charge (15 €) ; il est lié à une appli indiquant la disponibilité des bornes en temps réel. Le pass Freshmile (4,99 €) donne, lui aussi, accès à 100 000 bornes. La carte KiWhiPass (19 €) propose aussi ses précieux services. Point commun à tous : leur compatibilité avec un maximum de points de charge afin d'éviter de jongler entre plusieurs cartes selon la station utilisée. ■

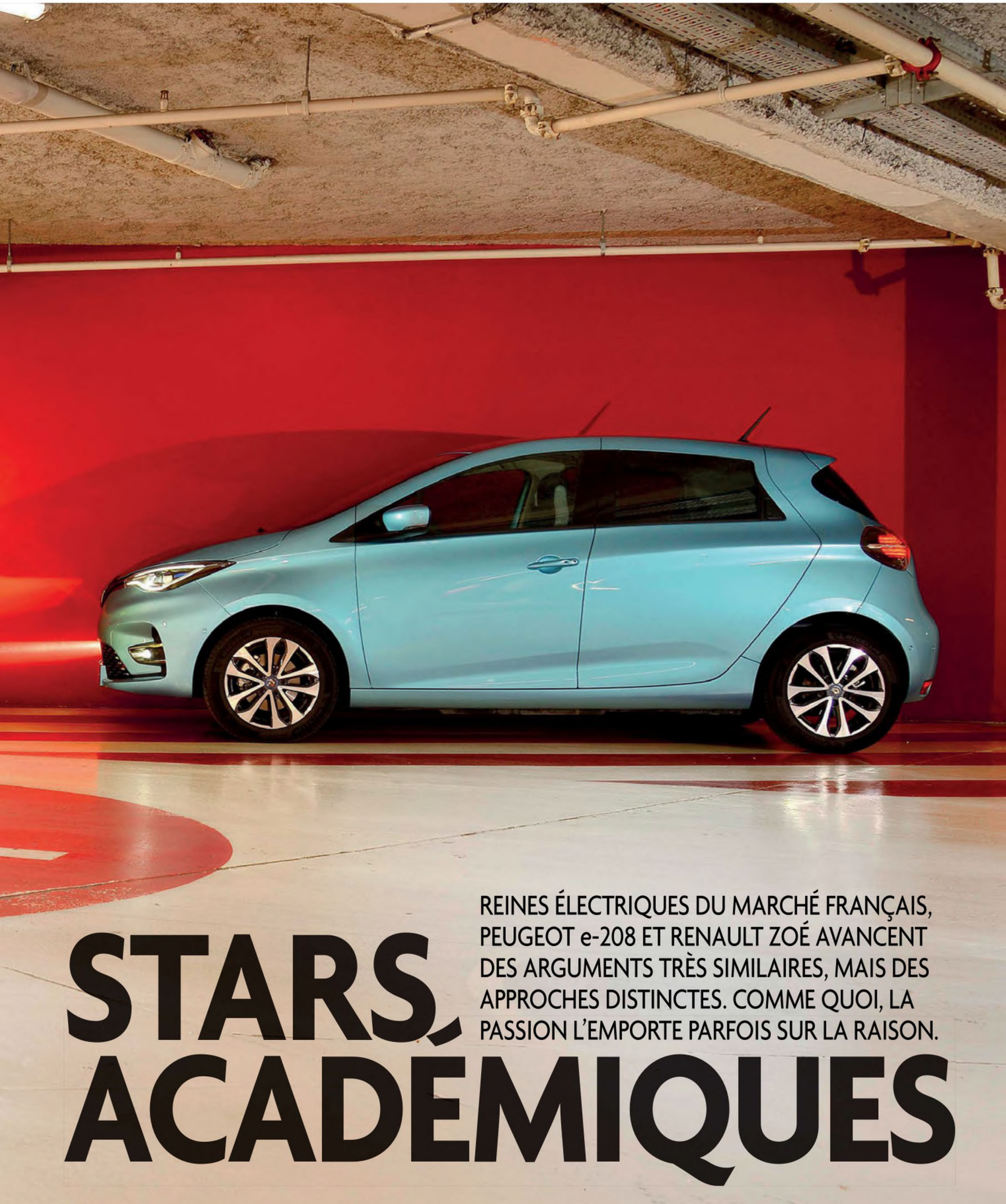
PAR N. VALÉANO, PHOTOS DR





PEUGEOT e-208 Allure, 33 600 €

RENAULT ZOÉ E-Tech R135 Intens, 36 800 €



STARS, ACADÉMIQUES

REINES ÉLECTRIQUES DU MARCHÉ FRANÇAIS, PEUGEOT e-208 ET RENAULT ZOÉ AVANCENT DES ARGUMENTS TRÈS SIMILAIRES, MAIS DES APPROCHES DISTINCTES. COMME QUOI, LA PASSION L'EMPORTE PARFOIS SUR LA RAISON.



Les raisons de choisir la e-208...

Vous préférez rouler dans une vieille Mercedes ou à bord d'une Peugeot récente ? Vaste débat, que d'aucuns, sensibles à l'image de marque, n'hésitaient pas à trancher. Mais ça, c'était avant. Avant que Renault, en 2012, inonde le petit marché de la voiture électrique avec la Zoé. Neuf ans plus tard, et bien que le nom Zoé – à l'image de Mobylette ou Frigidaire – ait fini par incarner le terme générique permettant de distinguer une voiture électrique d'une thermique, force est de constater que la citadine du Losange accuse quelques rides. Comparée à une e-208 à la ligne pimpante et au regard perçant légèrement teinté d'agressivité, la Zoé s'affiche plus haute sur pattes (1,56 m contre 1,43 m). *Idem* à bord, où la position de conduite très haut perché tient davantage du SUV que d'une petite auto électrique à vocation urbaine, par ailleurs mal servie par une ergonomie inconfortable lors des longs trajets.

Changement de décor à bord de la Peugeot, où le conducteur se trouve littéralement assis par terre. Petit volant entre les mains, il ne reste qu'à profiter d'un agrément de conduite sur lequel la 208, thermique ou électrique, mise beaucoup. Dotée d'une direction très légère idéale en manœuvres, et braquant un poil plus court que sa rivale du jour, (10,4 m contre 10,6 m), la petite Peugeot est un régal en ville. Ultra maniable, elle se faufile encore mieux que la Renault et se gare aussi plus aisément grâce à une longueur inférieure de 3 cm. Laquelle ne pénalise en rien l'habitabilité, très légèrement supérieure à celle de la Zoé, notamment en espace aux jambes à l'arrière.

PIMPANTE ET PLUS JOVIALE, ELLE EST AUSSI MOINS CHÈRE...

Derrière le volant au format inédit, la e-208 distille, comme toute Peugeot, un réel plaisir de conduite, presque équivalent à celui d'une version thermique. Et ce, malgré un train arrière à barre Panhard en lieu et place de la traverse déformable des 208 à carburant fossile, et un poids supérieur à 1450 kg. Soit 300 kg de plus qu'une version PureTech 130 EAT8 ! Un embonpoint qui n'empêche pas cette lourde citadine polyvalente de décoller avec vigueur à chaque feu vert ou de s'insérer sans frémir sur voies rapides, grâce aux 136 ch et 260 Nm de couple disponibles instantanément.

Grâce à sa batterie de plus faible capacité, la e-208 se recharge également plus rapidement : 30 minutes sur une borne de charge rapide (100 kW) pour recouvrer de 0 à 80 % de l'accu, avec l'option chargeur embarqué de 11 kW (300 €), contre 1 h 10 pour la Zoé, qui propose, il est vrai, 2 kWh de capacité de batterie supplémentaires.

Enfin, la montée en gamme de Peugeot étant définitivement entrée dans les mœurs automobiles, la petite du Lion affiche une meilleure cote que sa rivale tricolore. Après 4 ans, elle conserve ainsi 41,7 % de sa valeur, contre 37 % pour la Zoé. Et dans cette finition intermédiaire Allure, elle s'affiche 2 200 € moins chère que la Zoé haut de gamme Intens. Dernier point, la e-208 peut profiter, en option, d'un régulateur de vitesse adaptatif (400 €) à partir du niveau GT, qui se négocie 36 300 €. ■








CHARGE COMPLETE
0h15min
CHARGE DE 14 KM PAR HEURE
302km
98%
2012km






PEUGEOT
FM-411-WM
75



... ou de préférer la Zoé

Pour son équipement plus fourni ! Certes plus onéreuse à l'achat, la Zoé soigne davantage ses occupants. En témoignent la sellerie cuir-tissu ou le GPS livrés en série, un système de navigation nettement plus plaisant à utiliser que celui, optionnel, de la Peugeot, aux graphismes datés et au processeur trop lent. Depuis l'apparition de la Clio V, les progrès de Renault dans ce domaine sont notables, le large écran central s'avérant simple d'utilisation, d'une définition irréprochable et doté de plus nombreuses fonctions.

Malgré un habitacle à peine moins vaste, la Zoé se montre aussi plus agréable à vivre que sa concurrente du jour. Les surfaces vitrées plus généreuses apportent un surplus de lumière bienvenu, qui donne davantage envie de prendre la route. Et de profiter par là même d'une autonomie supérieure à celle de la Peugeot, lui conférant ainsi une plus grande polyvalence. En termes d'habitabilité, la Renault propose également un volume de coffre nettement supérieur, de 388 litres sous la tablette, contre 311 litres pour la e-208.

PLUS AGRÉABLE À VIVRE, ELLE PROFITE AUSSI D'UNE AUTONOMIE SUPÉRIEURE

Au chapitre autonomie, la comparaison des valeurs WLTP fournies par les deux constructeurs tourne en faveur de la petite du Losange. Alors que Peugeot annonce jusqu'à 340 km de rayon d'action, Renault en offre presque 50 de plus avec sa Zoé. Une différence que nous avons pu constater lors de notre essai, la Zoé ayant été capable de parcourir 300 km en cycle mixte route-ville et un peu d'autoroute, quand la Peugeot a réclamé sa dose d'ions après 250 km. Sur autoroute, bête noire des véhicules électriques, l'écart se réduit, avec 180 km pour la e-208, contre 210 km pour la Zoé.

Côté systèmes de régénération en revanche, les deux voitures font preuve d'une efficacité similaire dans les phases de décélération. Une gymnastique amusante, qui permet de gagner des kilomètres en... avançant, à condition toutefois d'adopter un rythme tranquille et d'anticiper. Enfin, on peste encore et toujours contre l'indigence du réseau de bornes de recharge, en particulier à Paris et sa proche banlieue. Souvent occupées par des chauffeurs Uber ou des livreurs Amazon, ces anciennes bornes Autolib' (3 kWh...) rechargent trop lentement, lorsqu'elles fonctionnent ! Attention, aussi, aux tarifs de charge sur autoroute si vous ne disposez pas d'abonnement. Sur les fameuses bornes Ionity à charge rapide, il vous en coûtera jusqu'à 0,79 €/minute de charge.

Bref, rouler en voiture électrique n'est pas encore aussi simple qu'en thermique. Il convient donc de bien se renseigner avant d'acheter, car, dans les cas de nos deux modèles français, il faut compter au minimum 32 500 €. Et comme une mauvaise nouvelle n'arrive jamais seule, le bonus écologique s'établit désormais à 6 000 €, contre 7 000 € auparavant. ■

PAR S. LARROUMET, PHOTOS F. BOLUSSET






ZE
ZOE


0:25
86 %
251 km
60.9
km/h






ZOE
FS-849-BH

e-208 VS ZOÉ



PEUGEOT e-208

Allure

33 600 €



RENAULT ZOÉ

E-Tech R135

Intens

36 800 €

acheter

	e-208	Zoé
Prix	33 600 €	36 800 €
Valeur résiduelle après 48 mois	14 000 € (41,7 %)	13 600 € (37 %)
Gamme essence	de 75 à 130 ch de 16 200 à 27 400 €	non
Gamme diesel	de 100 ch de 18 900 à 25 300 €	non non
Gamme électrique	136 ch de 32 700 à 36 300 €	de 110 à 135 ch de 32 500 à 36 800 €
Puissance fiscale (CV)	4	4
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité
Extension de garantie à 4 ans	274 € (40 000 km)	528 € (40 000 km)
Conso urbaine/extra-urbaine (kWh/km)	nc	nc
moyenne AM/constructeur (kWh/km)	17,9/14,9	16,8/17,7
CO_2 (g/km)/bonus-malus	0/6 000 €	0/6 000 €
Intervalle de révision	2 ans/25 000 km	2 ans/30 000 km
Pays de production	Slovaquie	France
Nombre de points de vente	2 303	3 677
NOTES		
Prix d'achat	**18/40**	**15/40**
Consommation	**14/20**	**15/20**
Valeur résiduelle	**16/20**	**13/20**

acheter/80

48

43

vivre

	e-208	Zoé
Largeur coudes AV/AR (cm)	140/134	138/137
Espace jambes AR (cm)	67	64
Garde au toit AV/AR (cm)	101/93	97/90
Coffre à 5/à 2 (l)	311/nc	388/1 225
Hauteur de seuil coffre (cm)	70	71
ÉQUIPEMENT		
GPS/sellerie cuir	850 €/non	série/série (cuir-tissu)
Caméra de recul/parking automatique	série/0 €	série/400 €
Accès et démarrage sans clé	350 €/série €	série
Système Hi-Fi/toit ouvrant	non	900 €/non
Sièges AV chauffants	200 €	400 € (+ volant)
Peinture métallisée	550 €	550 €
NOTES		
Habitabilité et modularité	**7/10**	**6/10**
Confort de suspension	**8/10**	**8/10**
Équipements de confort	**6/10**	**8/10**
Finition et présentation	**9/10**	**6/10**
Confort acoustique	**9/10**	**9/10**
Volume de coffre	**6/10**	**9/10**

vivre/60

45

46

conduire

	e-208	Zoé
Moteur Peugeot : électrique, synchrone à aimant permanent.		
Moteur Renault : électrique, synchrone à rotor bobiné.		
Batterie Peugeot : Lithium-ion, 400 V, 18 modules, 216 cellules, 350 kg.		
Batterie Renault : Lithium-ion, 400 V, 12 modules, 192 cellules, 326 kg.		
Transmission	auto., 1 vitesse	auto., 1 vitesse
Puissance (ch)	136	135
Couple (Nm)	260	245
Poids (kg)	1 455	1 502
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,06x1,75x1,43	4,09x1,79x1,56
Empattement (m)	2,54	2,59
Cap. batt. (kWh)/autonomie route(km)	50/250	52/300
Autonomie autoroute (km)	190	215
Chargeur embarqué	7,4 kW (option 11 kW)	22 kw (option 50 kw)
Temps de recharge (prise 100 kW)	30' de 0 à 80 % 8 h sur prise 7,4 kW	1 h 10 de 0 à 80 % 9 h 30 sur prise 7,4 kW
Ø de braquage (m)	10,4	10,6
Vitesse maxi (km/h)	150	140
0 à 100 km/h/1 000 m DA	8,3/30,6	9,5/nc
Pneus de série	195/55 R 16	195/55 R 16
Pneus de l'essai	Michelin Primacy 4	Michelin Primacy 4
ÉQUIPEMENTS		
Charge rapide	300 € (11 kW)	1 000 € (50 kW)
Éclairage diodes	série	série
Combiné d'instrumentation digital	série	série
Freinage urbain automatique	série	série
Alerte de franchissement de ligne	série	série
Régulateur de vitesse adaptatif	non (400 € sur GT)	non
Codes-phares automatiques	non	série
NOTES		
Temps de recharge	**8/10**	**7/10**
Agrément de conduite	**8/10**	**7/10**
Ergonomie	**8/10**	**6/10**
Performances/autonomie	**7/10**	**8/10**
Efficacité freinage	**8/10**	**8/10**
Équipements de sécurité	**7/10**	**8/10**

conduire/60

46

44

PEUGEOT e-208	**139/200**
RENAULT ZOÉ	**130/200**



auto MOTO

NOTRE VERDICT

Plus sympa à conduire, profitant d'une image flatteuse et faisant preuve de modernité, la Peugeot e-208 s'impose face à une Renault Zoé à l'autonomie certes supérieure, mais qui accuse le poids des années.



Un crédit vous engage et doit être remboursé.
Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

Modèle présenté TMAX TECH MAX 2021 - 255€/mois

*Exemple de financement en Location avec Option d'Achat (LOA) pendant une durée de 37 mois et 14 800 km (hors assurance facultative), kilométrage fin de contrat, réservé exclusivement à clients particuliers : pour l'achat d'un Yamaha TMAX 560 2020 au prix de 11 999,00 €TTC. Dépôt de garantie : 0,00 €TTC. **1er loyer** à la livraison hors assurance facultative : **221,65 €TTC** suivi de 36 **loyers de 221,65€ €TTC**, loyers hors assurance facultative. Coût total des loyers : 8 201,05 €TTC. **Option d'achat finale : 5 999,50 €TTC. Montant total dû par le locataire en cas d'option d'achat : 14 200,55 €TTC.** Vous disposez d'un droit de rétractation.

Exemple de coût pour l'assurance facultative You Value Protect (hors surprimes éventuelles) : 20,40 €TTC par mois en sus du loyer mensuel indiqué plus haut se trouve inclus dans l'échéance de remboursement. Le coût total de l'assurance sur toute la durée de la location avec option d'achat s'élève à 344,84 €TTC. Contrat d'assurance facultative « YOU Value Protect » (Garantie Perte Financière) négocié par YAMAHA MOTOR FINANCE France, SAS auprès de la société Allianz IARD (1), entreprises régies par le Code des assurances.

Offre soumise à conditions valable dans le réseau des concessionnaires YAMAHA participants **jusqu'au 30/09/2021**, sous réserve d'acceptation de votre dossier par YAMAHA MOTOR FINANCE France, société de financement agréée par l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution et immatriculée en tant que Courtier en assurance à l'ORIAS sous le n° 19 006 547 (www.orias.fr), SAS au capital de 20 000 000 € ; 844 539 197 RCS Pontoise, 5 avenue du Fief ZA Les Béthunes - 95310 Saint-Ouen-l'Aumône.

Cette offre est distribuée par votre concessionnaire YAMAHA, en sa qualité d'intermédiaire de crédit non exclusif de YAMAHA MOTOR FINANCE France qui apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit à la consommation sans agir en qualité de Prêteur. Cet intermédiaire de crédit peut être soumis au statut d'Intermédiaire en Opérations de Banque et Service de Paiement (IOBSP). Dans ce cas, son numéro d'immatriculation à l'ORIAS (consultable sur www.orias.fr) est affiché à l'accueil.

(1) Allianz IARD - Société Anonyme au capital de 991 967 200 € - Entreprise régie par le Code des assurances.
Siège social : 1 cours Michelet - CS 30051 - 92076 Paris La Défense CEDEX 403 205 065 RCS Nanterre. Adresse postale : Allianz IARD
TSA 90001 – 92087 La Défense Cedex
Nothing but the Max : Rien que le MAX - Revs Your Heart : Et votre cœur bat plus fort - Building bikes to believe in : Configurez la Yamaha de vos rêves

YAMAHA
Revs Your Heart

www.yamaha-motor.fr

YOU YAMAHA MOTOR SERVICES · YAMALUBE · MY GARAGE BUILDING BIKES TO BELIEVE IN

YOU YAMAHA MOTOR FINANCE

HYUNDAI KONA Electric Créative - 39 300 €

FÉES POUR L

PEUGEOT E-2008 GT - 41350 €

A VILLE

LES SUV URBAINS ÉLECTRIQUES NE SONT PAS SI COURANTS. OFFRANT UNE PUISSANCE IDENTIQUE, LE CORÉEN KONA AFFRONTE LA STAR FRANÇAISE E-2008, DANS UN DUEL TRÈS SERRÉ.











Les raisons de choisir le Kona ...

Offrant le choix entre motorisations thermique, hybride et électrique, le petit crossover familial Hyundai, tout récemment restylé, jouit d'une sérieuse réputation de fiabilité, renforcée par une garantie longue durée de 5 ans. Outre un design assez original, il offre un bel agrément de conduite grâce à des commandes particulièrement douces. Lesquelles s'accordent à merveille avec une motorisation électrique suffisamment tonique de 100 kW (136 ch), dotée d'un frein moteur ajustable depuis les palettes au volant. Le niveau maxi (3) nous a semblé particulièrement efficient, d'autant qu'il permet de ne recourir à la pédale de frein que sur les tout derniers mètres avant l'arrêt, ce qui n'est pas le cas du Peugeot, qui ne dispose que d'un seul mode B, moins virulent. Une pédale qui offre un toucher nettement plus agréable et progressif que celui du 2008, lequel génère quelques désagréables à-coups. Petit raffinement assez rare sur un modèle électrique, ce Kona dispose d'une fonction Hold, qui permet, au feu rouge, d'éviter que la voiture ne rampe. Neutre et très équilibré, son comportement participe à la quiétude de sa conduite, renforcée par un silence mécanique propre à tous les VE. Cerise sur le gâteau, sa consommation se révèle particulièrement raisonnable puisque nous avons relevé une moyenne de 14,7 kWh sur un parcours mixte, mené sans aucun souci d'économie (contre 18,8 kWh au Peugeot). Un chiffre très proche de celui que revendique Hyundai (14,3), complété par une autonomie annoncée toujours très réaliste, ce qui est rare sur un VE. Une honnêteté à mettre au crédit du constructeur coréen. Pour ceux qui souhaiteraient augmenter leur rayon d'action (un peu moins de 300 km), la version 204 ch, encore nettement plus tonique, autorise une autonomie proche des 400 km, grâce à ses grosses batteries de 64 kWh. Outre une habitabilité et une modularité – classique – dans la bonne moyenne du segment, un peu plus généreuse que celle du 2008, l'habitacle de ce Kona dispose d'un design moderne et agréable, avec une console centrale flottante, un bloc compteurs numérique très lisible et un grand écran multimédia tactile, très facile d'utilisation. De quoi lui conférer une ergonomie plus aboutie que celle du 2008, dont le fameux i-Cockpit, qui associe mini-volant et bloc compteurs en position haute, n'offre pas toujours une bonne lisibilité, selon le gabarit du conducteur et la position de conduite adoptée. Autre détail agaçant sur le Peugeot, lorsqu'on change de menu – en passant, par exemple, de la radio à la clim' – le retour au menu initial ne se fait pas automatiquement. ■

FIABILITÉ, TONICITÉ, ERGONOMIE ABOUTIE ET CONSO MAÎTRISÉE





... ou de préférer le e-2008

C'est à chaque fois la même histoire. Reprendre le volant d'une Peugeot délivre toujours le même plaisir, fruit de trains roulants et d'une direction à la précision chirurgicale, plus consistante que celle, un peu légère, du Kona. Sans oublier un amortissement mariant rigueur et confort, offrant une remarquable filtration des petites – et plus grosses – imperfections de la chaussée, à l'exception de certains gendarmes couchés. Mention particulière également aux sièges qui, bien qu'un peu étroits, offrent plus de moelleux que ceux du Kona. De quoi procurer un toucher de route à nul autre pareil.

PLAISIR DE CONDUITE ET TOUCHER DE ROUTE À NUL AUTRE PAREIL

Tout aussi irréprochable est le comportement, qui offre une sensation d'invulnérabilité donnant envie de toujours hausser le rythme ! Tout juste convient-il de se (ré)habituer au volant format auto-tamponneuse, que l'on finit par adorer, tout comme le bloc compteur digital, très élégant... lorsqu'on arrive à le lire ! Un peu moins généreux en largeur aux coudes, mais un peu plus en espace aux jambes arrière, ce 2008 jouit également d'un coffre plus volumineux que celui, un peu juste, du coréen. Reste au Peugeot une autonomie réelle légèrement supérieure (306 km contre 274 km), grâce à sa batterie de plus grande capacité, et malgré une consommation supérieure. Sans oublier un habitacle à la finition et aux matériaux plus cossus, moussés pour la plupart – alors que ceux du Kona sont exclusivement en dur – et dont la planche de bord est agrémentée d'un bandeau à petits motifs géométriques, très élégant. Parmi les autres spécificités du Peugeot, le levier de vitesses classique se révèle plus pratique que celui, à touches, du coréen, tandis que la petite tablette permettant de maintenir votre smartphone est "simply clever", comme on dit chez Skoda. Enfin, la climatisation se révèle plus efficace qu'à bord du Kona, qui ne semble guère goûter aux fortes chaleurs. ■

PAR N. BRIOUZE, PHOTOS F. BOLUSSET







KONA VS e-2008



HYUNDAI KONA
Créative
39 300 €



PEUGEOT e-2008
GT
41 350 €

acheter

	Kona	e-2008
Prix	39 300 €	41 350 €
Valeur résiduelle après 48 mois	16 130 € (41 %)	17 460 € (42,2 %)
Gamme essence	120 ch de 24 050 à 28 450 €	de 100 à 155 ch de 22 700 à 33 500 €
Gamme diesel	136 ch de 26 050 à 33 850 €	de 110 à 130 ch de 24 700 à 33 700 €
Gamme hybride	141 ch de 27 000 à 32 750 €	non
Gamme électrique	de 136 à 204 ch de 35 100 à 46 600 €	136 ch de 36 800 à 42 750 €
Puissance fiscale (CV)	2	4
Garantie/kilométrage	5 ans, illimité	2 ans, illimité
Extension de garantie à 5 ans	série	330 € (40 000 km)
Conso moyenne AM/constructeur	14,3/14,7	14,7/18,8
CO2 (g/km)/bonus-malus	0/6 000 €	0/6 000 €
Intervalle de révision	1 an/15 000 km	2 ans/25 000 km
Pays de production	Corée du Sud	Espagne
Nombre de points de vente	200	2 303
NOTES		
Prix d'achat	**16/40**	**14/40**
Consommation	**17/20**	**13/20**
Valeur résiduelle	**8/20**	**10/20**

acheter/80 — **41** — **37**

vivre

	Kona	e-2008
Largeur coudes AV/AR (cm)	148/144	142/138
Espace jambes AR (cm)	69	72
Garde au toit AV/AR (cm)	nc	101/86
Coffre à 5/à 2 (l)	332/1 114	405/1 467
ÉQUIPEMENT		
Clé mains libres	série	série
Climatisation auto	série	série
Écran tactile 10"	série	série
Radio DAB	série	série
Interface smartphone/Bluetooth	série	série
Assistance stationnement	non	360 €
Hi-Fi	série	850 €
NOTES		
Habitabilité et modularité	**8/10**	**7/10**
Confort de suspension	**6/10**	**8/10**
Équipements de confort	**7/10**	**8/10**
Finition et présentation	**7/10**	**9/10**
Confort acoustique	**9/10**	**8/10**
Volume de coffre	**6/10**	**8/10**

vivre/60 — **43** — **48**

conduire

	Kona	e-2008
Moteurs : électrique, synchrone à aimant permanent.		
Batterie Hyundai : Lithium-ion Polymère, 327 V, 179 cellules, 250 kg.		
Batterie Peugeot : Lithium-ion 400 V, 18 modules, 216 cellules, 356 kg.		
Transmission	traction, automatique, réducteur 1 vitesse	
Puissance (ch à tr/min)	136	136 à 3 673
Couple (Nm à tr/min)	395	260 à 300
Poids (kg)	1 610	1 548
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,20x1,80x1,57	4,30x1,77x1,55
Empattement (m)	2,60	2,61
Capacité batterie/autonomie moy.	39,2 kWh/274 km	45 kWh/306 km
Chargeur embarqué	7,2 & 100 kW monophasé	7,4 kW en série, triphasé 11 kW en option (300 €)
Temps de recharge (prise 100 W)	47' de 0 à 80 % 6 h sur prise 7,4 kW	1 h 10 de 0 à 80 % 9 h 30 sur prise 7,4 kW
Ø de braquage (m)	10,6	10,4
Vitesse maxi (km/h)	155	150
0 à 100 km/h (s)	9,9	9,0
Pneus de série	215/55 R 17	215/60 R 17
Pneus de l'essai :	Michelin Primacy4	
ÉQUIPEMENTS		
Phares full Led	série	série
Détecteur angles morts	Essentia	série
Régulateur de vitesse/adaptatif	série/non	série/400 €
Lecture des panneaux	série	série
Affichage tête-haute	série	non
Détecteur sous-gonflage	série	série
Roue de secours	non	20 €
NOTES		
Temps de recharge	**8/10**	**7/10**
Agrément de conduite	**8/10**	**9/10**
Ergonomie	**8/10**	**8/10**
Performances/autonomie	**7/10**	**8/10**
Efficacité freinage	**7/10**	**8/10**
Équipements de sécurité	**7/10**	**8/10**

conduire/60 — **45** — **48**

PEUGEOT 2008	**133/200**
HYUNDAI KONA	**129/200**



auto MOTO

NOTRE VERDICT

Encore plus agréable à conduire, plus confortable, mieux présenté et doté d'une autonomie légèrement supérieure, le 2008 termine quatre points devant un Kona néanmoins plus habitable, plus sobre et un peu plus abordable.

Moi, ça me dépasse tous ces gens qui n'avancent pas dans la vie.

79€ PAR MOIS TOUT INCLUS, SANS ENGAGEMENT.
Vélo électrique haut de gamme ultra confortable.
Autonomie jusqu'à 120km. Moteur central puissant 80Nm.
Entretien, assurance vol inclus.
Intervention dépannage à domicile dans les 24h*.
red-will.com



RED-WILL

L'abonnement vélo qui vous va si bien.

* Voir conditions sur red-will.com.

HONDA e *Advance, 38 890 €*

ÉLECTRO-CHIC

MINI COOPER SE Camden, 38 000 €

CES DEUX CITADINES ÉLECTRIQUES DE CHOC AFFICHENT STYLE ET AGRÉMENT. MAIS SONT TOUTES DEUX PÉNALISÉES PAR UN RAYON D'ACTION LES LIMITANT AUX TRAJETS PÉRI-URBAINS, OÙ LE PARC DE BORNES DE RECHARGE DEVRAIT LEUR ÉVITER LA COUPURE DE COURANT.





Les raisons de choisir la e...

La firme japonaise ayant toujours aimé se démarquer du reste de la production, la petite Honda ne laisse pas indifférent. Un choix certes original, mais aussi mûrement réfléchi. Conçue pour n'être qu'électrique, cette "e" n'embarque en revanche pas de grosse batterie, se contentant d'une capacité de 35,5 kWh, à comparer aux 50 kWh d'une e-208, par exemple. Disponible en deux niveaux de puissance, la version Advance ici à l'essai développe 154 ch aux roues arrière. Fait notable, cette Honda est en effet l'une des rares "petites" propulsions du marché. Un type de transmission qui induit un diamètre de braquage particulièrement réduit de 8,6 m, contre 10,7 m pour la Mini, traction. La direction, particulièrement légère, est un régal en ville, tout comme le confort de suspension, extrêmement moelleux, y compris avec les roues de 17".

ZÉNITUDE À BORD ET RÉGAL À CONDUIRE

À bord, l'habitacle respire la zénitude. Pas moins de 7 écrans agrémentent une planche de bord très aérée, qui procure une agréable sensation d'espace, confirmée par des mesures d'habitabilité favorables, dans la très bonne moyenne. Reste à composer avec l'ergonomie parfois complexe de ces écrans, qui évoquent davantage le cockpit d'un Airbus de dernière génération qu'une voiture grand public. Tout comme les rétroviseurs extérieurs caméra (de série) qui nécessitent de s'y accoutumer.

Il n'en demeure pas moins qu'une fois en route, cette Honda e est un vrai bonheur à mener. Un poil souple, la suspension entraîne quelques mouvements de caisse aisés à anticiper. Quant au grip des pneus Pilot Sport 4, il permet d'accélérer tôt et de passer le copieux couple (315 Nm) au sol sans souci.

Jouissive à vivre et à conduire, cette japonaise richement équipée en série n'est en revanche pas donnée, puisqu'elle s'affiche à 38 890 €. Une somme rondelette au regard d'une autonomie à peine supérieure à 200 km en agglomération. Heureusement, sa petite batterie se recharge assez rapidement et la clientèle, relativement aisée et citadine, ne devrait pas abattre les kilomètres au point de se mettre en difficulté. ■





















... ou de préférer la Cooper

Citadine chic par excellence, la Mini Hatch (3 portes) est un *best-seller* du groupe BMW depuis sa première réinterprétation en 2001. Normes antipollution obligent, le constructeur s'est cependant vu contraint de supprimer les motorisations diesel, en même temps qu'il se devait d'électrifier sa Mini.

Dynamique, l'anglaise reçoit un moteur de 184 ch qui ne manque pas de répondant. Au feu rouge, les performances sont telles qu'il est même possible d'en découdre avec les scooters de grosse cylindrée en toute décontraction. Une réactivité mécanique qui va de pair avec un châssis précis, mais fermement suspendu, qui ne pardonne pas sur les pavés parisiens. Une fois sur route en revanche, cette électrique offre un compromis plus conciliant. Le train avant est précis et les remontées de couple sont particulièrement limitées, prouvant la bonne intégration du groupe électrique dans une auto conçue à l'origine pour des motorisations thermiques.

UN HABILE COMPROMIS ENTRE DOUCEUR ET RÉPONDANT

Pas de surprise dans l'habitacle. Plus exigu que celui de la japonaise, en particulier à l'arrière, il profite certes d'une jolie présentation, mais s'habille de matériaux moins flatteurs que ceux de la Honda. La modeste batterie de 32,5 kWh ne fait pas de miracle, l'autonomie étant même symboliquement inférieure à celle de sa concurrente du jour. Inutile, donc d'envisager quelques virées à plus de 200 km du point de recharge initial. D'autant que l'indicateur d'autonomie semble étonnamment pessimiste, et ce, pour une raison inconnue. En revanche, le chargeur embarqué de 11 kW se révèle plus costaud que celui de la Honda, limité à 6,6 kW, autorisant ainsi des recharges nettement plus rapides sur prise domestique. Le coffre dispose, lui, d'un volume plus généreux, et propose un intelligent rangement pour les câbles sous le plancher.

Côté budget, si la Mini est moins onéreuse à l'achat, nos deux citadines ne sont plus éloignées que de quelques dizaines d'euros à équipement équivalent. Les départager sera donc une affaire de goût et de sensibilité. Pour notre part, nous repartons avec la charmante Honda. ■

PAR A. MATAL, PHOTOS F. BOLUSSET

e VS COOPER SE



HONDA E
Advance
38 890 €



MINI COOPER SE
Camden
38 000 €

acheter

	e	Mini
Prix	38 890 € (Advance)	38 000 € (Camden)
Valeur résiduelle après 48 mois	13 500 € (34,7 %)	16 700 € 43,9 %)
Gamme essence	non	de 75 à 231 ch
	non	de 20 600 à 34 600 €
Gamme diesel	non	non
	non	non
Gamme électrique	de 136 à 154 ch	184 ch
	de 35 890 à 38 890 €	de 37 600 à 40 800 €
Puissance fiscale (CV)	1	3
Garantie, kilométrage	5 ans, 100 000 km	2 ans, illimité
Extension de garantie à 4 ans	non	565 € (200 000 km)
Conso urbaine/extra-urbaine (kWh/km)	nc	nc
moyenne AM/constructeur (kWh/km)	17,9/17,8	17,8/15,9
CO_2 (g/km)/bonus	0/6 000 €	0/6 000 €
Intervalle de révision	1 an/20 000 km	2 ans/30 000 km
Pays de production	Japon	Grande-Bretagne
Nombre de points de vente	101	114
NOTES		
Prix d'achat	**16/40**	**17/40**
Consommation	**15/20**	**15/20**
Valeur résiduelle	**13/20**	**16/20**

acheter/80

44 **48**

vivre

	e	Mini
Largeur coudes AV/AR (cm)	144/135	143/127
Espace jambes AR (cm)	71	64
Garde au toit AV/AR (cm)	97/92	102/94
Coffre à 5/à 2 (l)	171/861	211/731
Hauteur de seuil coffre (cm)	73	66
ÉQUIPEMENT		
GPS/sellerie cuir	série/1 350 €	série/700 €
Caméra de recul/parking automatique	série/série	série/400 €
Accès et démarrage sans clé	série	série
Système Hi-Fi/toit ouvrant	série/vitré	800 €/série
Sièges avant chauffants	série	série (+ volant 200 €)
Peinture métallisée	660 €	650 €
NOTES		
Habitabilité et modularité	**7/10**	**6/10**
Confort de suspension	**8/10**	**6/10**
Équipements de confort	**8/10**	**7/10**
Finition et présentation	**9/10**	**7/10**
Confort acoustique	**9/10**	**8/10**
Volume de coffre	**5/10**	**6/10**

vivre/60

46 **40**

conduire

	e	Mini
Moteur Honda : électrique, synchrone à aimant permanent.		
Moteur Mini : électrique, synchrone à à aimant permanent.		
Batterie Honda : Lithium-ion, 355,2 V, 192 cellules, 228 kg.		
Batterie Mini : Lithium-ion.		
Transmission	AR auto., 1 vitesse	AV auto., 1 vitesse
Puissance (ch)	154	184
Couple (Nm)	315	270
Poids (kg)	1 520	1 440
Long.xlarg.xhaut. (m)	3,89x1,75x1,51	3,85x1,73x1,43
Empattement (m)	2,54	2,50
Cap. batt. (kWh))/autonomie route(km)	35,5/180	32,6/170
Autonomie autoroute (km)	150	145
Chargeur embarqué	6,6 kW	11 kW
Temps de recharge (prise 85 kW)	31' de 0 à 80 %	36' de 0 à 80 %
	19 h sur prise 2,3 kW (100 %)	18 h sur prise 2,3 kW
Ø de braquage (m)	8,6	10,7
Vitesse maxi (km/h)	145	150
0 à 100 km/h (s)	8,3	7,3
Pneus de série AV/AR	205/45 R 17/ 225/45 R 17	205/45 R 17
Pneus de l'essai	Michelin Pilot Sport 4	Goodyear Eagle F1 ASY 3
ÉQUIPEMENTS		
Éclairage diodes	série	série
Combiné d'instrumentation digital	série	série
Freinage urbain automatique	série	série
Alerte de franchissement de ligne	série	série
Régulateur de vitesse adaptatif	série	300 €
Codes-phares automatiques	non	non
NOTES		
Temps de recharge	**7/10**	**7/10**
Agrément de conduite	**9/10**	**8/10**
Ergonomie	**7/10**	**8/10**
Performances/autonomie	**6/10**	**7/10**
Efficacité freinage	**8/10**	**8/10**
Équipements de sécurité	**9/10**	**8/10**

conduire/60

46 **46**

HONDA E	**136/200**
MINI COOPER SE	**134/200**

NOTRE VERDICT auto MOTO



À l'issue de cette confrontation serrée, la Honda e s'impose grâce à son confort supérieur en ville (là où elles excellent) et l'originalité de sa présentation. La Mini reste un incontournable pour qui veux rouler en Mini et fera fi de la suspension ferme et d'une moindre praticité. Dommage, cependant, que ces sympathiques autos, très agréables à conduire, n'aient pas davantage d'autonomie.

Abonnez-vous vite !

Et recevez LE GUIDE DES 3 000 VOITURES ÉDITION 2021



Un hors-série d'exception !

Caractéristiques, prix et essais… les mains sous le capot des modèles de toutes les grandes marques !

Un véritable guide de 292 pages, complet et illustré, pour tout savoir dans les moindres détails.

Format : 212 x 280 mm.
Édition 2021.

jusqu'à **35%** de réduction



1 AN
11 numéros
(valeur 39,50 €)

+

LE GUIDE DES 3 000 VOITURES
(valeur 8,50 €)

Pour vous
34,90 €
Seulement
au lieu de ~~48 €~~*

BULLETIN D'ABONNEMENT

A retourner sous enveloppe affranchie avec votre règlement à : AUTO MOTO - SERVICE ABONNEMENTS - 59898 LILLE CEDEX 9

 # M112 # D1289347

1. Oui, je m'abonne à Auto Moto, je choisis ma formule :

☐ **Classique :** 1 an (10 n°) + le Guide des 3 000 voitures édition 2021 pour 34,90 € seulement au lieu de ~~48 €~~*, soit 27% de réduction ! **(001)**

☐ **Passion :** 1 an (10 n°) + les 2 prochains hors-séries + le Guide des 3 000 voitures édition 2021 pour 39,90 € seulement au lieu de ~~62 €~~*, soit 35% de réduction ! **(002)**

2. MON RÈGLEMENT :

Je règle par chèque à l'ordre **d'Auto Moto**

Vous souhaitez régler par carte bancaire ?
Simple et 100% sécurisé, rendez-vous sur **www.kiosquemag.com**

3. MES COORDONNÉES :

☐ Mme ☐ M.

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

CP : |_|_|_|_|_| Ville : .....

N° tél. : .....

email : ..... @ .....

J'accepte de recevoir par e-mail des propositions commerciales :
• d'Auto Moto : ☐ oui ☐ non • des partenaires d'Auto Moto : ☐ oui ☐ non

Offre réservée aux nouveaux abonnés résidant en France Métropolitaine, valable jusqu'au 31/07/2021, dans la limite des stocks disponibles. Visuels non contractuels. *Vous pouvez acquérir séparément chaque numéro d'Auto Moto au tarif de 3,95€, les hors-séries aux tarifs de 8,50 € et 5,50 €, le Guide des 3 000 voitures au tarif de 8,50 €. Le(s) produit(s) vous seront adressés dans un délai de 4 semaines après réception de votre règlement.
Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Le coût du renvoi de(s) produit(s) est à votre charge. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Responsable de traitement des données personnelles : Reworld Media Publishing. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales, e-mail et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement, portabilité, limitation à l'utilisation de vos données ou donner vos directives sur le sort de vos données après décès en écrivant à Reworld Media-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand, 92220 Bagneux cedex, par mail à dpd@reworld-media.com. Pour toute autre information, consultez nos CGV sur kiosquemag.com

FIAT 500e vs KIA e-NIRO vs PORSCHE TAYCAN 4S

LA PASSE DE TR

OYES

QUE SE PASSE-T-IL LORSQUE L'ON DÉCIDE DE PARCOURIR 300 KILOMÈTRES EN VÉHICULE ÉLECTRIQUE ? CONFORT, AUTONOMIE, RECHARGE... ON A FAIT LE TEST, EN CINQ ACTES.



KILOMÈTRE 0 - POINT DE DÉPART

Les *brainstormings* donnent souvent naissance à de mauvaises idées. Notre obsession pour le nombre 300 a ainsi accouché d'un road-trip de 300 kilomètres. Avec trois voitures électriques, afin de vérifier l'état du réseau de recharge ou de nous familiariser avec les dernières productions des constructeurs sur ce créneau. Quelle destination ? Troyes ! Soit 190 km depuis notre bureau. Ajoutez à cela les détours pour les séances photos et l'absence totale de préparatifs sur l'itinéraire. Qu'importe. Nous partons la fleur au fusil, telle une famille filant en week-end à l'improviste...

Andy : Nico, qu'as-tu choisi comme véhicule ?

Nicolas : J'aime les défis (et les voitures italiennes). J'ai donc opté pour la plus petite de nos trois montures, la toute récente Fiat 500e, avant tout conçue pour la ville, et dont l'autonomie est la plus modeste. Je sais par expérience que les chiffres annoncés par le cycle d'homologation WLTP se montrent très optimistes. Un rapide calcul me permet de tabler sur une autonomie d'environ 200-220 km, pour une valeur annoncée à 320 km... De quoi, normalement, rejoindre Troyes sans encombre. J'en vois déjà qui ricanent !

Andy : Certainement pas. Et toi, Richard ?

Richard : J'ai choisi la vision la plus familiale avec le Kia e-Niro. Il s'agit surtout d'un modèle doté d'une grande expérience de l'électrification, l'un des rares du marché actuel à cumuler hybride simple, hybride rechargeable et 100 % électrique. En zéro-émission, j'ai privilégié cette version haut de gamme embarquant la grosse batterie de 64 kWh, celle qui devrait pouvoir parcourir 300 km en conditions réelles, sur une seule charge.

Andy : N'étant ni maso ni père de famille, il me reste donc... la sportive, la Porsche Taycan 4S, entrée de gamme de la berline stuttgartoise. L'autoroutière idéale, avec sa suspension pneumatique adaptative et ses 571 ch lorsque l'on déclenche l'overboost.

Nicolas : Oui, d'ailleurs, tu n'as pas de sièges en cuir. Avec les options, ton véhicule dépasse pourtant la barre des 150 000 € !

Andy : Comme l'Alcantara est une matière synthétique aussi agréable que le cuir, cela m'évite d'avoir mauvaise conscience... Aucune vache n'a été maltraitée pour ce reportage.

Rendez-vous à 8 h 30 au parking. Les trois voitures ont fait "le plein" durant la nuit.

Andy (Porsche) – Avec la maxi batterie de 93 kWh (dite Performance Plus), l'ordinateur de bord de la Porsche m'indique 350 km, contre 455 km à l'homologation. L'adoption de la mesure WLTP a amélioré les choses, mais les chiffres annoncés restent éloignés de la réalité. Vous constatez la même chose ?

Richard (Kia) – Ok Houston, la batterie de 64 kWh est chargée à 100 %. L'écran affiche une autonomie estimée à 380 km. *A priori*, le SUV coréen sera en mesure de remplir l'objectif de cet essai : 300 km sur une seule charge. Et toi Nico ?

Nicolas (Fiat) - 258 km sur le combiné d'instrumentation. On est loin des 320 officiels...

Andy (Porsche) – Ça risque d'être compliqué pour toi sur l'autoroute. Passe devant, on te suit ! Mets le clignotant si jamais tu dois sortir.

KM 155 – UNE JAUGE FANTAISISTE

Nous quittons nos bureaux de Boulogne-Billancourt en direction de la Tour Eiffel – pour une petite vidéo de famille – puis longeons les quais de Seine. A4, N104, A5... les trois voitures filent sur l'autoroute de Troyes, à 120-130 km/h. Les ennuis commencent aux abords de Sens...

Nicolas (Fiat) : Une fois sur l'autoroute, notre consommation moyenne, inférieure à 16 kWh en ville, ne cesse de grimper. Si les performances de notre 500 sont largement suffisantes, les batteries ne font pas bon ménage avec une accélération constante ; elles ne se rechargent qu'au lever de pied. Donc, au péage ! Notre autonomie fond comme neige au soleil, d'autant que la température extérieure affiche 3°C et que notre clim' est réglée sur 22°. Pris de sueurs froides en surveillant ma jauge à "carburant", je déclenche l'alerte (le clignotant, donc) et nous quittons l'autoroute en direction du charmant petit village de Cuy, dans l'Yonne, grâce aux indications du GPS. Derrière la mairie, on repère une borne de recharge (12,2 kW, type 2) flambant





Fiat 500e

Moteur : avant, électrique synchrone à aimants permanents, batteries 42 kWh.
Transmission : traction, 1 rapport + inverseur marche arrière.

Puissance (kW)			87 (118 ch)
Couple (Nm)			220
Poids (kg)			1 365
Long.xlarg.xhaut. (m)			3,63x1,68x1,63
Vitesse maxi (km/h)			150 (limitée)
0-100 km/h (s)	9,0	0-50 km/h (s)	3,1
Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (kWh)			13,8/18
Autonomie mixte (km)			320 (cycle WLTP)
Temps de recharge			15 h 15 sur une prise standard, 4 h 15 sur une WallBox 11 kW (0 h 35 pour 80 % de la charge sur une borne 85 kW)
Bonus			6 000 €
Pneus de série			205/45 R 17
Pneus de l'essai			GoodYear Efficient Grip
Coffre à 4/à 2 (l)			185/550
Prix			de 27 500 à 34 900 €, selon finition (à partir de 24 500 € en 70 kW-95 ch)





neuve, appartenant au Syndicat départemental de l'Yonne (Sdey). Nous y branchons notre monture grâce à une carte ChargeMap, la plus universelle sur le marché français. Après 155 km effectués depuis Paris, notre autonomie est tombée à... 18 km.

Andy (Porsche) : Cette jauge Fiat laisse à désirer... Il nous reste un peu plus de 70 bornes pour rallier Troyes. Combien de temps te faut-il pour recharger ?

Nico (Fiat) : 3 h 30 pour des batteries pleines. Mais je pense repartir après 2 h 10 – pour 130 km d'autonomie – suffisant pour rejoindre Troyes et avoir de la marge. Cela nous laisse du temps pour mâcher nos sandwiches.

AU VOLANT DE LA FIAT 500e

Très douce à conduire, maniable et braquant dans un mouchoir, la petite Fiat 500e est un régal en ville. D'autant que son mode Range, qui renforce le frein moteur, et la régénération des batteries, permettent quasiment de s'arrêter, sans recourir – ou presque – à la pédale de frein. Particulièrement rigoureuse en comportement, au prix d'un amortissement assez ferme, elle permet d'affronter les étapes routières sans rougir, à condition qu'elles ne dépassent pas… 200 km. Sauf à utiliser le mode Sherpa, qui contraint drastiquement les performances (vitesse limitée à… 80 km/h), renforçant l'autonomie de quelques dizaines de kilomètres. Quant au temps de recharge, il dépend du type de borne utilisée. Il varie de plus de 15 h 00 sur une prise standard à une grosse demi-heure sur une borne rapide, sachant qu'il nous a réclamé environ 3 h 30 sur des bornes de type 2, les plus courantes.



J'espère que vous n'avez pas trop froid aux pieds. Et vous, combien de kilomètres vous reste-t-il ?

Richard (Kia) : 60 %, soit 200 km environ. En mode éco, l'autonomie réelle reste très proche de l'estimée, avec un delta d'environ 10-15 %.

Nico (Fiat) : Tu triches, tu roules en éco...

Richard (Kia) : Rien ne vous empêche d'en faire autant. Mais si vous voulez, je repasse en "normal". Et toi Andy, quelle est l'autonomie restante à ton ordinateur de bord ?

Andy (Porsche) : 198 km, soit 3 de plus que la distance théorique. *Deutsche qualität*, côté jauge... Nico, combien te coûte cette recharge ?

Nico (Fiat) : Mention particulière au maire de Cuy. Notre recharge a été facturée au même niveau que nos émissions de CO_2, à savoir... zéro euro. Enfin une bonne nouvelle !

KM 250 – TOUT LE MONDE RECHARGE !

Les trois véhicules reprennent le grand ruban et rejoignent Troyes. Après une séance photos place Vernier – face aux maisons à pans de bois, caractéristiques de la cité – vient le grand jeu de la recherche de bornes. Sur les applications et GPS, la ville de foires regorge de prises. En réalité, c'est un peu plus compliqué...

Andy (Porsche) : L'Afirev – association regroupant les acteurs de la recharge – a publié une étude*, réalisée en 2020 auprès de 500 utilisateurs de véhicule électrique. Elle conclut que 25 % des bornes sont inutilisables car occupées ou hors-service. 9 % d'entre elles le demeurent plus d'une semaine lorsqu'il y a un souci. Cela corrobore nos impressions, non ?

Nico (Fiat) : Oui. Il nous a fallu une bonne heure pour nous brancher. La première borne que nous avons visitée se situe dans un parking administratif, inaccessible. La deuxième est hors-service. La troisième est installée dans un parking réservé aux abonnés. Bienvenue dans l'enfer du jeu ! Jackpot au quatrième emplacement, où nous attendent des bornes, vacantes et opérationnelles.

Richard (Kia) : La quatrième tentative de recherche de borne est la bonne, la carte Kia est reconnue du premier coup et je peux me brancher. Il me reste alors 28 % de batterie. Le compteur annonce que la durée pour retrouver la charge à 100 % est de 5 h 30. Finalement, pour laisser la place à la Taycan durant la nuit, je décide de limiter la recharge du Niro à 3 h 40. À mon retour à la borne, c'est bon, la batterie est remplie à 82 %, synonyme d'une autonomie estimée de 304 km.

Andy (Porsche) : Pas de borne rapide estampillée "Porsche" à l'horizon. J'ai demandé au système de navigation du Taycan de me proposer un chargeur du réseau partenaire de la marque : l'abonnement à la carte Porsche est offert pour 3 ans à l'achat du véhicule. Il me propose une prise moyenne type Wallbox dans un hôtel de luxe à Troyes, mais nous avons pris nos quartiers ailleurs. La prochaine prise partenaire est à 58 km...
Du coup, je pique la carte Charge Map de Nico pour faire le plein sur un parking public. Il me reste 24 % de la batterie... En me branchant sur une borne 22 kW à 22 heures, j'atteindrai 100 % d'autonomie vers 6 heures du matin... Bonne nuit, Taycan !

KM 300 – RÉSULTAT DES COURSES

Jour 2, brume et froid. Les trois véhicules se dirigent vers le Lac d'Orient, à une trentaine de kilomètres de Troyes. Troisième étendue d'eau artificielle de France, elle régule le niveau de la Seine et offre un havre de paix aux Champenois et aux oiseaux. En multipliant les passages photos et vidéo sur les routes, la barre des 300 km est atteinte à ce point.

Nico (Fiat) : Sans déconner, ça caille...

Andy (Porsche) : Bon, messieurs, quel est votre bilan consommation ?

Richard (Kia) : Même en utilisant le chauffage, le Niro affiche un bilan correct en ayant dépensé au total 350 km d'autonomie depuis notre départ de la région parisienne. Côté consommation, on atteint 18,5 kWh/100 km. Plutôt bien pour du réel. Et toi, Nico ?

Nico (Fiat) : 19,2 kWh/100 km.

Andy (Porsche) : De mon côté, la consommation moyenne affichée est légèrement supérieure à 25 kWh/100 km. De quoi vraiment boucler les 350 km indiqués au départ. C'est du sérieux. Et en plus, quelle voiture ! Confortable, rapide avec un caractère très proche du thermique. Nico, tu recharges ici ?

Nicolas (Fiat) : Compte tenu de la saison et de la météo, l'endroit est désert et une borne de recharge





Kia e-Niro

Moteur : avant, électrique synchrone à aimants permanents.	
Batteries : 64 kWh, Lithium-ion polymère.	
Transmission : traction, 1 rapport.	
Puissance (kW)	150 (204 ch)
Couple (Nm)	395
Poids (kg)	1 737
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,38x1,81x1,57
Vitesse maxi (km/h)	167
0-100 km/h (s)	7,8
Consommation moyenne constructeur/ durant l'essai (kWh)	15,9/18,5
Autonomie mixte (km)	455 (cycle WLTP)
Temps de recharge	25 h 45 sur une prise standard 3,7 kW, 9 h 35 sur 7,4 kW, 75 min de 20 % à 80 % sur une borne 50 kW, 42 min de 20 % à 80 % sur une borne 100 kW
Bonus	6 000 €
Pneus de série	215/55 R 17
Pneus de l'essai	Hankook Winter I-Cept Evo
Coffre à 5/à 2 (l)	451/1 405
Prix	de 41 000 à 47 100 €, selon finition (à partir de 37 100 € en 100 kW, 136 ch)





vacante attend ma Fiat. Re-séance sandwiches + branchement. En 31 minutes, je passe de 68 à 91% d'autonomie et atteint 232 km théoriques. De quoi rentrer à Paris sans s'arrêter ? Non, car il reste des passages à faire pour Fabrice et Alain *(nos photographe et cadreur, ndlr)*.

POST SCRIPTUM – LE RETOUR

Ne reste plus qu'à rentrer au bureau, soit 220 km à couvrir. Nous optons pour des stratégies décalées...

Andy (Porsche) – Le GPS du Taycan avait tout bien calculé. Je partais du lac d'Orient, évitais Troyes, me branchais un peu plus d'une heure sur une borne rapide à Sens et arrivais à la maison à l'heure du dîner. J'aime lorsqu'un plan se déroule sans

AU VOLANT DU KIA e-NIRO

En matière de comportement dynamique, le e-Niro tire profit d'un bel agrément sur tous les profils de route. La direction précise s'accorde avec un châssis équilibré et un toucher de route satisfaisant, y compris sur sol mouillé. Ces qualités vont de pair avec un bon niveau de confort, autant en matière d'assise que de maintien latéral. À titre de comparaison, l'insonorisation n'est pas aussi aboutie, quelques bruits d'air survenant à haute vitesse. En revanche, le silence attendu en ville est bien au rendez-vous. Cousin du Hyundai Kona, notre véhicule arbore le même profil technique, à l'instar des niveaux de puissance et de capacité de batterie. Cela vaut aussi pour sa manière de récupérer l'énergie à la décélération, pas le biais de deux palettes au volant, opérant trois intensités de régénération. Mieux vaut ne pas dépasser le premier niveau sur autoroute, tandis que les deux autres trouvent tout leur intérêt dans le trafic urbain. À l'usage, on arrive même à se passer de la pédale de frein, permettant une conduite plus fluide.



accroc... Sauf que ladite prise – située sur le parking d'un hard-discount – est en carafe. Coup de téléphone de mon passager Alain, le cadreur, au numéro indiqué au droit de la prise Combo-CCS : "la borne est effectivement en panne", nous répond-on avant de couper court. Il reste moins de 50 km d'autonomie sur le cadran rond de l'allemande.

Nicolas (Fiat) : La suite de notre longue séance photos-vidéos a de nouveau vidé une grande partie de ma petite batterie. Pendant que la Porsche file à Sens, la sagesse veut que nous regagnions Troyes, où nous sommes certains que les bornes fonctionnent. Une énième longue séance de charge nous attend : 3 h 15 à batterie pleine pour la 500e ! La nuit est déjà tombée depuis longtemps lorsque nous repartons, de concert avec Richard et son Kia e-Niro. Lui aussi a profité de l'occasion pour recharger ses cellules Lithium-ion.

Richard (Kia) : Après le film, le générique peut être long. Même si elle a encore quasiment la moitié de la charge, la Kia a besoin d'être rechargée pour le retour vers Paris. Il n'est pas nécessaire d'aller à 100 %, simplement de retrouver un seuil de 250 km d'autonomie pour boucler sans crainte les 190 km jusqu'à la capitale.

Andy (Porsche) : Pendant ce temps, à Sens, nous tentons notre chance à une autre borne rapide (50 kW), mais elle n'accepte pas la carte de Züffenhausen. Je télécharge l'appli Freshmiles, qui finit par me donner accès à une borne lente voisine. Reste à poireauter en plein couvre-feu. Nous nous réfugions dans l'habitacle et écoutons France Inter. La radio publique évoque les marins du Vendée Globe. Toute comparaison autour du concept de "naufrage" serait déplacée... Peu après les quatre bips de 20 heures, je vois les optiques rondes de la 500e de Nico débouler sur le parking. Le véhicule de notre essayeur émérite est flanqué de la silhouette blanche du Niro.

Richard (Kia) : Nos camarades en Porsche nous ayant appelés à la rescousse, nous effectuons un détour par Sens – finalement inutile – puisqu'ils ont trouvé à se brancher. Pas de nouvel arrêt en vue pour nous. Nous éviterons Nemours et rejoindrons directement le bureau. Le SUV coréen reprend finalement l'A19, puis l'A5, avec 170 km d'autonomie au compteur pour 140 km à couvrir. Ça devrait passer...

Andy (Porsche) : Après deux heures à la borne "moyenne" de Sens, nous disposons de 110 km d'autonomie. Nous optons pour un saut de puce, direction l'A6, à Nemours... et son chargeur ultra-rapide Ionity. Nicolas est dans le rétro avec la Cinquecento, puisque le détour par Sens lui a fait perdre toute chance de parcourir la distance Troyes-Boulogne-Billancourt d'une seule traite. Lui aussi veut bénéficier d'un coup de *boost* célère pour rejoindre le bureau.

Nicolas (Fiat) : Suivre la Porsche sur les petites routes reliant Sens à Nemours, c'est aussi confirmer que notre 500 tient vraiment bien le parquet pour une petite urbaine, surtout au regard des conditions météo pour le moins pluvieuses. Accélérations, freinages, virages, ronds-points, la petite "ritale" est vissée par terre, ne décrochant progressivement du train avant moteur qu'en cas d'abus flagrant. Quelle rigueur par rapport à sa petite sœur thermique, l'ancienne 500 !

Andy (Porsche) : 23 heures. Devant moi, le chargeur rapide Ionity. Avec son look de pompe à essence, il porte tous mes espoirs de dormir dans mon lit. En bonne Porsche, la trappe donnant accès à la prise Combo-CCS est située à l'avant... mais des deux côtés. Un coup de carte devant le lecteur ; ça marche. La batterie de la Porsche Taycan peut encaisser jusqu'à 270 kW en pointe. Les ingénieurs allemands assurent un passage de 10 à 80 % de la batterie en 22 minutes. En condition réelles, je n'attends que 10-15 minutes pour passer de 40 à 140 km d'autonomie.

Nicolas (Fiat) : En à peine 35 minutes, la 500e recouvre une autonomie de 100 %. Au prix fort. Si vous n'êtes pas au volant d'un véhicule d'un constructeur membre du consortium Ionity (Mercedes, BMW, Audi, Ford, Porsche, Hyundai, Kia...), vous paierez plein tarif. Soit 79 centimes la minute de branchement.

Andy (Porsche) : 35 multiplié par 0,79... Ça fait... quasiment le prix de l'essence pour couvrir la même distance.

Richard (Kia) : À bord du Niro, la confiance règne. Pourtant, ici aussi, les kilomètres décroissent vite. La moyenne passe de 130 à 100, histoire d'assurer. À l'approche de Paris, l'affichage des kilomètres restants dispa-



Porsche Taycan 4S Performance Plus

Moteurs : arrière et avant, synchrone à aimants permanents, batterie 93 kWh.	
Transmission : intégrale, 1 rapport AV et 2 rapports AR.	
Puissance (ch)	571
Couple (Nm)	640
Poids (kg)	2 295
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,96x1,97x1,38
Vitesse maxi (km/h)	250
0-100 km/h (s)	4,0
Consommation moyenne constructeur/ durant l'essai (kWh)	22,4/26
Autonomie mixte (km)	455 (cycle WLTP)
Temps de recharge	près de 30 heures sur une prise standard, 9 h 00 sur une WallBox 11 kW, 22 minutes de 5 à 80 % sur une borne rapide 270 kW
Bonus	0 € (tarif supérieur à 60 000 €)
Pneus de série	285/40 R20 et 285/45 R20
Pneus de l'essai	Michelin Pilot Sport 4
Coffre (l)	366 (AR) + 81 (AV)
Prix	à partir de 109 414 € (115 208 € avec la batterie 93 kWh)







raît. Le dernier chiffre visible était 16 km. Nous rallions le bureau à petite vitesse... mais sans avoir rechargé depuis Troyes !

Nicolas (Fiat) - À 1 heure du matin, je suis enfin rentré chez moi. Morale de l'histoire, nous avons passé plus de temps à recharger qu'à rouler ! Autant rouler à l'électrique sur des trajets quotidiens, domicile-travail, est un pur bonheur, autant cela peut virer au cauchemar sur longs parcours. Ou alors convient-il d'organiser scrupuleusement son trajet en fonction des bornes de recharge. Et ne pas être pressé... ■

PAR N. BRIOUZE, R. BURGAN ET A. DAVID,
PHOTOS F. BOLUSSET

AU VOLANT DE LA PORSCHE TAYCAN 4S

Ceci est une vraie Porsche. Le confort est équivalent à celui d'une Panamera et l'esthétique plus réussie. Les suspensions pilotées donnent l'impression de glisser sur un lit de soie... Le silence absolu en prime. Les accélérations – linéaires – n'offrent pas les sensations d'un flat-6 de 911, mais le toucher de route s'en rapproche. La direction, précise et informative, se marie excellemment avec les 4 roues directrices pour faire pivoter l'engin prestement. Pratique en ville comme sur petite route, au regard du gabarit de l'engin. Évidemment, la maxi-batterie nécessaire pour offrir une autonomie correcte met environ 9 heures à se recharger sur une borne "moyenne". Pour convertir les Porschistes les plus ouverts en disciples de l'électrique (et draguer les clients Tesla les plus fortunés), il ne manque qu'une seule chose à la maison de Ferdinand : parsemer la carte d'Europe de bornes amies.

TESLA MODEL 3 Performance, à partir de 43800 €

SEULE EN SCÈNE

DANS SA VERSION PERFORMANCE, LA MODEL 3 EST L'UNE DES BERLINES SPORTIVES LES PLUS SPECTACULAIRES DU MARCHÉ ÉLECTRIQUE, COMME THERMIQUE.

On est en droit de s'interroger sur la généralisation de l'électrique et l'avenir du plaisir de conduite. Mais les chiffres, eux, sont têtus. Avec un 0 à 100 km/h abattu en 3"3 et une vitesse de pointe de 261 km/h, la Tesla Model 3 Performance est véloce. Évidemment, ces statistiques ne racontent qu'une partie de l'histoire. Car le plaisir procuré par la sportive d'Elon Musk ne se mesure qu'au volant.

D'abord, c'est une (très) bonne berline. Lumineuse, spacieuse, moderne, la Model 3 transporte ses passagers dans une ambiance unique, sans orgie de boutons. On apprécie les efforts portés sur les finitions dans la version 2021 (voir l'encadré), même si la qualité de certains plastiques et ajustement demeure en deçà des références allemandes. Malgré l'adoption du double vitrage, les bruits d'air et de roulements déçoivent toujours un peu. Un trajet sur l'autoroute A5 fournit néanmoins l'occasion de tester l'Autopilot amélioré (3 800 €) : un coup de clignotant et l'engin change de voie sans à-coups, tout en explicitant sa démarche sur l'écran central. Certes, apprécier le système exige un léger temps d'adaptation, mais aucun autre constructeur ne fait aussi bien aujourd'hui.

À l'approche des tournants du Châblisien, il est temps de reprendre les commandes. Sur cette version Performance dotée d'une garde au sol rabaissée de 10 mm et de jantes 20" dites "Uberturbine", les deux moteurs électriques – 298 ch à l'arrière, 215 ch à l'avant – et la transmission intégrale arrachent l'asphalte de concert, le travail des pneumatiques achevant de composer la bande-son. Batterie pleine, la motricité ébaubit… avant que l'électronique ne limite progressivement les performances afin de conserver de l'autonomie.

En virage, c'est tout aussi remarquable. Avant l'entrée, les étriers quatre pistons mordent prestement les disques ventilés (355 mm à l'avant, 335 mm à l'arrière). Grâce à une direction très directe – 2 tours de butée à butée – et à des Pirelli PZero forts en grip, la Model 3 décrit la courbe sans









sous-virage, en dépit d'un poids conséquent de 1856 kg à vide. Le centre de gravité très bas et la répartition idéale des masses (52 %/48 %) n'y sont évidemment pas étrangers. Dans le serré, les vitesses maintenues au point de corde sont même surprenantes pour une auto de ce gabarit (4,69 m). Au premier coup d'accélérateur en sortie, la californienne poursuit sa course sans sourciller, avec un train arrière presque léger. Sur chaussée dégradée, l'amortissement conventionnel (double fourchette devant, multibras à l'arrière) se montre efficace, mais ferme sur la durée. Pas de doute : c'est une sportive.

Ce que confirme le mode track, qui autorise quelques excursions sur circuit : les freins et le couple sont distribués en direct aux quatre roues, "simulant" un différentiel à glissement limité absent de la Model 3. Attention tout de même, après quelques tours, à la fatigue des freins et à l'échauffement de la batterie. Les caméras vous permettront de filmer le tout et de récupérer les images sur une clé USB logée dans la boîte à gants. Au quotidien, les multiples lentilles servent aux aides à la conduite et au mode Sentinel, chargé de protéger le véhicule à l'arrêt.

LE BONUS DE 2 000 IMPLIQUE DE FAIRE L'IMPASSE SUR TOUTE OPTION...

En utilisation musclée, l'espérance de vie sans recharge est réduite à moins de 200 kilomètres.

Comme toutes les Tesla, la Performance bénéficie du réseau Supercharger (770 points de charge répartis dans 87 stations de l'Hexagone). Pas de carte, pas d'abonnement... Comptez environ 35 à 40 centimes le kWh et une consommation de 21 kWh/100 km en conduite autoroutière. Duant cet essai, nous avons mesuré une autonomie réelle de 350 km (467 km à l'homologation WLTP), avec la batterie Lithium-ion composée de cellules Panasonic d'une capacité de 80 kWh environ.

Facturée toute nue 59 900 €, la Model 3 Performance bénéficie d'un bonus de 3 000 €... à condition de renoncer à toute option. Trouver un véhicule outre-Rhin présentant des chiffres aussi intéressants nécessite de dépasser la barre des 100 000 €. Côté électrique avec les Porsche Taycan 4S et Audi e-Tron GT Quattro ; mais aussi côté thermique, avec, par exemple, une BMW M3. Le 6-cylindres en ligne provoque certes des frissons inaccessibles à la Tesla. Mais, avouez qu'il y a de quoi se poser de sérieuses questions... ■

PAR A. DAVID, PHOTOS F. BOLUSSET

auto MOTO NOTRE VERDICT

Qui propose de telles performances dans une voiture conçue pour tous les jours et à ce niveau de tarif ? Personne d'autre, à notre connaissance.













Données constructeur

Acheter

Tesla Model 3 Performance
Version essayée : 59 990 €
À partir de 43 800 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (kWh/100 km)	21
CO_2 (g)/bonus	0/2 000 € (sans aucune option)
Puissance fiscale	9 CV
Pays de fabrication	États-Unis

GAMME PROPOSÉE
Électrique, de 275 à 513 ch, de 43 800 à 59 990 €

Conduire

Moteur AR : synchrone à aimant permanent, refroidi par liquide, avec commande en variation de fréquence.
Moteur AV : à induction, refroidi par liquide, avec commande en variation de fréquence.
Transmission : intégrale, engrenage fixe à une vitesse.

Puissance (ch)	298 (AR) + 215 (AV)
Couple (Nm)	420 (AR) + 240 (AV)
Autonomie constructeur/ durant l'essai (km)	467/350
Poids (kg)	1 856
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,69x1,85x1,44
Empattement (m)	2,87
Vitesse maxi (km/h)	261
0 à 100 km/h (s)	3,3
Pneus de série	235/35 R20
Pneus de l'essai :	Pirelli PZero

Vivre

Espace jambes AR (cm)	89
Coffres à 5 (l)	425 (AR) + 50 (AV)

OPTIONS CONSEILLÉES

Peinture métallisée (noir, gris, bleu)	1 050 €
Intérieur blanc	1 050 €
Autopilot amélioré	3 800 €

Principales concurrentes

Porsche Taycan 4S, 530 ch, à partir de 109 414 €
Audi e-tron GT, 530 ch, à partir de 101 500 €

On aime	*On aime moins*
☒*Performances étourdissantes*	☒*Insonorisation imparfaite*
☒*Recharge facile*	☒*Amortissement un poil ferme*
☒*Rapport prix/ prestations*	☒*Coffre(s) peu pratique(s)*

QUOI DE NEUF SUR LA VERSION 2021 ?

Premier signe de reconnaissance : les baguettes, poignées de portes et répétiteurs de clignotants passent du chromé au noir. À cela s'ajoutent une légère réduction de poids (environ 40 kg) et l'adjonction d'une pompe à chaleur optimisant l'autonomie en conditions hivernales. Le double vitrage complète la dotation de série. À bord, un tunnel central porte deux docks avec recharge à induction pour smartphone, et de nouveaux plastiques plus agréables au toucher font leur apparition. L'atmosphère unique ne change pas, avec l'incontournable écran central de 15". À gauche, les infos de conduite ; à droite, le reste (audio, navigation, clim, divertissement…).

VOLKSWAGEN ID.3 *à partir de 39 290 €*

HARO SUR TESLA

MOINS ENCOMBRANTE QU'UNE MODEL 3 ET BIEN MOTORISÉE, LA COMPACTE ÉLECTRIQUE DE WOLFSBURG FRAPPE FORT ! MAIS MANQUE DE SOUTIEN LOGISTIQUE.













Si la mythique Golf a entamé sa transition énergétique dès 2013, c'est l'ID.3 qui a vraiment sonné la charge de la mobilité électrique chez Volkswagen. Pour lutter de front avec la Tesla Model 3, devenue la référence, la compacte électrique a inauguré une nouvelle plateforme avec une imposante batterie de 58 kWh de capacité utile intégrée dans le plancher (et même 77 kWh désormais), qu'elle partage avec le récent crossover familial ID.4.

Aussi courte qu'une Golf (4,26 m), l'ID.3 opte pour une carrosserie mono-volume 5 portes, plus en phase avec les attentes des automobilistes européens. Un choix discutable sur le plan esthétique, d'autant qu'avec son nez court, la Volkswagen ne dispose pas de second espace à l'avant, contrairement à l'américaine. Le coffre de 385 litres est logeable, mais pas plus volumineux que celui d'une Golf (381 litres), et la modularité reste classique, avec une banquette rabattable en deux parties et une trappe à skis. En revanche, les places arrière offrent un espace aux jambes et une garde au toit généreux. Dommage que le dossier du centre, qui fait office d'accoudoir, soit si dur.

DOUCEUR, TONICITÉ ET AUTONOMIE, LE TOUT, COUPLÉ À UN BONUS DE 6 000

À l'avant, la présentation est très épurée, mais élégante, et la sellerie aux nombreux réglages s'adapte à tous les gabarits. Les rangements abondent entre les sièges et s'accompagnent de grands bacs de contre-portes, à l'avant comme à l'arrière. Selon la tradition VW, les commandes tombent bien sous la main et les écrans sont très lisibles, notamment celui du compteur numérique doublé d'un affichage tête-haute. Les menus du système multimédia sont assez intuitifs et le GPS fonctionne à merveille. En revanche, les réglages de ventilation et de climatisation nécessitent une formation intensive et manquent de réactivité. Un souci déjà relevé à bord de la Golf 8. Autre déception, la finition. Le mobilier et les contre-portes se parent presque exclusivement de plastique dur, sonnant creux. L'absence de peinture sous le capot laisse aussi songeur.

Au volant, cette propulsion séduit par son dynamisme et sa maniabilité, avec un rayon de braquage très court en ville, et assure une motricité sans faille (sur le sec) et une excellente tenue de cap grâce à un centre de gravité bas. Délivrant 204 ch, et un couple conséquent de 310 Nm, son moteur synchrone, situé dans l'essieu arrière, procure des accélérations et des reprises très toniques, qui font – presque – oublier un poids très conséquent de 1800 kg. Le freinage régénératif n'est pas très virulent, même en mode Brake, mais les distances d'arrêt semblent courtes.





Mordante cette électrique ! En virage, la prise de roulis est peu prononcée, mais se fait sentir car il est impossible de se caler avec les genoux, faute de console centrale. L'amortissement piloté à deux lois (sport ou confort) absorbe correctement les inégalités du revêtement, malgré les jantes de 20", sans pour autant offrir le moelleux d'une limousine. Sur autoroute allemande, l'ID.3 ne peine pas à prendre ses 164 km/h en pointe. Le régulateur de vitesse actif, couplé au maintien dans la voie et à la lecture des panneaux de signalisation, adapte l'allure avec une précision et une douceur exemplaires.

Capable de descendre autour des 16 kWh/100 km de consommation moyenne sur route, l'ID.3 réclame jusqu'à 20 kWh/100 km sur voie rapide, ce qui lui confère entre 290 et 350 km d'autonomie. Reste à trouver des bornes de charge rapide pour récupérer 80 % d'énergie en 30 mn environ, à une vitesse de 100 kW, ce qui n'est pas toujours aisé dans notre pays. Le chargeur intégré de 11 kW autorise, quant à lui, "un plein" en 6 h sur une borne publique. Comptez 9 h avec une Wallbox à votre domicile, ou 30 h sur la prise domestique. ■

PAR M. FONTANIER, PHOTOS DR

NOTRE VERDICT

Comme toutes les électriques, la VW ID.3 séduit par sa douceur de conduite, sa réactivité, son silence et son autonomie honorable. Mais en l'absence d'un réseau de bornes rapides fiable et étendu, elle peut difficilement être la voiture principale du foyer. Elle existe désormais à partir de 34 220 € en déclinaison 150 ch et toutes les versions bénéficient du bonus de 6 000 €.



Données constructeur

Acheter

Volkswagen ID.3 Pro S
Version essayée : 42 920 €
À partir de 39 290 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (kWh/100 km)	16,3/20
CO_2 (g)/bonus	0/de 3 000 à 6 000 €
Puissance fiscale	3 CV
Pays de fabrication	Allemagne

GAMME PROPOSÉE
Électrique de 45 à 77 kWh, de 145 à 204 ch, de 34 220 à 42 920 €

Conduire

Moteur : électrique synchrone à aimants permanents.
Transmission : aux roues arrière, 1 rapport + inverseur marche arrière.

Puissance (ch)	204
Couple (Nm)	310
Autonomie moyenne (km)	409
Poids (kg)	1 794
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,26x1,81x1,57
Empattement (m)	2,77
Vitesse maxi (km/h)	160
0 à 100 km/h (s)	7,3
Pneus de l'essai :	215/45 R 20

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	145/144
Espace jambes AR (cm)	73
Coffre à 5/à 2 (l)	385/1 267

OPTIONS CONSEILLÉES

Packs Assistance	1 090 €
Pack Assistance Plus	2 100 €
Pack Sport	370 €
Packs Sport Plus	1 190 €
Pompe à chaleur	1 320 €

Principales concurrentes

Tesla Model 3 Standard RWD, 275 ch, à partir de 43 800 €
Hyundai Ioniq Electric, 136 ch, à partir de 35 200 €
Kia e-Niro, 204 ch, à partir de 41 100 €
Nissan Leaf e+, 217 ch, à partir de 40 300 €

On aime	*On aime moins*
☒ *Performances électrisantes*	☒ *Pas de réseau de recharge privatif VW*
☒ *Tenue de route et freinage soignés*	☒ *Finition décevante*
☒ *Aides à la conduite efficaces*	☒ *Ensemble multimédia perfectible*
☒ *Autonomie assez conséquente*	

DACIA SPRING *à partir de 12 264 € (bonus déduit)*

SOURCE ÉLECTRIQUE

RÉPUTÉ POUR SES VOITURES ABORDABLES, DACIA SE LANCE DANS L'ÉLECTRIQUE AVEC UNE SPRING PERMETTANT DE ROULER SANS POLLUER, À UN TARIF CANON... MAIS AU PRIX DE QUELQUES CONCESSIONS.



Dans l'agro-alimentaire, il est de notoriété publique que l'emballage ne reflète pas nécessairement la qualité du produit. Peu ou prou, un yaourt reste un yaourt, quel que soit son prix, ou presque. En matière d'automobile en revanche, différents critères – primordiaux selon les besoins, les moyens ou les aspirations de chacun – entrent en ligne de compte, inondant nos villes et nos routes de modèles divers et variés. Après les Logan, Sandero et Duster, écoulés à 7 millions d'unités depuis 2004, Dacia, propriété de Renault, se lance aujourd'hui dans deux domaines jusqu'alors délaissés par la marque : l'électrique et le segment A des petites voitures à vocation urbaine.

MANIABLE ET ALERTE EN VILLE, ELLE A TOUT D'UNE CITADINE BRANCHÉE

Avec 3,73 m entre les pare-chocs, pour 1,58 m de large et 1,52 m de haut, la dernière-née du constructeur roumain affiche les dimensions idéales pour évoluer en ville. À cela, s'ajoute un diamètre de braquage très court de 9,60 m, permettant à la Spring de se faufiler aisément et de se garer en un tournemain dans les rues de Chantilly, théâtre de ce premier essai. Cette remarquable maniabilité se double en outre d'un détail pratique non négligeable : une garde au sol de 15 cm, gommant toute appréhension au moment d'aborder trottoirs ou ralentisseurs. Les généreuses surfaces vitrées profitent à l'excellente vision et la caméra de recul optionnelle facilite tout type de manœuvre.

Si le mode de propulsion séduit évidemment par son silence de fonctionnement, à bord en revanche, une tout autre musique se fait entendre. Chahuté par les gros pavés des routes longeant le splendide château de Chantilly, l'habitacle vibre en tous sens et résonne de toutes parts. Dommage, car le confort est au rendez-vous, grâce à une suspension particulièrement souple, qui avale les grosses irrégularités de la chaussée sans broncher. Les trajets urbains ne relèvent donc pas de la sinécure, à condition de ne pas s'attarder sur



les plastiques durs et les sièges en TEP –un plastique souple peu agréable au toucher, mais résistant et lavable – de notre modèle d'essai Business, destiné aux professionnels et à l'auto-partage.

Autre bémol : le siège conducteur et le volant non réglables en hauteur engendrent une position de conduite assez déplaisante et trop haute pour les grands gabarits. À l'arrière, deux adultes – de taille moyenne – peuvent prendre place, et le coffre propose un volume de 290 litres à quatre occupants, voire 620 litres une fois la banquette rabattue. Des valeurs remarquables, qui permettent à la Spring d'engloutir un gros plein de provisions au supermarché. Enfin, en plus d'un tarif de base canon, la petite roumaine offre un équipement plus que correct, incluant la climatisation, les vitres électriques, le verrouillage central, le radar de recul et la radio couplée à un système de connexion téléphone Bluetooth.

Au volant, inutile de chercher le grand frisson. Avec 44 ch et 125 Nm de couple, le moteur électrique permet de déplacer cette légère urbaine (970 kg en ordre de marche) en se montrant relativement prompt au démarrage à chaque feu vert. Et si les trajets péri-urbains ou sur le réseau secondaire sont envisageables, il vaut mieux éviter l'autoroute, au risque de provoquer un bouchon dans chaque côte. En outre, la souplesse des suspensions conjuguée à l'absence de barres antiroulis génèrent une importante prise au vent latéral, contraignant à inlassablement corriger sa trajectoire. Un "détail" néanmoins













aussi peu rédhibitoire que la prise de roulis, déroutante au départ, mais qui n'altère en rien la bonne tenue de route... sur sol sec. Sur chaussée humide en revanche, les pneus chinois (Ling Long) à faible résistance au roulement se révèlent aussi à faible adhérence. Prudence sous la pluie.

Avec sa batterie Lithium-ion d'une capacité de 27,4 kWh, la Spring revendique 230 km d'autonomie, selon le cycle combiné WLTP, et 305 km en cycle urbain. Des valeurs notables, qui lui autorisent une certaine polyvalence ville/route. Le mode "Eco", que l'on sélectionne sur la planche de bord, permet d'accroître l'autonomie de 10 % environ en limitant la vitesse maxi de 125 à 100 km/h et en réduisant la puissance à 31 ch sur 44. Dans cette configuration, vous doublerez sans souci quelques... tracteurs. Côté recharge, Dacia annonce des temps variant de 13 h 32 sur une prise domestique 220 V à 1 h 30 sur un chargeur rapide DC 125A, voire 56 minutes pour recouvrer 80 % de la batterie.

Appréciée des particuliers résidant en maisons individuelles, la WallBox (32A) autorise, elle, une recharge totale en 4 h 51. Disponible à la commande depuis le 20 mars, la Spring sera livrée en septembre en trois finitions : Business (réservée aux professionnels), Confort (16 990 € hors bonus) et Confort Plus (18 490 € hors bonus). En 2022, une version Cargo à deux places proposera jusqu'à 1100 litres de volume de chargement et 325 kg de charge utile. Une déclinaison qui devrait séduire les artisans des centres-villes, dont les utilitaires, diesel pour la plupart, sont montrés du doigt. ■

PAR S. LARROUMET, PHOTOS DR

NOTRE VERDICT

Les quelques défauts de cette Spring sont compensés par un tarif imbattable et une autonomie réaliste, qui amènent à hésiter franchement avec une Renault Zoé d'occasion.



Données constructeur

Acheter

Dacia Spring
Version essayée : 16 990 € (hors bonus)
À partir de 16 990 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (kWh/100 km)	11,9/14
CO_2 (g)/bonus	0/4 536 €
Puissance fiscale	2 CV
Pays de fabrication	Chine

GAMME PROPOSÉE
Électrique, 44 ch,
de 16 990 à 18 490 € (hors bonus)

Conduire

Moteur : électrique, synchrone à aimants permanents.
Batterie : Lithium-ion, 12 modules, 72 cellules, 240 V, 27,4 kWh.
Transmission : AV, auto, un rapport.

Puissance (ch)	44
Couple (Nm)	125
Poids (kg)	970
Long.xlarg.xhaut. (m)	3,73x1,58x1,52
Empattement (m)	2,42
Temps de recharge	de 1 h 30 (charge rapide) à 14 h (prise 220 V)
Vitesse maxi (km/h)	125
0 à 100 km/h/1 000 m DA (s)	19,1/40,5
Pneus de série	165/70 R 14
Pneus de l'essai :	Ling Long Green Max HP

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	128/126
Coffre à 5/à 2 (l)	290/620

OPTIONS CONSEILLÉES

Pack Techno (GPS, caméra de recul)	450 €
Roue de secours	180 €
Peinture métallisée	500 €
Prise Combo DC 30 kW	600 €
Câble de charge mode 3 Type 2	250 €

Principales concurrentes

Renault Twingo Électrique,
81 ch, à partir de 21 350 € (hors bonus)
Renault Zoé,
109 ch, à partir de 32 500 € (hors bonus)
Volkswagen e-Up!,
83 ch, à partir de 23 740 €

On aime	On aime moins
☒ *Tarif imbattable*	☒ *Plastiques durs*
☒ *Équipement suffisant*	☒ *Adhérence des pneus sur le mouillé*
☒ *Autonomie réaliste*	☒ *Position de conduite*
☒ *Volume coffre et habitabilité*	☒ *Roulis et prise au vent prononcés*
☒ *Maniabilité en ville*	

VOLKSWAGEN ID.4 *à partir de 39 370 €*

EN COURANT CONTINU



APRÈS L'ID.3, VOLKSWAGEN POURSUIT SON OFFENSIVE ÉLECTRIQUE AVEC SON PREMIER MODÈLE FAMILIAL. ESSAI, EN CONDITIONS RÉELLES, DE LA NOUVELLE ID.4.

ID.4



Lancé à fond dans l'électrification, Volkswagen étoffe sa gamme à grande vitesse. Après l'ID.3, commercialisée depuis quelques mois, la nouvelle ID.4 fait son apparition, sous la forme d'un SUV compact, aux gabarit et tarifs relativement similaires à ceux du Tiguan. Une nouvelle alternative branchée pour les familles en quête d'un véhicule vertueux et polyvalent, décliné en plusieurs niveaux de puissance et d'autonomie. Affichant un gabarit généreux, avec une longueur de 4,58 m et une silhouette de monospace surélevé plutôt sexy, la nouvelle Volkswagen séduit sur le papier, par un espace intérieur vaste et bien pensé, doublé d'une silhouette surélevée très tendance.

Reprenant les caractéristiques esthétiques de l'ID.3, avec des feux reliés entre eux par une fine bande lumineuse, l'ID.4 s'en distingue néanmoins par des optiques un peu plus allongées, conférant à l'auto un soupçon d'agressivité et de prestance supplémentaires. À contre-courant de certains de ses rivaux, qui privilégient des modèles plus classiques déclinés en différentes motorisations, à l'image de Peugeot avec le e-2008, Volkswagen fait donc le choix d'une gamme distincte. Et surprenante. En témoigne l'étonnement des passants devant la teinte jaune Monaco de notre version d'essai...

Dans l'habitacle aussi, souffle un vent d'air frais. La présentation





dépouillée, mais non dénuée de charme, fait appel à des matériaux et couleurs très actuels, qui rompent radicalement avec l'austérité du reste de la gamme. Seuls des plastiques durs assez visibles et certains ajustements engendrant quelques grincements à haute vitesse ternissent une qualité perçue globalement satisfaisante. Pour le reste, cette ID.4 fait presque un sans-faute. L'habitabilité tient ses promesses, l'espace intérieur s'avérant particulièrement généreux, aux places avant comme arrière, avec un accès à bord facilité par une garde au sol de 16 cm, quand le coffre affiche un volume appréciable de 543 litres. Le large écran tactile de 12" offre une multitude de fonctionnalités aux raccourcis bienvenus, au sein d'une ergonomie générale néanmoins perfectible.

Déclinée en deux niveaux de puissance et trois tailles de batteries, la version de lancement 1st Max, à l'essai ici, revendique, elle, 150 kW, soit 204 ch, et s'équipe d'une batterie de 77 kW autorisant 520 km d'autonomie. De quoi effectuer notre aller-retour Paris-Dieppe dans la journée, à l'allure autoroutière légale de 130 km/h, entrecoupé d'une pause sur une borne de recharge Ionity.
À conduire, l'ID.4 se révèle une excellente voiture, en particulier avec la suspension pilotée de notre version d'essai. Ajoutez à cela le Travel Assist, un dispositif de conduite semi-autonome plutôt performant, et plus rien ne vous empêche de traverser la France ! À condition de faire fi des quelques bruits aérodynamiques à haute vitesse. Reposant sur la plate-forme MEB de l'ID.3, l'ID.4 se révèle également très à l'aise en ville, avec un diamètre de braquage réduit et des technologies embarquées qui facilitent la conduite. Si l'affichage tête-haute en réalité augmentée paraît un brin gadget, il sera toujours utile en cas de défaut du sens de l'orientation...

Grâce à sa motorisation électrique et une régénération très performante au freinage, cette Volkswagen se montre très douce, sans jamais brusquer ses occupants, y compris lorsque le rythme s'élève. Le comportement s'avère aussi globalement très sécurisant, même sur des trajets plus vallonnés. En revanche, l'embonpoint se faisant sentir dans les courbes, le SUV éprouve quelques peines à se relancer après une série de virages serrés négociés à plus faible allure. Il n'en demeure pas moins qu'il excelle sur les trajets du quotidien, bien servi un amortissement aux petits oignons et une direction souple, mais consistante. ■

PAR M. LIZAK, PHOTOS DR

AGRESSIVE ET PIMPANTE, L'ID.4 PREND LE CONTRE-PIED DE SES RIVALES

auto MOTO NOTRE VERDICT

Avec un prix similaire à celui du Tiguan, cette Volkswagen ID.4 n'est pas franchement donnée. Mais les prestations sont à la hauteur des attentes, en dépit de quelques petits bémols.

On aime	On aime moins
☒Habitabilité	☒Poids
☒Confort	☒Ergonomie
☒Autonomie	☒Tarif

Données constructeur

Acheter

Volkswagen ID.4
Version essayée : 58 950 €
À partir de 39 370 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (kWh/100 km)	19/22
CO_2 (g/km)/bonus	0/6 000 €
Puissance fiscale	5 CV
Pays de fabrication	Allemagne

GAMME PROPOSÉE
Électrique, de 150 à 204 ch, de 39 370 à 58 950 €

Conduire

Moteur : électrique synchrone à aimants permanents.
Transmission : propulsion, boîte mono-rapport à deux niveaux avec différentiel.

Puissance (ch)	204
Couple (Nm)	310
Poids (kg)	2 124
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,58x1,85x1,63
Empattement (m)	2,77
Vitesse maxi (km/h)	160
0 à 100 km/h (s)	8,5
Pneus de série AV-AR	A235/45 R 21-AR 255/40 R 21

Vivre

Coffre à 4 (l)	543

OPTIONS CONSEILLÉES

Pompe à chaleur	1 320 €
Pack style extérieur argent et toit noir	960 €
Dispositif d'attelage rabattable avec déverrouillage électrique	950 €

Principaux concurrents

Tesla Model Y, prix non connu
Kia EV6, à partir de 47 990 €
Nissan Ariya, prix non connu

FORD EN GUEULE

ARRIVÉ SUR LE MARCHÉ AVANT SES RIVAUX, LE MUSTANG MACH-E ENTEND JOUER SUR SON APPELLATION. PARI RÉUSSI ?

Pourquoi le service marketing de Ford a-t-il choisi ce nom ? Gene Halderman, père de la légende, aurait-il accepté cet emprunt ? Ces débats, ouverts depuis le 18 novembre 2019, date de la présentation de cette Ford sans ovale bleu, restent encore sans réponse. Mais peu importe.

Assemblé à Cuautitlán Izcalli, au Mexique, le Mach-E s'étend sur 4,71 m, soit un poil plus long qu'un Peugeot 5008, mais légèrement plus compact que son concurrent à venir, le Tesla Model Y. Campé sur des roues de 19" aux gommes épaisses, il affiche une indéniable prestance. De profil, le pavillon de toit noir allège la ligne et simule une chute *fastback*. Les références à une certaine *pony car* sont d'ailleurs légion, à l'image de la pseudo-calandre biseautée, des optiques, ou des nervures sur le capot et les ailes.

Dès que l'on s'approche du véhicule, les astuces "techno" foisonnent. À commencer par les petits chiffres affichés en rouge sur le montant central, permettant de composer un code secret préalablement programmé et de déverrouiller le véhicule. Ceci fait, des vérins poussent l'ouvrant d'une simple pression sur un bouton. Nulle poignée, mais de petites cornes permettant de tirer les portes vers soi.

Une fois installé, on découvre une présentation claire et moderne, où l'écran central de 15"5 trône en majesté, livré en série sur toutes les versions. Navigation, recharge, audio, climatisation... l'interface regroupe les principales fonctions dans des menus très complets. Mention spéciale à la rapidité du logiciel et... au bon goût du directeur artistique. Ford fait même mieux qu'Elon Musk en plaçant un combiné d'instrumentation numérique face au conducteur. Même en 2021, il est toujours utile d'avoir sa vitesse (ici nommée "Ground speed") sous les yeux. Seuls des plastiques très quelconques sur les portes ou au sommet de la planche de bord ternissent une présentation lumineuse.

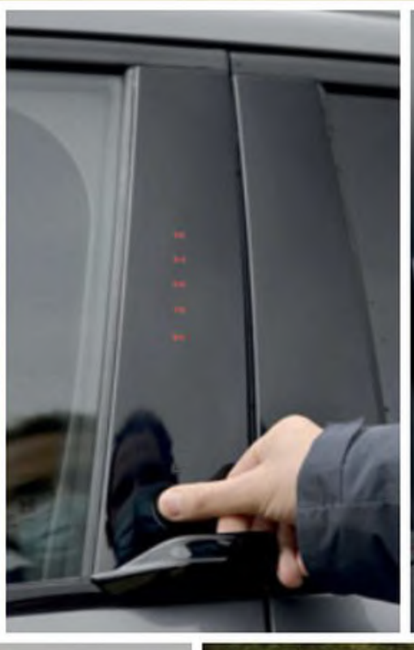
À l'arrière, la présence de l'épais pack de batteries se fait sentir : les assises sont un peu basses par rapport au plancher, même si l'espace aux jambes reste dans la très bonne moyenne. Le coffre propose une contenance appréciable de 402 litres (519 en retirant la plage arrière), mais le seuil de chargement haut perché pénalisera les dos les plus fragiles. Le coffre avant, d'une centaine de litres de capacité, ne peut contenir que de menus objets.

En attendant le lancement de la déclinaison GT de 465 ch en fin d'année, nous disposons de la version haut de gamme : deux moteurs, quatre roues motrices, une grosse batterie Lithium-ion de 99 kWh


K ME 914E















(contre 76 kWh), fabriquée en Pologne. Une fois la position "D" engagée, *via* le sélecteur situé sur la console centrale, l'engin s'ébroue sans bruit. En agglomération, la visibilité depuis le poste de commande surprend : le capot est bien visible et la caméra 360° facilite les créneaux. La position haute, le maintien perfectible des sièges, et surtout, la masse conséquente de l'auto – 2,2 tonnes – n'invitent pas aux excès à l'approche des courbes. Bien équilibrée, le Ford vire néanmoins à plat, même si la direction offre assez peu de retour d'informations.

Une fois en ligne, la nature de dragster du Mach-E prend le dessus. Le SUV est doté de deux moteurs synchrones à aimants permanents : l'un de 220 kW pour entraîner les roues arrière et, pour les versions

UN COUP D'ESSAI POUR FORD, QUI POURRAIT ÊTRE UN COUP DE MAÎTRE

dotées de la transmission intégrale, un second de 50 kW entraînant les roues avant. Le 0 à 100 km/h est biffé en 5,1 secondes, et les 580 Nm de couple assurent des dépassements aisés. La motricité en sortie de courbe ou sur le mouillé est impeccable, grâce à l'adaptation du couple entre les roues avant et arrière.

Trois modes de conduite sont proposés, du paisible "Whisper" (chuchotement) au vigoureux "Untamed" (sauvage), qui modifient la réponse des pédales et le niveau d'assistance de la direction. *Via* l'écran central, on peut aussi activer le vrai-faux glougloutement de V8 tout droit sorti des enceintes : frivole, mais bien exécuté ! Mention honorable, d'ailleurs, à la bonne insonorisation du Mach-E, qui isole les occupants des bruits de roulements et d'air. Notre version d'essai bénéficiait en outre d'une sono Bang & Olufsen (dans le pack Technologie) à l'acoustique convaincante. Voilà pour les bons points.

Côté bémols, les choses se corsent sur bitume très dégradé, où le confort d'amortissement déçoit. Les suspensions – McPherson à l'avant, multibras à l'arrière – absorbent certes décemment les nids de poules, mais retransmettent vigoureusement les chaussées ondulées, brinquebalant les occupants. La suspension pilotée, proposée sur la future version GT, devrait corriger cette imperfection liée au poids de l'engin. Malgré sa masse, le Mach-E s'arrête prestement et en ligne, grâce à une prompte intervention de l'ABS, y compris sur chaussée grasse, comme lors de notre essai réalisé





dans la région de Nemours.

Sur un trajet mixte ville-route-autoroute de 500 km, la consommation moyenne s'est établie à 22 kWh/100 km. Une valeur très correcte pour un SUV XL, autorisant une autonomie de 370 à 420 km selon le type de trajet, la température extérieure ou le style de conduite. L'amicale des économies d'énergie aurait sans doute apprécié des palettes permettant de régler la régénération en direct. Le frein moteur peut être renforcé par le biais de la molette centrale, tandis que la conduite à une seule pédale est possible en ville.

Une fois la jauge proche de 0, il faut un peu moins de 9 heures pour recharger le Mach-E équipé des accumulateurs 99 kWh sur une wallbox (11 kW). Si Ford offre la première année d'abonnement au service de recharge rapide Ionity (18 € les années suivantes), les "pleins" restent payants, mais au tarif préférentiel de 0,31 €/min, contre 0,79 €/min pour le commun des mortels. En courant continu, le SUV Ford peut passer de 10 à 80 % d'autonomie en 3/4 d'heure environ, en fonction de la température des batteries.

Avec une entrée de gamme (2x4, batterie 76 kWh) facturée 48 990 € (hors bonus de 3 000 € jusqu'au 30 juin), le Mach-E ne démocratise pas le SUV électrique, mais se montre nettement plus compétitif que les confidentiels Mercedes EQC et Jaguar I-Pace. Il voisine surtout avec le Tesla Model Y, lancé dans quelques mois. Un concurrent que nous ne pensions pas lier un jour au réputé cheval sauvage... ■

PAR A. DAVID, PHOTOS F. BOLUSSET



Données constructeur

Acheter

Ford Mustang Mach-E AWD 99 kWh
Version essayée : 65 500 €
À partir de 48 990 €

CO_2 (g)/bonus	0/0 €
Puissance fiscale	nc CV
Pays de fabrication	Mexique

GAMME PROPOSÉE
Électrique, de 269 à 351 ch, de 48 990 à 69 500 €

Conduire

Moteur : 2 moteurs synchrones à aimants permanents.
Batterie : Lithium-ion, 376 cellules, LG-Chem.
Transmission : intégrale, 1 vitesse.

Capacité batterie/utile (kWh)	98,7/88
Puissance (ch)	351
Couple (Nm)	580
Poids (kg)	2 182
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,71x1,88x1,62
Empattement (m)	2,98
Vitesse maxi (km/h)	180
0 à 100 km/h (s)	5,1
Pneus de série	225/55 R19
Pneus de l'essai :	Continental PremiumContact 6

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	146/142
Espace jambes AR (cm)	96
Coffre à 5/à 2 (l)	402 + 81 (AV)/1 420 + 81

OPTIONS CONSEILLÉES

Peinture métallisée	1 000 €
Pack technologie	1 950 €
Toit panoramique	2 950 €

Principaux concurrents

Tesla Model Y, à partir de 63 000 €
Jaguar I-Pace, à partir de 79 900 €
BMW iX3, à partir de 69 950 €
Mercedes EQC, à partir de 79 800 €

On aime	*On aime moins*
☒*Présentation lumineuse*	☒*Confort de roulement*
☒*Motorisations musclées*	☒*Poids imposant*
☒*Autonomie intéressante*	☒*Finition moyenne*

auto MOTO NOTRE VERDICT

Moderne, performant et doté d'une belle autonomie, le Mustang Mach-E est une première très crédible pour Ford dans l'électrique.

AIWAYS U5 *à partir de 39 300 €*



VOUS FRÉQUENTEZ LES SITES DE VENTE WISH ET ALIEXPRESS ? LA PROVENANCE DE VOS PRODUITS NE VOUS SOUCIE PAS ? CE SUV ÉLECTRIQUE EST FAIT POUR VOUS.

LE FIL DU WEB

Comme ceux qui se gaussaient des voitures japonaises à l'aube des années 1980 et raillaient les coréennes à la fin du siècle dernier, une certaine partie de la population voit d'un mauvais œil le débarquement, en France, des chinoiseries à quatre roues. Pourtant, elles sont bien là : voici l'U5, un SUV 100 % électrique de 4,68 m de long, soit un gabarit très proche de celui d'un BMW X3. C'est le premier modèle de cette jeune marque, qui tire son nom de la contraction de "Ai", traduction chinoise de l'amour, et "ways", "chemins" en anglais. L'amour de la route, en somme. Alors, nos routes françaises vont-elles l'aimer ?

Les voitures de l'Empire Céleste font peur. Elles ne seraient, pour certains, que des copies un peu bancales et dangereuses de modèles existants. La stratégie d'Aiways est différente. Ce SUV, vendu de manière très confidentielle depuis un an déjà, ne singe personne ni ne reprend d'organes mécaniques venus d'ailleurs. C'est du *made in China*, mais "fait maison" !

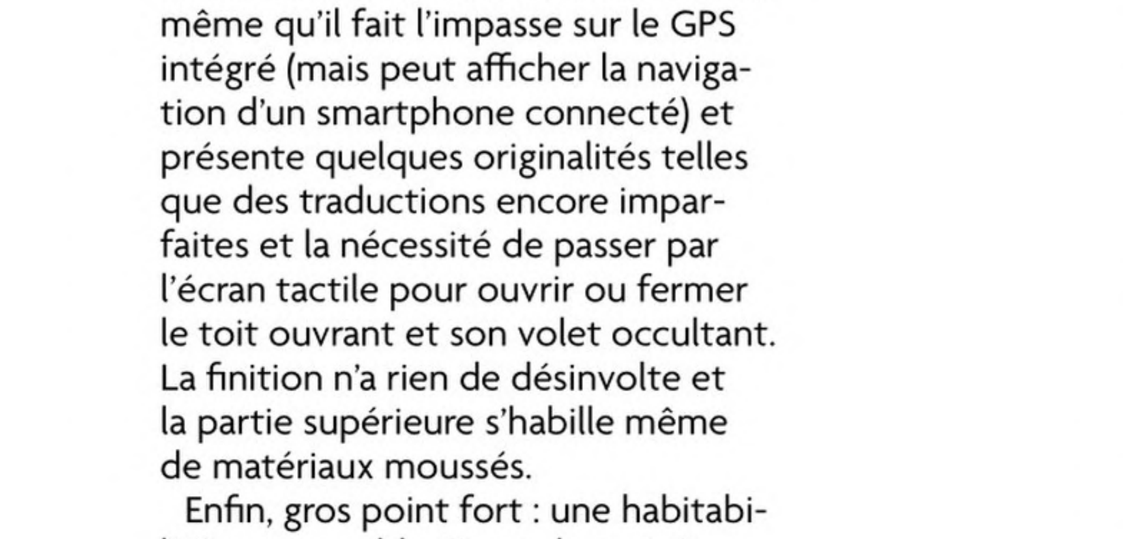
Sur une plateforme évolutive qu'Aiways entend utiliser pour de nombreux futurs modèles, l'U5 intègre une batterie de 63 kWh, lui autorisant entre 400 et 410 km d'autonomie, selon l'optimiste cycle WLTP. Dans les faits, selon la consommation électrique établie durant notre essai, il est probable que le parcours s'arrête un peu au-delà des 300 km. Ensuite, pour une recharge complète par la trappe camouflée à gauche du bouclier avant, comptez dix heures sur un réseau électrique de 6,6 kW selon Aiways, et seulement 35 minutes sur une borne DC de 90 kW pour passer d'un niveau de charge de 20 à 80 %.

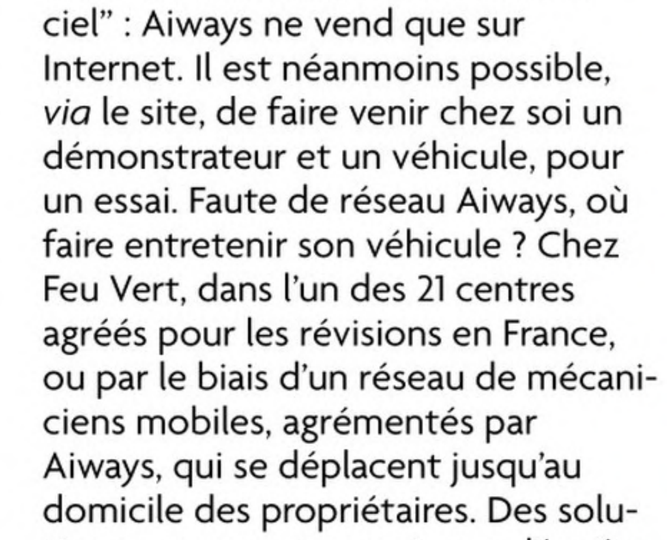
VENDU SUR INTERNET, L'U5 S'ENTRETIENT CHEZ... FEU VERT

Derrière sa face avant, que l'on qualifiera d'originale, ce modèle abrite un moteur synchrone de 204 ch, engendrant des performances en parfait accord avec une utilisation familiale, y compris sur voie rapide. L'engin ne manque pas de jus, tant en accélération qu'en reprises. Notre prise en mains, un jour de pluie, nous a toutefois confrontés avec l'un des points faibles de l'U5 : un vrai défaut de motricité, partiellement dû à un choix regrettable de monte pneumatique, susceptible d'affecter aussi les distances de freinage. Le SUV, doté d'une transmission aux roues avant, patine trop régulièrement à l'accélération et ses roues avant élargissent la courbe lorsque le rythme s'intensifie. Mais pas d'inquiétude particulière : les béquilles électroniques veillent au grain et agissent efficacement pour maintenir la trajectoire. L'agrément de conduite est au rendez-vous, plus par la quiétude ambiante et le confort d'une suspension un peu molle que par la précision ou le dynamisme. En clair, être aux commandes de l'U5 n'a rien d'une punition. Trois niveaux de régénération d'énergie au freinage sont programmables, mais aucun d'entre eux n'engendre assez de "frein moteur" pour s'arrêter au feu sans solliciter les freins.

Une fois les poignées de portes rétractiles actionnées, on découvre une présentation soignée. Instrumentation numérique, écran tactile de 12"3, caméra 360°, recharge de smartphone par induction, tous ces équipements aujourd'hui considérés comme essentiels sont présents. Il manque toutefois des vide-poches à portée de main et, surtout, une boîte à gants ! L'ergonomie s'avère très







satisfaisante et le système multimédia se montre intuitif. À noter tout de même qu'il fait l'impasse sur le GPS intégré (mais peut afficher la navigation d'un smartphone connecté) et présente quelques originalités telles que des traductions encore imparfaites et la nécessité de passer par l'écran tactile pour ouvrir ou fermer le toit ouvrant et son volet occultant. La finition n'a rien de désinvolte et la partie supérieure s'habille même de matériaux moussés.

Enfin, gros point fort : une habitabilité remarquable. En garde au toit, en largeur aux coudes comme en espace aux jambes, il y a de quoi s'étendre. Sur ce point, l'Aiways fait mieux qu'une Skoda Superb, référence en la matière. Reste à composer avec un hayon à ouverture électrique qui ne monte pas assez haut et dans lequel on se cogne. Il donne accès à un volume de coffre annoncé à 432 litres, que les dossiers 2/3-1/3 portent à 1555 litres lorsqu'ils sont repliés, sans toutefois ménager de surface plane.

Que leurs pourfendeurs se rassurent : les véhicules chinois ont encore du chemin à parcourir pour véritablement exister. Où acheter l'Aiways U5 ? Nulle part "en présentiel". Son truc à lui, c'est le "distanciel" : Aiways ne vend que sur Internet. Il est néanmoins possible, *via* le site, de faire venir chez soi un démonstrateur et un véhicule, pour un essai. Faute de réseau Aiways, où faire entretenir son véhicule ? Chez Feu Vert, dans l'un des 21 centres agréés pour les révisions en France, ou par le biais d'un réseau de mécaniciens mobiles, agrémentés par Aiways, qui se déplacent jusqu'au domicile des propriétaires. Des solutions surprenantes, mais pas dénuées de bon sens. C'est avec cette stratégie que la marque place gentiment ses pions sur notre réseau, consciente que le chemin sera long, mais qu'il peut déboucher sur un succès, notamment grâce à une politique tarifaire agressive. Garanti cinq ans (ou 150 000 km), l'U5 débute à 39 300 €, et gravite à 42 400 € en finition Premium, avec une dotation riche, comprenant les sièges avant chauffants, la sellerie cuir et le stationnement semi-autonome. Et il ne manque rien, non plus, aux équipements de sécurité. ■

PAR L. PINEL, PHOTOS DR



Données constructeur

Acheter

Aiways U5 Premium
Version essayée : 42 400 €
À partir de 39 300 €

CO_2 (g)/bonus	0/6 000 €
Puissance fiscale	4 CV
Pays de fabrication	Chine

GAMME PROPOSÉE
Électrique, 204 ch, de 39 300 à 42 400 €

Conduire

Moteur : avant, synchrone.
Transmission : traction, 1 vitesse.

Batterie	Lithium-ion
Puissance (ch)	204
Couple (Nm)	310
Autonomie mixte WLTP (km)	410
Poids (kg)	1 770
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,68x1,87x1,70
Empattement (m)	2,80
Vitesse maxi (km/h)	150
0 à 100 km/h (s)	7,8
Pneus de série	235/50 R 19
Pneus de l'essai :	Cooper Tyres Discoverer HTT

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	153/150
Espace jambes AR (cm)	84
Coffre à 5/à 2 (l)	432/1 555

OPTION CONSEILLÉE

Toit noir	830 €

Principales concurrentes

Volkswagen ID.4, électrique, de 148 à 204 ch, à partir de 39 370 €
BMW iX3, électrique 286 ch, à partir de 69 950 €

On aime	*On aime moins*
☒ *Habitabilité et présentation*	☒ *Motricité et choix des pneus*
☒ *Rapport prix/équipement*	☒ *Image de marque*
☒ *Confort*	☒ *Aucun réseau*

auto MOTO NOTRE VERDICT

S'il souffre d'un défaut de motricité, l'Aiways U5 présente pas mal d'arguments susceptibles d'attirer une petite clientèle. Mais quid *de sa revente en occasion et de sa capacité à maintenir la cote ?*

PORSCHE TAYCAN Cross Turismo *à partir de 191374 €*

APRÈS LA BERLINE TAYCAN, PORSCHE SE DOTE D'UN DEUXIÈME MODÈLE TOUT ÉLECTRIQUE, À TRAVERS CETTE DÉCLINAISON BREAK, À LA FIBRE AVENTURIÈRE.

TOURISME VERT



Le 18 février, à Stuttgart, *Auto Moto* est le seul média français présent dans le fief de Porsche pour prendre le volant du Taycan Cross Turismo. Un essai en avant-première, la révélation mondiale étant fixée au 4 mars. Second modèle 100 % électrique après la berline Taycan, son équivalent break constitue l'une des grandes nouveautés de la marque allemande. Au-delà de la silhouette, la principale différence réside dans sa garde au sol surélevée, lui octroyant un potentiel caractère baroudeur, et des jantes spécifiques, reprises du concept de break surélevé tout électrique Mission E Cross Turismo, révélé lors du Salon de Genève 2018. Si notre modèle d'essai arbore un léger camouflage noir, avant-première oblige, il s'agit bel et bien de la version définitive du sommet de gamme Turbo S, lequel développe la bagatelle de 761 ch.

QUESTION SPORTIVITÉ, LE CROSS TURISMO N'A PRESQUE RIEN À ENVIER À LA BERLINE

Au départ du musée Porsche de Stuttgart, notre parcours débute par un roulage en milieu urbain. L'occasion de vérifier, d'emblée, le très bon niveau d'insonorisation hérité de la berline. Un atout qui va de pair avec la conduite fluide de l'électrique, sans à-coup, qui s'accorde avec une position de conduite confortable, légèrement dominante. L'examen de la ville étant réussi, reste à savoir ce que vaut ce Cross Turismo conçu pour s'extirper de la zone urbaine. Direction la campagne environnante, afin de hausser la cadence.

Dans la Forêt Noire, le ruban de bitume inégal et les cordes pleines de boue constituent un terrain de jeu idéal pour évaluer le potentiel baroudeur de notre véhicule. Et on n'est pas déçus. Même à grande vitesse sur une portion de chaussée dégradée, aucune crainte d'abîmer notre jouet. Par rapport à la berline, le Cross Turismo dispose en effet de protections de bas de caisse, d'une garde au sol surélevée de 2 cm, voire 3 cm avec le pack Offroad Design, et d'un mode de conduite baptisé Gravel, permettant de sortir des sentiers battus.

Autre bonne surprise : son physique de break haut perché n'a aucun impact négatif sur la rigueur du comportement. Les batteries ayant pour effet d'abaisser le centre de gravité, le Taycan Cross Turismo évolue sur des rails. Et si la berline reste une référence en matière de sportivité, le break affiche un tempérament très proche. La direction est vive et le toucher de route réserve un mélange de mordant et de douceur. Des sensations que peuvent partager les passagers arrière, à leur aise grâce à une garde au toit généreuse, découlant d'une hauteur sous pavillon accrue de 47 mm. Logiquement, le volume du coffre se révèle aussi plus généreux que sur la berline,





avec un gain de 23 litres et un delta de 400 litres lorsque les sièges sont rabattus. Une capacité qu'il est encore possible d'accroître par des barres de toit optionnelles. Enfin, esthétiquement, comme souvent chez Porsche, le profil de break est une réussite.

Similaire à celle de la Taycan, la structure de gamme propose quatre niveaux de puissance, de 476 à 761 ch. Mais contrairement à la berline, le Cross Turismo ne se contente pas de deux roues motrices en entrée de gamme. Compte tenu de ses prétentions aventurières, toutes ses versions sont en effet équipées d'office de la transmission intégrale. Toutes profitent également de batteries de grande capacité, dont l'autonomie maximale mériterait toutefois d'être améliorée, un constat déjà valable pour la berline. Un bémol néanmoins compensé par deux points positifs : le temps de recharge rapide, à condition de trouver une borne Ionity qui fonctionne évidemment, et la fiabilité de l'autonomie annoncée. À l'issue de notre parcours, partagé entre attaque et conduite coulée sur des profils de route variés, la consommation moyenne à peine supérieure à 25 kWh est tout à fait en phase avec la valeur constructeur.

Sur le volet tarifaire, en version d'accès équipée de la transmission intégrale et de la grosse batterie, le Cross Turismo requiert environ 10 000 € de plus que la berline de base. En sommet de gamme en revanche, à caractéristiques similaires, l'écart de prix se réduit à... 1500 €. Disponible à la commande depuis cet été dans l'Hexagone, le Taycan Cross Turismo affiche des tarifs oscillant de 96 454 à 191 374 €. À noter que Porsche se dotera bientôt d'un troisième modèle tout électrique, par le biais de son SUV Macan. ■

PAR R. BURGAN, PHOTOS DR



Acheter

Porsche Taycan Cross Turismo
Version essayée : 191 374 €
À partir de 191 374 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (kWh/100 km)	25,4/27
CO_2 (g)/malus	0/0 €
Puissance fiscale	10 CV
Pays de fabrication	Allemagne

GAMME PROPOSÉE
Électrique, de 476 à 761 ch, de 96 454 à 191 374 €

Conduire

Moteurs : électriques synchrones à aimants permanents, 560 kW (761 ch) avec l'overboost.
Transmission : : intégrale, 2 rapports + inverseur marche arrière.

Puissance (ch)	761
Couple (Nm)	1 050
Batterie (kWh)	93,4
Autonomie (km)	388-419 (WLTP)
Poids (kg)	2 320
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,98x1,97x1,41
Empattement (m)	2,91
Vitesse maxi (km/h)	250
0 à 100 km/h (s)	2,9
Pneus de série AV-AR	265/35 ZR 21-305/30 ZR 21
Pneus de l'essai :	Pirelli P Zero

Vivre

Coffre à 5/à 2 (l)	379/1 145 (430/1 196 en 4/4S)

Principale concurrente

Tesla Model S Plaid, 1 020 ch, à partir de 119 990 €

On aime	*On aime moins*
☒ *Agrément proche de la berline*	☒ *Tarif de base élitiste*
☒ *Performances/ polyvalence*	☒ *Autonomie maximale à améliorer*
☒ *Consommation réaliste*	

auto MOTO NOTRE VERDICT

Fidèle au tempérament de la berline Taycan, ce break surélevé y ajoute de la polyvalence, en se montrant habitable et baroudeur, avec une autonomie fiable.

OPEL MOKKA-E *à partir de 36 100 €*



ÉCLAIR GOURMAND

COUSIN DU PEUGEOT E-2008, L'OPEL MOKKA-E ARBORE UN STYLE ET UNE AMBIANCE PLUS CLASSIQUES, INSPIRÉS DE L'OPEL MANTA. UNE BRILLANTE DÉCLINAISON DE CE CROSSOVER 100 % ÉLECTRIQUE.

Opel, Citroën et Peugeot sont dans le même bateau, et se font des cadeaux. Ainsi le nouvel Opel Mokka électrique partage-t-il sa plateforme avec les Peugeot e-2008 et DS 3 Crossback E-Tense. Également fabriqué à Poissy, le crossover de la marque à l'éclair affiche 4,15 m, soit 3 cm de plus que le DS 3, mais 15 cm de moins que le e-2008. L'habitabilité est donc similaire à celle du crossover DS, ce qui suffit pour déposer les enfants à l'école, mais pas pour partir avec le chien en vacances, d'autant que le coffre se limite à 310 litres.

C'est surtout par son design que le Mokka-e se distingue de ses cousins. Sa calandre, inspirée de celle de l'Opel Manta, lui confère davantage de sportivité, tandis que son design intérieur, très classique, privilégie la fonctionnalité, avec de nombreux rangements et branchements.
Le mobilier est bien assemblé, mais se compose quasi exclusivement de plastiques rigides. L'instrumentation numérique s'avère bien plus lisible que dans le SUV Peugeot et l'ergonomie un peu mieux pensée, quoique toujours imparfaite. Bon courage pour faire taire le système de navigation, dont les graphismes se rapprochent de ceux d'un Minitel... Heureusement, la fonction Android Auto et Appel Car Play permet de retrouver ses repères.

Côté mécanique, le Mokka-e hérite une batterie d'une capacité utile de 46,2 kWh et un moteur synchrone de 136 ch. Seuls les réglages de suspensions un peu plus fermes diffèrent de ceux de ses cousins. L'Opel n'est pas trop dur pour autant et nous a même semblé très bien calibré sur notre modèle d'essai chaussé de pneus hiver Michelin Pilot Alpin (215/55 R18). En usant du mode Sport, l'accélération est assez vive au démarrage, du moins sur sol sec, car sur le mouillé, le train avant peine à encaisser les 260 Nm de couple immédiat. Mieux vaut alors user des modes Eco, bridé à 180 Nm, ou Normal (220 Nm). La direction, à l'assistance variable selon les modes, se montre assez précise et douce en ville. La pédale de frein, molle en début de course, est bien adaptée à un usage urbain pour éviter les à-coups, mais manque de mordant et de progressivité à rythme plus enjoué.

Bien maintenu en virage, le Mokka fait montre d'un comportement rassurant, qui privilégie la stabilité à

RASSURANT, LE MOKKA-E PRIVILÉGIE LA STABILITÉ À L'AGILITÉ











l'agilité. Comme ses cousins français, il s'illustre par son silence de fonctionnement, grâce à une excellente insonorisation des bruits d'air et de roulement. En revanche, le crossover franco-germanique se révèle très gourmand, puisque nous avons enregistré une consommation moyenne de plus de 29 kWh/100 km. Les températures étaient certes très défavorables (-3 degrés) et nous n'avons utilisé que le mode Sport. Mais nous n'avons pas dépassé les 110 km/h et la présence d'une pompe à chaleur est censée limiter l'impact du chauffage sur la consommation.

Bref, l'autonomie réelle oscille entre 150 et 250 km, selon la saison et le type d'utilisation. Nous avions relevé 220 km de rayon d'action durant notre essai du e-2008, en été. Même si le Mokka-e peut recharger en 30 mn à 80 % en courant continu (jusqu'à 100 kW), il est impératif de disposer d'une prise de branchement à domicile. Le développement encore insuffisant des réseaux de charge rapides publiques et leur fiabilité très aléatoire ne permettent toujours pas d'envisager de longs trajets sans émissions en toute sérénité... ■

PAR M. FONTANIER, PHOTOS DR

MOKKA

Données constructeur

Acheter

Opel Mokka-e
Version essayée : 36 100 €
À partir de 36 100 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (kWh/100 km)	17,8/29,4
CO_2 (g)/bonus	0/6 000 €
Puissance fiscale	4 CV
Pays de fabrication	France

GAMME PROPOSÉE
Électrique, 136 ch

Conduire

Moteur : électrique synchrone à aimants permanents.

Transmission : traction, réducteur + marche AR.	
Puissance (ch)	136
Couple (Nm)	260
Capacité maxi de la batterie (kWh)	50
Capacité utile (kWh)	46,3
Poids (kg)	1 598
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,15x1,80x1,53
Empattement (m)	2,56
Vitesse maxi (km/h)	150
0 à 100 km/h (s)	9,1
Pneus de série	215/55 R18

Vivre

Coffre à 5 (l)	310

OPTIONS CONSEILLÉES

Peinture métallisée	550 €
Pack Cuir	1 600 €
Chargeur de téléphone à induction	150 €
Chargeur embarqué de 11 kW	300 €
Câble de recharge 11 kW	279 €

Principaux concurrents

Peugeot e-2008,
136 ch, à partir de 37 700 €
DS 3 Crossback E-Tense,
136 ch, à partir de 37 700 €

On aime	*On aime moins*
☒*Style néo-rétro très branché*	☒*Conso élevée*
☒*Insonorisation soignée*	☒*Ensemble multimédia dépassé*
☒*Suspensions bien calibrées*	☒*Autonomie limitée*

AUTO MOTO NOTRE VERDICT

Aussi plaisant à conduire que ses cousins de chez DS et Peugeot, l'Opel Mokka-e présente un look et un tempérament plus sportifs, tout en conservant un bon niveau de confort. Son tarif se montre aussi plus compétitif.

CITROËN ë-C4 *à partir de 35 600 €*



C'EST LA WATT QU'ELLE PRÉFÈRE

AVEC SA MOTORISATION 100 % ÉLECTRIQUE, LA NOUVELLE CITROËN C4 SE FAIT ENCORE PLUS DOUCE ET DISCRÈTE, POUR MIEUX VOUS BERCER AU VOLANT. QUITTE À VOUS FAIRE BAILLER !

Étroitement dérivée de la Peugeot e-2008, la Citroën ë-C4 reprend le même moteur synchrone de 100 kW, associé à un pack de batteries de 50 kWh, de capacité maxi de 46 kWh utiles. Mais la compacte aux Chevrons est totalement différente en matière de style comme d'agrément de conduite. Reposant sur une plate-forme à l'empattement allongé, la ë-C4 mesure 6 cm de plus en longueur et 3 cm de plus en largeur. Et malgré la ligne très inclinée de son toit façon coupé, elle n'est que 2 cm plus basse que le SUV de la marque au lion. La garde au sol, perchée à 15,6 cm, se montre presque aussi élevée.

À mi-chemin entre un coupé et un crossover, la C4 mixe les styles avec plus ou moins de bonheur. À bord, la répartition de l'espace est assez étrange. Alors qu'ils disposent d'une place conséquente aux jambes, les passagers doivent se contenter d'une garde au toit limitée. Le coffre profite d'un grand hayon et d'une tablette amovible pour former un plancher plat affleurant au seuil de charge-ment. Le volume de 380 litres (soit 25 de moins que celui du e-2008) peut sembler décevant au regard de la taille du véhicule, mais demeure plus logeable que celui de ses concurrents coréens Kia e-Niro ou Hyundai Kona. Le double fond se révèle en outre très pratique pour ranger les câbles de recharge.

SUR VOIE RAPIDE, CETTE Ë-C4 PEUT FAIRE DES ÉTINCELLES...

À l'avant, la planche de bord très droite déçoit par la qualité de son mobilier, composé de nombreux plastiques noirs et durs. La sellerie cuir à réglages électriques de notre modèle d'essai haut de gamme nous a aussi laissés sur notre faim. Les dossiers très plats n'offrent aucun maintien en virage et les assises ne sont pas très rembourrées. Les réglages électriques réservés uniquement au conducteur ne permettent pas de faire varier l'inclinaison du siège, ni même la profondeur. Il faut donc, à la fois, jouer des boutons et se baisser pour tirer une barre de fer. Très pénible ! En revanche, l'ergonomie est nettement plus soignée que chez Peugeot. La présence de molettes de réglage de la climatisation facilite le quotidien et le compteur reste lisible, quelle que soit la position de conduite ou le gabarit du conducteur.

Au volant, la Citroën ë-C4 mise tout sur la douceur. La direction très légère se manie d'un doigt, mais transmet peu d'informations et manque de réactivité. Les suspensions à butée progressive très souples absorbent honorablement les chocs à faible allure, mais peinent à contenir le roulis en virage comme le tangage au freinage. La voiture donne donc le sentiment de flotter, et se montre pataude en virage serré. Le Peugeot e-2008 se montre bien plus agile, sans être beaucoup moins confortable. Le SUV du Lion est aussi plus vif à l'accélération (9"0 contre 9"7 sur le 0-100 km/h). Pourtant, la nouvelle compacte aux chevrons pèse quasiment le même poids que le 2008 (1541 kg). Mais elle opte pour une monte pneumatique privilégiant la faible résistance au roulement et le confort. Cela se ressent aussi au freinage, où la Citroën, moins mordante,









déclenche assez vite son ABS. Plus agréable en ville que sur route sinueuse, la ë-C4 se montre cependant assez encombrante à garer, en raison de sa largeur conséquente.

C'est donc sur voie rapide que cette Citroën électrique s'apprécie le plus. Elle gomme les saignées et file en silence. Tout juste noterons-nous un petit sifflement d'air au niveau des rétroviseurs à partir de 110 km/h, mais qui n'a rien de perturbant. Reste que l'autonomie fond rapidement au-delà des 90 km/h. Sur autoroute, la consommation peut dépasser les 20 kWh/100 km, ce qui autorise environ 230 km de rayon d'action. En évoluant sagement en ville en mode Eco, il est toutefois possible d'osciller autour de 16 kWh/100 km et d'atteindre 280 km... du moins par températures modérées.

À l'instar des autres modèles électriques du groupe PSA, la Citroën ë-C4 peut se charger en courant continu (DC) jusqu'à 100 kW pour récupérer 80 % d'énergie en 30 mn sur des bornes rapides. Dommage que celles-ci soient encore trop rares en France pour voyager dignement. Il faudra donc opter pour le chargeur embarqué de 11 kW triphasé (en option à 350 € + le câble à 360 €) pour faire un plein en 5 heures sur une prise de courant alternatif (AC) de 32 A et 7 h 30 en 16 A. Sur une prise domestique de 2,7 kW, comptez plus de 24 heures. Côté tarif enfin, la ë-C4 n'est certes pas donnée, mais réclame 2 250 € de moins que le Peugeot e-2008, pour mieux se placer face à la rude concurrence coréenne. ■

PAR M. FONTANIER, PHOTOS DR

NOTRE VERDICT

La ë-C4 joue la carte de la souplesse extrême pour se distinguer du Peugeot e-2008. Moins chère et plus logeable, elle profite aussi d'une meilleure ergonomie. Mais elle est moins dynamique sur route et plus encombrante en ville.



Acheter

Citroën ë-C4
Version essayée : 38 800 €
À partir de 35 600 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (kWh/100 km)	16/19
CO_2 (g)/malus	0/0 €
Puissance fiscale	4 CV
Pays de fabrication	Espagne

GAMME PROPOSÉE
Essence, de 100 à 155 ch, de 20 900 à 31 750 €
Diesel, de 110 à 130 ch, de 23 200 à 32 300 €
Électrique, 136 ch, de 35 600 à 38 800 €

Conduire

Moteur : synchrone à aimants permanents.
Transmission : par réducteur aux roues avant.

Puissance (ch)	136
Couple (Nm)	260
Poids (kg)	1 541
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,36x1,80x1,53
Empattement (m)	2,67
Capacité batterie	50 kWh maxi, 46 kWh utiles
Autonomie WLTP (km)	350
Temps de charge	24 h (2,7 kW), 7 h 30 (11 kW), 30 mn (100 kW)
Vitesse maxi (km/h)	150
0 à 100 km/h (s)	9,7
Pneus de série	195/60 R 18
Pneus de l'essai :	Michelin e-Primacy

Vivre

Coffre à 5/à 2 (l)	380 à 1 250

OPTIONS CONSEILLÉES

Caméra connectée	270 €
Caméra parking 360°	350 €
Toit ouvrant	900 €
Câble pour Type 2 32 A	360 €
Chargeur embarqué	360 €
Siège cond. massant, électrique	400 €

Principales concurrentes

Peugeot e-2008, 136 ch, à partir de 37 850 €
Hyundai Kona electric, 136 ch, à partir de 35 100 €
Kia Niro electric, 136 ch, à partir de 37 000 €

On aime	On aime moins
☒ Douceur de conduite	☒ Réactivité perfectible
☒ Ergonomie soignée	☒ Plastiques durs
☒ Silence de fonctionnement	☒ Manque de maintien des assises

BMW iX3 *à partir de 69 950 €*

L'AXE DE L'HÉLICE

AVEC SON iX3 100 % ÉLECTRIQUE, LA FIRME BAVAROISE EMBOÎTE LE PAS À SES HOMOLOGUES. MAIS AVEC DES SOLUTIONS ENCORE PLUS VERTUEUSES, QUI APPORTENT UNE NOUVELLE PIERRE À L'ÉDIFICE.


M FA 331E

iX3



Aujourd'hui encore, la voiture électrique souffre d'une mauvaise image. En cause : les controverses engendrées par l'extraction des métaux rares nécessaires à la fabrication des moteurs et au recyclage des batteries. Aussi, lorsque BMW annonce que le moteur électrique, développé en interne, de son iX3 est dépourvu desdits métaux rares, cela suscite un intérêt certain. Aux dires du constructeur, cette machine électrique synchrone à impulsion électrique, ou électro-aimant, est en effet alimentée par une batterie Lithium-ion de 400 V et 80 kWh de capacité, dont l'approvisionnement en cobalt et lithium répond à des normes drastiques : soit une composition chimique des cellules avec 8 parts Nickel, 1 part Manganèse et 1 part Cobalt. Difficile à vérifier. Mais la firme à l'hélice n'a pas pour habitude d'avancer des données erronées.

En attendant "d'ouvrir" le cœur de cette nouvelle BMW électrique, nous en avons pris le volant. Basé sur la plateforme CLAR sur laquelle reposent les Séries 3 à 8, l'iX3 intègre ses batteries dans le plancher et le moteur électrique sur le train arrière moteur. Une rareté dans la catégorie des SUV électriques, qui s'explique : cet iX3 est une propulsion. Et que BMW justifie par la volonté de limiter le poids (2185 kg, soit 290 kg de plus qu'un X3 3.0d xDrive à vide), afin de favoriser l'autonomie. Avec un centre de gravité 7 cm plus bas qu'un X3 thermique, cet iX3 dévoile un comportement routier très plaisant. Peu sujet au roulis, doté d'une direction douce, directe et précise, il fait aussi preuve d'une excellente insonorisation et d'un très bon confort de roulement, malgré les jantes 20" de notre modèle d'essai et des pneus Yokohama à faible résistance au roulement. Des roues, qui, aux côtés de la calandre pleine, du pare-chocs spécifique et des éléments bleus de la carrosserie constituent les seuls éléments permettant de distinguer la version électrique d'une thermique. Elles seraient, selon BMW, 15 % plus légères que des jantes classiques, et profiteraient d'un coefficient de traînée réduit de 5 %, permettant ainsi de gagner jusqu'à 10 km d'autonomie totale selon le cycle WLTP.

L'AUTONOMIE TIENT SES PROMESSES, LES PRESTATIONS AUSSI...

En attendant de le vérifier, nous profitons des 286 ch et 400 Nm de couple du moteur, lesquels propulsent le SUV de 0 à 100 km/h en 6,8 secondes, à une vitesse maxi de 180 km/h (limitée). Moins puissant que ses rivaux directs Mercedes EQC (408 ch) et Audi e-tron (313 ou 408 ch), le SUV munichois pousse néanmoins fort, permet de dépasser aisément, et atteint même sa vitesse de pointe (189 km/h compteur) en un claquement de doigts.

Selon le cycle WLTP, l'autonomie s'élèverait à un maximum de 460 km. À certaines conditions, toutefois : avoir un œuf sous le pied, rouler en ville ou sur des parcours péri-urbains, ne pas tenter d'atteindre la vitesse maxi, et utiliser à bon escient les modes de régénération proposés. Le premier, le plus simple, s'actionne tout simplement en basculant le levier de vitesses vers la gauche, en position B, comme Brake (frein). Le frein moteur est alors sollicité au maximum afin de régénérer la batterie, et même d'obtenir l'arrêt complet de la voiture. *Via* l'écran central ou la molette de la console centrale, le conducteur peut aussi choisir la "force" de l'énergie cinétique à la décélération.













Caractéristiques

Moteur : électrique, ESM, machine synchrone à impulsion électrique (sans terres rares).	
Batterie : Lithium-ion, haute tension, 188 éléments en 10 modules, 400 V, capacité de 80 kWh, poids 518 kg.	
Temps de recharge : 100 km en 10’ et 0 à 80 % en 34’ sur 150 kW, 7 h 30 sur Wallbox 11 kW.	
Transmission : propulsion, 1 rapport.	
Puissance (ch à tr/min)	286 à 6 000
Couple (Nm à tr/min)	400 de 0 à 5 000
Poids (kg)	2 185
Vitesse maxi (km/h)	180
0 à 100 km/h (s)	6,8
CO_2/bonus	0/0 €
Conso moy. const./ AM (kWh/100 km)	19,5/23,5
Prix (à partir de)	69 950 €

On regrette cependant l’absence de palettes au volant, comme sur un Mercedes EQC, qui permettent de faire varier la régénération d’une pichenette. Il est aussi possible de programmer la récupération d’énergie intelligente, laquelle, *via* la navigation, anticipe la régénération en fonction du profil du parcours.

Après 140 km ponctués de franches relances et 50 km sur autoroute à vive allure, l’autonomie restante s’élevait à 120 km. Une demi-heure de charge sur une borne Ionity (100 kW) nous a permis de récupérer 100 km d’autonomie (220 km). À notre arrivée chez BMW France, notre point de départ, après 160 km supplémentaires de route moins rapides et des passages urbains, l’autonomie affichait encore 170 km. Notre consommation, sur laquelle le rythme de conduite influe bien davantage qu’avec un modèle thermique, s’est établie à 23,4 kW/100 km, selon l’ordinateur de bord. En jouant avec la régénération de la batterie, l’iX3 s’avère donc en mesure de tenir ses promesses en termes d’autonomie. Côté recharge, comptez entre 7 h 30 sur une Wallbox (11 kW) personnelle et 34 minutes sur une borne Ionity (150 kW) pour récupérer jusqu’à 80 % de la batterie. Enfin, selon BMW, la minute de recharge sur une borne Ionity coûterait, en France, 0,30 €/minute. Soit, selon notre expérience, 9 € pour gagner 100 km en 30 minutes. Auxquels s’ajoute le coût de l’abonnement mensuel, offert la première année, lequel se situerait aux alentours de 13 €. Rouler propre reste donc encore onéreux. D’autant que la voiture n’est pas donnée : 69 950 € en prix de base. ■

PAR S. LARROUMET, PHOTOS DR

On aime	*On aime moins*
☒ *Agrément de conduite*	☒ *Tarif, comme toujours*
☒ *Performances*	☒ *Réseau de recharge insuffisant*
☒ *Habitabilité et coffre préservés*	☒ *Pas de palettes au volant*
☒ *Autonomie réaliste*	
☒ *Conception “verte”*	

auto MOTO NOTRE VERDICT

Vaste, confortable, agréable à conduire et performant, cet iX3 nous a franchement convaincus, avec une autonomie prometteuse. Reste, comme toujours, un tarif trop élevé et un réseau de recharge encore embryonnaire.

AUDI E-TRON S Extended Sportback *à partir de 99 200 €*



E-TRONITRUANT

LE SUV ÉLECTRIQUE AUX ANNEAUX SE MET AU SPORT ; IL PORTE SA PUISSANCE À PLUS DE 500 CH EN ADOPTANT UN TROISIÈME MOTEUR. UN PROGRAMME QUI, HÉLAS, NE LUI FAIT PAS PERDRE DE POIDS.

Scoop : la voiture électrique serait un excellent remède aux migraines. Au moins à celles dont sont régulièrement victimes les ingénieurs de l'industrie automobile. Pour rendre un modèle thermique plus sportif, il faut en général des mois, voire des années, de labeur pour aboutir à la délicate mise au point de son moteur. Dans le cas de son homologue à "piles", il suffit visiblement d'en rajouter un à celui ou ceux déjà présents. D'une évidence désarmante, c'est la solution privilégiée par Audi pour délurer son e-tron. Pour porter la puissance de son SUV électrique à 503 ch, contre 408 dans le meilleur des cas jusqu'ici, la firme d'Ingolstadt le dote en effet d'une seconde machine asynchrone sur l'essieu arrière ; la troisième, en comptant celle en prise avec le train avant. Et par la fulgurance de ses accélérations, l'e-tron S est une ode à la simplicité.

Sous l'effet du couple maxi, qui flirte avec les 1000 Nm dès les premières révolutions de la mécanique, ce mastodonte d'acier et d'aluminium s'arrache avec une vigueur sensationnelle à l'écrasement de la pédale de droite. La marque allemande annonce le 0 à 100 km/h en 4"5. Une promesse plutôt crédible. Bien sûr, comme à bord de la plupart de ces engins "survoltés", la force quasi silencieuse, plaquant instantanément le corps au fond du siège en cuir surpiqué de notre exemplaire, tend à s'émousser à mesure que la vitesse augmente. Pour autant, peu d'autres engins roulants sont capables d'expédier relances et dépassements avec autant d'aisance, y compris sur la file de gauche de l'autoroute.

PEU D'AUTRES ENGINS ROULANTS SONT CAPABLES DE TELLES PRESTATIONS

Mais l'ajout d'une énième machine électrique ne donne pas seulement un coup de fouet aux performances de l'e-tron. Cela le rend également plus agile et sympathique à conduire. Que le second essieu compte ici autant de moteurs que de roues permet un ajustement du couple entre la droite et la gauche, et plus seulement entre les trains avant et arrière. La chaîne de traction, spécifique à cette version S, aide ainsi franchement la voiture à tourner lorsque la courbe se resserre. Pour peu que la chaussée soit humide, comme lors de ce premier contact bavarois, et que l'ESP soit un minimum inhibé, il devient même envisageable de négocier la sortie d'un virage dans un style très rallye ; en faisant plus qu'amorcer la dérive, accélérateur au plancher et roues avant droites, voire légèrement contre-braquées.

Afin de s'adonner à ce genre de fantaisie sans perdre de sa rigueur, cette intégrale affûte subtilement son châssis. Le berceau arrière est revu pour supporter l'embonpoint d'environ 50 kg engendré par le troisième moteur, les cales de bras inférieurs sont 50 % plus rigides et les barres antiroulis 20 % plus raides. La suspension pneumatique préserve néanmoins un excellent confort, et ce, malgré la présence, ici, de jantes optionnelles de 21 pouces.

Attention, d'ailleurs, à ne pas se laisser déconnecter de la réalité. À survoler la route en silence, tenu à distance par une direction peu loquace, il n'est pas toujours facile de mesurer sa vitesse d'approche. Sauf que ce SUV n'a rien de léger. Et je ne parle pas seulement du style, d'une finesse très relative dans cette variante Sportback. L'e-tron S accuse 2445 kg sur la balance à vide, voire 2555 kg dans cette seconde carrosserie profilée. L'anticipation reste donc le maître mot. Cette Audi se montre très efficace au regard de ses mensurations. Ce n'est pas une raison pour lui demander l'impossible, au risque d'aller au-devant de sérieux ennuis.

Une certaine application au volant permettra en outre aux plus audacieux et/ou fortunés, ayant craqué pour les rétroviseurs latéraux virtuels (1850 €), de s'y accoutumer. Leur ergonomie nous a effectivement paru bien moins instinctive que ceux d'une Honda e. Dans la précipitation, l'œil se trouve systématiquement attiré



On aime

- Performances
- Dynamisme du comportement
- Qualité de fabrication

On aime moins

- Autonomie trop juste
- Masse élevée
- Sensations filtrées







par la caméra, proéminente au coin de la vitre, à l'instar d'un traditionnel miroir. Ce phénomène provient aussi du fait que le regard ne prend pas naturellement le chemin de l'écran, placé trop bas dans la contre-porte.

Mais la plus grosse faiblesse du SUV électrique aux anneaux reste, de loin, son autonomie limitée. Bien que l'e-tron S embarque la "grosse" batterie de 95 kWh de la version 55 quattro, son rayon d'action dépasse de peu les 300 km, selon la consommation constatée lors de notre boucle autour de Neuburg. C'est encore trop peu pour espérer emmener sa petite famille en vacances sans passer l'essentiel du temps de trajet... à l'arrêt, à une borne de recharge. ■

PAR R. VANNIER, PHOTOS DR

auto MOTO NOTRE VERDICT

L'e-tron S est une vitrine impressionnante. Qu'il vaut peut-être mieux admirer dans le garage des autres, en attendant que les superchargeurs se multiplient sur notre territoire.



Données constructeur

Acheter

Audi e-tron S Extended Sportback
Version essayée : 112 200 €
À partir de 99 200 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (l/100 km)	26,9-27,6/30
CO_2 (g)/bonus	0/0 €
Puissance fiscale	19 CV
Pays de fabrication	Belgique

GAMME PROPOSÉE
Électrique, de 313 à 503 ch, de 71 900 à 112 200 €

Conduire

Moteur : trois moteurs électriques asynchrones.

Puissance (ch)	503
Couple (Nm)	973
Poids (kg)	2 555
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,49x1,84x1,61
Empattement (m)	2,93
Capacité batterie (kWh)	95
Autonomie constructeur/ durant l'essai (km)	354-368/316
Vitesse maxi (km/h)	210
0 à 100 km/h (s)	4,5
Pneus de série	285/45 R 20
Pneus de l'essai :	285/40 R 21 Bridgestone Alenza

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	156/152
Espace jambes AR (cm)	77
Coffre à 5 (l)	600 + 60

OPTIONS CONSEILLÉES

Affichage tête-haute	1 675 €
Seconde prise de charge	550 €
Climatisation 4 zones	975 €

Principale concurrente

Tesla Model X Performance,
à partir de 106 990 €

LEXUS UX 300e *à partir de 49990 €*

ÉLECTRO LUXE

CONSIDÉRANT LE MARCHÉ DÉSORMAIS MÛR, ET FORTE DE SON EXPÉRIENCE DE L'HYBRIDE, LA BRANCHE LUXE DE TOYOTA LANCE LE PREMIER MODÈLE 100 % ÉLECTRIQUE DU GROUPE.



C'est le modèle le plus vendu et le plus branché de la gamme en France, le SUV compact premium UX, que Lexus a choisi de convertir à l'électrique. Figuraient dans le cahier des charges de cette version 300e un plaisir de conduite et un confort "typiquement Lexus", ainsi qu'une accélération "douce et efficace, pas façon dragster".

Volant en mains, cet UX brille par son silence de fonctionnement. Logique, pour un modèle électrique. Mais pas seulement. Car les Lexus figurent déjà parmi les modèles les plus aboutis du marché dans ce domaine. L'UX bénéficie ainsi d'isolants au niveau de la planche de bord, des ailes et du plancher, lequel est déjà naturellement insonorisé par les packs de batteries qui l'habillent. Il adopte aussi un fond plat, au bénéfice de l'aérodynamique, qui profite également de jantes aéro-ventilées et d'une calandre à volets ; de quoi lui offrir un Cx pouvant atteindre 0,31. Résultat : aucun bruit parasite perceptible à bord.

À PEINE SORTI, L'UX EST DÉJÀ L'UN DES MODÈLES ÉLECTRIQUES LES PLUS ABOUTIS DU MARCHÉ

Côté châssis, la direction a été rendue plus directe et plus précise, rivalisant, aux dires de Lexus, avec celle du majestueux coupé LC, tout comme le centre de gravité, abaissé de 2 cm. Cet UX vire parfaitement à plat, sans que cela ne nuise au confort, excellent, même si l'amortissement peu être jugé un chouïa ferme à faible allure.

Avec ses 150 kW – l'équivalent de 204 ch – et ses 300 Nm de couple, la machine électrique tracte avec vigueur les 1785 kg de l'engin (+ 200 kg), autorisant des accélérations et des reprises fort probantes. Une puissance qui, bien que délivrée de manière très progressive, peut susciter quelques pertes de motricité sur chaussée mouillée. Pas de quoi remettre en cause l'excellent équilibre du châssis. Sachant que Lexus n'a pas prévu de version à transmission intégrale (25 % des ventes d'hybrides). Enfin, côté frein moteur, quatre niveaux de freinage régénératif sont accessibles depuis les palettes au volant, permettant presque de s'affranchir de la pédale de frein.

Sur un parcours mixte, et sans aucune retenue, notre consommation moyenne affiche 21 kWh/100 km,





ce qui correspond à une autonomie totale de 225 km. Lexus en annonçant plus de 300 km, selon la norme WLTP. Pour ce qui est de la recharge des 288 cellules composant la batterie de 54 kWh, il faut compter de 30 heures sur une prise standard, à 8 h 15 sur une wall-box de 24 kW, sachant qu'une borne de 50 kW permet de récupérer 80 % de la charge en 50 minutes. Des batteries qui sont climatisées, par air, afin de maintenir une température de fonctionnement optimal autour de 25°. Elles sont censées encore offrir 85 % de leur capacité au bout de 10 ans et sont garanties 8 ans ou 160 000 km (10 ans ou 1 million de km si l'entretien est effectué dans le réseau...).

Autre raffinement permettant d'optimiser le rendement énergétique, les sièges et le volant chauffants épaulent une climatisation qui tient également compte de l'occupation des sièges. Côté habitacle, les seules différences portent sur un revêtement de planche de bord spécifique, façon papier japonais, qui renforce encore une qualité perçue de haut niveau, une banquette légèrement reculée (8 mm...), au profit de l'espace aux jambes, et un coffre dont le volume gagne près de 50 litres. Sans oublier des services connectés attitrés : localisation des bornes de recharge, recharge ou climatisation programmable à distance, etc. Quant au bonus, il est d'au moins 2 000 € et peut grimper à 6 000 € sous certaines conditions de remise sur le tarif de la version de base. ■

PAR N. BRIOUZE, PHOTOS DR











Données constructeur

Acheter

Lexus UX 300e
Version essayée : 54 990 €
À partir de 49 990 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (l/100 km)	16,8/21,1
CO_2 (g)/bonus	0/2 000 €
Puissance fiscale	4 CV
Pays de fabrication	Japon

GAMME PROPOSÉE
Hybride, 178 ch, de 36 990 à 56 990 €
Électrique, 204 ch, de 49 990 à 61 990 €

Conduire

Moteur : électrique synchrone à aimants permanents.
Transmission : traction, 1 rapport + inverseur marche arrière.

Puissance (kW)	150 (204 ch)
Couple (Nm)	300
Poids (kg)	1 785
Long.xlarg.xhaut. (m)	3,49x1,84x1,54
Empattement (m)	2,64
Vitesse maxi (km/h)	160
0 à 100 km/h (s)	7,5
Pneus de série	215/60 R 17
Pneus de l'essai :	Michelin Primacy 3 225/50 R 18

Vivre

Coffre à 5 (l)	367

Principaux concurrents

Audi Q4 Sportback e-tron, 305 ch, non encore commercialisé
BMW iX3, 286 ch, à partir de 69 950 €
Volvo XC40 P8 AWD, 408 ch, à partir de 58 490 €

On aime	*On aime moins*
☒ *Agrément/ douceur de conduite*	☒ *Tarif coquet*
☒ *Silence*	☒ *Autonomie routière*
☒ *Performances*	☒ *Pas de version 4x4*
☒ *Comportement*	
☒ *Confort*	

auto MOTO NOTRE VERDICT

Si son autonomie ne révolutionne pas la catégorie, cet UX électrique est un SUV en tous points conforme aux standards de Lexus : très agréable à mener, confortable et suffisamment performant, mais pas donné.

VOLVO XC40 Recharge Twin *à partir de 58490 €*



GOOGLE DRIVE

LE XC40 MARQUE L'ARRIVÉE DE LA VOITURE ÉLECTRIQUE CHEZ LE CONSTRUCTEUR SUÉDOIS. ET DE GOOGLE DANS NOS VOITURES.

Nouvelle ère, nouvelle technologie : en plus d'être la première Volvo 100 % électrique de l'histoire, le XC40 est le premier SUV du marché à utiliser Android Automotive OS comme système multimédia. Ça veut dire quoi ? Que Google contrôlera tout à bord. Sans même avoir besoin de connecter ni brancher son téléphone au véhicule, tous les services Google et applis auxquels vous êtes habitués, sur votre smartphone, tablette ou ordinateur, seront directement accessibles depuis l'écran tactile ou la commande vocale.

À terme, depuis votre canapé, il sera possible, à partir de votre smartphone, d'activer le chauffage du XC40 pour un départ quelques minutes plus tard, ou de programmer le GPS en anticipant la pause déjeuner à votre adresse préférée. À bord, vous pourrez démarrer sans clé (votre smartphone sera la clé), interroger votre voiture quant à l'heure de vos rendez-vous quotidiens, régler vocalement la climatisation, ou télécharger des applications avec autant de simplicité que depuis un smartphone. Le genre de technologie qui constitue désormais un atout pour promouvoir une voiture auprès des technophiles… peu regardants sur les questions de respect de la vie privée.

HYPER CONNECTÉ, PUISSANT ET PLAISANT À MENER, CE XC40 EST VRAIMENT SÉDUISANT

Pour les autres, amateurs de conduite ou automobilistes en quête d'énergie alternative, le plus petit des SUV Volvo, toujours produit en Belgique, s'en remet à des arguments différents. Son dispositif électrique, composé de deux moteurs de 204 ch chacun, développe donc 408 ch et entend parcourir jusqu'à 418 kilomètres entre deux recharges, voire 538 en ville. Dans les faits, il faudra tabler sur environ 370 km en conduite coulée, sur le réseau secondaire ; ce qui est déjà très bien. Cette performance, le Recharge Twin la doit à sa batterie LG de 78 kWh, qui pèse 500 kg à elle seule, mais se cache dans le soubassement du SUV, sous l'habitacle et dans le tunnel de transmission. Sous le plancher du coffre, le moteur arrière ampute la soute d'une petite cinquantaine de litres. Une broutille, d'autant qu'il reste 413 litres de capacité, et que le capot avant accueille également un emplacement de 31 litres. Et il est toujours possible de charger plus : en version Recharge P8, le suédois peut tracter une remorque pesant jusqu'à 1500 kg.

Rien de neuf côté habitabilité, mais l'accueil évolue avec l'arrivée d'une présentation spécifique de l'instrumentation digitale. On peut aussi, *via* l'écran tactile de 9", régler la régénération d'énergie à la décélération, selon trois modes. Le premier n'entraîne aucun frein au lâcher de la pédale ; le deuxième (que nous n'avons pas pu essayer) ralentit gentiment la course du XC40 ; le troisième correspond à une utilisation à "une seule pédale", générant de forts ralen-









tissements, suffisamment prononcés pour ne toucher les freins qu'en cas de besoin urgent.

Bref essai, mais belle impression : malgré seulement quelques tours d'un circuit sinueux, effectués sous une météo capricieuse, le XC40 Recharge Twin nous a séduits, en dépit d'un poids devenu très conséquent. Outre son impressionnante puissance, qui lui permet d'abattre le 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes et de générer des reprises canons, sa douceur, son équilibre et son confort s'avèrent agréables. La suspension, plus moelleuse qu'attendu, jugule efficacement les mouvements de caisse sans entraîner de raideur excessive. Les quatre roues motrices permanentes contribuent à l'agrément, à la motricité et à la sécurité, avec un tempérament très sain et des aides à la conduite réactives. Parmi elles, citons le freinage d'urgence autonome, bientôt capable de donner un coup de volant si l'impact paraît inévitable, afin d'éviter un choc avec un piéton ou un cycliste. Un dispositif délicat à tester, d'autant que notre XC40 d'essai n'était qu'une "pré-production", un modèle unique en France, dont certains réglages peuvent encore évoluer. Mais pour l'essai de la version définitive, c'est promis : je demanderai à l'un de mes collègues de traverser la route à vélo durant l'essai... ■

PAR L. PINEL, PHOTOS DR

auto MOTO NOTRE VERDICT

Belle autonomie, très bonnes performances et agrément remarquable à l'utilisation ; le XC40 électrique a, en plus, le bon goût de rester (tout) juste sous la barre des 60 000 €, grâce au bonus de 2 000 €.



Données constructeur

Acheter

Volvo XC40 Recharge Twin R-Design
Version essayée : 59 940 €
À partir de 58 490 €

Conso moyenne constructeur (Wh/km)	nc
CO_2 (g)/bonus	0/2 000 €
Puissance fiscale	6 CV
Pays de fabrication	Belgique

GAMME PROPOSÉE

Essence, de 129 à 197 ch, de 29 950 à 51 900 €

Hybride rechargeable, de 211 à 262 ch, de 47 400 à 56 050 €

Électrique, 408 ch, à partir de 58 490 €

Conduire

Moteurs électriques : avant et arrière, 2 x 204 ch, synchrones à aimant permanent.
Transmission : intégrale, 1 vitesse.

Puissance (ch)	408
Couple (Nm)	660
Batterie	Lithium-ion (marque LG)
Capacité batterie (kWh)	78
Capacité utile batterie (kWh)	75
Poids (kg)	2 188
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,43x1,86x1,65
Empattement (m)	2,70
Vitesse maxi (km/h)	180
0 à 100 km/h (s)	4,9
Pneus de série :	255/45 R 19
Pneus de l'essai	Continental ContiEcoContact 6

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	145/143
Espace jambes arrière (cm)	78
Coffres AV/AR (l)	413/31

OPTIONS CONSEILLÉES

Caméra de recul	515 €
Peinture métallisée	1 000 €
Toit ouvrant panoramique	1 380 €
Sellerie cuir	630 €
Siège conducteur élec. à mémoire	540 €

Principaux concurrents

Audi e-tron, électrique 408 ch, à partir de 71 900 €

Mazda MX-30, électrique 145 ch, à partir de 33 900 €

Peugeot e-2008, électrique 136 ch, à partir de 37 100 €

DS 3 Crossback, électrique 136 ch, à partir de 39 900 €

On aime	*On aime moins*
☒ *Autonomie et performances*	☒ *Tarif conséquent*
☒ *Technologie embarquée*	☒ *Poids très élevé dans cette version*
☒ *Agrément et présentation*	

CITROËN AMI *à partir de 6 990 €*



L'AMI N(I)ATURE

PROPOSÉE DÈS 19,99 € PAR MOIS, LA VOITURETTE AUX CHEVRONS ENTEND RÉVOLUTIONNER NOTRE RAPPORT À LA MOBILITÉ. BALADE DANS LES RUES DE PARIS.

À soixante-dix ans passés, cette dame en a vu d'autres. À deux pas du Panthéon, elle m'adresse pourtant un sourire malicieux. *"C'est bien cette voiture ?"* Oui, madame, et c'est une Citroën. Sans permis. Partout, l'Ami suscite l'amusement des cyclistes, les saluts (du pied) des motards, et même les regards sympathiques de la maréchaussée. Même topo dans les enseignes Fnac et Darty, où elle est désormais commercialisée, en plus d'une centaine de points de vente de la marque aux chevrons.

Accessible dès 14 ans, l'Ami se place quelque part entre le scooter et la voiture individuelle. Affichant un gabarit de 2,41 m – près de 30 cm de moins qu'une Smart ForTwo, elle reprend quelques *gimmicks* chers aux Chevrons, à l'image des gélules latérales inaugurées par le C4 Cactus, des vitres à battants de 2 CV, ou de son appellation, héritée des Ami 6 et 8 très populaires dans les années 1960 et 1970. La carrosserie en plastique est posée sur une structure tubulaire dans l'usine PSA de Kenitra, au Maroc, aux côtés de la nouvelle Peugeot 208.

Homologuée dans la catégorie "quadricycle léger", l'Ami ne doit pas dépasser les 45 km/h, ni flirter avec la barre des 500 kg. Ce qui limite de fait les performances, l'autonomie – en raison de la masse des batteries – et donc la portée d'action d'un véhicule présenté comme une "solution de mobilité" par ses géniteurs.

Forts de toutes ces restrictions, nous prenons les commandes. Premier étonnement : la sensation d'espace. Les deux passagers sont installés très en arrière, loin du pare-brise vertical. Ferme et très droit, le siège conducteur se règle néanmoins en profondeur, au contraire du volant. Le passager, reculé au maximum, ne bénéficie d'aucun réglage d'appoint. Le maintien latéral laisse à désirer, mais l'espace aux jambes est remarquable. Les vastes surfaces vitrées et le toit panoramique, installé en série, confèrent une exceptionnelle luminosité à l'ensemble.

Pour pallier l'absence de coffre, l'habitacle regorge d'astuces : vastes bacs de portes, plage avant devant le pare-brise,

PETITE PAR LA TAILLE, GRANDE PAR L'AMBITION



QUI PEUT CONDUIRE L'AMI ?

Toute personne titulaire du permis cyclomoteur – catégorie AM (ou Brevet de sécurité routière), accessible dès 14 ans. Pour l'obtenir, une formation de 8 heures est nécessaire (environ 150 €). Si vous êtes né avant le 1er janvier 1988, aucun document ou formation n'est nécessaire.

19,99 €, C'EST POSSIBLE ?

Oui. En location longue durée, sur 48 mois, l'Ami est proposée à ce tarif. Mais cela s'accompagne d'un apport de 2641 €. Sans apport, le loyer ne dépasse pas les 80 € mensuels.

EN AUTOPARTAGE, ÇA COÛTE COMBIEN ?

Il est déjà possible de louer l'engin à Paris grâce au service d'autopartage Free2Move, filiale du groupe PSA. Moyennant un abonnement de 9,99 € par mois, l'Ami est disponible dès 0,26 €/minute. Sans engagement, la minute coûte 0,39 €, soit un peu plus cher que le système rival, Zity, avec ses Renault Zoé. Autre contrainte : il n'est pas possible d'utiliser les Citroën Ami de Free2Move sans permis de conduire. Ce qui limite l'accès aux plus jeunes.

espace sous la planche de bord côté passager... Inutile, en revanche, d'espérer stocker vos courses discrètement. Et les crèmes glacées risquent le coup de chaud si vous stationnez au soleil. *Exit* le miroir central, seuls de petits rétroviseurs ronds de scooter, réglables manuellement, permettent de voir derrière soi. Heureusement, la vision 3/4 arrière est relativement dégagée.

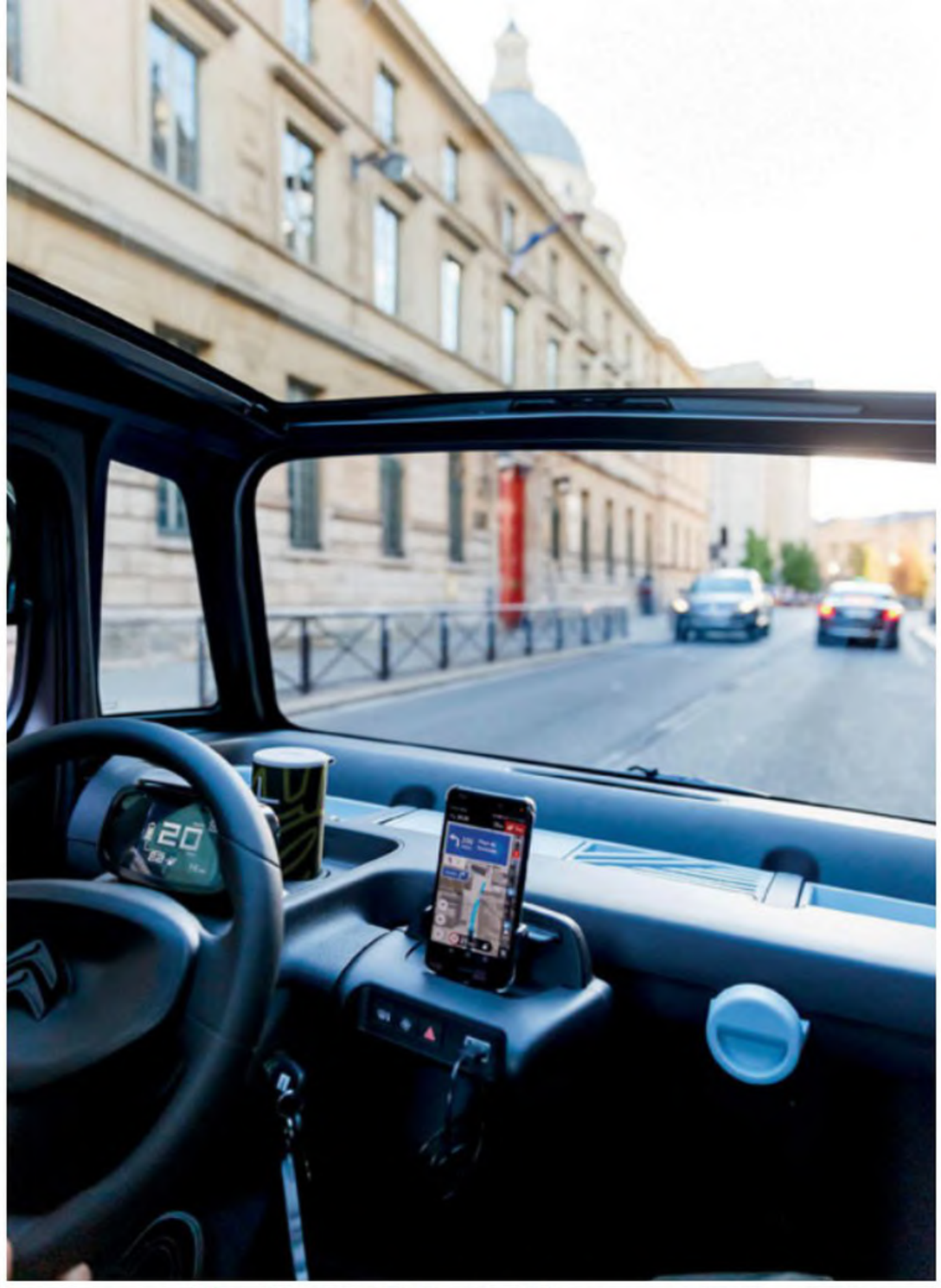
Tout comme celle du conducteur sur le tableau de bord, à l'instrumentation minimaliste. Un unique petit combiné regroupe la vitesse, le kilométrage total et l'autonomie restante. GPS et radio brillent par leur absence, la navigation ou les fonctions audio étant déléguées à votre smartphone, lequel peut être disposé sur un dock adéquat optionnel. Pour le reste, trois boutons et un commodo commandent le chauffage, les clignotants, l'essuie-glace monobalai ou les feux. Pas de climatisation en vue. Le Neiman est dans sa position classique, près du volant.

Une pression sur le bouton D permet de "s'élancer".

Comparables à celles d'un scooter 50 cm³, les accélérations portent le véhicule à 45 km/h en 10". *"Je voulais que les utilisateurs puissent distancer les camions au feu rouge"*, nous explique d'ailleurs Vincent Cobée, patron de Citroën. Le contrat est rempli. Grâce aux qualités traditionnelles de ces générateurs, le couple est immédiat et le changement de rapport inexistant. Situé à l'avant du véhicule, le moteur synchrone, assemblé par Valeo, émet cependant un sifflement marqué, auquel s'ajoutent des bruits d'air ; les panneaux de carrosserie en plastique préservent moins bien l'acoustique que l'acier.

Dans les petites artères de la rive gauche de Paris, la Citroën Ami est dans son élément. Son format de ouistiti et un rayon de braquage exceptionnel (7,20 m) encouragent les manœuvres les plus osées et les stationnements les plus téméraires,









y compris perpendiculairement. Toutefois, on se désole un peu d'une direction non assistée, mais légère au demeurant. En revanche, le volant flotte autour du point milieu et souffre d'un retour insuffisant. Il faut donc redresser le cerceau après une courbe serrée. Désagréable, mais inoffensif.

Quid de la batterie ? Afin de limiter la masse des accumulateurs à 70 kg, les ingénieurs ont choisi de rogner sur la capacité, qui s'affiche à 5,5 kWh, soit quasiment dix fois moins qu'une Renault Zoé. Située sous les fesses des passagers (avec un accès derrière le conducteur), elle permet tout de même de parcourir 75 km, selon la norme d'homologation WLTP. Un score honorable pour un véhicule à vocation urbaine, mais qui semble légèrement optimiste à l'issue de notre galop d'essai. La prise de recharge, située dans la porte passager, se connecte sur une prise domestique 220 V. Trois heures sont nécessaires pour recouvrer 100 % d'autonomie.

Côté amortissement, les standards Citroën historiques sont inversés. Si roulis et tangage sont agréablement circonscrits, les nids de poules remontent directement dans la colonne vertébrale des passagers, déjà installés sur des fauteuils peu moelleux. Heureusement, le poids plume de l'engin permet un réglage doux des trains roulants, en partie hérités de la plateforme CMP du groupe PSA : les gendarmes couchés s'absorbent ainsi sans souffrance inutile. Malmenée, l'Ami n'est pas rancunière. L'engin freine fort et droit en cas de pression élevée du pied sur la pédale. Pas d'airbag, pas d'ABS, pas d'ESP. Dans le trafic urbain, on se sent cependant largement plus protégés que sur un scooter ou à vélo.

Un argument-clé lorsque l'on sait qu'une part importante des conducteurs sera constituée de jeunes âgés de 14 à 18 ans (voir l'encadré). L'Ami pourrait également trouver sa place sur le petit marché des véhicules sans permis, qui représente en France un peu moins de 15 000 immatriculations annuelles. Proposé à 6 000 € grâce au bonus écologique, la Citroën est nettement moins onéreuse que les Ligier ou Aixam... Et malgré quelques ennuis de jeunesse et un rappel massif (étanchéité, serrures, capteurs...), elle se vend déjà à 6 000 exemplaires par mois ■

PAR A. DAVID, PHOTOS DR



Données constructeur

Acheter

Citroën Ami 100 % electric
Version essayée : 6 990 €
À partir de 6 990 €

CO_2 (g)/bonus	0/900 €
Pays de fabrication	Maroc

GAMME PROPOSÉE
Électrique 6 kW, de 6 990 à 8 350 €

Conduire

Moteur : avant, électrique synchrone à aimants permanents.	
Transmission : aux roues arrière, 1 rapport + inverseur marche AR.	
Puissance (ch)	8 (6 kW)
Autonomie (km, WLTP)	75
Poids (kg)	471
Long.xlarg.xhaut. (m)	2,41x1,39x1,52
Vitesse maxi (km/h)	45
Pneus de série	155/65 R14
Pneus de l'essai :	Barum Brillantis 2

OPTIONS CONSEILLÉES

Kit mains libres	99 €
Pack de garantie et d'entretien	9,90 €/mois

On aime	*On aime moins*
☒*Maniabilité exceptionnelle*	☒*Autonomie restreinte*
☒*Conduite honorable*	☒*Utilisation limitée*
☒*Tarif compétitif*	☒*Absence de coffre*

auto MOTO NOTRE VERDICT

Si vous acceptez les limitations inhérentes à ce véhicule sans permis, vous découvrirez un engin facile à utiliser, plaisant en ville et très peu coûteux.

MERCEDES EQA *à partir de 44 900 €*

MONTÉE EN PUISSANCE

APRÈS UN IMPOSANT EQC TROP CHER ET PEU CONVAINCANT, MERCEDES POURSUIT LE DÉPLOIEMENT DE SA GAMME ÉLECTRIQUE, AVEC UN EQA PLUTÔT RÉUSSI.

Il est rare qu'un constructeur aussi réputé que Mercedes déçoive. C'était pourtant le cas en 2019, lors du premier essai de l'EQC, trop lourd, trop onéreux et juste acceptable en termes d'autonomie.
La firme à l'Étoile donnait alors le sentiment d'avoir produit un premier SUV électrique contrainte par les réglementations. Une fois n'est pas coutume, c'est d'abord sur le plan du tarif que ce nouveau Mercedes EQA marque des points, la version de base débutant à 37 900 €, bonus déduit. Une coquette somme, certes, mais à relativiser au regard des 32 500 € réclamés par une Renault Zoé "de base". Revers de la médaille : à ce prix-là, l'EQA ne s'encombre d'aucune option, et les premiers arrivés seront les premiers servis, puisque 300 exemplaires seulement de l'EQA Limited Edition seront proposés. Affichée 44 900 €, cette version bénéficie en effet du bonus maxi de 7 000 €, son tarif étant inférieur à 45 000 €. Alors, à moins de 40 000 € clés en main, le jeu en valait-il la chandelle ?

SANS ÊTRE SPORTIF, L'EQA SE MONTRE RASSURANT

Comme son nom l'indique, l'EQA dérive étroitement du SUV GLA. Mais il s'en distingue par des jantes et une calandre spécifiques, un bandeau



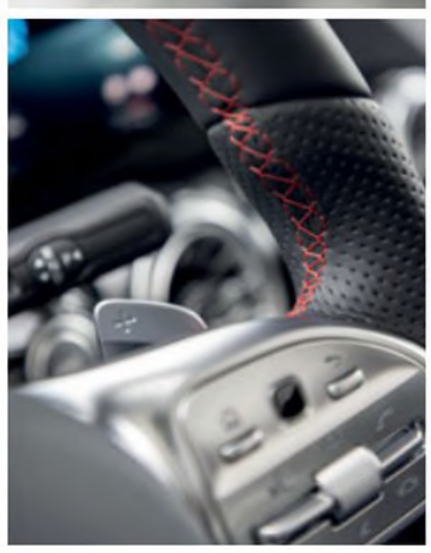


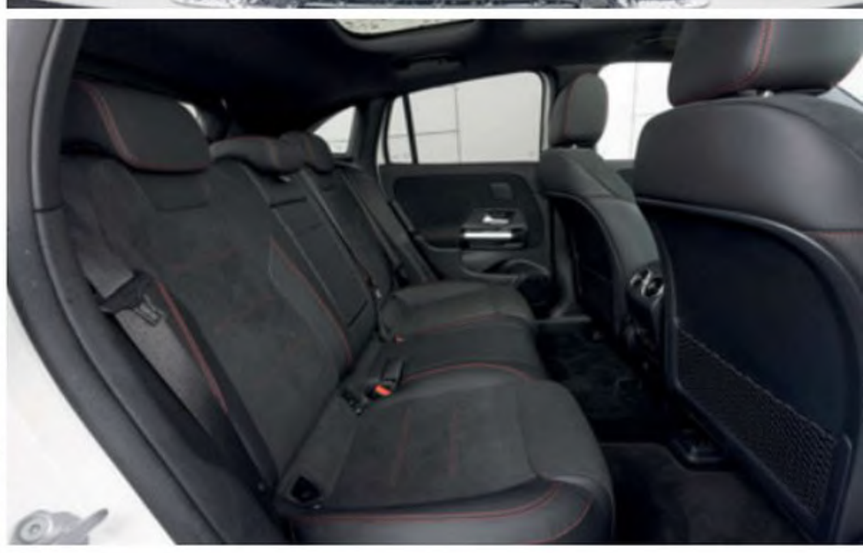












arrière lumineux, et une longueur supérieure de 5 cm à celle de son "donneur", dont il reprend la plate-forme ; un soubassement modulaire permet également d'intégrer la batterie dans le plancher. Fabriquée par Deutsche Accumotive, filiale de Daimler, celle-ci comporte 5 modules et 200 cellules, offre une capacité de 66,5 kWh pour un poids de... 480 kg ; lequel porte celui de l'EQA à 2 040 kg, soit entre 370 et 555 kg de plus qu'un GLA 100 % thermique. En intégrant son accu sous l'habitacle, l'EQA voit donc son plancher relevé, imposant alors aux passagers arrière de voyager avec les genoux très près des... gencives. Quant au volume du coffre, il perd 100 litres pour en afficher 340 sous le cache-bagages. Un peu juste pour un usage familial.

Mais le Mercedes fait valoir d'autres arguments. Puissant, mais pas exagérément, à l'image d'un Volvo XC40 Recharge, il développe 190 ch et 375 Nm de couple envoyés sur l'unique train avant moteur, qui se révèle légèrement déstabilisé sur chaussées humides ou dégradées. Linéaires et franches, les accélérations permettent de s'insérer aisément dans le flot routier et de dépasser sans arrière-pensée. Sans être sportif, le comportement routier se montre très rassurant, la prise de roulis s'avérant relativement contenue. Braquant court (11,40 m) et profitant d'un amortissement souple, il est à l'aise en ville, son terrain de prédilection, où, comme toute voiture électrique, il propose la plus grande autonomie. À l'inverse de ses consommations à hautes vitesses sur autoroute.

Sur le papier, Mercedes annonce entre 471 et 496 km en ville, et de 399 à 426 km en cycle combiné WLTP. Lors de notre essai mêlant route, autoroute et un peu de ville dans la région d'Annecy, nous avons parcouru 310 km, l'autonomie restante indiquée au tableau de bord à notre arrivée s'affichant à 22 km. Et ce, sans trop solliciter les 190 ch de la machine électrique, et en recourant aux très pratiques





palettes au volant permettant de gérer la force de la décélération (D - et D - -), et, par conséquent, la régénération de la batterie. Nous avons ainsi pu gagner 43 km d'autonomie en 26 km de descente de col. Pas mal. En revanche, nous n'avons guère été convaincus par le mode auto (activé par une longue pression sur la palette de droite +) du système de régénération de la batterie, lequel ralentit parfois fortement la voiture, au détriment d'un peu de roue-libre. Enfin, l'autonomie demeure trop faible pour profiter d'une réelle polyvalence.

Pour la recharge à domicile, une prise Wallbox de 7,4 kW permet de recouvrer de 10 à 100 % de la batterie en 8 h 30, 5 h 45 sur une prise publique de 11 kW, et seulement 30 minutes sur une borne de recharge rapide de type Ionity de 100 kW. Un réseau qui compte actuellement 75 stations, auxquelles s'en ajoutent cinq en construction, totalisant 353 bornes. ■

PAR S. LARROUMET, PHOTOS TIBO

NOTRE VERDICT

Plaisant à conduire, performant et très confortable, cet EQA manque un peu d'autonomie par rapport à ses rivaux. Mais il signe la réelle volonté du groupe Daimler de proposer des voitures électriques convaincantes.



Acheter

Mercedes EQA Progressive Line
Version essayée : 47 900 € (hors bonus)
À partir de 44 900 € (hors bonus)

Conso moyenne constructeur durant l'essai (kWh/100 km)	17,7-19,1/20,5
CO_2 (g/km)/bonus	0/2 000 €
Puissance fiscale	6 CV
Pays de fabrication	Allemagne

GAMME PROPOSÉE
Électrique 190 ch à 292 ch, de 44 900 à 59 200 € (hors bonus)

Conduire

Moteur : avant, électrique, asynchrone.	
Transmission : roues avant, 1 rapport.	
Puissance (ch)	190
Couple (Nm)	375
Poids (kg)	2 040
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,46x1,85x1,62
Empattement (m)	2,73
Batterie	Lithium-ion, 5 modules, 200 cellules, 66,5 kWh
Poids (kg)	480
Dimensions batterie Lxlxh (cm)	190x138x30
Vitesse maxi (km/h)	160
0 à 100 km/h (s)	8,9
Pneus de série	235/55 R 18
Pneus de l'essai	Bridgestone Turanza

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	147/146
Espace jambes AR (cm)	76
Coffre à 5/à 2 (l)	340 à 1 320

OPTIONS CONSEILLÉES

Pack Premium	1 400 €
Pack assistance à la conduite	1 700 €
Toit ouvrant	1 450 €

Principaux concurrents

BMW i3s, 184 ch, à partir de 42 500 €
Kia e-Niro, 204 ch, à partir de 41 100 €
Volkswagen ID.4, 204 ch, à partir de 48 360 €
Volvo XC40 Recharge Twin, 408 ch, à partir de 56 150 €

On aime	*On aime moins*
☒ *Tarif de lancement*	☒ *Autonomie un peu juste*
☒ *Confort/ finition/ présentation*	☒ *Poids conséquent*
☒ *Performances/ agrément de conduite*	☒ *Volume du coffre*
☒ *Régénération performante de la batterie*	☒ *Motricité sur le mouillé*

SKODA ENYAQ iV 80 *à partir de 47 820 €*



LE CROISÉ DES CHEMINS

LE CROSSOVER TCHÈQUE PRÉTEND AVOIR LES ARMES POUR CONVERTIR TOUJOURS PLUS DE FAMILLES À L'ÉLECTRIQUE. NOUS AVONS VOULU VÉRIFIER.

Jusqu'où est-il possible d'aller ? Telle est l'une des premières questions qui se posent en prenant le volant d'une voiture électrique. De fait, c'est une fois de plus le cas à celui de la Skoda Enyaq. Avec, d'abord, la sensation que le voyage pourrait d'emblée s'arrêter avant même la sortie du parking où nous venons d'en prendre possession. Ou, dans le meilleur des cas, au coin de la rue. Décidément, ça ne fait pas très loin...

En dépit d'un diamètre de braquage quasi miraculeux, de seulement 9,3 m, et de ses 4,65 m de long pour 1,88 m de large, comparables aux dimensions d'une Peugeot 5008, le crossover tchèque fait redouter l'intransigeance du stationnement souterrain et l'agressivité du mobilier urbain. En manœuvre ou au cœur du trafic, derrière un pare-brise profilé et une planche bord qui s'étend d'autant, pas facile de se faire une idée précise du gabarit. Mais c'est aussi le revers d'une position de conduite par ailleurs très appréciable, quasi digne d'une berline. L'amplitude de réglage du volant et du siège, idéalement enveloppant, permet d'adopter une posture moins verticale et plus reposante qu'à bord d'un vrai SUV.

EN MÊLANT DOUCEUR ET RÉACTIVITÉ, L'ENYAQ A LE GOÛT DU VOYAGE

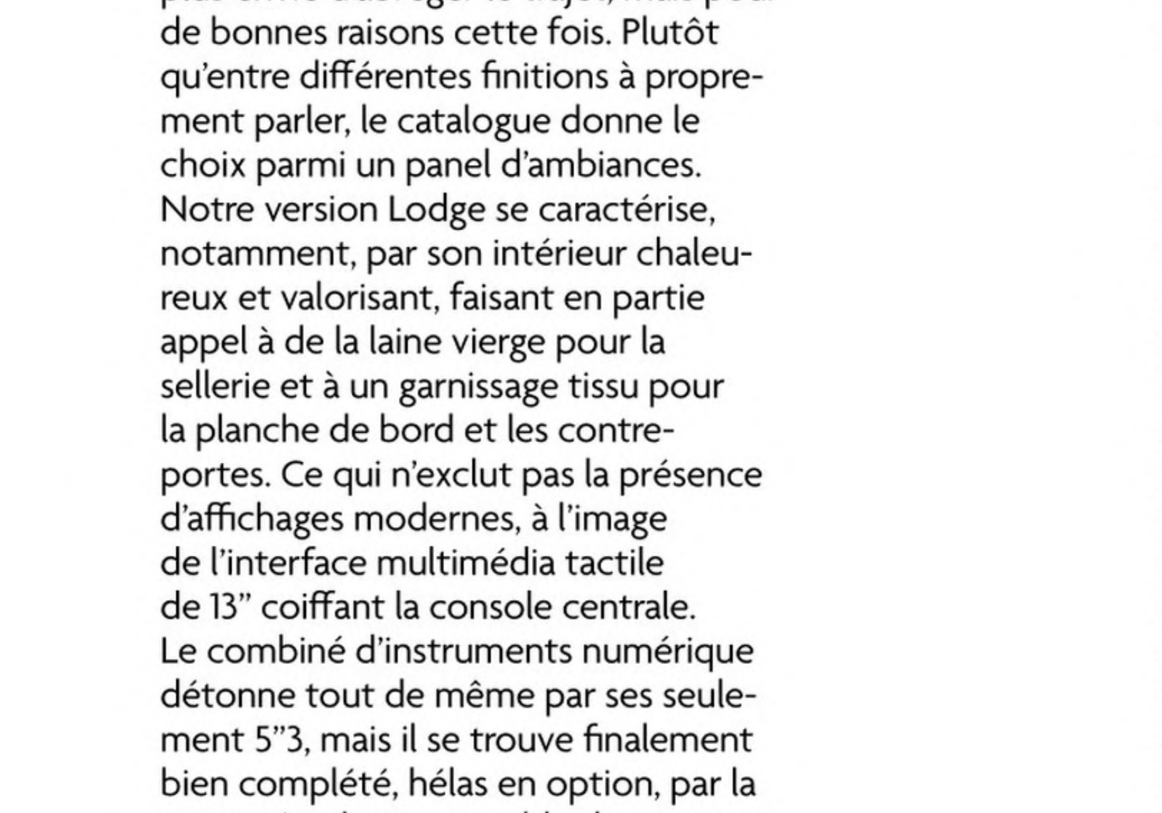
Dès lors que les voies s'élargissent et la circulation se clairsème, cette ergonomie fait sens. L'Enyaq a le goût du voyage. Comme attendu, sa motorisation 100 % électrique mêle douceur, discrétion et réactivité comme aucun bloc thermique, ou presque, n'en est capable. Les 204 ch et 310 Nm de notre version 80, du nom de sa batterie (de 82 kWh bruts pour être précis), ne souffrent pas outre mesure des plus de deux tonnes qu'ils ont à déplacer. Les accélérations, agréablement continues en l'absence de réelle transmission, paraissent au moins aussi toniques que les 8"6 annoncées au 0 à 100 km/h le présagent. Il n'y a que sur voie rapide que les relances rentrent davantage dans le rang à cause de l'essoufflement de la machine synchrone à haut régime. Rien qui nuise, cependant, au sentiment général de sérénité.

La route défile inlassablement en silence et sans effort. Cette fluidité ambiante est aussi entretenue par l'amortissement piloté optionnel, lequel maintient l'équipage à bonne distance des imperfections de la chaussée. Pour qui le confort est un critère, mieux vaut, à l'inverse, éviter les grandes jantes de 21" ici à l'image. En passant d'une voiture à l'autre, quelques hectomètres seulement nous ont suffi pour faire une réelle différence avec la monte de 20" de notre exemplaire, elle aussi optionnelle, plus conciliante.

Appréciable le plus souvent pour sa souplesse, ladite suspension se raidit suffisamment à la demande pour satisfaire les amateurs de petites routes avalées à bon rythme. Sans se transformer en GTI, l'Enyaq freine mieux ses mouvements de caisse pour dévoiler un tempérament gentiment ludique, souligné par une direction franche, à démultiplication variable en série sur cette motorisation.

Bientôt disponible avec un second moteur sur l'essieu avant pour doubler le nombre de ses roues motrices et faire grimper sa puissance jusqu'à 300 ch, cette familiale ne renie pas totalement son enthousiasme de propulsion. Au risque d'être hors sujet, on se prend même à rêver de pouvoir un jour déconnecter l'ESP, au moins partiellement... Le ressenti de la pédale de frein rappelle néanmoins que ce cousin de la Volkswagen ID.4 n'a évidemment rien de sportif. Sous l'effet de la récupération d'énergie, ajustable









selon trois niveaux depuis les palettes au volant, sa consistance déroute par ses variations en conduite rapide.

L'atmosphère à bord ne donne pas plus envie d'abréger le trajet, mais pour de bonnes raisons cette fois. Plutôt qu'entre différentes finitions à proprement parler, le catalogue donne le choix parmi un panel d'ambiances. Notre version Lodge se caractérise, notamment, par son intérieur chaleureux et valorisant, faisant en partie appel à de la laine vierge pour la sellerie et à un garnissage tissu pour la planche de bord et les contre-portes. Ce qui n'exclut pas la présence d'affichages modernes, à l'image de l'interface multimédia tactile de 13" coiffant la console centrale. Le combiné d'instruments numérique détonne tout de même par ses seulement 5"3, mais il se trouve finalement bien complété, hélas en option, par la vision tête-haute, capable de projeter de nombreuses informations, dont certaines en réalité augmentée.

Et parce que c'est une Skoda, qui repose sur la plateforme MEB du groupe Volkswagen dédiée à la propulsion électrique, cet engin à mi-chemin entre le break surélevé et le SUV regorge de rangements, réserve une habitabilité accueillante pour cinq personnes et un vaste coffre d'au minimum 585 litres. Dommage que la modularité se limite à des dossiers de banquette arrière rabattables.

Au bout du compte, l'Enyaq se montre suffisamment attachant pour presque faire regretter de ne pas exister avec une mécanique thermique sous le capot. Non que son autonomie soit catastrophique. Si nous n'avons pas réussi à approcher le seuil des 400 km malgré les 77 kWh utiles de la batterie implantée dans le plancher, c'est parce que nous n'avons pas épargné la pédale de droite sur un parcours majoritairement routier et autoroutier. Et en option, le chargeur embarqué admet jusqu'à 130 kW, voire 170 kW d'ici la fin de l'année, grâce à une prochaine mise à jour, afin d'écourter les temps d'arrêt. Mais comme encore trop souvent, se pose la question de l'accès à la borne elle-même. En particulier lors des longs trajets, en raison d'un maillage qui laissent toujours autant à désirer dans notre beau pays. ■

PAR R. VANNIER,
PHOTOS A. CORTESI, DR



Données constructeur

Acheter

Skoda Enyaq iV 80
Version essayée : 47 820 €
À partir de 47 820 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (kWh/100 km)	15,2-21,6/21,5
CO_2 (g)/bonus	0/2 000 €
Puissance fiscale	5 CV
Pays de fabrication	République tchèque

GAMME PROPOSÉE
Électrique de 150 à 204 ch, de 36 050 à 50 330 €

Conduire

Moteur : arrière, électrique synchrone à aimants permanents.
Transmission : propulsion, rapport unique.

Puissance (ch)	204
Couple (Nm)	310
Capacité batterie (kWh)	82
Autonomie mixte constructeur/ durant l'essai (km)	507-356/358
Poids (kg)	2 015
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,65x1,88x1,62
Empattement (m)	2,77
Vitesse maxi (km/h)	160 (limitée)
0 à 100 km/h (s)	8,6
Pneus de série AV-AR	235/55 R19-255/50 R19
Pneus de l'essai AV-AR :	235/50 R20-255/45 R20, Bridgestone Turanza Eco

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	151/148
Espace jambes AR (cm)	76
Coffre à 5/à 2 (l)	585/1 710

OPTIONS CONSEILLÉES

Toit ouvrant panoramique	995 €
Chargeur embarqué 130 kW	525 €
Amortissement piloté	940 €

Principaux concurrents

Volkswagen ID.4, à partir de 39 370 €
Kia e-Niro, à partir de 37 100 €
Hyundai Ioniq 5, à partir de 43 600 €

On aime	*On aime moins*
☒*Agrément de conduite*	☒*Dépendance au réseau*
☒*Ambiance à bord*	☒*Appréhension du gabarit*
☒*Aspects pratiques*	☒*Toucher de pédale de frein*

auto MOTO NOTRE VERDICT

Abouti, l'Enyaq donne effectivement des envies d'électrique. Mais en France, il dépend encore trop d'une infrastructure en développement.

TOYOTA MIRAI *à partir de 67 900 €*

GAZ SOUS PRESSION

TECHNOLOGIQUEMENT TRÈS ABOUTIE SUR LE PAPIER, QUE VAUT CETTE SECONDE GÉNÉRATION DE MIRAI SUR LA ROUTE ET À LA POMPE ?

Petite devinette : combien de clients particuliers roulent en Toyota Mirai en France ? Réponse : un ! Et encore s'agit-il d'un ingénieur travaillant sur l'hydrogène... Les 297 autres Mirai appartiennent à la compagnie de taxi Hype, première flotte de taxis hydrogène, codétenue par... Toyota. La messe est dite. Autant cette technologie d'avenir semble géniale sur le papier, avec un rendement de l'hydrogène deux à trois fois supérieur à celui des autres carburants, autant les infrastructures sont quasi inexistantes en termes de ravitaillement ; ce combustible se révélant aussi délicat que dangereux à transporter et stocker. Sans parler de sa production, actuellement loin d'être irréprochable sur le plan écologique, même si l'on sera à même, d'ici quelques années, de produire un hydrogène totalement dépollué.

Fort de son savoir-faire dans le domaine de l'hybridation, Toyota s'est lancée, en partenariat avec Air Liquide, dans l'aventure de la pile à combustible dès le début des années 1990, concrétisée en 2014 par la Mirai de première génération. À l'instar d'autres grands constructeurs et pétroliers, comme Total, le premier fabricant mondial d'automobiles

nourrit de grandes ambitions dans cette technologie. Car ses débouchés touchent bon nombre d'autres secteurs, tels que les transports ferroviaires, maritimes, aériens, mais aussi l'industrie, les entreprises, et même les foyers. Conscient que son développement n'a pas été aussi rapide que prévu et que *"nous ne sommes qu'à mi-chemin"*, Toyota prévoit néanmoins que les ventes mondiales de systèmes de piles à combustible *"vont être multipliées par dix à court terme"*, sous l'effet du développement de la distribution de l'hydrogène et des incitations réglementaires et fiscales des gouvernements. Tout en reconnaissant qu'il faudra attendre la troisième génération de Mirai pour que cette technologie commence à se démocratiser.

Entièrement repensée, cette seconde génération se veut à la fois plus attirante et plus "émotionnelle", avec un véritable design. Développée sur la plateforme Toyota GA-L – celle des Lexus LS et LC – elle voit aussi son architecture totalement revue. Plus compacte, plus légère, et dotée d'une densité de puissance améliorée (5,4 kW/l), sa pile à combustible est composée de 330 cellules, contre 370 sur le modèle de première génération.







Elle migre du soubassement vers le compartiment moteur, au bénéfice de l'habitabilité (5 places au lieu de 4) – laquelle demeure assez chiche aux places arrière et dans le coffre – et de la répartition des masses. Le nombre de réservoirs passe à trois, disposés en T : un principal sous le plancher central, et deux plus petits sous la banquette arrière et le coffre. Ce qui permet d'abaisser le centre de gravité et d'augmenter leur volume, qui passe de 4,6 à 5,6 kg (l'équivalent de 142,2 litres). Précisons que leur sécurité est bien évidemment optimale, avec des enveloppes en fibre de carbone renforcée, des capteurs de fuite et des soupapes de sécurité en cas d'incendie.

Implantée au dos de la banquette arrière, la nouvelle batterie haute tension, de type Lithium-ion, et non plus Nickel-Hydrure métallique, plus petite et plus légère (44,6 kg), développe 310,8 V de tension nominale, pour une capacité de 4,0 A. Elle alimente une machine électrique implantée au-dessus de l'essieu arrière, dont la puissance grimpe de 113 à 134 kW. Outre l'abaissement du centre de gravité, tous ces éléments ont également permis une répartition des masses AV/AR optimale de 50/50 et une augmentation de la rigidité structurelle. Sans oublier des suspensions avant et arrière désormais multi-bras et des jantes alliage de 19 ou 20".

Volant en mains, cette "centrale" électrique, qui produit elle-même son carburant et ne rejette que de l'eau tout en purifiant l'air qu'elle absorbe grâce à un catalyseur capable de filtrer 95 % des particules de 0 à 2,5 microns de diamètre, se conduit comme un modèle électrique standard. En plus d'un remarquable silence, cette longue berline – 4,97 m – séduit par sa douceur et sa légèreté ; légèreté toute relative au regard des 1900 kg affichés par la belle sur la balance. Plus que sa puissance (182 ch), qui n'a rien d'exceptionnel rapportée à sa masse, c'est son couple quasi immédiat de 300 Nm qui procure cette sensation, propre à nombre de modèles électriques. S'y ajoute un bel équilibre, dû à la répartition idéale des masses et renforcé par une direction et des trains roulants associant légèreté et précision, conférant ce qu'il faut de dynamisme, avec sa transmission aux roues arrière. Outre son silence de fonctionnement, accentué par des bruits d'air (Cx de 0,29) et de roulements fort bien filtrés, cette Toyota offre un confort d'amortissement digne d'une Lexus – et pour cause – parfois perturbé par quelques percussions en provenance des pneumatiques taille basse de notre modèle d'essai (245/45 R 20) – sachant que la finition de base Lounge est, elle, chaussée en 235/55 R19.

Reste à aborder le chapitre consommation-rendement. Toyota annonce, selon les normes WLTP, une consommation moyenne d'hydrogène de 0,80 à 0,89 kg/100 km, en fonction de la taille des jantes ; ce qui équivaut

AU-DELÀ DU SILENCE, LA MIRAI SÉDUIT PAR SA DOUCEUR ET SA LÉGÈRETÉ





à une autonomie de 650 km. Pour mémoire, l'ancienne Mirai était annoncée à 0,94 kg. Au départ de notre parcours d'essai, l'autonomie indiquait 450 km. En ville, si notre consommation moyenne affichait un raisonnable 0,80 kg/km, elle a atteint un pic de 1,65 kg durant notre séance photos, avec plusieurs accélérations pleine charge, pour se stabiliser à 0,97 kg sur route, à allure réglementaire. Au terme des 105 km de notre parcours, essentiellement routier et autoroutier, notre moyenne s'est établie à 1,32 kg, soit une autonomie de 424 km exactement ; de quoi largement atteindre les 450 km annoncés au départ.

Si ces chiffres s'avèrent probants, le problème du ravitaillement reste entier, sachant que pour remplir en totalité le réservoir d'hydrogène (en 5 minutes), il convient de recourir à une station 700 bars. Or, il n'en existe actuellement que trois en France, situées en région parisienne. Certes, trois autres sont en construction (pour un coût compris entre 1,5 et 2 millions d'euros), et on en compte quelques-unes de 350 bars dans l'ouest de l'Hexagone – ne permettant d'effectuer qu'un demi-plein... Bref, il est donc aujourd'hui impossible de rouler à l'hydrogène en dehors de ces deux régions. C'est d'autant plus dommage qu'avec un tarif en baisse de 15 % par rapport à sa devancière, cette Mirai, richement équipée, offre une sérieuse alternative à ses concurrentes hydrides et électriques. ■

PAR N. BRIOUZE, PHOTOS J. M. LISSE, DR

Caractéristiques

Moteur : électrique synchrone à aimant permanent.	
Transmission : propulsion.	
Puissance (ch)	182
Couple (Nm)	300
Poids (kg)	1 900
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,97x1,88x1,48
Coffre (l)	278
Conso moyenne mixte/ durant l'essai (kg/100 km)	0,80 (Lounge)-0,89 (Executive)/1,32
Réservoir (l)	142,2 (5,6 kg)
0 à 100 km/h (s)	9,2
Vitesse maxi (km/h)	175
CO_2 (g/km)/bonus	0/2 000 €
Prix (à partir de)	67 900 € (Lounge)

auto MOTO NOTRE VERDICT

Très aboutie sur tous les plans, il ne manque à cette nouvelle Mirai qu'un réseau de distribution d'hydrogène à la hauteur de ses ambitions. Vivement la troisième génération !

On aime	On aime moins
☒ Agrément de conduite	☒ Habitabilité arrière et volume de coffre
☒ Silence	☒ Ravitaillement hors Paris
☒ Conso/ autonomie acceptables	
☒ Zéro émission	

TOYOTA YARIS Hybride 116 ch, Iconic - 25 450 €

Z'ÊTES BIEN URBAINES

RENAULT CLIO E-TECH *140 ch, Initiale Paris - 29 400 €*



LA RENAULT CLIO, RÉFÉRENCE EUROPÉENNE, VIENT TAQUINER LA TOYOTA YARIS SUR LE CRÉNEAU DE LA CITADINE HYBRIDE. ALORS QUE LA JAPONAISE MAÎTRISE SON SUJET DEPUIS PRÈS DE HUIT ANS, LA FRANÇAISE PEUT LA BOUSCULER AVEC UNE TECHNOLOGIE DE POINTE.



Les raisons de choisir la Clio...

Emblématique citadine en Europe, la Clio est l'une des rares voitures françaises parvenant à séduire plusieurs marchés. Et plusieurs – bonnes – raisons expliquent cette performance. Sobre esthétiquement, mais sans être dénuée d'élégance, la Renault affiche un style moins osé que sa rivale du jour, la nouvelle Toyota Yaris, elle aussi profondément revue. Une forme de douceur qui se perpétue dans l'habitacle, lequel allie zénitude et qualité.

DÉCIDÉMENT, ELLE A VRAIMENT TOUT D'UNE GRANDE...

Sur notre version haut de gamme Initiale Paris, la finition ne souffre pas la critique. Cuir surpiqué habillant des sièges de bon confort, ergonomie bien pensée, planche de bord épurée, système multimédia Easy Link avec grand écran tactile de 9"3, quand la Yaris, elle, s'en remet davantage aux plastiques durs...

Côté motorisations, Renault se devait aussi de réagir. Pour compenser la chute des ventes de diesels sur ce segment et répondre aux nouveaux besoins et aspirations des clients, il fallait au constructeur s'inscrire dans une démarche plus vertueuse. Cette version de la Clio E-Tech 140 est donc lancée simultanément aux Captur et Mégane hybrides rechargeables. Mais pour la citadine, point de fil à la patte. Le système, ici simplifié, fait appel à une batterie d'une capacité de 1,2 kWh, qui permet d'évoluer en ville sans démarrer le moteur thermique, et dans le plus grand silence, évidemment. Les consommations s'en trouvent de fait fortement réduites, sans pour autant grever des performances plus que

















convenables, ni pénaliser l'utilisateur par un agrément de conduite tronqué.

Car même hybride, cette Clio reste une vraie Clio. Et c'est heureux. Un constat qui se traduit, en premier lieu, par un comportement routier de haute volée. Soudée au sol, la citadine du Losange aborde avec assurance les magnifiques courbes bourguignonnes, théâtre de notre essai. Autre bon point, et non des moindres : son poids contenu. Un petit exploit à mettre au crédit des ingénieurs, qui sont parvenus à réduire de 10 kilos la masse de cette version hybride par rapport à la Clio TCe 130 EDC "thermique". En contrepartie, elle fait l'impasse sur la roue de secours temporaire, comme la version GPL.

Au chapitre du confort, les progrès sont, là encore, notables. S'il s'avère toujours un peu ferme à basse vitesse, l'amortissement se charge de "resurfacer" la chaussée dès que l'on imprime davantage de rythme. Un compromis auquel la Yaris parvient moins, même si le dynamisme se montre nettement supérieur à celui de la précédente génération, jugée très placide.

Côté transmission aussi, la Clio domine légèrement sa rivale du jour, avec une inédite boîte à crabots limitant la prise de poids et permettant une gestion affinée grâce à une quizaine de combinaisons possibles. Dans les faits, le régime moteur s'avère ainsi peu sujet aux envolées, le 4-cylindres s'ébrouant parfois bruyamment pour recharger la batterie, au démarrage notamment. Passé ce désagrément, on profite d'une conduite plaisante, le système se révélant plutôt transparent pour l'utilisateur. Et c'est exactement ce qu'on lui demande. ■



... ou de préférer la Yaris

Construite en France, quand la Clio est assemblée en Turquie, cette Yaris demeure la reine des citadines hybrides, en termes de diffusion. Au point qu'elle fait l'impasse, depuis plusieurs années déjà, sur toute motorisation diesel. Urbaine patentée, la précédente génération ne brillait pas par sa polyvalence sur les grands axes. En sa défaveur, une motorisation relativement sonore et un comportement routier très sage. Mais ça, c'était avant.

LA YARIS CHANGE DE BRAQUET. ET ÇA CHANGE TOUT !

Avec cette nouvelle Yaris, Toyota change de braquet. Et cela se ressent. Si ses prestations routières demeurent légèrement en-deçà de celles de la Clio, elle placent néanmoins la japonaise directement dans le trio de tête de la catégorie, où se distingue une autre française, fabriquée au Maroc et en Slovaquie, l'excellente Peugeot 208... C'est tout dire ! Sur petite route, la direction légère et précise va de pair avec un châssis équilibré, qui ne manque pas de vivacité. Plus légère que la Renault, la Yaris hybride se paie même le luxe de distiller, sur le papier, des accélérations supérieures (0 à 100 km/h en 9"7, contre 9"9), malgré un écart de 24 ch en sa défaveur.

Autre motif de satisfaction : l'ensemble moteur/boîte, qui, grâce à un courageux trois-cylindres et une transmission CVT revue, permet d'aborder les longs périples sans aucune appréhension. Et si la motorisation reste quelque peu présente sous forte charge, les efforts portés sur le volume sonore ont, eux aussi, conduit à une baisse notable.















Le poids raisonnable permet également de limiter les consommations. Lors de notre essai, pourtant mené à bon rythme sur plus de 500 km combinant autoroute, route, et de nombreuses manœuvres très énergivores – il fallait contenter le photographe et le cadreur – celles-ci se sont établies à 5,8 l/100 km (6,0 l/100 km pour la Clio). Un parcours sage sur réseau secondaire s'est même soldé par un 4,1 l/100 km, ménageant de fait une autonomie confortable, malgré le réservoir de 36 litres seulement.

Sur le plan du style, au classicisme de la Clio, cette Yaris répond par une originalité séduisante. Y compris dans l'habitacle, où l'inédite planche de bord dispose de plusieurs rangements, plus pratiques que dans la Clio. La position de conduite reste excellente, et l'habitabilité affiche des cotes comparables à celles de la française, pourtant 10 cm plus longue ! Parfaitement conçue, la nipponne propose même un coffre symboliquement plus grand, et surtout, un seuil de chargement 12 cm plus bas.

Dernier point fort de la japonaise, son prix, plus raisonnable que celui de la Clio. Parfaitement équipée, la Yaris s'affiche à un tarif inférieur de 3 950 € à celui de la citadine au losange, à équipement équivalent. Auquel elle ajoute une valeur résiduelle plus élevée. Enfin, la fiabilité avérée des Toyota hybrides devrait vous dispenser de passages supplémentaires à l'atelier, en dehors de ceux réclamés par les maintenances (tous les ans ou 15 000 km). Sur ce point, la Clio devra assurer pour séduire les flottes et sociétés (exonérées de TVS durant deux ans). Mais gageons que la technologie E-Tech, en développement depuis près de dix ans, ne décevra pas. ■

PAR A. MATAL, PHOTOS F. BOLUSSET

CLIO VS YARIS



RENAULT CLIO E-TECH
140 ch
Initiale Paris
29 400 €



TOYOTA YARIS HYBRIDE
116 ch
Iconic
25 450 €

acheter

	Clio	Yaris
Prix	29 400 €	25 450 €
Valeur résiduelle après 48 mois	12 000 €	12 500 €
Gamme essence	de 65 à 140 ch de 15 900 à 23 300 €	de 70 à 120 ch de 18 250 à 19 450 €
Gamme diesel	non	non
Gamme hybride	140 ch de 23 450 à 29 400 €	116 ch de 21 950 à 26 450 €
Puissance fiscale (CV)	5	5
Garantie	2 ans, illimité	3 ans ou 100 000 km
Extension de garantie à 5 ans	nc	489 €
Conso.moyenne AM/constructeur	6/4,3	5,8/4,3
CO_2 (g/km)/malus	98/0 €	99/0 €
Intervalle de révision	2 ans/30 000 km	1an/15 000 km
Pays de production	Turquie	France
Nombre de points de vente	3 756	305
NOTES		
Prix d'achat	**27/40**	**31/40**
Consommation	**17/20**	**18/20**
Valeur résiduelle	**13/20**	**15/20**

acheter/80

57 **64**

vivre

	Clio	Yaris
Largeur coudes AV/AR (cm)	139/138	141/139
Espace jambes AR (cm)	68	67
Garde au toit AV/AR (cm)	102/93	98/92
Coffre à 5/à 2 (l)	254/979	286/947
Hauteur de seuil coffre (cm)	79	67
ÉQUIPEMENT		
GPS/sellerie cuir	série/série	700 €/série
Caméra de recul/parking automatique	série/400 €	série/non
Accès et démarrage sans clé	série	série
Hi-Fi/toit pano.	série/non	700 €(Pack Techno)/600 €
Sièges avant chauffants	série	série
Chargeur induction	série	700 € (Pack Techno)
Android Auto/Apple Carplay	série	série
NOTES		
Habitabilité et modularité	**8/10**	**8/10**
Confort de suspension	**9/10**	**8/10**
Équipements de confort	**9/10**	**8/10**
Finition et présentation	**9/10**	**7/10**
Confort acoustique	**8/10**	**6/10**
Volume de coffre	**8/10**	**8/10**

vivre/60

51 **45**

conduire

	Clio	Yaris
Moteur Renault : 4-cylindres, 16 soupapes, injection indirecte, FAP, distribution par chaîne + moteur électrique synchrone à aimants permanents, batterie 1,2 kWh.		
Moteur Toyota : 3-cylindres, 12 soupapes + moteur électrique synchrone à aimants permanents.		
Cylindrée (cm^3)	1 598	1 490
Transmission	avant, crabots 15 combinaisons	avant, variation continue
Puissance thermique (ch à tr/min)	91 à 5 600	91 à 5 500
Couple thermique (Nm à tr/min)	144 à 3 200	120 à 3 600
Puissance électrique (ch)	36 + 15	nc
Couple électrique (Nm à tr/mn)	205 + 50	141
Puissance cumulée (ch)	140	116
Poids (kg)	1 238	1 080
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,05x1,80x1,44	3,94x1,75x1,47
Empattement (m)	2,59	2,56
Réservoir (l)/autonomie (km)	39/650	36/620
Ø de braquage (m)	10,5	10,4
Vitesse maxi (km/h)	180	175
0 à 100 km/h/1 000 m DA (s)	9,9/31	9,7/nc
Pneus de série	205/45 R17	205/45 R17
Pneus de l'essai :	Continental EcoContact6	Bridgestone Ecopia EP150
ÉQUIPEMENTS		
ABS/ESP/Airbags	série	série
Éclairage 100 % à diodes	série	série
Combiné d'instrumentation digital	série	série
Freinage urbain automatique	série	série
Alerte de franchissement de ligne	série	série
Régulateur de vitesse adaptatif	série	série
Affichage tête-haute	série	série
NOTES		
Moteur et boîte de vitesses	**8/10**	**7/10**
Agrément de conduite	**8/10**	**8/10**
Ergonomie	**8/10**	**7/10**
Performances	**7/10**	**7/10**
Efficacité freinage	**8/10**	**8/10**
Équipements de sécurité	**9/10**	**9/10**

conduire/60

48 **46**

RENAULT CLIO	**156/200**
TOYOTA YARIS	**155/200**



auto MOTO

NOTRE VERDICT

La Clio n'a pas raté son entrée et s'impose d'une très courte tête, grâce à son confort et à l'agrément de sa chaîne cinématique. Encore plus sobre et moins chère, la Yaris fait mieux que se défendre, en très net progrès par rapport à la génération précédente.

RESERVOIR

SWISS MADE



Horloger Officiel de l'écurie IDEC Sport
pour l'European Le Mans Series 2021

GT Tour Black Skeleton x IDEC SPORT

MINUTE RÉTROGRADE | HEURE SAUTANTE | RÉSERVE DE MARCHE

RESERVOIR-WATCH.COM
#RESERVOIRWATCH

Collections disponibles chez

Bordeaux : Mornier Horloger
Deauville : Printemps
Lille : Printemps, Vaneste
Lyon : Maier Horloger, Royal Quartz
Marseille : Printemps Terrasses du Port
Monaco : Temps et Passions
Paris : Printemps Haussmann, Printemps Vélizy 2, XP Joaillier, Galeries Lafayette Champs Elysées, Royal Quartz Rue Royale, Royal Quartz Paris Marais, Royal Quartz Roissy, Les Montres Bonaparte, Les Montres Passy, Printemps Parly 2, Louis Pion Rue Auber, La Samaritaine
Reims : Geay Joailliers
Saint Tropez : Lili Brooks
Thionville : Daniel Gérard Joaillier
Toulouse : Dorise

Contact
contact@reservoir-watch.com
01 42 89 11 79

reservoir-watch.com
#ReservoirWatch

RESERVOIR Watch SAS - RCS Paris 821 693 520 - 2021
Crédits photo : IDEC Sport @PaoladePalmas

HYUNDAI TUCSON Hybrid *à partir de 29 900 €*



POUR CETTE QUATRIÈME GÉNÉRATION DE TUCSON, HYUNDAI EST REPARTI D'UNE FEUILLE BLANCHE. ESSAI TRANSFORMÉ, AVEC UN SUV TENDANCE ET TECHNOLOGIQUE.

CARTON PLEIN

C'est ce qu'on appelle repartir de zéro. Au premier coup d'œil à ce nouveau Tucson, c'est l'évidence : cette quatrième génération du SUV familial s'est totalement réinventée, optant pour un style inédit, y compris au sein même de sa gamme. Au mieux les connaisseurs se souviendront-ils du concept Vision T dévoilé l'an dernier au Salon de Los Angeles.

Le but ? Créer un indéniable effet "wahou" et, surtout, confirmer son statut de star du groupe, le Tucson étant actuellement le deuxième modèle le plus vendu du constructeur – juste derrière le Kona – avec plus de 120 000 exemplaires écoulés depuis son lancement en 2004. Alors, pari réussi ?

Reprenant l'identité stylistique de Sensuous Sportiness, inaugurée avec le concept Le Fil Rouge dévoilé en 2013, ce Hyundai Tucson ne laisse pas indifférent. En témoigne son immense calandre intégrant une étonnante signature lumineuse triangulaire, non sans évoquer un certain Mercedes EQC. Affichant des lignes encore plus musclées, le coréen adopte de nouveaux feux arrière très anguleux, reliés entre eux par un large bandeau lumineux particulièrement tendance. L'ensemble fait sensation, dans le bon sens du terme, à l'image de son rival Peugeot 3008.

À bord, les progrès sont tout aussi notables. La présentation, beaucoup plus épurée, gagne en modernité. Le confort est également au rendez-vous, tout comme l'équipement, qui s'offre désormais un nouveau combiné numérique de 10"25, livré de série dès l'entrée de gamme, et associé à un écran tactile de 8 à 10". Enfin, l'habitabilité se fait plus généreuse, tandis que le volume de coffre oscille de 616 à 1795 litres, une fois la banquette rabattue.

AVEC CETTE QUATRIÈME GÉNÉRATION, LE TUCSON AFFIRME SON STATUT DE STAR DU GROUPE

Avec cette nouvelle génération, le Tucson enrichit aussi considérablement sa gamme de motorisations, signant le grand retour de l'essence, ainsi que l'arrivée de l'hybridation. Outre le système 48 V intégré à toute la gamme, le SUV se dote également d'une version hybride simple de 230 ch, ici à l'essai. La puissance, envoyée aux roues avant *via* une boîte automatique à six rapports est issue du mariage d'un quatre-cylindres 1.6 litre de 180 ch et d'un moteur électrique, le tout développant 350 Nm de couple. Si les records de vitesse ne sont pas son fort, le coréen s'illustre surtout par son confort et la douceur de conduite procurée par la motorisation hybride, mais aussi par un amortissement très bien calibré. Lequel peut toutefois trouver ses limites en conduite plus dynamique, où le poids élevé de l'engin et ses suspensions souples engendrent des mouvements de caisse relativement importants en courbes. C'est donc pour les voyages au long cours que le SUV, reposant sur une nouvelle plateforme, se montre le plus adapté, bénéficiant en outre d'une excellente insonorisation, à peine perturbée par quelques bruits aérodynamiques à haute vitesse.

Misant tout sur le confort, avec sa direction très souple et sa suspension pilotée en option, le Tuscon profite d'un bagage technologique conséquent, dont un inédit affichage des angles morts directement sur le combiné, un système de conduite semi-autonome de niveau 2, ainsi que la fonction permettant d'extraire le véhicule d'une place de stationnement avec la clé, sans être à bord. Un système présent chez Tesla, qui se démocratise aujourd'hui chez les constructeurs généralistes.

Si la motorisation hybride est très bien développée, proposant une autonomie électrique confortable et une gestion adéquate des énergies, on reproche néanmoins l'absence d'un mode forçant la conduite zéro-émission, et la possibilité de choisir le degré de régénération au freinage. Dommage, mais pas rédhibitoire. Au chapitre consommation enfin, la moyenne établie durant notre essai sur parcours mixte s'élève à 6,3 litres environ. Une valeur correcte, mais qui pourrait être encore améliorée. ■

PAR M. LIZAK, PHOTOS DR











Données constructeur

Acheter

Hyundai Tucson Hybrid
Version essayée : 34 100 €
À partir de 29 900 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (l/100 km)	5,7/6,3
CO_2 (g)/malus	131/0 €
Puissance fiscale	10 CV
Pays de fabrication	République tchèque

GAMME PROPOSÉE

Essence,150 ch, à partir de 29 900 €	
Diesel, 136 ch, à partir de 36 500 €	
Hybride, 230 ch, à partir de 34 100 €	

Conduire

Moteur : 4-cylindres en ligne, 1 598 cm³, essence, turbo, injection directe, moteur électrique synchrone à aimants permanents.
Transmission : traction avant, boîte automatique à six rapports.

Puissance (ch)	230
Couple (Nm)	350
Poids (kg)	1 639
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,50x1,87x1,65
Empattement (m)	2,68
Réservoir (l)	52
Vitesse maxi (km/h)	193
0 à 100 km/h (s)	8,0
Pneus de série	235/50 R 19

Vivre

Coffre à 5/à 2 (l)	619 à 1 795

OPTIONS CONSEILLÉES

Suspensions pilotées	800 €
Toit et rétros extérieurs contrastés	550 €
Toit ouvrant panoramique avec volet occultant électrique	990 €

Principaux concurrents

Citroën C5 Aircross Hybrid,
180 + 225 ch, à partir de 39 950 €
Peugeot 3008 HYbrid,
180 + 225 ch, à partir de 45 100 €
Toyota RAV4 Hybride,
218 ch, à partir de 34 900 €

On aime	*On aime moins*
Style très séduisant	*Pas de mode 100% électrique*
Technologie	*Prise de roulis en courbes*
Confort	*Consommation*

NOTRE VERDICT

Avec son style ultra séduisant et une belle dotation technologique, leTucson a toutes les cartes en mains pour faire face à une concurrence toujours plus rude. Seul bémol : une consommation encore élevée.

FORD KUGA 2.5 Duratec 190 FHEV E-CVT *à partir de 37 000 €*

LANCÉ IL Y A TOUT JUSTE UN AN, CE KUGA DE TROISIÈME GÉNÉRATION SE DÉCLINE EN DE MULTIPLES MOTORISATIONS, DONT PAS MOINS DE TROIS HYBRIDES. ESSAI DE LA VERSION HYBRIDE ESSENCE 190 CH.

HAUT DE TABLEAU

Si la version hybride rechargeable PHEV 225 ch nous avait séduits, son principal intérêt réside dans le fait de pouvoir évoluer, en ville, sur quelques dizaines de kilomètres en mode tout électrique. Reste à régulièrement – pour ne pas dire quotidiennement – recharger ses batteries pour y parvenir, ce que seule une minorité d'utilisateurs se donne la peine de faire. L'hybride "simple", FHEV, semble nettement mieux adaptée, dans la mesure où elle nécessite un simple plein de carburant... Si cela semble évident, encore faut-il le rappeler.

Légèrement moins puissante – 190 ch contre 225 ch – cette FHEV reprend le même moteur thermique 4-cylindres 2.5 essence, cycle Atkinson, associé à une batterie nettement moins "pêchue" de seulement 1,1 kWh, contre 14,4 sur le PHEV. Les performances n'en demeurent pas moins suffisantes, avec un 0 à 100 km/h effectué en moins de 10". On retrouve une même douceur de fonctionnement avec une chaîne cinématique "transparente" et une transmission à variation continue CVT très linéaire. Il n'y a guère qu'en cas de franche accélération que l'on déplore un relatif emballement de la mécanique. À noter que l'on dispose de 5 modes de conduite, normal, sport, éco, faible adhérence et même neige-sable. Côté consommation, le bilan se révèle plus que favorable au regard du poids conséquent de l'engin (1700 kg à vide), puisque l'ordinateur de bord nous a crédités d'une moyenne de 6,8 l/100 km sur un parcours mixte. Avec un minimum en-deçà de 5 litres et un maximum à un peu plus de 8 litres.

CE KUGA FHEV PRIVILÉGIE LA SÉCURITÉ DES FAMILLES AU DYNAMISME

Une masse qui ne se ressent pas du tout au volant, en raison, notamment, d'une forte assistance de direction, laquelle tend un peu à gommer les sensations. Pas de quoi nuire au comportement de cette traction, sur base de Focus, qui privilégie la sécurité au dynamisme, avec une tendance sous-vireuse prononcée qui, sur chaussée humide, sollicite fréquemment ses "béquilles électroniques", antipatinage et antidérapage. Un bref galop au volant de la version AWD – seul Kuga hybride 4 roues motrices – nous a permis de mettre un exergue, sur le même parcours et avec une monte pneumatique identique, un comportement à la fois plus neutre et plus incisif et, fort logiquement, une excellente motricité. Cette AWD nous a même paru un chouïa moins fermement amortie, la version traction n'appréciant pas particulièrement certains obstacles, comme les gendarmes couchés qui prolifèrent sur nos routes. Une fermeté à mettre en partie sur le compte des jantes de 19" de notre modèle d'essai. Bref, le surcoût de 2 000 € de cette déclinaison 4x4 semble amplement justifié, et pas seulement pour les montagnards.

Côté vie à bord, ce SUV répond à sa vocation familiale avec une habitabilité généreuse, l'espace aux jambes arrière pouvant atteindre 82 cm, banquette reculée (sur 15 cm), et un coffre dont le volume varie de 517 à





645 litres, à 5 occupants. La planche de bord, qui associe des compteurs numériques de 12"3 à un écran multimédia de 8", offre une bonne lisibilité et une bonne ergonomie, tout comme la position de conduite, dominante sans excès. Reste que si les assemblages sont de bonne facture, avec quelques plastiques moussés, la qualité de finition et de présentation est plus proche de celle d'un Opel Grandland que d'un Peugeot 3008... Quant à sa robe de batracien jovial, ni trop grosse, ni trop haute, qui rappelle celle du Puma, au moins a-t-elle le mérite de ne pas tomber dans le m'as-tu-vu de nombre de SUV et autres crossovers.

L'équipement de cette finition médiane ST-Line intègre, notamment, une aide au maintien dans la voie et au stationnement avant et arrière, avec caméra arrière 180°, une climatisation automatique bi-zone, un GPS, une clef mains-libres, une interface smartphone avec chargeur à induction, une commande vocale Ford Sync3, etc. Il faut en revanche passer par la case options pour bénéficier du régulateur de vitesse adaptatif avec prévention des collisions et surveillance des angles morts ou des phares full-LED. ■ PAR N. BRIOUZE, PHOTOS DR

auto MOTO NOTRE VERDICT

Aussi agréable à conduire et à peine moins performante que l'hybride rechargeable, confortable, modulable et dotée d'un coffre encore plus volumineux, cette version hybride simple nous semble être la meilleure.



Données constructeur

Acheter

Ford Kuga 2.5 Duratec 190 FHEV e-CVT
Version essayée : 39 000 € (ST-Line)
À partir de 37 000 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (l/100 km)	5,4/6,8
CO_2 (g/km)/malus	123/0 €
Puissance fiscale	8 CV
Pays de fabrication	Espagne

GAMME PROPOSÉE

Essence, de 120 à 150 ch, de 27 000 à 38 000 €
Diesel, de 120 à 190 ch, de 28 000 à 44 000 €
Hybride, de 190 à 225 ch, de 37 000 à 47 000 €

Conduire

Moteur : 4-cylindres, 16 soupapes, turbo, injection directe essence, cycle Atkinson, distribution variable, 2 499 cm^3 + moteur électrique synchrone, batterie 1,1 kWh.
Transmission : traction, automatique à variation continue CVT.

Puissance (ch à tr/min)	152 à nc + 92 kW (125 ch), 190 en cumulé
Couple (Nm à tr/min)	200 à nc + env. 230 Nm
Poids (kg)	1 701
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,61x2,0x1,67
Empattement (m)	2,71
Réservoir (l)	54
Vitesse maxi (km/h)	196
0 à 100 km/h (s)	9,5
Pneus de série	225/60 R 18
Pneus de l'essai : Continental PremiumContact 6	225/55 R 19

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	149/143
Espace jambes AR (cm)	67 à 82
Coffre à 5/à 2 (l)	518 à 1 481

OPTIONS CONSEILLÉES

Phares LED adaptatifs + affichage tête-haute	1 650 €
Pack Assistance	1 300 €
Roue galette 17"	110 €
Hayon mains libres	450 €
Toit ouvrant panoramique électrique	1 300 €

Principaux concurrents

Hyundai Tucson 1.6 T-GDi 230 Hybrid auto, 230 ch, à partir de 34 300 €
Toyota Rav-4 Hybrid, 218 ch, à partir de 37 900 €

On aime	*On aime moins*
☒ *Confort*	☒ *Manque de dynamisme (4x2)*
☒ *Habitabilité-modularité*	☒ *Direction un peu légère*
☒ *Comportement AWD*	☒ *Présentation intérieure assez quelconque*
☒ *Consommation*	

PEUGEOT 3008 Hybrid 225 E-EAT8 Allure - 45 500 €

À MARCHE FORC

VOLKSWAGEN TIGUAN E-Hybrid Élégance - 46 760 €



CÉE

BOUTÉS HORS DES GRANDES AGGLOMÉRATIONS, LES POPULAIRES SUV PASSENT PAR LA CASE HYBRIDATION POUR PERPÉTUER LEUR DROIT DE CITÉ. LA STAR FRANÇAISE PEUGEOT 3008 AFFRONTE LE ROI EUROPÉEN VOLKSWAGEN TIGUAN, TOUS DEUX RESTYLÉS.



Les raisons de choisir le 3008...

Pour son style très dynamique ! À son arrivée à l'automne 2016, le SUV Peugeot est immédiatement apparu comme un ovni dans le segment des SUV compacts. Une spécificité que le discret restylage de mi-carrière n'entame pas, permettant au 3008 d'affronter les affres du temps sans se rider. Car malgré un dessin relativement osé, le 3008 vieillit bien, très bien même. À ses côtés, le Tiguan, loin d'être démodé, apparaît plus consensuel, plus classique, en phase avec les aspirations d'un public plus traditionnel.

PLUS AGILE QUE LE TIGUAN, LE 3008 EST AUSSI MOINS GOURMAND

Si le 3008 tire une part de son succès commercial dans l'Hexagone de son originalité, il le doit surtout à son blason. Peugeot reste Peugeot. Et en termes de plaisir de conduite, le 3008 fait nettement mieux que son rival du jour. Pourtant, rien ne semblait acquis. Accusant 330 kg de plus que son homologue 100 % thermique PureTech 180 ch, ce 3008 hybride-rechargeable aurait pu pâtir, comme le Tiguan, d'un comportement peu dynamique et d'un train avant dépassé par les événements, en raison d'un couple combiné de 360 Nm – machine électrique (110 ch) + moteur thermique (180 ch). Or, même en utilisant les deux réserves de puissance, et malgré une légère tendance à rebondir de l'arrière pour cause de surpoids, le SUV du Lion propose d'excellentes performances, doublées d'un comportement très sain. Beaucoup plus pataud, pénalisé par une tendance prononcée au sous-virage,















entraînant même une perte de motricité en sortie de courbe à la remise des gaz, le Tiguan, 100 kg plus lourd que le 3008, n'a pas cette agilité.

Côté technologie, nos deux SUV du jour sont, peu ou prou, logés à la même enseigne. À savoir, un moteur thermique aidé par une machine électrique assurant du démarrage jusqu'à 130 km/h, voire 135 km/h sur le 3008, ou lorsque l'intégralité de la cavalerie (225 ch sur le Peugeot, 245 ch sur le VW) est sollicitée. Dans les deux cas, ces ensembles sont associés à des transmissions automatisées qui envoient la puissance au train avant moteur. L'aptitude à rouler à l'électricité est plus marquée sur le Peugeot, alors qu'il faut davantage forcer le mode 100 % électrique sur le VW. L'ensemble moteurs-boîte du français fait également preuve d'un peu plus d'onctuosité, et accuse moins d'à-coups qu'au volant de l'allemand. La remise à niveau du 3008 hybride lors du restylage, notamment sur le fonctionnement de la chaîne cinématique, parfaitement fluide, n'y est sans doute pas étrangère.

Au chapitre performances, en dépit des 20 ch et 40 Nm de couple supplémentaires en puissance cumulée, le Tiguan ne marche pas plus fort que le Peugeot. Même si son moteur 1.4 TSI 150 ch, plus bruyant dans les tours, laisse supposer le contraire... Enfin, sur plus de 1000 km de route et autoroute parcourus lors de cet essai, le 3008 a réclamé quasiment 1 l/100 km de moins que son rival, dont la consommation a parfois frôlé les 9 l/100 km. L'autoroute n'est définitivement pas le terrain de jeu favori de ces lourds hybrides-rechargeables. Gros rouleurs, passez votre chemin. ■



... ou de préférer le Tiguan

Ces modèles hybrides-rechargeables répondent à une utilisation spécifique. L'idéal consiste à posséder une maison individuelle, ou un parking privé, afin de recharger la batterie sur une prise 220 V ou une Wallbox ; *idem* sur son lieu de travail, ces deux conditions réunies permettant alors de rouler à l'électrique dès que possible et de solliciter le moteur essence le moins possible. Excellente voiture du quotidien, le PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) n'apprécie pas les grands trajets rapides. En cause : son poids élevé et un réservoir de carburant ridicule : 45 litres sur le VW, 43 sur le Peugeot, qui limitent d'autant l'autonomie.

SENS DE L'ACCUEIL, DOTATION, TECHNO, LE TIGUAN A TOUT BON

Alors, quitte à utiliser un SUV en ville pour emmener les enfants à l'école, autant qu'il offre le plus d'espace possible. À ce jeu, le Tiguan choie davantage ses occupants que le Peugeot. Plus vaste aux places arrière, il dispose d'une banquette coulissante (sur 19 cm) et de dossiers inclinables permettant de faire varier le volume du coffre (capacités non communiquées). L'allemand se montre aussi plus convivial en offrant des surfaces vitrées plus généreuses, qui laissent davantage pénétrer la lumière. À bord du 3008, l'espace moindre donne la sensation d'être davantage confiné...

Un sens de l'accueil que Volkswagen confirme par un équipement plus fourni que celui du 3008. Au chapitre















confort et bien-être, l'allemand propose, de série, toit ouvrant, hayon motorisé et parking automatique. Côté sécurité, la dotation inclut le régulateur de vitesse adaptatif et les phares 100 % à diodes, l'affichage tête-haute réclamant 605 €. Des équipements optionnels ou indisponibles à bord du français.

Si le 3008 affiche quelques kilomètres supplémentaires en tout électrique (45 contre 40, selon nos relevés), il réclame aussi un temps de charge légèrement supérieur : 7 heures pour le français, contre 5 h 45 pour le SUV de Wolfsburg. Dans les deux cas, si l'utilisation quotidienne le permet, une prise 220 V suffit.

Si le Tiguan affiche une ligne plus consensuelle, l'habitacle a le mérite de faire appel à des technologies embarquées plus poussées que celles du 3008. L'écran central affiche une remarquable qualité, agrémentée de graphismes et d'une restitution d'image de la caméra de recul irréprochables. Sous des aspects extérieurs plus modernes, le 3008, lui, propose l'écran le plus déplorable de toute la production automobile occidentale : lenteur d'exécution, image dégradée et dessins digitaux sont d'un autre âge. Il est plus que temps que PSA investisse dans un domaine où, désormais, tout le monde fait mieux.

Enfin, Volkswagen profite toujours de sa très forte image de marque. Et le modèle le plus vendu au monde de la firme allemande n'échappe pas à la règle, avec une valeur de revente légèrement supérieure à celle du Peugeot. Un faible écart qui, il est vrai, aurait été beaucoup plus conséquent en faveur d'une Volkswagen il y a dix ans. ■

PAR S. LARROUMET, PHOTOS F. BOLUSSET

3008 VS TIGUAN



PEUGEOT 3008
Hybrid 225 E-EAT8
Allure
45 500 €



VOLKSWAGEN TIGUAN
E-Hybrid 245
Élégance
46 760 €

acheter

	Peugeot 3008	Volkswagen Tiguan
Prix	45 500 €	46 760 €
Valeur résiduelle après 48 mois	20 600 €	21 600 €
Gamme essence	130 ch de 31 450 à 39 100 €	130 à 320 ch de 32 210 à 54 900 €
Gamme diesel	130 ch de 33 850 à 41 500 €	150 à 200 ch de 36 230 à 54 670 €
Gamme hybride	de 225 à 300 ch (4x4) de 45 500 à 53 700 €	245 ch 42 510 à 52 270 €
Puissance fiscale (CV)	10	8
Garantie/km	2 ans, illimité	2 ans, illimité
Extension de garantie à 5 ans	1 248 € (100 000 km)	1 300 € (100 000 km)
Autonomie élec. AM/constructeur (km)	45/56	40/50
moyenne AM/constructeur	7,8/1,4	8,7/1,6
CO_2 (g/km)/bonus	32/1 000 €	37/1 000 €
Intervalle de révision	1 an/30 000 km	2 ans/30 000 km
Pays de production	France	Allemagne
Nombre de points de vente	2 303	363
NOTES		
Prix d'achat	**12/40**	**12/40**
Consommation	**14/20**	**12/20**
Valeur résiduelle	**14/20**	**15/20**

acheter/80 — 40 — 39

vivre

	Peugeot 3008	Volkswagen Tiguan
Largeur coudes AV/AR (cm)	148/151	154/151
Espace jambes AR (cm)	71	61-79
Garde au toit AV/AR (cm)	104/100	105/100
Coffre à 5/à 2 (l)	395/1 357	476/1 516
Hauteur de seuil coffre (cm)	70	75
ÉQUIPEMENT		
GPS/sellerie cuir	série/2 500 € (1)	série/2 195 € (2)
Caméra de recul/parking automatique	série/600 €	série/série
Accès et démarrage sans clé	série	série
Système Hi-Fi/toit ouvrant	non/non	925 €/série
Hayon motorisé	450 €	série
Sièges avant chauffants	200 €	430 € (+ volant)
Pare-brise chauffant	100 €	non

(1) + sièges AV électriques, chauffants et massants (2) + siège conducteur électrique

NOTES		
Habitabilité et modularité	**7/10**	**9/10**
Confort de suspension	**10/10**	**9/10**
Équipements de confort	**7/10**	**9/10**
Finition et présentation	**8/10**	**8/10**
Confort acoustique	**8/10**	**7/10**
Volume de coffre	**6/10**	**6/10**

vivre/60 — 46 — 48

conduire

	Peugeot 3008	Volkswagen Tiguan
Moteurs Peugeot et VW : 4-cyl. en ligne, turbo essence, injection directe, stop & start.		
Cylindrée (cm^3)	1 598	1 395
Puissance (ch à tr/mn)	180 à 5 500	150 à nc
Transmission	traction, auto. 8 vitesses	traction, robotisée 6 vit.
Moteur électrique	110 ch, 320 Nm	116 ch, nc Nm
Batterie	Li-Ion, 13,2 kWh, 90 kW	Li-Ion, 13 kWh, nc kW
Temps de recharge	de 7 h à 1 h 45	3 h 40
Puissance cumulée (ch)	225	245
Couple cumulé (Nm)	360	400
Poids (kg)	1 761	1 811
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,45x1,84x1,62	4,51x1,84x1,66
Empattement (m)	2,68	2,69
Réservoir (l)/autonomie (km)	43/590 (batterie pleine)	45/550 (batterie pleine)
Ø de braquage (m)	10,70	11,50
Vitesse maxi/électrique (km/h)	225/135	205/130
0 à 100 km/h/1 000 m DA	8,7/28,4	7,5/nc
Pneus de série	225/55 R 18	235/55 R 18
Pneus de l'essai :	205/55 R 19 Michelin Primacy 3	Continental EcoContact 6
ÉQUIPEMENTS		
ABS/ESP/Airbags	série	série
Éclairage 100 % à diodes	non	série
Combiné d'instrumentation digital	série	série
Freinage urbain automatique	série	série
Alerte de franchissement de ligne	série	série
Régulateur de vitesse adaptatif	600 €	série
Système de vision nocturne	non (1 400 € sur GT)	non
Suspension pilotée	non	1 120 €
Roue de secours	110 €	285 €
Pare-brise chauffant	100 €	non
Affichage tête-haute	non	605 €
Surveillance des angles morts	série	série
NOTES		
Moteur et boîte de vitesses	**8/10**	**7/10**
Agrément de conduite	**9/10**	**8/10**
Ergonomie	**8/10**	**9/10**
Performances	**8/10**	**8/10**
Autonomie électrique	**9/10**	**8/10**
Équipements de sécurité	**7/10**	**9/10**

conduire/60 — 49 — 49

VOLKSWAGEN TIGUAN	136/200
PEUGEOT 3008	135/200



auto MOTO

NOTRE VERDICT

D'un petit point le Tiguan l'emporte pour son côté plus convivial, marqué par une habitabilité supérieure, davantage en accord avec une utilisation familiale. Mais une fois au volant et à la pompe, le Peugeot prend l'avantage.

Offre exceptionnelle

Abonnez-vous vite !

PRIX CHOC !
Jusqu'à 7 numéros gratuits !











1 AN (10 numéros)

ou

2 ANS (20 numéros)

à partir de
29,90 €
Seulement

BULLETIN D'ABONNEMENT

A retourner sous enveloppe affranchie avec votre règlement à : AUTO MOTO - SERVICE ABONNEMENTS - 59898 LILLE CEDEX 9

 # M112 # D1289339

1. Oui, je m'abonne à Auto Moto, je choisis ma formule :

☐ **1 an (10 numéros)** pour **29,90 €** seulement
au lieu de ~~39,50~~ €*, soit **2 numéros offerts !** **(001)**

☐ **2 ans (20 numéros)** pour **49,90 €** seulement
au lieu de ~~79~~ €*, soit **7 numéros offerts !** **(002)**

2. MON RÈGLEMENT :

Je règle par chèque à l'ordre **d'Auto Moto**

Vous souhaitez régler par carte bancaire ?
Simple et 100% sécurisé, rendez-vous sur **www.kiosquemag.com**

3. MES COORDONNÉES :

☐ Mme ☐ M.

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

CP : |_|_|_|_|_| Ville : .....

N° tél. : .....

email : ..... @ .....

J'accepte de recevoir par e-mail des propositions commerciales :
• d'Auto Moto : ☐ oui ☐ non • des partenaires d'Auto Moto : ☐ oui ☐ non

Offre réservée aux nouveaux abonnés résidant en France Métropolitaine, valable jusqu'au 31/07/2021. Visuels non contractuels. *Vous pouvez acquérir séparément chaque numéro d'Auto Moto au tarif de 3,95 €. Après enregistrement de votre règlement, vous recevrez sous 4 semaines environ votre premier numéro d'Auto Moto.

Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Responsable de traitement des données personnelles : Reworld Media Publishing. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales, e-mail et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement, portabilité, limitation à l'utilisation de vos données ou donner vos directives sur le sort de vos données après décès en écrivant à Reworld Media-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand, 92220 Bagneux cedex, par mail à dpd@reworldmedia.com. Pour toute autre information, consultez nos CGV sur kiosquemag.com

RENAULT ARKANA E-Tech 145 *à partir de 31200 €*

Moteur thermique : 4-cyl., injection, 16 soupapes, 1 598 cm^3, distribution par chaîne, 94 ch, 148 Nm à 3 600 tr/mn.
Moteur électrique : 36 kW, 205 Nm.
Batterie : Lithium-ion, 230 V, 1,2 kWh, 30 kg.
Transmission : multimode à crabots, 15 combinaisons.

Puissance cumulée (ch)	143	Poids (kg)	1 435
Couple cumulé (Nm)	403	Vitesse maxi (km/h)	172
		0 à 100 km/h/1 000 m DA (s)	10,8/32,6
		CO_2/malus	111/0 €
		Prix (à partir de)	31 200 €

LOSANGES VERTUE

RENAULT MÉGANE E-Tech 160 Hybride rechargeable *à partir de 37300 €*

Moteur thermique : 4-cyl., injection, 16 soup., 1598 cm³, distribution par chaîne, 94 ch, 148 Nm à 3600 tr/mn.			
Moteur électrique : 49 kW, 205 Nm.		Vitesse maxi (km/h)	175
Batterie : Lithium-ion, 346 V, 10,4 kWh, 105 kg.		0 à 100 km/h/1000 m DA (s)	9,4/30,9
Transmission : multimode à crabots, 15 combinaisons.		CO_2/bonus	28/1000 €
Puissance cumulée (ch)	160	Conso moyenne AM/const. (l/100 km)	3,2/1,3
Couple cumulé (Nm)	344	Prix (à partir de)	37300 €
Poids (kg)	1530		



UX AVEC 14 NOUVEAUX MODÈLES ÉLECTRIFIÉS D'ICI À 2025, RENAULT AMORCE SÉRIEUSEMENT LA "DÉCARBONISATION" PARTIELLE DE SA GAMME. ESSAIS DES ARKANA "FULL HYBRIDE" ET MÉGANE BERLINE PHEV.











Il y a vingt ans, Renault dénigrait l'hybride, clamant haut et fort que l'avenir de l'automobile passerait par le 100 % électrique. Faisant mentir cet ancien discours, le constructeur français s'est résolu à développer une technologie hybride et hybride rechargeable qui est parvenue à convaincre les plus sceptiques. Après les Captur, Mégane Estate et Clio, c'est au tour du récent Arkana et de la berline Mégane de profiter de la fée électricité.

Premier SUV Coupé proposé par un constructeur généraliste, ce curieux engin de 4,57 m de long rencontre un franc succès. Selon Renault, 11 000 commandes auraient ainsi été enregistrées en Europe depuis sa sortie en mars dernier. Petite mise au point technique : "notre" Arkana du jour n'a rien à voir avec la version russe reposant sur une plateforme "entry" empruntée au Dacia Duster.

UN DUO QUI CONVAINC, MÊME LES PLUS SCEPTIQUES

En Europe, comme dans le reste du monde d'ailleurs, l'Arkana s'équipe du soubassement CMF-B des Clio-Captur, qui autorise l'implantation d'une chaîne cinématique hybride ou hybride-rechargeable. En raison de sa ligne à tendance sportive, le SUV a donc hérité une motorisation HEV, *full hybrid* donc, afin, selon son géniteur François Laurent, d'éviter une envolée du poids, contenu à 1435 kg.

Dès les premiers hectomètres effectués sur le moteur électrique capable de parcourir 3 à 4 km jusqu'à 45 km/h environ, le comportement routier se révèle de haute volée. Bien campé sur ses roues de 18", le SUV coupé distille un bel agrément de conduite, qui colle parfaitement avec la "machine" hybride ; laquelle, associée à une inédite transmission à crabots autorisant jusqu'à 15 combinaisons de rapports en fonction de la sollicitation du conducteur, dévoile une douceur d'utilisation très appréciable.

Silencieux, souple et assez véloce pour qui recherche la performance, cet Arkana E-Tech séduit. D'autant que, sur le parcours d'essai de cette première prise en mains, notre consommation s'est établie à 6 l/100 km sur 103 km de ville, route et voies rapides, menés à allure décente. Les 111 g CO_2/km annoncés par Renault semblent donc réalistes et l'autonomie peut aisément flirter avec les 750 km, grâce aux 50 litres du réservoir identique aux versions thermiques. Mieux, la petite batterie Hitachi implantée au-dessus du train arrière n'ampute que de 33 litres le volume du coffre par rapport aux











TCe 140 et 160 (480 litres au lieu de 513). Ajoutez à cela un bon confort de suspension et une habitabilité idéale pour une famille de quatre, voire cinq, et vous obtenez un SUV Coupé hybride signé Renault très convaincant. Même le tarif, à partir de 31200 € en Zen, n'a rien d'exorbitant.

En revanche, il faudra débourser quelques milliers d'euros supplémentaires pour rouler en Mégane E-Tech hybride rechargeable (à partir de 37300 €, hors bonus). Logique, la capacité de la batterie passant de 1,2 à 10,4 kWh – et de 30 à 105 kg – et le moteur électrique développant 49 kW, contre 36. Avec 50 km annoncés en tout-électrique, voire 65 km en ville, cette Mégane séduira ceux qui évoluent en milieu urbain ou périurbain. À juste titre, d'ailleurs. Lors de notre essai réalisé sur le même trajet qu'au volant de l'Arkana, nous avons en effet parcouru 45 km en électrique (départ batteries pleines) et consommé, au final, 3,2 l/100 km, selon l'ordinateur de bord. C'est peu. Sur autoroute cependant, c'est une autre histoire. Les 1530 kg de la Mégane font s'envoler la consommation, et le "petit" réservoir de 39 litres ne sera pas du goût des gros rouleurs. Mais avec des émissions de CO_2 contenues à 28 g/km, la gratuité de la carte grise et l'absence de TVS, elle convaincra les entreprises.

À condition d'inciter les collaborateurs à bien utiliser le moteur électrique, et donc recharger la batterie. Pour faire "le plein" d'électricité, comptez 5 heures sur une prise 2,4 kW, ou 3 heures sur une prise 3,7 ou 7,4 kW. Un temps de recharge équivalent en dépit d'une puissance supérieure, le chargeur embarqué de la Mégane acceptant jusqu'à 3,7 kW. Enfin, dernier désagrément, la grosse batterie fait fondre le volume du coffre de 394 à 308 litres. Dommage... ■

PAR S. LARROUMET, PHOTOS DR

On aime

- ☒ *Douceur de conduite*
- ☒ *Comportement routier*
- ☒ *Consommations*
- ☒ *Autonomie électrique (Mégane)*
- ☒ *Aspects pratiques (Arkana)*
- ☒ *Tarifs (Arkana)*

On aime moins

- ☒ *Tarifs (Mégane)*
- ☒ *Volume du coffre (Mégane)*
- ☒ *Réservoir trop juste (Mégane)*

auto MOTO NOTRE VERDICT

À Auto-Moto, nous prônons l'hybride simple (non rechargeable) pour son surcoût mesuré, ses aspects pratiques et son utilisation simple. À ce jeu, l'Arkana remplit très bien son rôle. Davantage orientée vers les entreprises, la Mégane E-Tech PHEV affiche des consommations très basses si elle est correctement utilisée, mais souffre d'un tarif élevé et d'un coffre trop juste.

DS 9 E-TENSE 225 *à partir de 55 000 €*



FRENCH TOUCH

UN AN APRÈS SA PRÉSENTATION STATIQUE, NOUS PRENONS LE VOLANT DU NOUVEAU HAUT DE GAMME FRANÇAIS DANS SA VERSION QUI SERA LA PLUS VENDUE, L'HYBRIDE RECHARGEABLE DE 225 CH. ET ELLE NE NOUS A PAS DÉÇUS.

C'est avec une certaine fébrilité que nous nous rendons en Champagne, pour essayer la nouvelle "grande berline française". Affichant un style très consensuel, elle fait siens les gènes DS, caractérisés par des feux de jour verticaux et une calandre chromée. Les nostalgiques de la première DS y retrouveront une évocation du modèle de 1955, avec des feux de position logés en bout de pavillon, à l'image des célèbres comètes de son ancêtre. Mais les similitudes s'arrêtent là.

CETTE DS 9 FAIT VOLER EN ÉCLAT LE *MADE IN CHINA*

Produite en Chine, c'est aussi dans l'Empire du Milieu que la DS 9 comptera le plus d'exemplaires, un tiers de la production seulement devant être expédié en Europe. Pour autant, les commerciaux français de chez DS ne devraient pas avoir trop de difficultés à convaincre des clients hexagonaux habituellement rebutés par le *made in China*. En termes de présentation intérieure, la berline statutaire fait un sans-faute, ou presque, révélant un habitacle tiré à quatre épingles et constitué de matériaux nobles, à l'image de la planche de bord gainée de cuir de notre modèle d'essai Rivoli + (à partir de 57 900 €), de très belle facture. Et si quelques plastiques durs, en bas de la planche de bord notamment, peuvent en refroidir certains, ils ne sont ni plus légion ni plus discutables que ceux auxquels ont recours tous les autres constructeurs premium.

Avec 4,93 m entre les deux pare-chocs (soit 17 cm de plus qu'une Peugeot 508) et un empattement de 2,90 m (4,94 m de long et 2,94 m

On aime	On aime moins
☒Confort de suspension très convaincant	☒...si l'on excepte quelques plastiques durs ici et là
☒Habitabilité et maniabilité	☒Créneau très concurrentiel, trusté par les productions allemandes
☒Comportement routier plaisant	
☒Gestion moteur(s)/boîte	
☒Présentation raffinée et soignée...	















pour une Mercedes Classe E), la DS 9 ménage un espace confortable à ses occupants. Y compris aux passagers arrière, qui ne manqueront pas d'apprécier la qualité du confort de suspension. Cette dernière, pilotée, offre en effet un mœlleux digne de la catégorie supérieure, grâce à un système de caméras qui analyse la route pour pré-conditionner les amortisseurs et ainsi anticiper les inégalités. Alors, très moderne cette DS 9 ? Sans aucun doute, même si cette technologie a été étrennée par Mercedes sur sa Classe S en... 2013. Reste à la DS un comportement particulièrement prévenant lorsque le rythme s'élève. Toujours très facile à conduire, elle fait preuve d'une grande souplesse, engendrant quelques mouvements qui n'ont rien de rédhibitoire. Quelle que soit la surface de la route, la DS 9 y est à son aise. Un bémol, cependant : le durcissement de la suspension en mode Sport se ressent exagérément sur la direction, nous incitant alors à repasser en Confort pour profiter au mieux de ce compromis réussi.

Au chapitre mécanique, notre motorisation E-Tense 225, hybride rechargeable essence, qui devrait représenter 90 % des ventes, sied tout à fait à cette berline. Son ensemble moteurs (thermique et électrique)/boîte brille de douceur entre les phases de fonctionnement, et se révèle particulièrement prévenant en termes de consommation, celle-ci s'étant établie, lors de notre essai, à 6,7 l/100 km sur une boucle de près de 250 km, sans regarder à la dépense. Une donnée appréciable au regard de la masse à vide de 1839 kg.









Caractéristiques

Moteur : transversal avant, 4-cylindres, turbo, 16 soupapes, 1 598 cm^3 + moteur électrique.

Batterie	Lithium-ion, 11,9 kWh
Puissance cumulée (ch)	225
Couple cumulé (Nm)	360
Lxlxh (m)	4,93x1,93x1,46
Poids à vide (kg)	1 839
Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (l/100 km)	1,5/6,7
CO_2 (g/km)/malus	33-35/0 €
Vitesse maxi (km/h)	240
0 à 100 km/h (s)	8,3
Prix (à partir de)	55 000 €

Pour les gros rouleurs, privés de diesel sur cette DS 9, le "petit" réservoir de 42 litres limitera le rayon d'action de cette voyageuse. Au lancement ce mois de juin, cette hybride sera épaulée dans la gamme par une thermique PureTech de 225 ch, affichée à partir de 47 700 €. En fin d'année, une E-Tense 4x4 360 (à partir de 66 500 €) fera son apparition, dotée du même moteur que la 508 PSE, et dont l'assemblage final, notamment du train arrière spécifique, sera exécuté à l'usine de Poissy, et non en Chine. Au même moment, notre E-Tense 225 prendra du galon pour afficher 250 ch, promettant ainsi, grâce à sa plus grosse batterie, une autonomie électrique légèrement supérieure aux 48 km aujourd'hui disponibles.

Il ne reste plus à cette DS 9, environ 8 500 € plus onéreuse qu'une Peugeot 508 à motorisation équivalente, qu'à trouver sa clientèle en Europe. Objectivement réussie, bien présentée, et surtout, très confortable, elle devra alors lutter avec des concurrentes à l'image de marque très (trop ?) forte. ■

PAR A. MATAL, PHOTOS DR

auto MOTO NOTRE VERDICT

La DS 9 réussit son examen d'entrée. Sa mécanique hybride de 225 ch n'a pas nécessairement l'aura du très haut de gamme, mais elle convient parfaitement à la philosophie de cette grande berline. Très confortable, agréable sur les grands axes comme sur les petites routes, cette DS 9 est une vraie voiture française, qui se pose en alternative crédible aux références établies.

CITROËN C5 Aircross Hybrid 225 *à partir de 40350 €*



CHEVRONS ET ELECTRONS

VÉRITABLE SUCCÈS DANS SA VERSION THERMIQUE, LE SUV DES CHEVRONS COMPLÈTE SA GAMME D'UNE INÉDITE MOTORISATION HYBRIDE. AVEC LA MÊME RÉUSSITE ?

Le Citroën C5 Aircross se porte bien, très bien même. 8776 unités se sont écoulées en France depuis le début de l'année, plaçant le SUV en 15ème position du classement des automobiles les plus vendues. Une vraie *success story* pour le modèle familial, plébiscité pour son style et son confort. Aujourd'hui, la star de la marque aux chevrons complète sa gamme d'une inédite motorisation hybride rechargeable. Un moyen de séduire d'autres clients, et de mieux se conformer aux normes en vigueur.

LE CONFORT AVANT TOUT, LE DYNAMISME APRÈS...

Hybride rechargeable, le C5 Aircross embarque une chaîne de traction identique à celle de ses homologues du groupe PSA, qui associe un bloc PureTech 1.6 litre de 180 ch à un moteur électrique, pour une puissance cumulée de 225 équidés. Logée sous la banquette arrière, la batterie de 13,2 kWh permet, elle, de parcourir environ 55 km en mode 100 % électrique. Reste à voir si les 340 kg supplémentaires apportés par cette mécanique électrique ne nuisent pas au comportement.

Si le SUV reprend, à l'électron près, l'architecture de ses deux cousins techniques, il affiche néanmoins son propre caractère, sans commune mesure avec une Peugeot 3008, beaucoup plus dynamique en termes de comportement routier. Fidèle à sa réputation, le C5 mise davantage sur le confort, renforcé par une motorisation hybride ultra silencieuse en mode 100 % électrique. Le SUV familial profite également d'une direction ultra souple, d'un vitrage latéral feuilleté livré de série, et de sièges







Advanced Comfort, lesquels, associés aux suspensions à butées hydrauliques progressives chouchoutent conducteur et passagers.

Malgré les 225 ch sous le capot, ce C5 Aircross Hybrid montre rapidement ses limites lorsque le rythme s'accélère. Si la plateforme EMP2, sur laquelle repose aussi la Peugeot 3008, ne souffre pas la critique, le tarage très souple des suspensions rend la conduite enlevée peu agréable. La boîte ë-EAT peine parfois à suivre la cadence, malgré le mode Sport, mais se révèle très appropriée à rythme plus stable. Les relances demeurent efficaces, permettant de profiter de toute la puissance du SUV pour effectuer des dépassements sans danger.

En réalité, seul le freinage ne convainc pas, le ressenti à la pédale étant assez déroutant. Un écueil qu'explique l'association du freinage régénératif électrique au système mécanique *via* les disques, créant ainsi une sensation étrange. ■

PAR M. LIZAK, PHOTOS DR

auto MOTO NOTRE VERDICT

Plus confortable que jamais, le Citroën C5 Aircross Hybrid conserve ses qualités routières, tout en adoptant une motorisation encore plus vertueuse. Mais il faudra en passer par l'éco-conduite pour bénéficier de l'électrification sur la consommation.

Caractéristiques

Moteur : 4-cylindres en ligne, essence, 1 598 cm³, turbocompresseur, moteur électrique.

Puissance (ch)	225
Couple (Nm)	360
Poids (kg)	1 770
0 à 100 km/h (s)	8,7
CO_2 (g)/malus	33/0 €
Prix (à partir de)	40 350 €

On aime	On aime moins
☒ *Confort général*	☒ Feeling *de la pédale de frein*
☒ *Insonorisation*	☒ *Consommation qui grimpe rapidement*
☒ *Habitabilité*	



VOLKSWAGEN GOLF eHYBRID *à partir de 40710 €*



DEUXIÈME VAGUE

LA VOLKSWAGEN GOLF, COMPACTE LA PLUS VENDUE EN EUROPE, SE DÉCLINE EN eHYBRID, UNE VERSION HYBRIDE RECHARGEABLE PLUS ACCESSIBLE QUE LA GTE.

Bonne élève, très appliquée et toujours à l'écoute, la Golf a su anticiper la déferlante des mécaniques hybrides rechargeables, avec l'arrivée de la version GTE dès 2014, sur la septième génération. Aujourd'hui, alors que ces dispositifs se démocratisent, la Golf 8 se diversifie : en plus de la GTE actualisée de 245 ch, VW propose la eHybrid de 204 ch, à peine moins performante, mais bien plus accessible.

Ces deux-là partagent tout : moteur thermique 1.4 de 150 ch, batterie de 13 kWh de capacité et bloc électrique de 80 kW. Mais au moment de l'addition, par un savant calcul saupoudré d'un petit tour de passe-passe électronique dont seuls les ingénieurs de la marque connaissent les subtilités, la puissance cumulée "tombe" à 204 ch côté eHybrid. C'est 41 ch de moins (et 50 Nm "envolés"), mais seulement 5 km/h perdus en vitesse de pointe, et 7 dixièmes de seconde abandonnés à l'exercice du 0 à 100 km/h. Trois fois rien. Mais 4 955 € de moins en prix de base.

Cette différence de tarif, Volkswagen la justifie par un positionnement distinct et un équipement supérieur sur la GTE (volant sport, sièges avant sport avec appuie-tête intégrés, vitres arrière surteintées, programmes de conduite). La version eHybrid, qui profite d'un amortissement un peu plus souple, fait également l'impasse sur l'apparence sportive (boucliers et bas de caisse spécifiques, jantes de 17") et délaisse la direction progressive et les trains roulants sport de la GTE. Des équipements que l'on peut considérer comme superflus, et qui ont pour seul (petit) effet de rendre la Golf eHybrid moins incisive et moins savoureuse à conduire.

SON INTÉRÊT : SA CAPACITÉ À ROULER EN MODE ÉLECTRIQUE

À différents égards, et notamment pour son coût à l'usage, cette version PHEV de 204 ch pourrait aussi être comparée aux Golf diesel, et plus précisément aux TDI 150 ch (37 800 € à finition identique) et TDI 200 ch (GTD, à partir de 42 610 €), entre lesquelles s'intercalent les performances de la eHybrid. Justement réputées pour leur remarquable sobriété, ces deux-là, équipées de la transmission robotisée double embrayage DSG7, brillent sur le réseau secondaire et sur les voies rapides. Mais elles n'ont pas droit au bonus de 1000 € accordé à l'eHybrid et, en ville, elles ne peuvent circuler en silence.

C'est d'ailleurs l'un des intérêts de la Golf à hybridation rechargeable ; sa capacité à rouler en mode électrique. Volkswagen annonce jusqu'à 71 km parcourus avant de "vider" les accumulateurs. En utilisation réelle, il est tout à fait possible, même en mixant les différents types de routes, de circuler environ 55 km avant d'entendre le 1.4 litre se réveiller. Pour ce faire, il convient, en revanche, d'accepter une petite contrainte quotidienne : se rendre à l'avant gauche de la Golf, ouvrir la trappe et la relier à une prise domestique, depuis laquelle il faudra compter environ sept heures pour une charge complète. L'eHybrid peut aussi se raccorder à une Wallbox, mais la puissance de charge étant limitée à 3,6 kW, il faudra tabler sur environ quatre heures pour "faire le plein". À noter que, même lorsque l'autonomie électrique tombe à 0 km, la Golf conserve toujours assez d'énergie pour effectuer ses manœuvres en mode électrique, et fonctionne comme une voiture hybride classique. Elle consomme alors environ 5,5 l/100 km en moyenne selon nos essais, et grimpe à presque 7 l/100 km sur autoroute.

Au chapitre des prestations routières, cette Golf reste une Golf. Malgré l'embonpoint dû à ses batteries, qui portent son poids à 1600 kg, elle reste très sûre et agréable.









Et l'amortissement piloté (910 €) de notre modèle d'essai profite au confort. L'allemande pâtit des mêmes maux que ses sœurs thermiques, à commencer par un petit coffre et une ergonomie aussi moderne que complexe. Le fonctionnement "tout tactile" sert la présentation, mais pas le bien-être : chaque sollicitation de l'interface multimédia exige réflexion et concentration. Cela s'avère même agaçant, notamment de nuit, lorsqu'il s'agit d'ajuster l'intensité et la température de la ventilation : les touches sensitives surplombées par l'écran ne sont pas éclairées. Mais ce n'est qu'un détail parmi d'autres pour illustrer l'ergonomie décevante de cette Golf.

Sans cela, et sans une politique tarifaire obligeant à piocher dans les options pour disposer d'un équipement suffisant, l'allemande aurait quasiment tout de la parfaite compacte. ■

PAR L. PINEL, PHOTOS DR

auto MOTO NOTRE VERDICT

Plus rationnelle et moins onéreuse que la GTE, cette Golf séduira les particuliers attirés par l'hybridation rechargeable et les flottes d'entreprises, qui bénéficient de l'exonération de TVS, d'un bonus, de la gratuité de la carte grise...).

Données constructeur

Acheter

Volkswagen Golf eHybrid
Version essayée : 46 990 €
À partir de 40 710 €

Conso mixte/durant l'essai (l/100 km)	1,5/5,8
CO_2 (g)/malus	21 à 38/0 €
Puissance fiscale	8 CV
Pays de fabrication	Allemagne

GAMME PROPOSÉE

Essence, de 110 à 320 ch, de 26 980 à 50 260 €
Diesel, de 115 à 200 ch, de 28 760 à 42 610 €
Hybride rechargeable (essence + électrique), de 204 à 245 ch, de 40 710 à 45 665 €

Conduire

Moteur : avant, transversal, 4-cylindres, essence, injection directe, 1 395 cm^3.
Transmission : traction, robotisée double embrayage, 6 vitesses.

Puissance thermique (ch à tr/min)	150 à 5 000
Couple thermique (Nm à tr/min)	250 à 1 500
Moteur électrique	80 kW (109 ch)
Puissance cumulée (ch)	204
Couple cumulé (Nm)	350
Autonomie électrique WLTP (km)	55 à 71
Batterie : Lithium-ion, 13 kWh	
Poids (kg)	1 590
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,28x1,79x1,48
Empattement (m)	2,63
Réservoir (l)	39,5
Vitesse maxi (km/h)	220
0 à 100 km/h (s)	7,4
Pneus de série	205/55 R 16
Pneus de l'essai :	225/40 R 18
	Bridgestone Potenza S005

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	148/143
Espace jambes AR (cm)	73
Coffre à 5/à 2 (l)	273/1 003

OPTIONS CONSEILLÉES

Affichage tête-haute	740 €
Accès-démarrage "mains-libres"	780 €
Projecteurs Matrix LED	950 €
Amortissement piloté	910 €
Jantes alliage 17"/18"	690 €/1 210 €

Principales concurrentes

Renault Mégane E-Tech, 160 ch, hybride rechargeable, à partir de 37 600 €
Mercedes A 250e, 218 ch, hybride rechargeable, à partir de 41 850 €
Seat Leon 1.4 eHybrid, 204 ch, hybride rechargeable, à partir de 35 990 €

On aime	On aime moins
☒ *Autonomie électrique*	☒ *Rapport prix/équipement*
☒ *Agrément et douceur de conduite*	☒ *Ergonomie très compliquée*
☒ *Présentation*	☒ *Volume de coffre*

BMW X1 xDrive25e *à partir de 46 750 €*

GESTE BAVIÈRE

PRIVÉ DE SOMMET DE GAMME ESSENCE, LE BMW X1 RETROUVE UNE PUISSANCE ÉQUIVALENTE PAR LE BIAIS DE CETTE OFFRE HYBRIDE RECHARGEABLE DE 220 CH, ÉLIGIBLE AU BONUS ÉCOLOGIQUE.



En fin d'année 2019, le restylage de mi-carrière du BMW X1 était marqué par diverses évolutions esthétiques et l'arrivée d'un moteur en sommet de gamme essence. Un 4-cylindres turbo de 231 ch, convaincant dans sa capacité à insuffler un surplus de dynamisme au SUV compact. Hélas, les restrictions en France en matière d'émissions de CO_2 ont eu raison de lui. Heureusement, le constructeur à l'hélice a su anticiper en travaillant sur une alternative hybride rechargeable quasiment aussi puissante et forcément plus vertueuse. De quoi permettre à la BMW la plus vendue dans l'Hexagone de se maintenir au-dessus du seuil des 200 équidés, sans excès de gourmandise.

Cette inédite version hybride rechargeable offre ainsi 220 ch de puissance cumulée. En matière d'agrément de conduite, les sensations sont quasiment similaires à celles de la version essence. La transition de fonctionnement entre thermique et électrique est imperceptible, et le plaisir de conduite n'est jamais assorti d'une quelconque fatigue, malgré les jantes optionnelles de 19", notamment grâce à une bonne assise et un parfait maintien des sièges. Dès lors, côté confort, on regrette simplement que l'insonorisation générale ne soit pas aussi aboutie.

LA RECETTE DE CETTE VERSION ? TONUS ET... BONUS

Au fil des enchaînements de virages, la direction est toujours aussi réactive et relativement moins lourde que sur la version essence. Le SUV compact ne manque pas de tonus, bien qu'on ressente logiquement le surpoids généré par le système hybride. Lorsque le bloc thermique n'est pas sollicité, il revendique un statut de propulsion cher au constructeur bavarois, *via* un moteur électrique placé sur le train arrière.

En plus des trois modes traditionnels, Confort, EcoPro et Sport, le conducteur peut naviguer parmi trois modes dédiés à l'hybride. Par défaut, l'Auto eDrive se charge de la gestion entre thermique et électrique en utilisant les données du profil de l'itinéraire entré dans le GPS. Pour forcer le véhicule à évoluer en mode zéro émission, il faut basculer sur le mode Max eDrive, en vigueur jusqu'à 135 km/h. À l'inverse, le mode Save Battery permet de conserver une réserve d'énergie électrique, voire de la recréer en sollicitant le moteur thermique en qualité de générateur. Au terme de notre parcours, représentatif des différents types de roulage (ville, campagne, autoroute), nous avons relevé une consommation de 4,3 l/100 km. Homologué à 52 km d'autonomie électrique selon le cycle WLTP, le X1 se montre proche de cette valeur dans la réalité, en dépassant les











40 km sur des routes exigeantes. Nouveauté du restylage, le système d'info-divertissement apposé sur un écran tactile de 8"8, (10"25 en option) ne relaye toutefois pas de visuel graphique de l'utilisation de l'énergie électrique, contrairement au X3 hybride rechargeable.

Pour des raisons techniques liées à l'implantation du système hybride, le X1 xDrive25e fait l'impasse sur la banquette coulissante optionnelle de son *alter ego* 100 % thermique. Son volume de coffre se voit aussi logiquement réduit, à hauteur de 55 litres, pour une capacité de base fixée à 450 litres. Pour une recharge à 80 %, il faut compter 3 h 50 sur une prise classique et 2 h 25 sur une Wallbox 3,7 kW. Son arrivée sur le marché au début de l'été tombe à point nommé, au regard du bonus de 2 000 € attribué à certains véhicules hybrides rechargeables. Il fait ainsi partie des modèles éligibles, son autonomie électrique en ville étant supérieure à 50 km et son tarif ne dépassant pas 50 000 € (46 650 € en entrée de gamme Lounge). Notre version d'essai, en finition intermédiaire xLine, s'affiche, elle, à 51 950 € en prix de base. Dans quelques semaines, le plus petit des modèles surélevés de la firme à l'hélice sera rejoint par le X2 xDrive25e, lui aussi éligible au bonus écologique. ■

PAR R. BURGAN, PHOTOS DR

NOTRE VERDICT

Attractive pour son bonus, cette version hybride rechargeable est aussi aboutie dans son fonctionnement. Le SUV compact gagne en sobriété, sans perdre en vivacité de conduite.



Données constructeur

Acheter

BMW X1 xDrive25e 220 ch BVA6 xLine
Version essayée : 51 950 €
À partir de 46 750 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (l/100 km)	1,7-2,1/4,3
CO_2 (g)/bonus	39-47/1 000 €
Puissance fiscale	7 CV
Pays de fabrication	Allemagne

GAMME PROPOSÉE

Essence, de 140 à 192 ch, de 33 950 à 49 550 €
Diesel, de 116 à 190 ch, de 34 500 à 51 500 €
Hybride rechargeable, 220 ch, de 46 750 à 53 450 €

Conduire

Moteurs : avant, 3-cylindres en ligne TwinPower turbo essence, inj. directe, 12 soup., 1 499 cm³, stop & start ; électrique 95 ch, 165 Nm.
Transmission : intégrale, automatique, double embrayage, 6 vitesses.

Puissance (ch à tr/min)	125 à 5 000
Couple (Nm à tr/min)	220 à 1 500
Puissance cumulée (ch à tr/min)	220
Couple cumulé (Nm à tr/min)	385
Batterie (kWh)	Li-Ion, 10,0
Autonomie électrique (km)	47-52 (WLTP)
Poids (kg)	1 745
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,45x1,82x1,58
Empattement (m)	2,67
Réservoir (l)	36
Vitesse maxi (km/h)	193 (électrique 135)
0 à 100 km/h (s)	6,9
Pneus de série	225/55 R17
Pneus de l'essai :	Michelin 225/45 R19

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	145/143
Espace jambes AR (cm)	73
Coffre à 5/à 2 (l)	450/1 470

OPTIONS CONSEILLÉES

Apple CarPlay	300 €
Sièges Advanced	510 €
Jantes alliage léger 19"	770 €
Toit ouvrant panoramique en verre	1 450 €

Principaux concurrents

Volvo XC40 Recharge T4, 211 ch, à partir de 47 400 €
Audi Q3 45 TFSI e, 245 ch, à partir de 46 150 €
Peugeot 3008 Hybrid 225, à partir de 45 500€

On aime	*On aime moins*
☒ *Dynamisme*	☒ *Surpoids de l'hybride*
☒ *Confort assise*	☒ *Manque d'insonorisation*
☒ *Autonomie réelle*	

PEUGEOT 508 PSE SW *à partir de 68 400 €*

SHOW DEVANT !

HYBRIDE-RECHARGEABLE ET SPORTIVITÉ FONT RAREMENT BON MÉNAGE, MÊME SUR DES MODÈLES TRÈS HAUT DE GAMME. EN CAUSE, UN POIDS TROP ÉLEVÉ, QUI ALTÈRE LE COMPORTEMENT ROUTIER. ALORS, PEUGEOT AURAIT-IL TROUVÉ LA SOLUTION AVEC SA 508 PSE ?



Faute avouée, à demi pardonnée. En partant essayer cette nouvelle Peugeot 508 PSE, un *a priori* négatif me tenaillait. Allier sport et hybride-rechargeable me semblait incongru. D'autant que les puissantes motorisations essence PSA, incarnées par un simple 4-cylindres 1.6, n'ont jamais brillé par leurs performances, leur agrément ou leur sonorité, au contraire d'un 6-cylindres BMW ou d'un 2.0 TFSI Audi. Mais j'avais tort. Et Peugeot Sport, grand artisan du développement de cette PSE, me l'a prouvé.

PRÉCISE, AGILE, DYNAMIQUE, UNE VRAIE RÉUSSITE !

Dès les premiers hectomètres, en mode 100 % électrique, la présence du couple se fait immédiatement sentir. Dans un silence monacal, en dépit des hallebardes qui s'abattent sur la fraîche région de Sochaux, notre 508 s'extraît de la cité doubiste à vive allure. Et sans rejeter un gramme de CO_2, jusqu'à 140 km/h et durant environ 40 km, en sélectionnant le mode Electric sur la console centrale. Sans enclencher le moteur thermique, la PSE (pour Peugeot Sport Engineered) bondit d'un feu tricolore à l'autre, autorisant même de nombreux dépassements, en silence toujours.

Premier constat, malgré un bitume fripé par les affres d'hivers rigoureux et de bien nommés ralentisseurs, la Peugeot de série la plus puissante de l'histoire, et la voiture française la plus







puissante du marché, fait preuve d'un confort très correct. Certes plus ferme qu'une banale 508 100 % thermique, en raison, en partie, de jantes 20" exclusivement chaussées de Michelin Pilot Sport 4S, elle l'est en revanche nettement moins qu'une BMW 340i xDrive. Et parvient, en bonne Peugeot qui se respecte, à mêler tenue de route et agilité du comportement routier, tout en maintenant un confort digne de ce nom.

Car, avec 1875 kg sur la balance, cette 508 PHEV "sportive" n'a rien d'une ballerine. On pourrait même penser que ce break tricolore hybride-rechargeable n'offre pas l'exceptionnel agrément de conduite de ses sœurs 100 % thermiques lorsque le tracé commence à tourner et que le rythme s'accélère. Et pourtant... C'est indubitablement dans ces conditions que la 508 PSE se révèle la plus bluffante. Reposant sur une assiette abaissée et des voies avant et arrière élargies (respectivement 24 et 12 mm), la sochalienne parvient, malgré sa masse, à procurer un grand plaisir de conduite. Peu sujette au roulis, dotée d'une direction hyper précise et ne plongeant pas au freinage, cette PSE se mène comme une thermique, sans que l'embonpoint ne nuise à l'agilité ni au dynamisme. Peu d'hybrides-rechargeables peuvent en dire autant.















3 coloris au choix : gris, noir (720 €), ou blanc (920 €). La PSE se distingue des autres 508 par ses foils latéraux, un bouclier avant redessiné et une calandre spécifique.

La batterie de 11,5 kWh se recharge en 7 h sur une prise domestique, 4 h, voire 1 h 45, avec une Wallbox 32A et chargeur 7,4 kW.

Côté performances, la firme au lion annonce 360 ch et 520 Nm en puissance cumulée. Des valeurs dignes d'un modèle germanique doté d'un brillant six-cylindres essence, voire diesel. Mais pas que. Lorsque toutes les sources d'énergie œuvrent de concert, cette 508 fait en effet preuve d'appréciables et franches poussées. Les deux moteurs électriques (110 ch à l'avant, 113 ch à l'arrière), associés au petit quatre-cylindres 1.6 turbo de 200 ch à la sonorité très banale, permettent, selon Peugeot, d'abattre le 1000 m départ arrêté en 24"5, d'engloutir le 0 à 100 km/h en 5"2 et de passer de 80 à 120 km/h en seulement 3" ! Des chiffres ahurissants, surtout pour une française. Mieux, n'en déplaise aux mauvais esprits, en mode Sport, d'après Peugeot, le moteur thermique assure, à la fois, une recharge de la batterie et permet aux machines électriques de délivrer toute leur cavalerie ! Dans ces conditions, la poussée se fait alors encore plus franche, tout comme les relances, canons. L'aiguille du compteur grimpe sans coup férir, direction, réponse à l'accélérateur et amortissement (piloté en série) se révèlent plus fermes. Une vraie réussite !

Et si l'on perçoit un léger à-coup lors de la transition énergétique, quand le système passe d'électrique à thermique, la transmission automatique à huit vitesses fait globalement très bien le job, même si une boîte auto BMW ou Audi s'avère un peu plus rapide. Enfin, grâce à sa machine électrique implantée sur le train arrière, la 508 PSE propose quatre roues motrices, qui lui permettent de profiter d'une motricité sans faille ni temps de réponse. Le train avant montre peu de signes de faiblesses, y compris sur revêtement détrempé, et il est même possible de "bloquer" la voiture en 4x4 (mode 4WD) pour, par exemple, grimper à son chalet sur routes enneigées.

Au chapitre autonomie, cette 508 PSE souffre, comme toute hybride-rechargeable, d'un volume de réservoir limité, de 43 litres, en l'occurence. Sur les 350 km accomplis à son



volant, avec batterie pleine au départ, l'ordinateur de bord indiquait une consommation de 10,6 l/100 km, qu'il convient sans doute de relativiser au regard de celle d'une homologue 100 % thermique de puissance équivalente, et dans des conditions identiques.

Enfin, côté pratique, la capacité du coffre (530 litres) reste similaire (hors bacs de rangement sous le plancher qui ont disparu) à celle d'une version SW thermique. Pour le reste, cette 508 SW pèche par un espace arrière étriqué et une surface vitrée limitée, générant un sentiment de confinement. Un défaut sans doute mineur pour les chefs d'entreprises auxquels la sochalienne est avant tout destinée. Car, avec seulement 46 g de CO_2/km, une carte grise gratuite et l'absence de TVS, la 508 PSE a de quoi séduire, même si son tarif (à partir de 67 100 € en berline) peut faire frémir. Mais à ce prix-là, l'équipement est archi complet. ■

PAR S. LARROUMET, PHOTOS ACE TEAM

NOTRE VERDICT

Totalement aboutie, performante, assez confortable et très agréable à conduire, cette 508 PSE propose un habile compromis, malgré un tarif élevé et une autonomie thermique limitée.

508 ///

Données constructeur

Acheter

Peugeot 508 PSE SW
Version essayée : 68 400 €
À partir de 68 400 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (l/100 km)	nc/10,6
CO_2 (g)/bonus-malus	46/0 €
Puissance fiscale	11 CV
Pays de fabrication	France

GAMME PROPOSÉE (SW)

Essence, 130 ch, de 37 250 à 42 250 €
Diesel, 130 ch, de 39 250 à 44 250 €
Hybride, de 225 à 360 ch, de 48 350 à 68 400 €

Conduire

Moteur essence : 4-cylindres, turbo, 16 soupapes, distribution variable, 1 598 cm^3, 200 ch à 6 000 tr/mn, 300 Nm à 3 000 tr/mn.
Moteur électrique : 1 AV/1 AR, 110 & 113 ch, 320 à 500 Nm (AV) & 0 à 166 Nm (AR).
Transmission : 4x4.

Puissance totale (ch)	360
Couple total (Nm)	520
Poids (kg)	1 875
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,79x1,861,42
Empattement (m)	2,80
Réservoir (l)	43
Vitesse maxi (km/h)	250 (140 en électrique)
0 à 100 km/h/1 000 m DA (s)	5,2/24,5
Pneus de série	245/35 R 20
Pneus de l'essai :	Michelin Pilot Sport 4S

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	146/141
Espace jambes AR (cm)	76
Coffre à 5/à 2 (l)	530 à 1 780

OPTIONS CONSEILLÉES

Pare-brise chauffant	100 €
Toit ouvrant	1 300 €
Peinture métallisée	720 à 920 €
Chargeur embarqué 7,4 kW	300 €

Principales concurrentes

Audi S4 Avant, 347 ch, à partir de 76 730 €
BMW 340i xDrive Touring, 374 ch, à partir de 67 700 €
Volvo V60 Recharge, 340 ch, à partir de 59 600 €

On aime	*On aime moins*
☒ *Agrément de conduite*	☒ *Autonomie thermique*
☒ *Performances*	☒ *Habitabilité arrière*
☒ *Confort préservé*	☒ *Sonorité moteur*
☒ *Volume de coffre*	☒ *Tarif conséquent*
☒ *Équipement riche*	
☒ *Ni malus, ni TVS, ni carte grise*	

TOYOTA RAV4 Hybride Rechargeable *à partir de 52 650 €*



ADDITION SALÉE

SPÉCIALISTE INCONTESTÉ DES MOTORISATIONS HYBRIDES, TOYOTA LANCE UNE VERSION RECHARGEABLE DE SON RAV4. L'AUTONOMIE S'ALLONGE, LA FACTURE AUSSI...

C'est dans la capitale danoise que Toyota nous a fait essayer son nouveau Rav4 hybride rechargeable. Une précision qui s'impose, compte tenu des limitations de vitesse nécessitant une attention permanente, dans la mesure où elles sont à la fois drastiques et variables par tranche de 10 km/h, sur une échelle de 30 à 110, le maximum autorisé sur autoroute. Bref, la conduite s'en ressent nécessairement.

Les premiers kilomètres mettent en évidence un remarquable confort, tant côté amortissement qu'insonorisation, ainsi qu'une grande douceur de conduite. Cette hybride rechargeable, qui privilégie le mode électrique, permet d'évoluer le plus clair du temps en électrique. Avec une cavalerie amplement suffisante, puisque ses moteurs électriques, avant et arrière, cumulent 174 kW, soit l'équivalent de 237 ch, et surtout, un couple costaud de 391 Nm. De quoi déplacer fort correctement ce SUV familial qui, encore alourdi en batteries (18,1 kWh), accuse 1910 kg à vide, soit 250 kg de plus que son frère, hybride simple.

80 KM EN TOUT ÉLECTRIQUE, QUI DIT MIEUX ?

Toyota annonce un 0 à 100 km/h en 10" en mode électrique. Un chrono qui tombe à 6" en mode hybride, avec une puissance cumulée de 306 ch. On se demande à quoi sert une telle cavalerie sur un SUV familial. Sur notre parcours, urbain et périurbain, sans avoir le pied droit particulièrement léger, notre consommation moyenne s'est établie à 18,8 kWh. De quoi effectuer près de 80 km en électrique, une distance plus que flatteuse. Toyota annonçant officiellement 75 km d'autonomie en cycle mixte et 98 en cycle urbain ; un record. Seul petit défaut : pour augmenter le frein moteur, insuffisant, il faut impérativement rétrograder par le biais des palettes de changement de vitesses "virtuelles" de la boîte à variation continue.

Durant la seconde partie de notre essai, mariant ville, route et autoroute, nous avons évolué en mode automatique, nos batteries étant en partie déchargées. L'ordinateur de bord nous a alors crédités d'une consommation moyenne de 2,5 l/100 km, tenant compte de la première partie de notre essai, effectuée sans consommer un millilitre de sans-plomb. Là encore, un chiffre plus que probant.

Retravaillée, l'insonorisation demeure très soignée dans ces conditions, avec un moteur thermique relativement discret. De quoi jouir de l'excellente hi-fi JBL. Quant à l'amortissement, s'il sert merveilleusement le confort, malgré les jantes de 19" de notre modèle d'essai, il se révèle













un peu pompant sur la bosse. Pas de quoi troubler l'équilibre du châssis, qui jouit d'une transmission intégrale grâce au moteur électrique arrière. Une sécurité tout-temps encore renforcée par un verrouillage automatique du différentiel central ; un mode Trail qui peut être enclenché manuellement, en cas de conduite hors-piste par exemple.

Reste que ce SUV, à vocation familiale, n'a rien de sportif et n'apprécie guère d'être bousculé. Inchangé, l'habitacle fait valoir des matériaux et une présentation soignés, malgré une certaine austérité due à une monochromie noire. Si ce grand SUV, de 4,60 m, conserve son habitabilité et sa modularité de familiale, son coffre perd 60 litres, à 520 litres.

Reste un tarif de base de 52 650 €, qui représente un surcoût d'au moins 11 000 € par rapport à la version hybride simple AWD. Sachant que le bonus de 2 000 € n'est exigible que pour des véhicules dont le prix remisé n'excède pas 50 000 €, il faudra négocier le tarif de la finition de base Design pour avoir une petite chance d'en bénéficier. Un prix qui justifiera pleinement de recharger ses batteries, ce que tous les propriétaires d'hybrides rechargeables ne font pas... Une recharge qui nécessite près de 10 heures sur une prise domestique (9 h 47 très exactement, selon Toyota) ou "environ" 2 h 40 sur une Wallbox. ■

PAR N. BRIOUZE, PHOTOS DR

NOTRE VERDICT

Aussi agréable à conduire que performant, ce Rav4 hybride rechargeable facture au prix fort son autonomie record en tout électrique.



Acheter

Toyota RAV4 hybride rechargeable
Version essayée : 61 500 €
À partir de 52 650 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (l/100 km)	1,0/2,5
CO_2 (g)/malus	22/0 €
Puissance fiscale	9 CV
Pays de fabrication	Japon, Canada

GAMME PROPOSÉE
Hybride de 218 à 306 ch, de 36 400 à 61 500 €

Conduire

Moteur : 4-cyl., 16 soup., injection directe & indirecte essence, distribution variable, 2 487 cm^3 + moteur électrique synchrone à aimant permanent 134 kW.

Transmission : intégrale avec coupleur central piloté blocable, automatique à variation continue MultiDrive S, 7 vitesses.	
Puissance (ch à tr/min)	185 à 6 000 + 134 kW (AV) + 40 kW (AR) ; 306 ch en cumulé
Couple (Nm à tr/min)	227 à 3 200 + 270 Nm (AV) + 121 Nm (AR)
Poids (kg)	1 910
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,60x1,85x1,69
Empattement (m)	2,69
Réservoir (l)	55
Vitesse maxi (km/h)	180
0 à 100 km/h (s)	6,0
Pneus de série	225/60 R18 ou 235/55 R19
Pneus de l'essai :	Bridgestone Alenza 001

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	147/143
Espace jambes AR (cm)	78
Coffre à 5/à 2 (l)	520/1 604

OPTIONS CONSEILLÉES

Navigation Touch & Go (Design)	300 €
Toit panoramique (Collection)	300 €
Peinture métal/nacrée (Design)	700/900 €

Principaux concurrents

Citroën C5 Aircross hybride , 225 ch, à partir de 40 350 €
Ford Kuga 2.5 PHEV, 225 ch, à partir de 40 000 €
Opel Grandland X hybrid, 225 ch, à partir de 42 300 €
Peugeot 3008 Hybrid, 225 ch, à partir de 45 500 €

On aime	*On aime moins*
☒*Agrément/ douceur de conduite*	☒*Manque de frein moteur en électrique*
☒*Silence*	☒*Poids*
☒*Autonomie électrique*	☒*Tarif*
☒*Performances*	
☒*Habitabilité*	

MG EHS PHEV, Luxury - à partir de 33 700 €



PHASE 2

PASSÉE SOUS PAVILLON CHINOIS, LA MARQUE BRITANNIQUE PROPOSE UN SUV HYBRIDE RECHARGEABLE AU RAPPORT QUALITÉ/PRIX CONVAINCANT.

Acte II du retour de MG en France. Moins d'un an après le ZS EV, le géant chinois SAIC – propriétaire de la marque britannique depuis 2006 – commercialise son second modèle dans l'Hexagone. Proposé à 33 700 € en entrée de gamme, ce SUV bénéficie du bonus étatique de 1 000 €, dévolu aux hybrides rechargeables pouvant parcourir 50 km sans émission. Un tarif qui le fait voisiner avec le petit Renault Captur E-Tech plug-in... alors même que ce véhicule, assemblé dans la province du Fujian et long de 4,57 m, peut être classé parmi les familiaux.

Le premier coup d'œil confirme que l'EHS n'a rien d'un *low-cost*. Élégant, à défaut d'être original, il se distingue par des courbes harmonieuses et des inserts chromés. À bord, la présentation brille par sa modernité, avec un bloc d'instrumentation numérique de 12" riche en informations. Aérateurs

BATTANT PAVILLON CHINOIS, LE MG EHS N'A RIEN DU SUV *LOW-COST*

turbine, moelleux des plastiques, (nombreuses) commandes au volant, parements en alu, assemblages au poil... les standards de finition européens sont égalés, voire dépassés. Seul l'écran central de 10"1 détonne. La résolution faiblarde et des temps de réaction "poissonnesques" incitent à se servir davantage de son téléphone pour naviguer. Heureusement, le système est compatible Apple Car Play et Android Auto.

Afin de faciliter ses importations, MG a simplifié la gamme, qui ne compte que deux versions, très bien équipées. L'une, baptisée Comfort, emporte déjà l'instrumentation numérique, la climatisation deux zones, le régulateur adaptatif ou le maintien dans la voie. Pour 2 500 € de plus, la Luxury, ici à l'essai, y ajoute un toit ouvrant panoramique, des sièges typés sport, les feux LED, le hayon électrique et la caméra de manœuvre à 360°. Côté options aussi, la liste se réduit à peau de chagrin : c'est peinture métallisée, ou pas. L'habitabilité figure dans la moyenne de la catégorie, et les passagers arrière bénéficient d'un bel espace aux genoux. Amputé par la présence de la batterie, le coffre plafonne néanmoins à 448 litres. Les accumulateurs se rechargent sur prise domestique en six à sept heures avec le câble (un chouïa court) fourni par MG.

Sur la route, il y a la théorie et la pratique. Selon la fiche technique, lorsque le bloc 1.5 thermique et le moteur électrique travaillent de concert, la puissance cumulée atteint 258 ch. C'est davantage qu'une Alpine A110 ! Pourtant, le poids conséquent (1,77 tonne), les amples mouvements de caisse en courbe et la souplesse de l'amortissement sur chaussée dégradée dénotent un comportement plus tourné vers le confort que le sport. La direction assistée électriquement se montre souple, mais avare en infor-





mations. Douillet et plus sécurisant que dynamique, cet EHS, dont la transmission n'incite pas non plus à l'attaque : malgré ses 10 rapports (4 pour l'électrique, 6 pour le thermique), la boîte automatique génère des latences désagréables au moment d'appuyer sur la pédale de droite. Les transitions entre électrique et thermique – réalisées autour de 45 km/h – se déroulent sans à-coups et l'insonorisation est soignée, même lorsque le bloc SAIC se met en route.

Reste le chapitre consommation. En ville, prévoyez 4 l/100 km en mode hybride, ou un peu moins de 50 km si vous ne comptez que sur l'électrique (un bouton sur la console centrale permet de passer en mode EV). Mais c'est lorsque la batterie s'épuise que les choses se gâtent. Si vous poursuivez votre route sur voie rapide (110 km/h), le tableau de bord vous indiquera rapidement des moyennes proches de 9 litres de SP95. Des chiffres qui empireront en cas de pilotage vigoureux. D'autant que le petit réservoir (37 litres) réduit la portée du véhicule à moins de 400 km sans passage à la pompe...

Comme tous ces homologues hybrides rechargeables, l'EHS ne présente d'intérêt que si les usages sont adaptés (recharge régulière, courts trajets, etc.). Dans ce cas, le SUV MG constitue une alternative sérieuse. Cerise sur le gâteau : il est crédité de cinq étoiles au crash-test EuroNCAP, et d'une garantie de 7 ans et 150 000 km qui devraient rassurer les plus sceptiques. ■

PAR A. DAVID, PHOTOS DR

NOTRE VERDICT

Le SUV hybride rechargeable le moins cher du marché brille par sa dotation et son habitacle. Un peu moins par sa mécanique.

Données constructeur

Acheter

MG EHS PHEV Luxury
Version essayée : 36 200 €
À partir de 33 700 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (l/100 km)	1,8/8
CO_2 (g)/bonus	43/1 000 €
Puissance fiscale	8 CV
Pays de fabrication	Chine

GAMME PROPOSÉE
Hybride rechargeable essence, de 33 700 à 36 200 €

Conduire

Moteur : avant, transversal, 4-cylindres en ligne, 16 soupapes, essence, turbo, 1 490 cm^3, 162 ch + électromoteur 122 ch.
Batterie : Lithium-ion de 16,6 kWh.

Autonomie électrique constructeur (km)	52

Transmission : traction, automatique, 10 rapports.

Puissance (ch à tr/min)	258
Couple (Nm à tr/min)	370
Poids (kg)	1 775
Réservoir (l)	37
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,57x1,88x1,66
Empattement (m)	2,72
Vitesse maxi (km/h)	190
0 à 100 km/h (s)	6,9
Pneus de série	235/50 R18
Pneus de l'essai :	Michelin Pilot Alpin

Vivre

Coffre à 5/à 2 (l)	448 à 1 375

OPTION CONSEILLÉE

Peinture métallisée	650 €

On aime	*On aime moins*
☒*Prix très compétitif*	☒*Conso décevante*
☒*Présentation soignée*	☒*Transmission lente*
☒*Autonomie électrique*	☒*Caractère paisible*

MERCEDES-AMG GLC 300de 4Matic AMG Line *à partir de 64 951 €*



DIESEL DÉLICAT

BIEN QUE MAZOUT ET SUV N'AIENT PLUS LA COTE, LE MERCEDES GLC SE DÉCLINE EN UNE VERSION DIESEL HYBRIDE RECHARGEABLE, SOBRE, DISCRÈTE ET PERFORMANTE.

Lors de son lancement en 2015, le Mercedes GLC brandissait fièrement sa large gamme de moteurs diesel et essence. Depuis, les normes antipollution se sont durcies. Avec le restylage de 2019, le SUV sur base de Classe C a adopté l'hybridation légère (avec un alterno-démarreur de 48 V) sur sa version GLC 300 essence de 258 ch, et l'hybridation rechargeable sur la déclinaison 300e de 211 ch. C'est donc au tour du mazout d'être désormais associé à une batterie au Lithium (de 13,5 kWh).

Ce diesel Plug-in, baptisé GLC 300de, exploite le 2.0 turbo diesel de 194 ch, épaulé par un moteur électrique asynchrone de 122 ch, situé dans la boîte de vitesses automatique. L'addition des deux motorisations, au résultat perfectible, atteint 306 ch, autorisant de meilleures accélérations que le diesel classique 300d de 245 ch.

Derrière le volant, ce GLC se montre très réactif, voire brutal, si vous avez le pied lourd. Le couple élevé du diesel (400 Nm), ajouté à celui du moteur électrique, secoue la nuque. Mais en restant sage, cette motorisation hybride s'illustre par sa douceur et sa discrétion. Le diesel ne se fait entendre qu'à très haut régime et ne transmet pas la moindre vibration.

UN HABILE MÉLANGE DE DOUCEUR ET DE DYNAMISME

La boîte de vitesses automatique à 9 rapports se fait totalement oublier et ajuste parfaitement sa gestion, en fonction des modes de conduite adoptés. En tout-électrique, les palettes au volant ne servent plus à changer de vitesse, mais permettent d'ajuster le niveau de freinage régénératif, lequel demeure toutefois modéré et ne permet pas d'atteindre l'arrêt total du véhicule.

Grâce à sa batterie de 13,5 kWh, le SUV à l'étoile peut parcourir une trentaine de kilomètres en mode tout-électrique. Idéal pour les petits déplacements quotidiens, à condition de jouer le jeu et de le brancher 2 heures sur une prise domestique pour recharger la batterie. Le moteur thermique aide à maintenir un minimum d'énergie, mais ne permet pas de recharger complètement la batterie, au risque de trop consommer.

Malgré un surplus de poids de 205 kg par rapport à la version 300d thermique, le 300de nous a aussi agréablement surpris par son agilité. Grâce à ses quatre roues motrices, il colle au bitume et pivote avec aisance dans les virages serrés. La direction consistante et directe renforce le sentiment de précision en entrée de virage. La pédale de frein, assez douce, évite les à-coups lorsqu'on évolue en ville, quitte à manquer de mordant à rythme plus élevé. En cas d'urgence, l'allemand reste très rassurant, d'autant que les mouvements de caisse sont bien contenus. Notre modèle d'essai en finition AMG Line reposait sur des suspensions raffermies avec des jantes de 20", pouvant parfois engendrer quelques claquements en détente sur les plus méchants ralentisseurs.

Quoi qu'il en soit, le niveau de confort général demeure excellent. Ceux qui souhaitent davantage de moelleux peuvent opter pour les suspensions pneumatiques (2 300 €). Fabriqué rigoureusement, avec des matériaux de grande qualité, ce 300de se montre assez spacieux pour une famille de quatre personnes. Le coffre perd cependant 150 litres, en raison du plancher rehaussé. Le volume du réservoir est, lui aussi, réduit, de 66 à 50 litres. Lors de notre essai, l'ordinateur de bord indiquait 7,3 l/100 km de consommation moyenne. Raisonnable pour un 4x4 de 2 050 kg en boîte automatique aussi performant ! Les tarifs, en revanche, manquent de retenue, d'autant que l'équipement de série est d'une mesquinerie sans bornes. ■

PAR M. FONTANIER, PHOTOS DR













Données constructeur

Acheter

Mercedes-AMG GLC 300de 4Matic AMG Line
Version essayée : 79 051 €
À partir de 64 951 €

Conso moyenne constructeur (l/100 km)	2,2
CO_2 (g)/malus	51/0 €
Puissance fiscale	11 CV
Pays de fabrication	Allemagne

GAMME PROPOSÉE

Essence, de 320 à 510 ch, de 61 450 à 111 450 €
Diesel, de 163 à 330 ch, de 53 900 à 70 150 €
Hybride diesel, 320 ch, à partir de 63 250 €

Conduire

Moteur : 4-cylindres, 16 soupapes, turbo, injection directe essence, 1 950 cm^3 + électrique.
Transmission : 4x4, automatique 9 vitesses.

Puissance (ch à tr/min)	194 + 122 à 5 200
Couple/cumulé (Nm à tr/min)	400 à 1 600/700
Poids (kg)	2 050
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,67x1,90x1,64
Empattement (m)	2,87
Réservoir (l)	50
Vitesse maxi (km/h)	230
0 à 100 km/h (s)	6,2
Pneus de série	255/45 R 20
Pneus de l'essai :	Pirelli Scorpion

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	145/147
Espace jambes AR (cm)	95
Coffre à 5 (l)	395

OPTIONS CONSEILLÉES

Pack Premium Plus	6 300 €
Affichage tête-haute	1 200 €
Cuir noir	2 000 €
Peinture gris métallisé	1 050 €
Pack assistance plus	2 550 €

Principaux concurrents

BMW X3 xDrive30eA, 292 ch, à partir de 59 600 €
Audi Q5 50 TFSI e, 299 ch, à partir de 55 800 €
DS 7 Crossback E-Tense 4x4, 300 ch, à partir de 55 450 €

On aime	*On aime moins*
☒ *Silence de fonctionnement*	☒ *Équipement de série mesquin*
☒ *Gestion de la boîte auto*	☒ *Tarif, comme toujours...*
☒ *Sobriété*	

auto MOTO NOTRE VERDICT

Sobre, sans être plus sonore ni beaucoup plus lourd que la version hybride essence 300e, le GLC 300de devrait donc mieux convenir aux gros rouleurs, à la recherche d'un 4x4 de luxe sans malus, ni TVS.

JEEP COMPASS 4xe *à partir de 48700 €*



EN VERT ET AVEC TOUT

PASSÉ AU VERT IL Y A QUELQUES MOIS, LE JEEP COMPASS 4XE ÉVOLUE AVEC UN PROFOND RESTYLAGE, LUI APPORTANT UN TOUT NOUVEAU SOUFFLE.

À l'image de ses homologues constructeurs, Jeep verdit sa gamme par le biais de l'hybridation. Avec le Renegade, le Compass profite donc, lui aussi, d'une nouvelle électrification, lui permettant désormais d'échapper au malus. Mieux : il peut même prétendre à un bonus écologique. Un vrai atout pour le SUV, qui représente 40 % des ventes de la marque américaine en Europe.

Hybride rechargeable depuis l'an dernier, le baroudeur vient de s'offrir un profond restylage. Extérieurement, en dehors de quelques discrètes retouches sur la calandre, les feux arrière à Led désormais teintés et le bouclier, rien ne vient bousculer une esthétique déjà réussie. À l'intérieur, en revanche, c'est une tout autre histoire. Intégralement revue, la présentation confère au poste de conduite une qualité perçue nettement plus haut de gamme. Outre la nouvelle planche de bord intégrant un inédit écran tactile de 8"4 à 10"1, le SUV réalise également un véritable bond en avant sur le plan technologique. Le système Uconnect bénéficie d'une mise à jour et de graphismes revus, tandis que la connectivité Apple CarPlay et Android Auto fait désormais l'impasse sur le moindre fil. À bord, l'espace se montre aussi généreux qu'avant, les rangements abondent et le coffre cube toujours 420 litres.

Deux versions 4xe sont disponibles, dont une déclinaison haut de gamme, baptisée S et développant pas moins de 240 ch. Une cavalerie issue de l'alliance du 4-cylindres 1.3 essence et d'un moteur électrique, l'ensemble étant associé à une boîte automatique à six rapports et une transmission intégrale. Fort d'un couple











Caractéristiques

Moteur : 4-cyl., essence, turbo, 1 332 cm³.	
Transmission : boîte automatique à 6 rapports, intégrale (propulsion en mode électrique).	
Puissance (ch)	240
Couple (Nm)	270
Poids (kg)	1 935
0 à 100 km/h (s)	7,5
Conso moyenne (l/100 km)	2,2
CO_2 (g/km)/malus	48/0
Prix (à partir de)	48 700 €

On aime	On aime moins
☒ *Présentation intérieure*	☒ *Coffre un peu trop petit*
☒ *Confort*	☒ *Conso lorsque la batterie est vide*
☒ *Gestion de l'énergie*	

atteignant 270 Nm, le Compass se révèle plutôt dynamique, sa motorisation électrique distillant un vrai coup de boost à l'accélération. S'il est peu adepte des virées sportives, le SUV bénéficie en revanche d'un typage très souple des suspensions, lequel, en dépit d'une légère prise de roulis en virage, profite au confort et convient parfaitement aux longs trajets. Les prestations sont à l'avenant, et la transition d'une énergie à l'autre s'exécute toujours en douceur et de manière quasi imperceptible.

Polyvalent et conçu pour un usage quotidien, le Compass 4xe peut aussi parcourir environ 49 km en tout-électrique, tout en contenant sa consommation aux alentours de 3,3 litres de moyenne. Extrêmement bien gérée, la répartition des deux énergies se fait avec intelligence, et le SUV circule la quasi-totalité du temps en électrique. Le moteur thermique n'entre en action qu'en cas de fortes accélérations, lesquelles gagnent en puissance si l'on privilégie le mode Sport. Bien que relativement souple, la direction demeure assez consistante pour offrir une remontée d'informations appréciable. Dernier point : comme toute hybride rechargeable, le Compass nécessite d'être branché pour éviter une flambée de la consommation lorsque la batterie est à plat. ■

À BORD, TOUT CHANGE, ET C'EST TANT MIEUX !

PAR M. LIZAK, PHOTOS DR

auto MOTO NOTRE VERDICT

Opérant une vraie montée en gamme, ce Jeep Compass 4xe constitue désormais une alternative sérieuse aux stars du segment.

KIA SORENTO Hybride Rechargeable Premium *à partir de 48 990 €*

7 À LA MAISON

SEPT PLACES ET HYBRIDE-RECHARGEABLE FORMENT UNE RECETTE PEU COURANTE SUR LE MARCHÉ. KIA PROPOSE SON GRAND SORENTO AVEC CETTE UNIQUE ET CONVAINCANTE CHAÎNE CINÉMATIQUE.

Ne pas avoir le choix simplifie les choses. Pour profiter d'une voiture à la fois sept places et hybride-rechargeable, seuls deux modèles étaient accessibles sur le marché français : un Volvo XC90 T8, désormais appelé Recharge, apparu en 2015, et, depuis l'été 2020, un Ford Explorer au fort accent américain. Deux SUV aussi probants qu'onéreux : 77 000 € minimum pour le moins cher des deux. Depuis quelques semaines, le groupe Hyundai-Kia propose des Sante Fe et Sorento équipés de motorisations PHEV. À une nuance près entre les deux modèles, le Hyundai existant aussi en diesel et en hybride (non rechargeable).

Notre Kia du jour hérite donc un 4-cylindres turbo-essence 1.6 développant 180 ch, secondé par un moteur électrique de 91 ch, lui-même alimenté par une batterie Lithium-ion polymère d'une capacité de 13,8 kWh. Un ensemble qui permet à ce gros SUV (4,81 m) de parcourir, en tout électrique, jusqu'à 70 km en milieu urbain et 57 km en cycle mixte, selon le protocole WLTP. Dans les faits, batteries pleines, nous avons roulé 54 km en ville et sur autoroutes urbaines jusqu'à 110 km/h sans consommer la moindre goutte de sans-plomb. Mieux : sur un parcours urbain et péri-urbain de 80 km, sollicitant les deux sources d'énergie pour profiter des 265 ch cumulés et ponctué de franches accélérations, l'ordinateur de bord relevait un très honorable 1,9 l/100 km.

CONFORT, ÉQUIPEMENT, CONSO, LE SORENTO NE MANQUE PAS D'ATOUTS

Le lendemain, après recharge des batteries (5 h sur prise domestique 12A, 3 h 25 sur prise murale 16A), sur une distance de 560 km, mêlant autoroute à allure soutenue et peu de réseau secondaire, le bilan s'est révélé moins flatteur, avec une consommation de 9,6 l/100 km. Pour un imposant SUV essence de plus de deux tonnes à vide et doté d'une transmission à quatre roues motrices, le chiffre n'a rien de rédhibitoire. Mais il est loin, pour ne pas dire très loin, des valeurs annoncées par le constructeur. Pour rappel, l'homologation des consommations s'établit, pour les PHEV, batteries pleines et en grande partie en mode électrique. Les résultats sont donc faussés dès lors que le Sorento est uniquement utilisé pour de grands trajets. En revanche, il tient toutes ses promesses dans le cadre d'un usage domicile-travail, s'il est possible de recharger les batteries.

Pour le reste, ce Sorento fait valoir de nombreux atouts, à commencer





par son dessin plutôt expressif et non dénué de caractère. Si, au volant, il ne procure pas le grand frisson, il fait preuve d'une remarquable souplesse d'utilisation, avec une transition "électrique-thermique" très bien gérée, sans aucun à-coup, comme c'est le cas sur 85 % des PHEV du marché. Relativement sujet au roulis en raison de son poids et de ses suspensions souples, il invite à une conduite tranquille et n'aime pas être bousculé.

Très confortable et richement doté dans cette finition haute Premium, il dévoile un habitacle bien fini, et surtout, particulièrement vaste. Largeurs aux coudes ou espaces aux jambes se montrent très généreux, permettant au Sorento de jouer son rôle de familiale sans rechigner. En configuration 7 places (confortables pour des enfants, moins pour des adultes sur longs trajets), le coffre se trouve réduit à sa plus simple expression (175 litres). Il (re)devient immense à cinq, avec un volume de chargement de 809 litres, voire 898 litres pour la version cinq places proposée 950 € de moins. En version de base Motion, le grand coréen s'affiche donc à moins de 50 000 € (hors bonus), un tarif relativement raisonnable eu égard aux prestations. ■

PAR S. LARROUMET, PHOTOS DR

NOTRE VERDICT

Vaste, confortable et bien équipé, le Sorento a surtout le gros avantage d'être l'un des rares véhicules sept places exemptés de malus et de TVS, un atout pour les entreprises. Et il est garanti 7 ans ou 150 000 km.



Acheter

Kia Sorento Hybride Rechargeable, Premium

Version essayée : 61 940 €

À partir de 48 990 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (l/100 km)	1,6/9,6
CO_2 (g/km)/malus	38/0 €
Puissance fiscale	10 CV
Pays de fabrication	Corée du Sud

GAMME PROPOSÉE

Hybride rechargeable, 265 ch, de 48 990 à 61 940 €

Conduire

Moteur thermique : 4-cylindres, turbo essence, injection directe, distribution par chaîne, 180 ch, 265 Nm de couple, 1 598 cm^3.

Moteur électrique : 91 ch, 304 Nm de couple.

Batterie : Lithium-ion polymère, 360V, 38 Ah, 13,8 kWh, 140 kg.

Transmission : 4x4, automatique six vitesses.

Puissance cumulée (ch)	265
Couple cumulé (Nm)	350
Poids (kg)	2 099
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,81x1,90x1,70
Empattement (m)	2,82
Réservoir (l)	47
Vitesse maxi (km/h)	193
0 à 100 km/h (s)	8,7
Pneus de série	235/55 R 19
Pneus de l'essai	Continental Premium Contact 6

Vivre

Largeur coudes AV/AR/AR2 (cm)	156/156/137
Espace jambes AR/AR2 (cm)	65-77/59-72
Coffre à 7/à 5/à 2 (l)	175/809/1 988

OPTIONS CONSEILLÉES

Peinture nacrée	100 €
Câble de recharge T2-T3	237 €

Principaux concurrents

Ford Explorer, 457 ch, à partir de 77 000 €

Hyundai Santa Fe Hybride Rechargeable, 265 ch, à partir de 55 200 €

Toyota Highlander (hybride non rechargeable), 248 ch, à partir de 59 800 €

Volvo XC90 Recharge, 390 ch, à partir de 82 700 €

On aime	*On aime moins*
☒ *Douceur de conduite*	☒ *Conso sur autoroute*
☒ *Consommations en ville*	☒ *Volume de coffre à 7*
☒ *Habitabilité/ confort*	☒ *Comportement pataud*
☒ *Équipement pléthorique*	
☒ *Ni malus, ni TVS*	
☒ *Garantie 7 ans*	

JAGUAR F-PACE P400 e *à partir de 72 290 €*

PASSAGE OBLIGÉ

À L'IMAGE DE SES HOMOLOGUES, JAGUAR SE MET À L'HYBRIDE RECHARGEABLE AVEC L'ÉLÉGANT F-PACE, DÉSORMAIS DISPONIBLE EN UNE VERSION P400 E, TRÈS AGRÉABLE À MENER, SANS FORCER.



Caractéristiques

Moteur : transversal avant, 4-cylindres biturbo, 16 soupapes, 1 997 cm^3 + moteur électrique de 143 ch et batterie Lithium-ion 17,1 kWh.

Puissance (ch)/couple (Nm) cumulés	404/640
Poids (kg)	2189
Conso moy. const./de l'essai (l/100 km)	2,2/7,7
CO_2 (g)/malus	53/0 €
Vitesse maxi (km/h)/0 à 100 km/h (s)	240/5,3
Prix (à partir de)	72 290 €

On aime

- ☒ *Performances*
- ☒ *Confort avec les roues de 20"*
- ☒ *Conso canalisées si on reste sages*
- ☒ *Autonomie électrique suffisante*
- ☒ *Comportement sain*

On aime moins

- ☒ *Dynamisme bridé par le poids conséquent*
- ☒ *Forme et volume du coffre avec les batteries*





À l'instauration du protocole WLTP en mars 2020, pénalisant plus fortement les gros moteurs thermiques et accompagnée, en France, d'une hausse sensible des malus, les constructeurs ont fait le ménage dans leur gamme. Chez Jaguar, le F-Pace, fraîchement restylé, a donc mis à jour ses mécaniques. Au catalogue aujourd'hui, trois diesels de 165 à 300 ch, sans doute les mieux adaptés à ce véhicule familial, mais menacés par de futures restrictions de circulation, et deux essence, le modeste P250 et le SVR de 550 ch, plus gourmands et donc pénalisés par des malus conséquents, respectivement supérieurs à 21 000 € et 30 000 €. Dans cette imbroglio fiscal, seule la proposition hybride rechargeable permet alors aux constructeurs de sortir la tête de l'eau, les émissions de 49 g CO_2/km lui permettant d'échapper au malus. C'est le cas du P400 e, qui offre jusqu'à 404 ch en cumulé, avec son 4-cylindres thermique et son moteur électrique.

UN POIDS ÉLEVÉ, MAIS DES PRESTATIONS À L'AVENANT

Si la batterie de 17,1 kWh, n'est pas idéalement positionnée dans le coffre, grevant la contenance et réduisant la hauteur de chargement, elle permet, sur le papier, d'effectuer 53 km en tout électrique. Lors de notre essai dans l'arrière-pays niçois, et en restant raisonnable, nous avons parcouru 45 km avant la mise en route du 2.0 turbo de 300 ch. Un résultat plutôt positif, qui permet de réaliser la majorité des trajets quotidiens sans consommer une goutte d'essence. À condition, toutefois, de le recharger tous les soirs.

Malgré un poid conséquent de 2 189 kg, ce P400 e se révèle particulièrement performant, le 0 à 100 km/h étant abattu en 5,3 secondes seulement, pour une vitesse de pointe de 240 km/h. Mais s'il fait preuve d'une certaine vélocité, le SUV anglais perd quelque peu de son agilité au premier virage venu. La faute à une masse élevée, qui impose d'adopter une conduite coulée, parfaitement adaptée aux voyages en famille. L'habitacle joliment redessiné et bien construit, doublé d'un amortissement bien calibré favorisent les longs trajets. Tout comme la capacité du réservoir, laquelle, avec 69 litres, et à condition de faire "le plein de watts", permet de parcourir environ 700 km avant de ravitailler.

Affiché à partir de 72 290 €, ce Jaguar n'est pas donné. Mais il est exempté de malus et offre 36 mois d'exonération de TVS pour les société. Des arguments qui, en dépit d'un tarif élevé, devraient en faire le plus vendu de la gamme. ■

PAR A. MATAL, PHOTOS DR

auto MOTO NOTRE VERDICT

La compétition est rude. Mais ce lourd Jaguar parvient à proposer des performances et un confort très satisfaisants, sans faire s'envoler les consommations. En revanche, le volume du coffre, tronqué par les batteries, décevra les familles.

DACIA SANDERO ECO-G 100 (GPL) *à partir de 11690 €*

L'ATOUT PRIX

INAUGURÉE PAR L'ANCIENNE GÉNÉRATION DE SANDERO, LA PETITE MOTORISATION BICARBURATION ESSENCE/GPL 100 CH A ÉTÉ RECONDUITE SOUS LE CAPOT DE LA NOUVELLE. LA MÊME EN MIEUX ?



Rien ne distingue cette Sandero GPL d'une Sandero essence, hormis un réservoir de Gaz de Pétrol Liquéfié (40 litres) en lieu et place de la roue de secours, sous le plancher du coffre, et un orifice de remplissage pour ledit carburant.
Si cette version reprend le petit 3-cylindres turbo essence 100 ch, bien connu sous le capot de nombreux modèles Dacia et Renault, celui-ci gagne au passage 10 ch et 10 Nm en mode GPL. Si ses 100 ch et 170 Nm n'en font pas un avion de chasse, son poids contenu (1154 kg), associé à une boîte de vitesses aux 6 rapports bien étagés – et à la commande très correctement guidée – lui confèrent des performances suffisantes, y compris sur route. Reste à composer avec une petite inertie moteur, qui nécessite d'attendre un peu que le régime moteur retombe entre deux rapports. Pour le reste, aucune différence avec un modèle essence, la gestion entre les deux carburants – que l'on sélectionne depuis un petit commutateur – se faisant de manière transparente, le démarrage s'effectuant systématiquement et automatiquement en mode essence. Reste qu'à l'usage, la consommation déjà relativement conséquente du petit 3-pattes, dont le rendement ne fait clairement pas référence, augmente encore en mode GPL, de plus ou moins 20 %. Il en résulte une moyenne réelle située entre 8 et 10 litres selon la conduite adoptée et le carburant sélectionné. Consolation : l'autonomie cumulée des deux carburants peut dépasser les 1100 km grâce aux 90 litres (50 + 40) des deux réservoirs. Une contenance de limousine associée à une sobriété de petit diesel !

L'AUTONOMIE CUMULÉE DES DEUX CARBURANTS PEUT DÉPASSER... 1100 KM !

Affermi sur cette finition haute Stepway – de loin la plus diffusée – l'amortissement sert le comportement, suffisamment rigoureux, à défaut de se monter aussi incisif que celui d'un Renault Captur. Une relative fermeté qui ne nuit pas trop au confort, aidé par des pneus au profil relativement haut (60) et des sièges assurant un certain moelleux. Il faut néanmoins composer avec une insonorisation qui, sur autoroute, souffre de quelques bruits de roulements et d'air, amplifiés sur cette Stepway par les barres de toit.

En matière de présentation, si les matériaux sont exclusivement en "dur", à l'exception d'un bandeau en tissu – très années 1960 – courant sur la planche de bord et les contre-portes, le bilan se révèle plus que favorable à ce niveau de prix. Mention particulière à l'écran multimédia tactile, lequel, outre une interface, intègre un support pour smartphone et une prise USB judicieusement implantés. Si l'on y ajoute une habitabilité flatteuse, en particulier aux places arrière, et un coffre cubant 410 litres (1450 litres dossiers rabat-







tus), dont le seul petit défaut est un seuil un peu haut perché, on est proche du sans-faute.

Enfin, selon la tradition Dacia, le tarif de cette Sandero GPL, équivalent à celui de la version essence simple, demeure imbattable. Démarrant à 11 690 € en finition Essentiel, il grimpe à 14 190 € sur cette finition Stepway. À comparer à ceux de ses pseudo-concurrentes que sont les Fiat Panda 1.2 litre 69 ch (14 490 €) et... Renault Clio (19 050 €). ■

PAR N. BRIOUZE, PHOTOS DR

auto MOTO NOTRE VERDICT

Double bonus pour cette Sandero GPL qui, outre ses indéniables qualités, associe un tarif canon à celui d'un des carburants les moins chers du marché (0,86 € le litre de GPL en moyenne).



Caractéristiques

Moteur : 3-cylindres, 12 soupapes, turbo, injection indirecte essence/GPL, admission variable, 999 cm^3, FAP, stop & start, distribution par chaîne.

Transmission : traction, manuelle 6 vitesses.

Puissance (ch à tr/min)	100 à 5 000
Couple (Nm à tr/min)	160 à 3 750/ 170 à 2 000 en GPL
Poids (kg)	1 154
Réservoir (l)	50 + 40 (GPL)
0 à 100 km/h (s)	11"9
Vitesse maxi (km/h)	173/177 (GPL)
Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (l/100 km)	7 à 7,4/7,9-9,3 (GPL)
CO_2 (g)/malus	108 à 115 g/0 €
Prix (à partir de)	11 690 € (Essentiel)

On aime	*On aime moins*
☒ *Tarif de base imbattable*	☒ *Conso*
☒ *Offre GPL unique sur le segment*	☒ *Confort ferme (Stepway)*
☒ *Rapport prestations/prix*	
☒ *Autonomie cumulée*	



LAND RO"VERT"

CONVERTI AU SUPERÉTHANOL, LE DISCOVERY SPORT DEVIENT VERTUEUX ET ÉCONOMIQUE À UTILISER, TOUT EN CONSERVANT SES ATTRIBUTS DE FAMILIALE ACCOMPLIE.



Les gros véhicules souffrent de la politique anti-voiture à carburant fossile. Fortement pénalisés par des malus exorbitants, les SUV, même compacts, n'ont d'autre choix que d'adopter des technologies alternatives à un diesel montré du doigt. Chez Land Rover, où la gamme "débute" à... 1844 kg (Discovery Sport D165 4x2, boîte manuelle, 5 places), il est de fait très difficile d'être exonéré de malus. C'est pourquoi, aux côtés des motorisations hybrides-rechargeables, la mythique firme britannique propose, uniquement sur le marché français, une gamme de deux modèles fonctionnant au Superéthanol : le SUV chic Evoque et le Discovery Sport, ici à l'essai. À noter que Jaguar commercialise également l'E-Pace Flexfuel.

Dans les faits, ces trois modèles héritent la même motorisation. À savoir, un 4-cylindres, 2.0 turbo essence à injection directe, développant 200 ch et 320 Nm, et équipé d'un système de bord MHEV (micro-hybride) 48 V, histoire de grappiller quelques centilitres supplémentaires de carburant à chaque arrêt et lors des phases de décélérations. Sur un parcours de plus de 1200 km, ce super stop & start se révèle en effet très efficace, en coupant la mécanique à bon escient et en se faisant très peu remarquer au redémarrage.

AUSSI À L'AISE SUR BITUME QU'EN DEHORS DES SENTIERS BATTUS

Hormis le badge Flexfuel flanqué à l'arrière gauche du SUV briton, rien ne distingue ce Disco Sport d'un autre. Et sous le capot non plus, en dehors d'une cartographie différente adaptant le carburant à brûler, sans-plomb 95-98 ou E85, les voitures fonctionnant au superéthanol pouvant également rouler au sans-plomb dans n'importe quelle proportion, le 2.0 turbo n'ayant subi aucune modification. À l'usage, on retrouve donc avec plaisir cette mécanique silencieuse, disponible et assez performante, uniquement associée à une boîte automatique à neuf vitesses, laquelle manque parfois de finesse dans sa gestion, engendrant quelques à-coups désagréables. Mais rien de rédhibitoire au regard des autres qualités de cet anglais bien élevé.

Constituant désormais l'unique offre "essence", cette version Flexfuel peut donc ingurgiter de l'E85 vendu, en moyenne en France, 0,66 € le litre. Contrepartie de ce carburant peu onéreux, la consommation augmente, selon Land Rover, de 25 % maximum par rapport à une utilisation 100 % sans-plomb. Au cours de nos 1200 km d'essai, dont 300 au sans-plomb, l'ordinateur de bord indiquait 12,5 l/100 km en moyenne en E85 et 11,5 l/100 km au sans-plomb. Soit 8,7 % d'augmentation. L'économie est toutefois bien réelle. Lors des deux pleins d'E85, nous avons payé 0,78 et

Hybride Flexfuel MHEV *à partir de 45 860 €*





On aime

- *Économie à l'usage*
- *Avantages fiscaux*
- *Silence de fonctionnement*
- *Confort/ habitabilité*
- *Possibilité 7 places*
- *Aptitudes hors bitume*

On aime moins

- *Consommation (E85)*
- *Direction peu informative*
- *Gestion boîte automatique*
- *Tarif élevé*

0,80 €/litre. Soit 0,70 € de moins par litre (1,50 €/litre pour l'E10) et un coût de 10 €/100 km à l'E85 et 17,25 € au super sans-plomb. S'ajoutent à cela la gratuité de la carte grise (50 % en Centre-Val-de-Loir et Bretagne), un abattement de 40 % sur les rejets de CO_2 exonérant le Disco Sport de malus (131 g/km), et surtout, des rejets de particules et de gaz à effet de serre diminués, respectivement, de 90 % et 72 %. Une vraie démarche écologique qui, par ailleurs, profite à l'agriculture française : on estime en effet que 95 % du Superéthanol distribués dans notre pays (2 000 stations en France) y sont également produits, et que la filiale "agro-carburant" emploierait 16 000 personnes dans l'Hexagone. Décidément, cet anglais a de quoi séduire !

Pour le reste, ce SUV à quatre roues motrices ne rechigne toujours pas à s'aventurer hors des sentiers battus et se comporte correctement sur bitume, avec une prise de roulis relativement contenue et une bonne tenue de route. La direction manque cependant d'information et de précision, altérant l'agrément de conduite. À vivre, le Disco Sport fait valoir une habitabilité très généreuse, avec la possibilité de disposer, en option, de deux sièges arrière supplémentaires (1 337 €), une qualité de finition irréprochable et un très grand confort de roulement, malgré les jantes de 21" de notre modèle d'essai. Depuis le restylage intervenu en 2019, le système d'info-divertissement a réellement progressé, s'avérant désormais beaucoup plus intuitif et facile à utiliser. Mention spéciale à l'excellente sono Meridian (1 110 €), qui participe au bien-être à bord. Mais à force d'ajouter des options, la note fait vite grimper un tarif de base pas franchement donné. ■

PAR S. LARROUMET, PHOTOS DR

Données constructeur

Acheter

LAND ROVER DISCOVERY SPORT P200
Hybride Flexfuel MHEV
Version essayée : 62 200 €
À partir de 45 860 €

Conso moy. constructeur/durant l'essai (l/100 km)	12,2/12,5 (11,5 au SP95)
CO_2 (g)/ bonus-malus (*)	219/0 €
Puissance fiscale	11 CV
Pays de fabrication	Grande-Bretagne

GAMME PROPOSÉE

Essence/E85, 200 ch, de 45 860 à 62 200 €
Diesel, de 163 à 204 ch, de 39 510 à 64 060 €
Hybride rechargeable, 309 ch, de 52 860 à 66 870 €

(*) Flexfuel : 40 % d'abattement sur le CO_2. Soit 131 g/km.

Conduire

Moteur : essence/E85, 4-cylindres, turbo, injection directe, distribution variable, micro-hybridation, système de bord 48V, stop & start.
Transmission : 4x4, auto. 9 rapports.

Puissance (ch à tr/min)	200 à 5 500
Couple (Nm à tr/min)	320 à 1 200
Poids (kg)	1 901
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,60x2,07x1,73
Empattement (m)	2,74
Réservoir (l)	67
Vitesse maxi (km/h)	207
0 à 100 km/h (s)	8,9
Pneus de série	235/60 R 18
Pneus de l'essai :	245/45 R 21 Pirelli Scorpion Zero

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	153/151
Espace jambes AR (cm)	79
Coffre à 5/à 2 (l)	780/1 574

OPTIONS CONSEILLÉES

Configuration 7 places	1 337 €
Toit panoramique	1 583 €
Sono Meridian	1 110 €
Affichage tête-haute	618 €
Roue de secours (normale)	692 à 1 062 €

Principaux concurrents

Ford Puma 1.0 Flexifuel (E85),
125 ch, à partir de 23 300 €
Mercedes GLB 200 (SP 95/98),
163 ch, à partir de 46 150 €
Honda CR-V 2.0i-MMD 4x4 (hybride),
184 ch, à partir de 46 760 €
Peugeot 5008 BlueHDi 180 (diesel),
180 ch, à partir de 46 100 €

auto MOTO NOTRE VERDICT

Vraiment économique à l'usage, doté d'une réelle fibre écologique, confortable et habitable, ce Land Rover Discovery Sport montre de nombreuses qualités, à un tarif élevé.

10 OCCASIONS *“branchées”* de 5 000 à 50 000 €

POUR QUI SOUHAITE ROULER “PROPRE”, L’ÉLECTRIQUE EST UNE ALTERNATIVE SÉDUISANTE. SI L’AUTONOMIE RESTE SOUVENT UN FREIN, L’ACHAT D’OCCASION PERMET DE SUBSTANTIELLES ÉCONOMIES. NOTRE SÉLECTION DE 10 MODÈLES, DÈS 5 000 . *PAR N. BRIOUZE, PHOTOS DR*



BMW i3



SMART EQ FORTWO



NISSAN LEAF



RENAULT ZOÉ

Renault **ZOÉ** de 2013 à 2019, à partir de 5 000



Modèle électrique longtemps le plus diffusé sur notre marché, la Zoé se maintient dans le top 3 des ventes. Cette première génération, qui bénéficie d'une plateforme spécifique, dispose de 5 portes et 5 places, et d'un coffre de 338 litres, grâce à un gabarit équivalent à celui d'une Clio (4,08 m). Outre une robe mariant sobriété et élégance, elle se distingue par un agrément de conduite et un comportement routier qui n'ont rien à envier à ceux d'un modèle thermique. Reste à composer avec un amortissement assez ferme, rendu nécessaire par les plus de 1400 kg de l'engin. Disposant de trois niveaux de puissance, 88 (Q90), 92 (R90) ou 108 ch (R110), ses performances lui permettent de quitter la ville. Moins puissante, la Q90 se recharge plus rapidement. Il faut compter environ 10 heures pour une autonomie moyenne de 120 à 170 km sur les premiers modèles. Son moteur (Q210) a été remplacé en 2015 par un nouveau bloc (R240) à l'autonomie légèrement supérieure. Très nombreuses offres, à partir de moins de 5 000 €.

FIABILITÉ ★★★

Assez aléatoire d'un modèle à l'autre ; des rappels.

- Moteur : des remplacements, sous garantie ; nombreuses défaillances du chargeur intégré (refus de charge, remplacements...).
- Freinage/boîte de vitesses : flexible de frein s'usant (rappel en mars 2016) ; défaut du frein de stationnement empêchant le passage en position Parking (rappel en septembre 2017).
- Habitacle : des rossignols ; des infiltrations d'eau au niveau de la baie de pare-brise (joint d'étanchéité ou évacuations bouchées).
- Multimédia R-Link : dysfonctionnements.

Exemples d'annonces

Life		
2015	47 000 km	4 900 €
R90 Life		
2019	15 000 km	8 900 €

Smart **EQ FORTWO** depuis 2014, à partir de 9 500



Cette 3ème et actuelle génération de Smart, toujours fabriquée sur le site historique d'Hambach, en Moselle, avant de migrer en Chine à partir de 2024, n'est plus proposée qu'en version électrique, ce qui aurait dû être le cas depuis longtemps. Associé à son gabarit riquiqui (2,70 m) et sa maniabilité remarquable, son petit moteur électrique de 60 kW (82 ch) en fait l'urbaine idéale. Ses performances et son autonomie – entre 120 et 135 km environ – s'avèrent largement suffisantes pour l'usage urbain et péri-urbain auquel elle est destinée, mais limitent, logiquement, les escapades routières, malgré un confort qui, bien que toujours assez ferme, est devenu plus acceptable. Qualité assez légère de certains matériaux. Rappelons que cette mini-propulsion, stricte deux places, légèrement restylée début 2020, est disponible dans une agréable déclinaison découvrable, abusivement baptisée Cabrio. Pour 3 000 € de moins, on pourra toutefois se contenter d'un modèle de deuxième génération (75 ch).

FIABILITÉ ★★★★

Bonne, malgré quelques défaillances.

- Moteur : panne (faisceau défaillant).
- Freinage : défaillance du freinage d'urgence.
- ESP : claquements lors du déclenchement.
- Amortisseurs : des remplacements.
- Carrosserie : dysfonctionnement fermeture électrique du coffre.
- GPS : des pannes.
- Cabrio : capote bruyante/sifflante.

Exemples d'annonces

Passion		
2019	21 000 km	9 900 €
Cabrio Pure		
2018	23 000 km	11 500 €

Renault **TWINGO ZE** depuis 2020, à partir de 13 000



La micro-citadine préférée des Français est devenue "branchée" depuis l'automne 2020 en adoptant une machine électrique sensiblement identique à celle de la Zoé, en position... arrière. Forte de 82 ch et d'un couple de 160 Nm, pour un poids relativement raisonnable de 1168 kg, cette puce de 3,61 m – 5 portes, 4 places – renforce son agrément urbain, mais fait également bonne figure sur voie rapide, où ses reprises sont nettement meilleures que celles de sa sœur thermique de 65 ch, ce qui n'est pas difficile ! Elle dispose de trois modes Brake, en plus du Drive, dont l'un permet de ne presque plus recourir à la pédale de frein. Son autonomie réelle moyenne est d'environ 150 km et le temps de recharge varie d'à peine plus d'une heure sur une borne de recharge rapide de 22 kW à plus de 13 h 00 sur une prise domestique (4 à 8 heures sur une Wallbox). Avec son centre de gravité abaissé par l'implantation des batteries (22 kWh) sous le plancher, le comportement de cette micro-propulsion gagne en rigueur, au prix d'un amortissement encore affermi. Offres abondantes et kilométrages très faibles.

FIABILITÉ ★★★★

Très peu d'informations sur cette version électrique, encore très récente, mais qui semble ne poser aucun problème côté motorisation.

- Amortisseurs : des coupelles remplacées.
- Voyant de pression pneumatiques s'allumant intempestivement.
- Climatisation : insuffisamment efficace par grosse chaleur.
- Habitacle : des rossignols.

Exemples d'annonces

Life		
2020	500 km	13 600 €
Zen		
2021	150 km	14 900 €

Fiat **500e** depuis 2020, à partir de 21 000



Hormis une ligne toujours aussi craquante – plus encore en version découvrable Cabriolet – cette toute nouvelle déclinaison électrique de la petite icône italienne n'a plus rien à voir avec la version thermique, bientôt âgée de... 14 ans ! Très douce à conduire, maniable, et braquant dans un mouchoir, cette 500 est un régal en ville. D'autant que son mode Range, qui renforce le frein moteur, et la régénération des batteries, permet de ne presque plus recourir à la pédale de frein. Très rigoureuse en comportement, au prix d'un amortissement ferme, elle peut affronter les étapes routières sans rougir, à condition qu'elles ne dépassent pas 200 km. Sauf à recourir au mode Sherpa, qui limite drastiquement les performances (vitesse limitée à 80 km/h). Quant au temps de recharge, il varie d'une grosse demi-heure sur une borne rapide, à plus de 15 h 00 sur une prise standard, et réclame environ 3 h 30 sur des bornes de type 2, les plus courantes. Reste un tarif d'occasion qui demeure élevé.

FIABILITÉ ★★★★

Bonne *a priori*, malgré quelques soucis d'origine électronique, et un rappel.

- Recharge : charge difficile sur borne rapide avec, théoriquement, remise à niveau dans le réseau à l'occasion du rappel concernant l'airbag ; difficulté à bien verrouiller la prise sur la voiture.
- Électronique : des bugs : mise en route ou arrêt inopinés de l'autoradio, déclenchement de l'alarme lors d'une reprogrammation de la climatisation.
- Airbag : dysfonctionnement du voyant d'airbag nécessitant une reprogrammation (rappel au printemps 2021 de 4 000 modèles fabriqués entre septembre 2020 et janvier 2021).

Exemples d'annonces

Icône		
2021	10 km	20 800 €
Icône cabriolet		
2021	3 500 km	23 900 €

BMW **i3** depuis 2013, à partir de 13 000



Ce petit "crossover monospace" fut l'un des tout premiers modèles électriques aussi abouti. Il associe une robe au style atypique, avec carrosserie en plastique renforcé de fibre de carbone (PRFC) et portes arrière à ouverture antagoniste, un châssis en aluminium, et un habitacle raffiné, très original et en partie fabriqué à partir de matériaux recyclés. Son châssis – propulsion – affûté et son amortissement ferme servent l'agrément de conduite, de très bon niveau. De quoi profiter d'une motorisation performante délivrant 170 ch et 250 Nm (184 et 270 sur la version S). Reste une autonomie réelle qui ne dépasse pas les 150 km, pour un temps de charge d'environ 11 heures sur une prise standard, selon l'usage et la puissance des batteries (22 ou 33 kWh, passée à 42,2 kWh en 2018). Un chiffre qui peut grimper jusqu'à 260 km avec la version à prolongateur d'autonomie – aujourd'hui abandonnée – dont le bicylindre thermique de 650 cm³ – emprunté à un scooter Kymco – sert de générateur pour alimenter les 230 kg de batteries ! Tarifs encore soutenus malgré l'abondance des offres.

FIABILITÉ ★★★★

Bonne, malgré des défaillances sur les périphériques.

- Moteur : charge totale parfois impossible ; contacteur de démarreur HS.
- Direction : remplacement d'un élément de la colonne.
- Ceintures de sécurité : des remplacements.
- Pneus AR runflat : usure parfois prématurée.
- Airbags : capteur défectueux.
- Jauge à essence capricieuse, sur version REX.

Exemples d'annonces

Urban Life		
2015	38 000 km	13 900 €
Atelier Prolongateur d'autonomie		
2017	22 000 km	17 900 €

Kia **e-SOUL** de 2014 à 2019, à partir de 11 000



Supplanté depuis 2019 par un nouveau modèle plus puissant, exclusivement électrique, ce Kia e-Soul 2 se distingue par son originale carrosserie cubique, longue de 4,14 m. Ce crossover compact offre une habitabilité suffisante pour une petite famille, malgré un volume de coffre (281 litres contre 354 sur la version thermique) et un espace aux jambes arrière amputés par les batteries. Son moteur de 110 ch et 285 Nm, alimenté par des batteries de 27 kWh (30 kWh à partir de 2017) lui offre des performances suffisantes (0-100 km/h en 11"2 et 145 km/h), malgré un poids conséquent de 1500 kg. Outre son agrément de conduite, avec un mode Brake renforçant le frein moteur, il offre un bon confort et un silence appréciable, à peine perturbé par quelques bruits de roulement. Très sécurisant, son comportement se caractérise par une tendance sous-vireuse marquée, amplifiée, sur chaussée mouillée, par des pneus de première monte de piètre qualité. Son autonomie est très flatteuse, avec un record de plus de 350 km, établi sur le périphérique parisien, par nos confrères de *Caradisiac*. Mais la recharge complète nécessite plus de 20 heures sur une prise secteur standard.

FIABILITÉ ★★★

Malgré ses 7 ans/150 000 km de garantie, cet e-Soul n'est pas à l'abri de quelques défaillances. Les pièces de rechange sont parfois longues à obtenir.

- Moteur : rares remplacements du groupe motopropulseur ; des problèmes de chargeur, de faisceau, ou de relais électriques.
- Des module GPS changés.

Exemples d'annonces

Ultimate		
2015	46 000 km	12 700 €
Ultimate 30 kWh		
2017	21 000 km	14 400 €

Hyundai **IONIQ ELECTRIC** depuis 2016, à partir de 14 000



Premier modèle du marché à avoir été décliné en hybride, hybride rechargeable et 100 % électrique, cette Ioniq – restylée à l'été 2019 – connaît un réel succès commercial, renforcé par une réputation de fiabilité justifiée. Longue de 4,47 m, cette familiale coréenne est motorisée par un bloc électrique de 120 ch (88 kW) et 295 Nm, alimenté par des batteries de 28 kWh, passé à 136 ch (100 kW) et 38,3 kWh à l'occasion du restylage. De quoi lui offrir des performances de bon niveau, renforcées par une vitesse de pointe flatteuse (165 km/h). Reste que son autonomie, qui varie de 150 à 250 km réels au grand maximum, limite son rayon d'action... Dommage, car l'agrément est au rendez-vous avec une grande douceur de conduite, un freinage régénératif très facile à doser, qui permet de ne presque plus toucher à la pédale de freins, et un très bon confort. Sans oublier un équipement pléthorique, avec des aides à la conduite efficaces, comme la conduite semi-autonome, et quelques raffinements, comme les sièges ventilés. Offres très abondantes sur le marché de seconde main.

FIABILITÉ ★★★★

Peu d'information sur ce modèle encore récent, mais visiblement fiable. Aucun défaut sur la chaîne cinématique.

- Trains roulants : quelques bruits de roulements.
- Batterie accessoires parfois défectueuse.
- GPS : des bugs.
- Lève-vitres : connectivité parfois défaillante.
- Plastiques de qualité assez quelconque, très sensibles aux rayures (contre-portes).
- Jantes très exposées aux chocs.

Exemples d'annonces

Creative		
2017	36 000 km	14 900 €
Creative		
2018	12 000 km	18 400 €

Nissan **LEAF** depuis 2018, à partir de 15 000



La première génération de Leaf (2011), qui demeure le modèle électrique le plus diffusé du marché, était déjà très aboutie. L'actuelle l'est encore plus, même si elle a aujourd'hui de nombreuses concurrentes. Malgré ses 4,49 m, cette petite familiale ne se révèle pas particulièrement vaste, même si elle dispose d'un coffre généreux (435 l). Son moteur électrique de 150 ch et 320 Nm lui offre déjà des performances de très bon niveau, avec un 0 à 100 km/h effectué en 7"9. Plus onéreuse (à partir de 25 000 €), et rare, la version 217 ch l'est encore plus, ses batteries de 40 kWh (62 sur la 217 ch) lui conférant une autonomie réelle de près de 300 km (400 ch sur la 217 ch). Si son amortissement demeure ferme, elle a gagné en précision, avec un train avant mieux guidé et une direction plus informative ; de quoi lui octroyer un agrément de conduite dans la bonne moyenne. Son frein moteur ajustable est désormais secondé par la "e-Pedal", qui remise la pédale de freins aux oubliettes. Dommage que la norme de recharge rapide CHADeMo soit trop peu diffusée.

FIABILITÉ ★★★★

Très bonne fiabilité générale, malgré quelques problèmes, le plus souvent d'origine électronique.

- Batteries : rares cas de modules défectueux, à remplacer.
- Aides à la conduite et équipements : dysfonctionnement du ProPILOT, des capteurs de stationnement, etc., en général résolus par le remplacement des capteurs ; dysfonctionnement du rabattement des rétros électriques
- Pare-brise : apparition de petites taches opaques et circulaires.
- Bouclier arrière mal ajusté.

Exemples d'annonces

150 Connecta		
2018	18 000 km	16 000 €
150 Tekna		
2018	20 000 km	18 900 €

Volkswagen **e-GOLF** depuis 2014, à partir de 14 000



Bien que dérivée d'un modèle thermique, cette e-Golf 7 – désormais supplantée par l'ID.3 – n'en demeure pas moins très aboutie. Outre les qualités intrinsèques de la Golf – qualité de fabrication et de finition, agrément de conduite, habitabilité familiale (5 portes), bon confort – elle ajoute toutes celles d'un modèle électrique. Forte de 115 ch et 270 Nm (passés à 136 ch (100 kW) et 290 Nm en 2017), sa mécanique électrique lui offre un niveau de performances en adéquation avec sa vocation, et ce, malgré les 318 kg de batteries qui font grimper sa masse à près de 1600 kg, mais n'amputent le volume du coffre que de 37 litres (343 litres). Selon le style de conduite et le mode sélectionné – l'un permet de renforcer le frein moteur, et la récupération d'énergie – l'autonomie varie de 130 à 190 km réels, pour un temps de charge allant de 8 heures sur une Wallbox à 13 heures sur une prise domestique. Performante, particulièrement silencieuse – on ne décèle aucun bruit parasite – dotée d'un comportement rigoureux, cette Golf reste une... Golf !

FIABILITÉ ★★★★

Très bonne, très peu de défaillances propres à la version électrique.

- Défaillance d'un boîtier sur le circuit de charge, à remplacer.
- Présence possible de Cadmium dans le chargeur, nocif pour l'environnement (rappel de certains modèles, en 2018).
- Trains roulants bruyants : des amortisseurs arrière remplacés.
- Climatisation : bruyante (détendeur à remplacer) ; des valves changées.
- Vitres avant bruyantes.

Exemples d'annonces

e-Golf		
2015	36 000 km	14 900 €
e-Golf		
2019	23 000 km	18 400 €

Tesla **MODEL S** depuis 2013, à partir de 36 000



Premier modèle lancé par la célèbre firme américaine, la Model S (phase 2 en 2016) a bâti sa notoriété, même si c'est aujourd'hui la Model 3 la plus diffusée. Outre des performances de sportive (0 à 100 km/h de 2"7 à 4"4), cette grande et lourde berline (4,97 m et 2 tonnes) premium (à partir de 90 000 €, neuve) brille par son agrément de conduite et la rigueur de son châssis, propulsion ou intégral (moteurs sur le train arrière, et éventuellement avant), selon les versions. Plusieurs niveaux de puissance sont proposés, de 302 ch (430 Nm), pour l'ancienne 60D d'entrée de gamme, à... 700 ch (et 980 Nm) pour la 100D. La puissance des batteries s'échelonne de 60 à 100 kWh, et l'autonomie réelle varie de 400 à 600 km, selon la version et l'usage. L'habitacle est vaste, confortable (suspension pneumatique en version haute) et raffiné, tandis que l'interface multimédia – régulièrement remise à jour – avec son immense pavé tactile regroupant la quasi-totalité des fonctions, se révèle très efficiente, permettant notamment de planifier ses arrêts-ravitaillements, très courts, sur un superchargeur. Kilométrages élevés sur les modèles premiers prix.

FIABILITÉ ★★★★

Très bonne, malgré un certain nombre de petites défaillances, presque toujours prises en garantie.

- Système multimédia : des écrans remplacés ; nombreuses remises à jour.
- Habitacle : vibrations dans la planche de bord ; quelques rossignols possibles.
- Optiques : des phares remplacés (problème de LED).
- Carrosserie : des poignées de portières défectueuses ; dysfonctionnement de la fermeture automatique du coffre.

Exemples d'annonces

70 kWh		
2015	52 000 km	39 800 €
85 kWh Dual Motor		
2016	39 000 km	48 900 €

10 MODÈLES *hybrides* tous publics de 8 500 à 20 000 €

DEVENUS ABONDANTS SUR LE MARCHÉ DE LA SECONDE MAIN ET DOTÉS D'UNE RÉPUTATION – JUSTIFIÉE – DE FIABILITÉ, LES MODÈLES HYBRIDES PEUVENT ÊTRE ACHETÉS LES YEUX FERMÉS, OU PRESQUE. VOICI NOTRE SÉLECTION DE PETITES POLYVALENTES, FAMILIALES ET CROSSOVERS. SUIVEZ LE GUIDE !

PAR N. BRIOUZE, PHOTOS DR


VOLKSWAGEN GOLF "7"



TOYOTA PRIUS "3"


RENAULT CLIO "5"



HYUNDAI IONIQ

Renault **CLIO "5"** depuis 2020, à partir de 17 500



Très sobre esthétiquement, cette cinquième génération de Clio reste l'un des meilleurs petits modèles polyvalents du marché, où elle bataille avec la Peugeot 208 pour la première place des ventes. Outre une finition et des matériaux dont le soin rivalise désormais avec les modèles d'outre-Rhin, elle fait valoir des qualités dynamiques de premier ordre. Sa récente plateforme, qu'elle partage avec le Captur, lui confère un comportement devenu nettement plus incisif, renforcé par un amortissement affermi, au détriment du confort, moins moelleux que celui des générations précédentes. Premier modèle hybride Renault, sa chaîne cinématique, très aboutie, associe un 4-cylindres 1.6 essence à un moteur électrique délivrant une puissance cumulée de 140 ch. Outre un grand agrément, notamment favorisé par une originale boîte à crabots, ce bloc se révèle particulièrement sobre, avec une consommation moyenne à peine supérieure à 5 l/100 km.

Offres déjà très abondantes.

FIABILITÉ ★★★

Cette Clio "5" a visiblement souffert d'une mise au point trop hâtive avec, notamment, d'innombrables bugs électroniques. De quoi pénaliser la fiabilité des premiers exemplaires.

• Direction : défaut de crémaillère ayant fait l'objet d'un rappel.
• Freins : freinage d'urgence se déclenchant inopinément ; des capteurs d'ABS remplacés.
• Électronique : bugs en tous genres (frein à main électrique, capteur de luminosité des phares, capteur de pression des pneus, tableau de bord numérique, radio, éclairage d'ambiance, écran multimédia, GPS, caméra de recul, clef mains-libres, rétroviseurs, horloge...).
• Hayon/trappe à carburant : mauvais ajustement.

Exemples d'annonces

1.6 E-Tech 140 Zen		
2020	100 km	17 600 €
1.6 E-Tech 140 Intens		
2020	1 200 km	18 900 €

Honda **JAZZ "2"** de 2011 à 2015, à partir de 8 500



Apparue en 2011, sur la base de la seconde génération, cette première Jazz hybride se distingue par sa grande douceur de conduite et sa consommation particulièrement raisonnable : moins de 6 l/100 km, voire 4,5 litres pied léger. Si sa transmission à variation continue a tendance à emballer la mécanique (88 ch cumulés) en cas de franche accélération, ses palettes au volant permettent d'ajuster le frein-moteur. Son gabarit compact (3,90 m) et sa maniabilité en font une urbaine accomplie, même si son comportement très rigoureux lui autorise également les étapes routières. Sa modularité se révèle particulièrement aboutie, avec une banquette 40/60 escamotable, libérant un plancher plat, également repliable en portefeuille, tandis que son habitabilité se montre, elle aussi, très flatteuse. Reste à composer avec un amortissement manquant de moelleux et des plastiques durs, bien assemblés, mais d'apparence médiocre.

FIABILITÉ ★★★★★

Encore supérieure à celle de la version thermique, qui figure déjà parmi les références de son segment. La plupart des défaillances ayant été corrigées avant le lancement de la version hybride.

• Moteur thermique : problème de débitmètre d'air.
• Transmission CVT : des roulements remplacés.
• Freinage : plaquettes bruyantes.
• Clim' : des compresseurs remplacés ; réglages parfois difficiles ; bruits...
• Airbag conducteur : des cartouches remplacées (rappel en novembre 2015).

Exemples d'annonces

VTec Hybrid Luxury		
2013	85 000 km	8 700 €
VTec Hybrid Exclusive		
2014	50 000 km	9 600 €

Toyota **YARIS "3"** de 2012 à 2020, à partir de 7 500



Restylée à deux reprises, en 2014 et 2017, cette 3ème et avant-dernière génération de Yaris fut la première à proposer une version hybride HSD qui, forte de l'expérience de Toyota dans ce domaine, représentait déjà plus d'une vente sur deux. Avec ses 100 ch et 169 Nm de couple cumulés par son petit 4-cylindres essence cycle Atkinson et son moteur électrique, ses performances s'avèrent suffisantes pour un usage mixte ville-route, avec une consommation moyenne d'environ 5 l/100 km et une autonomie de plus de 600 km. Sa petite taille (3,91 m), sa maniabilité et sa douceur en font une urbaine accomplie. Si le frein-moteur offert par la régénération est suffisamment virulent, sa mécanique a tendance à s'emballer en cas de franche accélération, sous l'effet de sa transmission automatique par train épicycloïdal. Son confort s'avère un peu plus moelleux que celui des versions thermiques et la modularité est préservée sur cette version hybride (banquette 40/60).

FIABILITÉ ★★★★★

Excellente, encore renforcée sur cette version, dont la chaîne cinématique est garantie 5 ans ou 100 000 km et les batteries à vie.

- Clef mains-libres : démarrage parfois impossible.
- Freinage : défaut de l'étrier avant droit (rappel de 227 modèles fabriqués du 10 au 15 avril 2014) ; contrôle des flexibles arrière (rappel de 1949 modèles fabriqués du 2 au 23 mai 2013) ; des disques corrodés.
- Trains roulants : contrôle des vis de moyeux arrière (rappel de 175 modèles fabriqués entre septembre 2014 et janvier 2015).
- Réservoir d'essence : odeur de carburant au niveau de la goulotte de remplissage.

Exemples d'annonces

HSD Style 5 portes		
2013	47 000 km	8 800 €
HSD Attitude 5 portes		
2016	16 000 km	11 000 €

Hyundai **IONIQ** depuis 2016, à partir de 13 500



Outre une belle réputation de fiabilité, cette Ioniq – restylée en 2019, avec un rendement encore amélioré – fut le premier modèle du marché à offrir le choix entre motorisations hybride, hybride rechargeable et électrique. Associant un 4-cylindres 1.6 à admission variable de 105 ch et un moteur électrique synchrone à aimants permanents de 43,5 ch, sa chaîne cinématique délivre l'équivalent de 141 ch pour des performances largement suffisantes et une consommation moyenne très raisonnable – entre 4 et 5 l/100 km – favorisée par un excellent Cx de 0,24. À noter que la transmission est une robotisée à double embrayage, plus efficiente que celles à variation continue ou par train épicycloïdal de la plupart des concurrentes. Comme sur les autres versions, on retrouve une grande douceur de conduite, malgré une direction un peu trop légère, une habitabilité dans la moyenne de la catégorie et un bon confort. Seul vrai défaut : une visibilité arrière entravée par l'imposant becquet servant l'aérodynamisme.

FIABILITÉ ★★★★

Bonne, malgré un certain nombre de défaillances, sous garantie, et de rappels.

- Mauvaise étanchéité du boîtier de commande d'alimentation électrique (rappel de certains des premiers modèles, fabriqués avant avril 2017).
- Des sondes de température moteur remplacées.
- Direction grinçante (pièce remplacée).
- Rares cas de batteries de traction se vidant (électronique).
- Des batteries d'accessoires remplacées.
- Clim' manquant d'efficacité.
- Jantes très exposées aux chocs.

Exemples d'annonces

Hybrid Creative		
2017	61 000 km	13 700 €
Hybrid Creative		
2018	31 000 km	16 900 €

Lexus **CT 200** de 2011 à 2020, à partir de 10 000



Restylée à deux reprises – 2014 et 2017 – cette compacte hybride *by Lexus* aura connu une carrière longue de près de 10 ans, sans aucune modification majeure. C'est le SUV UX qui l'a désormais supplantée au sein de la gamme. Cette compacte premium reprend la chaîne cinématique de l'ancienne Toyota Prius, associant un 4-cylindres 1.8 essence cycle Atkinson à un moteur électrique synchrone, pour une puissance cumulée de 100 kW (136 ch). Agréable à mener et dotée d'une bonne ergonomie, cette traction au comportement rigoureux manque toutefois de vigueur et de dynamisme sur route ; elle s'apprécie plus en usage urbain et péri-urbain, où elle excelle. Malgré quelques plastiques de qualité assez commune pour un modèle premium, elle jouit d'une présentation plutôt agréable, mais déplore une habitabilité et un coffre quelconques. Nombreuses offres et cotes à la baisse.

FIABILITÉ ★★★★

Très bonne, mais pas exceptionnelle pour une... Lexus, entachée par un certain nombre de problèmes en début de carrière.

• Moteur thermique : surconsommation d'huile possible, avant 2015 (pistons remplacés) ; claquements, en 2011 (injecteurs, collecteur admission) ; régime moteur élevé (reprogrammation).
• Direction : claquements (arbre à remplacer).
• Dysfonctionnements du système multimédia et du GPS.

Exemples d'annonces

200h Emotion		
2011	57 000 km	11 900 €
200h Sport Edition		
2016	25 000 km	15 900 €

Toyota **AURIS TOURING SPORTS** de 2013 à 2018, à partir de 13 000



Aujourd'hui remplacée par un modèle qui a repris le légendaire patronyme Corolla, cette seconde génération d'Auris marque de sensibles progrès par rapport à sa devancière. Outre un design nettement plus abouti, elle progresse dynamiquement avec un châssis qui, sans offrir la rigueur de ses concurrentes françaises, Peugeot 308 et Renault Mégane, est devenu plus incisif, au bénéfice de l'agrément de conduite. À bord, le design est plus moderne, l'ambiance moins austère et les matériaux de meilleure qualité. Bien qu'un peu ferme, l'amortissement préserve un bon confort et si l'habitabilité n'a rien d'exceptionnel, le break Touring Sports bénéficie d'un coffre nettement plus généreux (de 530 à 1658 litres). Empruntée à la précédente Prius, la chaîne cinématique développe 136 ch, suffisants, pour une consommation qui reste sous la barre des 6 l/100 km. Reste une transmission à variation continue qui, comme toujours, a tendance à emballer la mécanique à l'accélération.

FIABILITÉ ★★★★★

Malgré quelques soucis sporadiques, cette Auris "2" bénéficie de la même – excellente – fiabilité que la Prius.

• Moteur thermique : petite surconsommation d'huile possible en conditions intensives, avant 2014 (pistons).
• Trains roulants : claquement du train avant, avant mi-2015 (supports de suspension) ; train arrière bruyant, avant 2017 (essieu, disques ou plaquettes).

Exemples d'annonces

Hybrid 136 Dynamic		
2016	95 000 km	13 000 €
Hybrid 136 Dynamic		
2017	44 000 km	15 800 €

Toyota **PRIUS "3"** de 2009 à 2016, à partir de 11 000



On ne présente plus la Prius qui, dès 1997, démocratisa l'hybride. Restylée en 2012, cette troisième génération ne fait que renforcer les qualités de ses devancières, tout en conservant un design assez clivant, pas forcément du goût de tous. Épaulée par un "gros" moteur thermique de 1.8 litre, sa chaîne cinématique de 136 ch se révèle suffisamment performante, même si l'on déplore toujours une tendance à l'emballement du régime en phase de forte accélération. Avec son train avant assez pataud et sa direction manquant de ressenti, cette Prius s'apprécie surtout en conduite coulée, où l'on profite de son silence. L'habitacle est austère, mais correctement présenté, l'habitabilité suffisante, hormis une garde au toit arrière un peu chiche, le coffre vaste (446 litres), et le confort correct, malgré un amortissement manquant de moelleux. Les gros kilométrages ne lui font pas peur (entre 200 000 et 300 000 km...) avec des premiers prix dès 5 000 €.

FIABILITÉ ★★★★

Malgré quelques défaillances touchant au bloc thermique, cette Prius "3" se révèle très fiable.

- Moteur thermique : claquement par temps très froid, avant 2012 (collecteurs d'admission ou injecteurs) ; manque de puissance, avant 2013 (soupapes EGR).
- Trains roulants : claquements de la direction (arbre) ; des roulements remplacés.
- Batterie : surchauffe possible, avant mi-2013 (ventilateur de batterie).

Exemples d'annonces

136h Lounge		
2009	104 000 km	8 400 €
136h Business 15"		
2015	22 000 km	15 900 €

Volkswagen **GOLF "7"** de 2015 à 2020, à partir de 15 500



Apparue, en 2015, 3 ans après le lancement de la 7ème génération de Golf (restylée en 2017), cette version hybride-rechargeable GTE associe l'excellent 1.4 TSI 150 ch à un moteur électrique de 102 ch, pour une puissance cumulée de 204 ch. Outre un grand agrément, ici renforcé par une boîte robotisée DSG6 à triple embrayage, cette Golf procure des performances qui n'ont pas grand'chose à envier à la mythique GTi. Tout en affichant une consommation moyenne variant de moins de 4 l/100 km, si l'on évolue batterie pleine au départ, à environ 8 litres batterie vide, soit l'équivalent d'une version thermique... Reste que l'on peut effectuer, pied léger et batteries pleines, une trentaine de kilomètres en mode *full-electric*. Et que l'on retrouve par ailleurs toutes les qualités et l'homogénéité qui font le succès de la Golf, avec un comportement aussi docile que rigoureux, un agrément de conduite qui profite de commandes douces et précises, et une ergonomie aux petits oignons.
La cote demeure néanmoins toujours soutenue et les tarifs plus élevés que ceux des versions thermiques équivalentes.

FIABILITÉ ★★★★

Équivalente à celle des versions thermiques, mais pas meilleure ; quelques problèmes.

- Moteur thermique : perte de puissance (variateur d'arbre à cames) ; légère surconsommation d'huile possible.
- Boîte de vitesses : capteur défectueux ; très rares cas de remplacement de la boîte.
- Freinage d'urgence un peu trop sensible.
- Direction bruyante en manœuvre.

Exemples d'annonces

GTE DSG6		
2016	76 000 km	15 800 €
GTE DSG6		
2017	39 000 km	22 400 €

Toyota **C-HR** depuis 2016, à partir de 15 000



Restylé en 2019, ce petit crossover urbain au look branché rencontre un réel succès et se retrouve en nombre sur le marché de la seconde main. En un temps proposé en version thermique (1.2 turbo de 116 ch), il a essentiellement été diffusé en hybride 122 ch, associant, comme la Prius, 1.8 litre cycle Atkinson et moteur électrique lui conférant un excellent agrément en usage urbain. Sur route, si son comportement se révèle rigoureux, ses performances ne sont pas foudroyantes, d'autant que sa transmission à variation continue a, une fois de plus et particulièrement ici, tendance à emballer la mécanique en phase de forte accélération. On peut alors choisir la récente déclinaison 184 ch, plus performante, mais nettement plus onéreuse (à partir de 25 000 €). L'habitabilité est correcte pour le gabarit (4,36 m), sans plus, mais les petites surfaces vitrées participent à la sensation de confinement de l'habitacle et nuisent à la visibilité.

FIABILITÉ ★★★★

Bonne, en particulier de la chaîne cinématique, malgré des défaillances en série sur certains exemplaires.

- Boîte de vitesses : 1ère et MA refusant parfois de s'enclencher.
- Freinage : des dysfonctionnements.
- Clim' : refus de faire de l'air frais (durit à remplacer) ; défaut d'affichage de la température (bloc de commande).
- Électronique : bugs du multimédia, à reprogrammer ; mauvaise réception GPS (antenne) ; aides à la conduite chatouilleuses.
- Carrosserie : bruits d'air au niveau du pare-brise et des rétroviseurs (joint de portière à remplacer) ; condensation dans les feux arrière ; peinture fragile.

Exemples d'annonces

122h Graphic		
2017	51 000 km	16 000 €
122h Dynamic		
2018	32 000 km	18 000 €

Toyota **RAV4** de 2016 à 2018, à partir de 17 000



Cette 4ème génération du "Recreational Active Vehicle", qui fut, dès 1994, l'un des tout premiers crossovers du marché, a été la première à adopter une motorisation hybride à l'occasion de son restylage de janvier 2016. Empruntée au Lexus NX 300h, sa chaîne cinématique qui associe "gros" 4-cylindres 2.5 essence – cycle Atkinson – et moteur électrique, *via* une transmission à variation continue, développe 197 ch. Une puissance qui n'est pas démesurée pour mouvoir les 1625 kg (minimum en 2 roues motrices) de cet engin peu dynamique, disponible en simple traction ou en plus rigoureuse transmission intégrale AWD. Son habitabilité généreuse en fait une véritable familiale, avec un bel espace aux jambes arrière, malgré l'absence de banquette coulissante, et un coffre de 516 à 1700 litres, modulable par le biais d'une banquette escamotable en un tournemain. Reste un amortissement manquant de moelleux et parfois sautillant, quelques bruits de roulements et des plastiques de qualité quelconque.

FIABILITÉ ★★★★★

Très aboutie, sans aucune panne sur la chaîne cinématique ; la plupart des petites défaillances ayant été éradiquées avant le lancement de la version hybride.

- Trains avant : des claquements.
- Essuie-glaces : défaillances de l'intermittence.
- Habitacle : support du siège conducteur pouvant se déboîter ; des rossignols.
- Carrosserie : peinture fragile.

Exemples d'annonces

Hybride 2WD Dynamic Edition		
2016	73 000 km	18 000 €
AWD Dynamic		
2017	78 000 km	19 700 €

MARQUE	MODÈLE	PUISS.	TRANS.	POIDS	V-MAX	0 À 100	CONSO MOY.	CO_2	AUTONOMIE	PRIX (À PARTIR DE)
AUDI	A3 40 TFSI e	204 ch	avant	1635 kg	227 km/h	7"6	1,0 l/100 km	24 g		38 680 €
	A3 45 TFSI e	245 ch	avant	1660 kg	232 km/h	6"8	1,1 l/100 km	31 g		45 110 €
	A6 50 TFSI e	299 ch	intégrale	2010 kg	250 km/h	6"2	1,1 l/100 km	27g		63 150 €
	A6 55 TFSI e	367 ch	intégrale	2010 kg	250 km/h	5"6	1,2 l/100 km	28g		74 300 €
	A7 55 TFSI e	367 ch	intégrale	2140 kg	250 km/h	5"7	2 l/100 km	46g		86 100 €
	A8 60 TFSI e	449 ch	intégrale	2500 kg	250 km/h	4"9	2,4 l/100 km	56g		129 100 €
	Q3 45 TFSI e	245 ch	avant	NC	210 km/h	7"3	1,6 l/100 km	37 g		46 150 €
	Q4 35 e-tron	170 ch	arrière	1965 kg	160 km/h	9"5	5 kWh		336 km	42 800 €
	Q4 40 e-tron	204 ch	arrière	2125 kg	160 km/h	8"5	82 kWh		513 km	48 700 €
	Q4 50 e-tron	299 ch	intégrale	2210 kg	180 km/h	6"2	82 kWh		478 km	65 700 €
	Q5 50 TFSI e	299 ch	intégrale	2150 kg	239 km/h	6"s	1,5 l/100 km	35 g		62 990 €
	Q5 55 TFSI e	367 ch	intégrale	2150 kg	239 km/h	5"3	1,5 l/100 km	35 g		70 950 €
	Q7 55 TFSI e	380 ch	intégrale	2525 kg	240 km/h	5"9	2,6 l/100 km	56 g		81 515 €
	Q7 60 TFSI e	462 ch	intégrale	2535 kg	240 km/h	5"7	2,6 l/100 km	56 g		95 815 €
	e-tron 50	313 ch	intégrale	2445 kg	190 km/h	6"8	71 kWh		339 km	71 900 €
	e-tron 55	408 ch	intégrale	2555 kg	200 km/h	5"7	95 kWh		437 km	84 200 €
	e-tron S	503 ch	intégrale	2445 kg	210 km/h	4"5	95 kWh		372 km	109 600 €
	e-tron GT	476 ch	intégrale	2445 kg	245 km/h	4"1	93,4 kWh		479 km	101 500 €
	RS e-tron GT	598 ch	intégrale	2 445 kg	250 km/h	3"3	93,4 kWh		465 km	156 200 €
BMW	i3	170 ch	arrière	1345 kg	150 km/h	7"3	42,2 kWh		305 km	39 950 €
	i3s	184 ch	arrière	1365 kg	160 km/h	6"9	42,2 kWh		283 km	42 500 €
	225xe Active Tourer	220 ch	intégrale	1760 kg	202 km/h	6"7	1,5 l/100 km	35 g		40 650 €
	320e	204 ch	arrière	1840 kg	225 km/h	7"6	1,3 l/100 km	30 g		47 800 €
	330e	292 ch	arrière	1845 kg	230 km/h	5"8	1,3 l/100 km	30 g		52 750 €
	520e	204 ch	arrière	1910 kg	225 km/h	7"9	1,3 l/100 km	30 g		53 950 €
	530e	292 ch	arrière	1910 kg	235 km/h	5"9	1,3 l/100 km	30 g		59 550 €
	545e	394 ch	intégrale	2020 kg	250 km/h	4"6	1,6 l/100 km	37 g		71 850 €
	745e	394 ch	arrière	2075 kg	250 km/h	5"2	1,8 l/100 km	40 g		106 950 €
	X1 25e	220 ch	intégrale	1820 kg	193 km/h	6"9	1,7 l/100 km	40 g		46 750 €
	X2 25e	220 ch	intégrale	1805 kg	195 km/h	6"8	1,7 l/100 km	38 g		48 300 €
	X3 30e	292 ch	intégrale	2065 kg	205 km/h	6"1	1,9 l/100 km	43 g		59 700 €
	iX3	286 ch	arrière	2260 kg	180 km/h	6"8	80 kWh		460 km	69 950 €

	X5 45e	394 ch	intégrale	2 510 kg	235 km/h	5"6	1,2 l/100 km	27 g		84 350 €
CITROËN	AMI	8 ch	arrière	485 kg	45 km/h	10"	(0 à 45 km/h) 5,5 kWh		75 km	6 990 €
	ë-C4	36 ch	avant	1541 kg	150 km/h	9"4	50 kWh		350 km	34 800 €
	C5 Aircross Hybrid 225	225 ch	avant	1760 kg	225 km/h	8"7	1,4 l/100 km	31 g		40 350 €
CUPRA	Leon e-Hybrid	204 ch	avant	1614 kg	220 km/h	7"5	1,2 l/100 km	26 g		39 880 €
	Leon e-Hybrid	245 ch	avant	1671 kg	225 km/h	6"7	1,4 l/100 km	30 g		41160 €
	Formentor e-Hybrid	204 ch	avant	1681 kg	205 km/h	7"8	1,2 l/100 km	27 g		42 130 €
	Formentor e-Hybrid	245 ch	avant	1704 kg	210 km/h	7"	1,5 l/100 km	33 g		45 830 €
DACIA	Sandero Eco-G 100	100 ch	avant	1107 kg	183 km/h	11"6	7,4 l/100 km	114 g		12 590 €
	Duster Eco-G 100	100 ch	avant	1252 kg	172 km/h	14"4	7,8 l/100 km	126 g		12 490 €
	Spring	44 ch	avant	921 kg	125 km/h	NC	26,8 kWh		295 km	16 990 €
DS	DS 3 E-Tense	136 ch	avant	1525 kg	150 km/h	9"	50 kWh		350 km	37 300 €
	DS 7 E-Tense	225 ch	avant	1760 kg	225 km/h	8"9	1,6 l/100 km	35 g		50 050 €
	DS 7 E-Tense	300 ch	intégrale	1825 kg	235 km/h	5"9	1,5 l/100 km	34 g		56 300 €
	DS 9 E-Tense	225 ch	avant	1839 kg	240 km/h	8"3	1,5 l/100 km	33 g		54 000 €
	DS 9 E-Tense	360 ch	intégrale	1909 kg	250 km/h	NC	1,5 l/100 km	34 g		65 500 €
FIAT	500 e	118 ch	avant	1365 kg	150 km/h	9"	42 kWh		350 km	24 500 €
FORD	Mustang Mach-E Standard Range	269 ch	avant ou intégrale	1969 kg	180 km/h	6"1	76 kWh		440 km	48 990 €
	Mustang Mach-E Extended Range	294 ch	avant ou intégrale	2 085 kg	180 km/h	6"2	99 kWh		610 km	56 500 €
	Kuga PHEV	225 ch	avant	1844 kg	200 km/h	9"2	1,4 l/100 km	32 g		40 000 €
	Kuga FHEV	190 ch	avant ou intégrale	1701 kg	196 km/h	9"5	5,5 l/100 km	125 g		39 000 €
	Mondeo Hybrid	187 ch	avant	1696 kg	187 km/h	9"2	5,6 l/100 km	127 g		38 300 €
	Explorer PHEV	457 ch	intégrale	2 466 kg	230 km/h	6"	3,1 l/100 km	71 g		77 000 €
HONDA	e	136 ch	arrière	1525 kg	150 km/h	9"	35,5 kWh		220 km	35 060 €
	e Advanced	156 ch	arrière	1537 kg	150 km/h	8"3	35,5 kWh		220 km	38 060 €
	Jazz Hybrid	109 ch	avant	1300 kg	175 km/h	9"4	4,5 l/100 km	102 g		22 020 €
	CR-V Hybrid	184 ch	avant ou intégrale	1614 kg	180 km/h	8"8	6,9 l/100 km	156 g		35 750 €
HYUNDAI	Tucson Hybrid	230 ch	avant	1639 kg	193 km/h	8"	5,6 l/100 km	127 g		34 100 €
	Kona Hybrid	141 ch	avant	1451 kg	160 km/h	11"6	NC l/100 km	NC g		27 000 €
	Kona Electric 39	136 ch	avant	1610 kg	155 km/h	9"7	39,2 kWh		289 km	35 100 €
	Kona Electric 64	204 ch	avant	1760 kg	167 km/h	7"6	64 kWh		449 km	39 900 €
	Nexo	163 ch	avant	1889 kg	179 km/h	9"5	40 kWh		666 km	79 900 €
	Ioniq Hybrid	141 ch	avant	1436 kg	185 km/h	10"8	4,5 l/100 km	106 g		28 050 €

	Ioniq plug-in	141 ch	avant	1570 kg	178 km/h	10"6	1,1 l/100 km	26 g		32 900 €
	Ioniq Electric 39	136 ch	avant	1602 kg	165 km/h	9"9	39,2 kWh		311 km	35 200 €
	Santa Fe Hybrid	230 ch	avant	1855 kg	187 km/h	8"9	6,3 l/100 km	144 g		41900 €
JAGUAR	E-Pace Flexfuel	200 ch	intégrale	1847 kg	212 km/h	8"5	8,8 l/100 km	195 g		44 400 €
	E-Pace P300e	300 ch	intégrale	2173 kg	216 km/h	6"5	2 l/100 km	44 g		58 800 €
	F-Pace P400e	400 ch	intégrale	2189 kg	240 km/h	5"3	2,2 l/100 km	49 g		72290 €
	I-Pace	400 ch	intégrale	2208 kg	200 km/h	4"8	90 kWh		470 km	79990 €
JEEP	Renegade 4xe	190 ch	intégrale	1845 kg	182 km/h	7"5	2,3 l/100 km	53 g		38700 €
	Renegade 4xe	240 ch	intégrale	1845 kg	199 km/h	7"1	2,4 l/100 km	53 g		42500 €
	Compass 4xe	190 ch	intégrale	1935 kg	183 km/h	7"9	2,2 l/100 km	49 g		43000 €
	Compass 4xe	240 ch	intégrale	1935 kg	200 km/h	7"3	2,2 l/100 km	50 g		46000 €
	Wrangler 4xe	375 ch	intégrale	2267 kg	NC km/h	NC s	NC l/100 km	NC g		NC €
KIA	Ceed SW Hybrid	141 ch	avant	1533 kg	195 km/h	10"8	1,3 l/100 km	29 g		36490 €
	E-Soul 39	136 ch	avant	1535 kg	157 km/h	9"8	39,2 kWh		276 km	35990 €
	E-Soul 64	204 ch	avant	1682 kg	167 km/h	7"9	64 kWh		452 km	39990 €
	Niro Hybrid	141 ch	avant	1500 kg	162 km/h	11"5	4,4 l/100 km	109 g		28990 €
	Niro Plug-In	141 ch	avant	NC kg	162 km/h	11"5	1,4 l/100 km	31 g		35990 €
	Niro Electric 39	136 ch	avant	1592 kg	155 km/h	9"8	39,2 kWh		289 km	37000 €
	Niro Electric 64	204 ch	avant	1737 kg	167 km/h	7"8	64 kWh		455 km	41000 €
	Sorento Plug-In Hybrid	265 ch	avant	1940 kg	193 km/h	8"7	2,6 l/100 km	NC g		48990 €
LAND ROVER	Discovery Sport Flexfuel	200 ch	intégrale	1901 kg	207 km/h	8"9	12,2 l/100 km	201 g		45860 €
	Discovery Sport P300e	309 ch	intégrale	2168 kg	209 km/h	6"6	2 l/100 km	44 g		51860 €
	Defender 110 P400e	400 ch	intégrale	2600 kg	191 km/h	5"6	3,3 l/100 km	74 g		73400 €
	Evoque Flexfuel	200 ch	intégrale	1845 kg	216 km/h	8"6	11,9 l/100 km	196 g		46050 €
	Evoque P300e	309 ch	intégrale	2168 kg	213 km/h	6"4	2 l/100 km	44 g		52500 €
	Velar P400e	400 ch	intégrale	2233 kg	209 km/h	5"4	2,2 l/100 km	49 g		71900 €
	Range Rover Sport P400e	400 ch	intégrale	2549 kg	220 km/h	6"3	3,2 l/100 km	72 g		91700 €
	Range Rover P400e	400 ch	intégrale	2577 kg	220 km/h	6"4	3,3 l/100 km	74 g		125700 €
LEXUS	UX 250h	184 ch	avant ou intégrale	1540 kg	177 km/h	8"5	5,3 l/100 km	120 g		36990 €
	UX 300e	204 ch	avant	1840 kg	160 km/h	7"5	53,4 kWh		315 km	49900 €
	NX 300h	197 ch	avant ou intégrale	1715 kg	180 km/h	9"2	7 l/100 km	60 g		45990 €
	ES 300h	218 ch	avant	1680 kg	180 km/h	8"9	5,3 l/100 km	119 g		49990 €
	LS 500h	359 ch	arrière ou intégrale	2185 kg	250 km/h	5"4	7,8 l/100 km	178 g		102990 €
	LC 500h	359 ch	arrière	2020 kg	250 km/h	5"	8,1 l/100 km	184 g		114990 €

	RX 450h	313 ch	intégrale	2 100 kg	200 km/h	7"7	7,6 l/100 km	173 g		68 990 €
MASERATI	Ghibli Hybrid	330 ch	arrière	1878 kg	255 km/h	5"7	8,1 l/100 km	183 g		NC €
MAZDA	MX-30	143 ch	avant	1645 kg	140 km/h	9"7	35,5 kWh		200 km	33 900 €
MERCEDES	A 250e	218 ch	avant	1680 kg	235 km/h	6"6	1 l/100 km	22 g		42 550 €
	CLA 250e	218 ch	avant	1680 kg	235 km/h	6"6	0,9 l/100 km	22 g		45 600 €
	GLA 250e	218 ch	avant	1775 kg	220 km/h	7"1	1,3 l/100 km	30 g		48 600 €
	B 250e	218 ch	avant	1725 kg	235 km/h	6"8	1,1 l/100 km	25 g		45 400 €
	GLC 300e	306 ch	intégrale	2 030 kg	230 km/h	5"7	2 l/100 km	45 g		61 450 €
	GLC 300de	306 ch	intégrale	2 050 kg	230 km/h	6"2	1,7 l/100 km	45 g		63 250 €
	EQC	408 ch	intégrale	2 495 kg	180 km/h	5"1	80 kWh		420 km	79 800 €
	C 300e	306 ch	arrière ou intégrale	1815 kg	250 km/h	5"4	1,5 l/100 km	33 g		55 100 €
	C 300de	306 ch	arrière	1895 kg	250 km/h	6"2	1,1 l/100 km	30 g		58 600 €
	E 300e	306 ch	arrière	1990 kg	250 km/h	5"7	1,5 l/100 km	35 g		62 550 €
	E 300de	306 ch	arrière	2 060 kg	250 km/h	5"	1,2 l/100 km	31 g		64 350 €
	GLE 350de	320 ch	intégrale	2 655 kg	210 km/h	6"8	0,7 l/100 km	18 g		82 150 €
MG	ZS EV	143 ch	avant	1491 kg	140 km/h	8"2	44,5 kWh		263 km	29 990 €
	EHS PHEV	258 ch	avant	1737 kg	NC km/h	6"9	1,8 l/100 km	43 g		34 000 €
MINI	Cooper SE	184 ch	avant	1440 kg	150 km/h	7"3	32,6 kWh		234 km	37 600 €
	Countryman Cooper SE	220 ch	intégrale	1790 kg	196 km/h	6"8	1,7 l/100 km	39 g		40 600 €
MITSUBISHI	Outlander PHEV	203 ch	intégrale	1880 kg	170 km/h	10"5	2 l/100 km	46 g		39 490 €
NISSAN	Leaf 40	150 ch	avant	1580 kg	144 km/h	7"9	40 kWh		270 km	33 900 €
	Leaf 62	217 ch	avant	1731 kg	157 km/h	6"9	62 kWh		385 km	40 300 €
	e-NV200	109 ch	avant	1592 kg	123 km/h	14"	40 kWh		275 km	43 100 €
OPEL	Corsa-e	136 ch	avant	1530 kg	150 km/h	8"1	50 kWh		337 km	31 200 €
	Mokka-e	136 ch	avant	1530 kg	150 km/h	9"1	50 kWh		322 km	36 100 €
	Grandland Hybrid	225 ch	avant	1885 kg	225 km/h	8"9	1,4 l/100 km	31 g		41 900 €
	Grandland Hybrid 4	300 ch	intégrale	1885 kg	235 km/h	6"1	1,3 l/100 km	30 g		49 050 €
PEUGEOT	e-208	136 ch	avant	1530 kg	150 km/h	8"3	50 kWh		340 km	32 700 €
	e-2008	136 ch	avant	1548 kg	150 km/h	8"7	50 kWh		322 km	37 700 €
	3008 Hybrid	225 ch	avant	1761 kg	225 km/h	8"7	1,3 l/100 km	30 g		45 100 €
	3008 Hybrid 4	300 ch	intégrale	1853 kg	235 km/h	5"9	1,2 l/100 km	29 g		50 600 €
	508 Hybrid	225 ch	avant	1720 kg	240 km/h	8"1	1,3 l/100 km	28 g		46 500 €
	508 PSE	360 ch	intégrale	1850 kg	250 km/h	5"2	2 l/100 km	46 g		67 100 €
	308 Hybrid	180 ch	avant	1603 kg	225 km/h	7"6	1,1 l/100 km	26 g		36 800 €

	308 Hybrid	225 ch	avant	1633 kg	225 km/h	7"5	1,2 l/100 km	27 g		43 300 €
PORSCHE	Taycan	408 ch	arrière	2050 kg	230 km/h	5"4	79,2 kWh			86 254 €
	Taycan 4S	530 ch	intégrale	2215 kg	250 km/h	4"	79,2 kWh		408 km	109 414 €
	Taycan Turbo	680 ch	intégrale	2380 kg	260 km/h	3"2	93,4 kWh		452 km	156 334 €
	Taycan Turbo S	761 ch	intégrale	2380 kg	260 km/h	2"8	93,4 kWh		417 km	189 934 €
	Panamera 4 E-Hybrid	462 ch	intégrale	2170 kg	280 km/h	4"4	2 l/100 km	45 g		116 499 €
	Panamera 4S E-Hybrid	560 ch	intégrale	2300 kg	298 km/h	3"7	2,2 l/100 km	51 g		133 788 €
	Panamera Turbo S E-Hybrid	700 ch	intégrale	2425 kg	315 km/h	3"2	2,7 l/100 km	61 g		195 216 €
	Cayenne 4 E-Hybrid	462 ch	intégrale	2295 kg	253 km/h	5"	3,1 l/100 km	71 g		94 857 €
	Cayenne Turbo S E-Hybrid	680 ch	intégrale	2565 kg	295 km/h	3"8	3,8 l/100 km	86 g		177 177 €
RENAULT	Twingo Electric	81 ch	arrière	1111 kg	135 km/h	12"9	22 kWh		190 km	21350 €
	Zoé R110	110 ch	avant	1502 kg	135 km/h	11"4	52 kWh		395 km	32300 €
	Zoé R135	135 ch	avant	1502 kg	140 km/h	9"5	52 kWh		386 km	34600 €
	Clio E-Tech	130 ch	avant	1238 kg	186 km/h	9"5	4,3 l/100 km	98 g		23100 €
	Captur E-Tech Plug-In	160 ch	avant	1564 kg	173 km/h	10"1	1,5 l/100 km	34 g		34250 €
	Mégane E-Tech Plug-In	160 ch	avant	1603 kg	183 km/h	9"8	1,3 l/100 km	29 g		37600 €
SEAT	Mii Electric	83 ch	avant	1235 kg	130 km/h	12"3	32,3 kWh		259 km	21920 €
	Leon E-Hybrid	204 ch	avant	1614 kg	220 km/h	7"5	1,1 l/100 km	25 g		34950 €
SKODA	Enyaq 50	148 ch	arrière	1875 kg	160 km/h	11"4	51,7 kWh		340 km	34500 €
	Enyaq 60	179 ch	arrière	1923 kg	160 km/h	8"9	58,3 kWh		390 km	38400 €
	Enyaq 80	179 ch	arrière	2042 kg	160 km/h	8"7	77,1 kWh		510 km	44800 €
	Octavia PHEV	204 ch	avant	1608 kg	220 km/h	7"7	1l/100 km	22 g		35050 €
	Octavia PHEV RS	245 ch	avant	1695 kg	225 km/h	7"3	1,1 l/100 km	25 g		42160 €
	Superb PHEV	218 ch	avant	1730 kg	224 km/h	7"7	1,1 l/100 km	25 g		40000 €
SMART	Fortwo EQ	82 ch	arrière	1085 kg	130 km/h	11"6	17,6 kWh		176 km	26750 €
	ForFour EQ	82 ch	arrière	1085 kg	130 km/h	12"7	17,6 kWh		150 km	26750 €
SUZUKI	Swace	122 ch	avant	1400 kg	180 km/h	11"1	4,4 l/100 km	99 g		29550 €
	Across 250e	306 ch	intégrale	1940 kg	180 km/h	6"	1 l/100 km	22 g		53990 €
TESLA	Model 3 Standard Plus	NC ch	arrière	1611 kg	225 km/h	5"6	54,5 kWh		448 km	43800 €
	Model 3 Grande Autonomie	NC ch	intégrale	1844 kg	233 km/h	4"4	82 kWh		614 km	52990 €
	Model 3 Performance	NC ch	intégrale	1844 kg	261 km/h	3"3	82 kWh		567 km	59990 €
	Model Y Grande Autonomie	476 ch	intégrale	2466 kg	217 km/h	5"1	95 kWh		505 km	63000 €
	Model Y Performance	613 ch	intégrale	2466 kg	241 km/h	3"7	95 kWh		480 km	70000 €
	Model S Grande Autonomie	469 ch	intégrale	2184 kg	250 km/h	3"2	95 kWh		652 km	89990 €

	Model S Plaid	1020 ch	intégrale	NC kg	322 km/h	2"1	95 kWh		628 km	129 990 €
	Model S Grande Autonomie	469 ch	intégrale	2487 kg	250 km/h	3"9	95 kWh		580 km	99 990 €
	Model S Plaid	1020 ch	intégrale	NC kg	262 km/h	2"6	95 kWh		547 km	119 990 €
TOYOTA	Highlander Hybrid 2	48 ch	intégrale	1980 kg	180 km/h	9"	7 l/100 km	158 g		62 500 €
	Yaris Hybride	116 ch	avant	1065 kg	175 km/h	9"7	3,8 l/100 km	87 g		21 450 €
	C-HR Hybride	122 ch	avant	1420 kg	170 km/h	11"	4,9 l/100 km	110 g		30 500 €
	C-HR Hybride	184 ch	avant	1485 kg	180 km/h	8"2	5,2 l/100 km	118 g		34 000 €
	Rav4 Hybride	218 ch	avant ou intégrale	1590 kg	180 km/h	8"4	5,6 l/100 km	131 g		37 900 €
	Rav4 Plug-In	306 ch	intégrale	1910 kg	180 km/h	6"	1 l/100 km	22 g		42 100 €
	Prius	122 ch	avant	1375 kg	180 km/h	10"6	4,2 l/100 km	94 g		30 950 €
	Prius Plug-In	136 ch	avant	1375 kg	180 km/h	6"	1 l/100 km	29 g		40 600 €
	Corolla Hybride	122 ch	avant	1345 kg	180 km/h	10"9	4,5 l/100 km	101 g		28 250 €
	Corolla Hybride	180 ch	avant	1410 kg	180 km/h	7"9	5,3 l/100 km	119 g		32 050 €
	Camry Hybride	178 ch	avant	1595 kg	180 km/h	8"3	5,3 l/100 km	125 g		34 000 €
VOLKSWAGEN	e-UP !	83 ch	avant	1235 kg	130 km/h	11"9	32,3 kWh		251 km	23 740 €
	ID.3 58	204 ch	arrière	1805 kg	160 km/h	7"3	58 kWh		425 km	37 990 €
	ID.3 77	204 ch	arrière	1934 kg	160 km/h	7"9	77,1 kWh		550 km	48 990 €
	ID.4 77	204 ch	arrière	2124 kg	160 km/h	8"5	77,1 kWh		500 km	47 950 €
	Golf Hybrid	204 ch	avant	1590 kg	220 km/h	7"4	1l/100 km	21 g		40 710 €
	Golf GTE	245 ch	avant	1624 kg	225 km/h	6"7	1,1 l/100 km	26 g		45 665 €
	Passat GTE	218 ch	avant	1730 kg	222 km/h	7"4	1,2 l/100 km	27 g		50 820 €
	Arteon e-Hybrid	218 ch	avant	1808 kg	222 km/h	7"4	1,1 l/100 km	26 g		53 290 €
	Tiguan e-Hybrid	245 ch	avant	1730 kg	205 km/h	7"5	1,6 l/100 km	37 g		42 510 €
	Touareg e-Hybrid	381 ch	intégrale	2427 kg	250 km/h	6"3	2,7 l/100 km	61 g		77 500 €
	Touareg e-Hybrid	462 ch	intégrale	2465 kg	250 km/h	5"1	2,8 l/100 km	63 g		91700 €
VOLVO	XC40 Twin	408 ch	intégrale	2188 kg	180 km/h	4"9	78 kWh		400 km	59 940 €
	XC40 Recharge T4	211 ch	avant	1812 kg	180 km/h	8"5	2 l/100 km	47 g		47 400 €
	XC40 Recharge T5	262 ch	avant	1812 kg	180 km/h	7"3	2 l/100 km	47 g		48 900 €
	S60 Recharge T6	340 ch	intégrale	2048 kg	180 km/h	5"2	1,5 l/100 km	37 g		59 900 €
	S60 Recharge T8 3	90 ch	intégrale	2060 kg	180 km/h	4"4	2 l/100 km	46 g		69 100 €
	XC60 Recharge T6	340 ch	intégrale	2169 kg	180 km/h	5"9	2,3 l/100 km	54 g		65 980 €
	XC60 Recharge T8	390 ch	intégrale	2169 kg	180 km/h	5"5	2,3 l/100 km	54 g		68 980 €
	V90 Recharge T8	390 ch	intégrale	2100 kg	180 km/h	5"3	2 l/100 km	46 g		75 000 €
	XC90 Recharge T8	400 ch	intégrale	2329 kg	180 km/h	5"8	2,6 l/100 km	60 g		82 100 €

L'AVENIR VA VITE

LE SCOOTER ÉLECTRIQUE, C'EST BIEN. ET UTILE. QU'EN EST-IL DE LA MOTO ÉLECTRIQUE "PLAISIR", BELLE ET PERFORMANTE ? RÉPONSE AVEC L'ESSAI DE L'ENERGICA EVA RIBELLE.

ENERGICA EVA RIBELLE *à partir de 27 817 €*



EVA RIBELLE













Dans ce monde passionnant qu'est l'univers motocycliste, la vibration est légion, le bruit un critère d'achat. Là, il n'y a ni l'un, ni l'autre. Enfin, si ! À défaut de sonorité mécanique, la transmission engendre un son permanent lorsqu'on roule ; un bruit de marche arrière. Cet étrange sifflement, s'il peut donner l'impression de circuler dans le futur, est tout simplement dû à la cascade de pignons à coupe droite... comme sur la marche arrière d'une boîte de vitesses de voiture. Ce son, pas déplaisant, interpelle et permet au moins d'être entendu par les piétons. Mais on l'imaginait plus savoureux...

C'est la première impression laissée par cette nouvelle version de la diva électrique italienne, une prétendue "Streetfighter" censée faire le parallèle avec les modèles thermiques type Ducati Streetfighter V4 S, MV Agusta Brutale 1000 RR ou Kawasaki Z H2.

UN COUP DE GAZ, ET BOUM ! UNE DINGUERIE !

Problème : toutes ces motos à pistons affichent au moins 200 ch et demeurent beaucoup plus légères que l'Eva Ribelle... de 107 kW (145,5 ch).

Et pourtant, lorsque la poignée est essorée, c'est la tempête, le siphon ! Rien, dans le commerce et sur deux-roues, ne peut rivaliser. Au démarrage, pas d'embrayage à gérer ni de sélecteur à talonner. C'est comme un scooter. Mais si le poignet prend trop d'angle, on découvre l'impression ressentie par une balle de fusil lorsque le chien percute l'amorce. C'est tout ce dont on se souvient au premier essai. Seconde tentative : l'écran du casque vient toucher le bout du nez et les manches s'éloignent des gants. L'Eva a des fulgurances, chaque accélération étonne. Et même en roulant à 110 km/h, les reprises s'avèrent très violentes, jusqu'à la bride placée à 200 km/h. Le couple phénoménal du moteur, disponible à chaque instant, engendre une force et une instantanéité effroyables. Un coup de gaz, et boum ! Quand, au deuxième jour d'essai, on enfourche une nouvelle fois la transalpine, c'est encore une surprise. On ne peut s'habituer à une telle impression, ni se lasser d'un niveau de performances aussi dingue... Il faut toutefois faire preuve de raison pour rester en vie, ne pas se catapulter à chaque feu vert, et adapter les aides à la conduite à ses aptitudes. Cela évite de patiner ou de délester l'avant...

Heureusement, Energica a pensé à tout : pour ne pas laisser quotidiennement des neurones se perdre dans le casque, différents modes de conduite sont programmés. Après le Sport, follement recommandable, viennent le Rain (pluie), l'Eco et l'Urban. Le premier porte bien son nom, le second limite la vitesse et le flux, pour préserver l'autonomie, et le troisième assure déjà





Caractéristiques

Moteur : synchrone à aimant permanent.	
Batterie : Lithium-polymère 21,5 kWh (18,9 kWh utile)	
Transmission : par chaîne, rapport fixe.	
Puissance (kW/ch)	107/145
Couple (Nm)	200
Poids (kg)	270
Long.xlarg. (mm)	2 140x870
Empattement (mm)	1 465
Hauteur de selle (mm)	790
Freins AV	Brembo, double disque 330 mm, étriers 4 pistons
Freins AR	Brembo, monodisque 240 mm, étrier 2 pistons
Pneus AV-AR	120/70 ZR 17-180/55 ZR 17
CO_2 (g/km)	0
Garantie	2 ans
Garantie batterie	3 ans/50 000 km
Prix (à partir de)	27 817 €
Prix du modèle essayé	28 499 €

On aime

- *Accélération extraordinaire*
- *Présentation, finition et équipement*
- *Douceur du mode Urban*

On aime moins

- *Sonorité et maniabilité*
- *Poids et raideur de suspension*
- *Temps de charge et tarif*

un immense plaisir bercé de douceur. Par le biais de l'écran TFT et d'une ergonomie très facile à appréhender, on peut également régler la récupération d'énergie à la décélération, pour ralentir plus ou moins fortement lorsque l'on relâche les gaz, ou au contraire, se laisser filer sur l'élan.

D'élan, l'Eva Ribelle n'en manque jamais. Mais elle doit le couper à l'approche des courbes : ses 270 kg – qui se ressentent lors des gros freinages – méritent un peu d'attention pour être parfaitement placés. L'italienne n'est pas de celles qui changent d'angle par la pensée. Son pack batterie, d'un quintal, occupe une place certaine à bord du cadre treillis, et contribue également à une maniabilité quelconque. Il faut du talent, ou beaucoup d'anticipation, pour réussir un demi-tour dans la rue. Mais la belle dispose aussi d'une marche arrière pour faciliter les manœuvres.

Si l'on reproche à certaines motos la taille de leur réservoir, celui de l'Energica est composé de cellules, et affiche 18,9 kWh de capacité utile. Le problème tient dans son "remplissage" : une heure dans le meilleur des cas (jusqu'à 80 %), par le biais d'une borne rapide (puissance de charge maxi de 22 kW), et environ huit heures pour une charge complète depuis la vieille prise de votre garage. Une fois pleine, la batterie autorise, selon le constructeur, 400 km, parcourus... à 40 km/h. Ce qui, vous en conviendrez, nous fait une belle jambe. Il faudra tabler sur environ 180 km d'autonomie à allure raisonnable sur le réseau secondaire, sans abuser de la poignée. Une distance suffisante pour le quotidien (mais pas forcément pour les week-ends...) et pour "profiter" de la protection, inexistante, et de la raideur certaine de la suspension (réglable en précharge).

Et il y a autre chose qui fait mal aux fesses : le tarif. À 27 817 €, ce roadster XXL reste toutefois bien équipé. Mais on peut lui ajouter une fourche et des suspensions Ohlins (3 088 €), des jantes forgées OZ (2 508 €), des poignées chauffantes (276 €) ou une clé "mains libres" (396 €), pour rendre encore plus exceptionnelle et agréable cette foudroyante moto électrique. ■

PAR L. PINEL, PHOTOS NASS M. PHOTOGRAPHY

auto MOTO NOTRE VERDICT

L'électrique, mieux ou moins bien que la moto thermique ? Juste très différente, presque incomparable. Mais lorsque, à l'image de cette Eva, le look se veut séduisant et les accélérations phénoménales, l'électrique laisse présager un avenir motocycliste loin, très loin, d'être ennuyant !

ZERO MOTORCYCLES SR/S *à partir de 21720 €*

DEUXIÈME CHARGE

NON CONTENT DE DOMINER LE MARCHÉ DE LA MOTO ÉLECTRIQUE AVEC SON ROADSTER SR/F, LE CONSTRUCTEUR CALIFORNIEN LANCE UNE VERSION CARÉNÉE, PLUS ÉLÉGANTE ET POLYVALENTE, BAPTISÉE SR/S. UN NOUVEL ÉLECTROCHOC.





Caractéristiques

Moteur : électrique à synchrone à aimants permanents.

Puissance (ch à tr/min)	110 à 5 000
Couple	190
Poids (kg)	229
Hauteur de selle (mm)	787

Capacité maximale de la batterie : 14,4 kWh (12,6 kWh de puissance nominale utile).

Autonomie réelle : 100 km sur voie rapide, 150 en usage mixte, 200 km en ville sur le mode Eco.

Temps de charge sur prise 240 V : 4 h (2 h sur Premium avec chargeur embarqué de 6 kW).

Prix SR/S 21 720 € (23 940 € en Premium)

On aime	On aime moins
☒*Accélération et reprises*	☒*Pas de clef main-libre*
☒*Stabilité impériale*	☒*Bulle trop courte et non réglable*
☒*Autonomie convaincante et recharge assez rapide*	☒*Manque d'agilité*
☒*Style sobre et élégant*	☒*Selle dure*

Référence des motos électriques depuis son lancement en 2019, la Zero Motorcycles SR/F se décline désormais en version GT, sous l'appellation SR/S. Elle reprend exactement la même partie cycle, avec un cadre en acier tubulaire reposant sur des suspensions Showa réglables. Elle hérite aussi les derniers systèmes de sécurité actifs, comme l'antipatinage et le capteur d'angle, pour intervenir sur le freinage ABS en courbe.

La principale différence repose sur la présence d'un carénage enveloppant, avec des optiques à Led plus puissantes. Le guidon, légèrement relevé, et les repose-pieds rabaissés procurent une position de conduite moins fatigante, tandis que la boucle arrière allongée libère un peu plus de place pour optimiser le confort du passager et installer un top case. L'ajout d'une petite batterie complémentaire autorise l'installation d'accessoires, tels des clignotants à Led. L'équipement de série intègre un écran couleur LCD de 5", un régulateur de vitesse, des warnings, deux prises USB, ainsi qu'un kit Bluetooth avec une application spécifique. Il est alors possible d'ajuster soi-même la force du frein moteur et la réponse de l'accélérateur sur le mode Custom, ou de contrôler sa charge à distance et géolocaliser son véhicule. Notons également que les Zero SR/S et SR/F reçoivent des mises à jour gratuites à distance. Le faux réservoir, faisant office de coffre, se révèle très pratique pour ranger le câble de recharge avec sa prise de type 2. À cela s'ajoute un petit rangement sous la selle passager. La finition est très correcte, mais les plastiques utilisés sont assez basiques et les rebords de selle un peu trop proéminents. À plus de 20 000 €, le client est en droit d'attendre davantage de soin.

Avec un 0-100 km/h abattu en 3,2 s sans passer la moindre vitesse, la Zero SR/S prend la tête des feux verts en ville. Les reprises, aussi percutantes que les accélérations, apportent un grand sentiment de sécurité sur voie rapide, d'autant que la moto fait preuve d'une stabilité remarquable à haute vitesse (même avec des rafales de vent de 90 km/h). Sur voie rapide, la bulle trop courte et non réglable tend à renvoyer l'air sur le buste et n'apporte donc aucune protection. Le roadster fait sans doute mieux avec un bon saute-vent. Un comble pour une GT ! Les deux disques avant à étriers 4 pistons confèrent des freinages puissants, renforcés par le frein moteur (paramétrable). La pédale de frein arrière n'est cependant pas facile à doser et manque de mordant. Un défaut regrettable, car le train avant, sensiblement plus lourd que sur le roadster SR/F, nécessite davantage de s'aider du frein arrière en entrée de virage.

Revendiquant 239 kg, la Zero SR/S pèse 9 kg de plus que le roadster SR/F. Un surpoids lié au carénage, avec ses optiques plus imposantes, mais aussi à sa boucle arrière plus longue et sa batterie d'accessoires complémentaires. Cette GT électrique reste toutefois plus légère que ses concurrentes et demeure très facile à prendre en mains. L'éclairage puissant permet de signaler sa présence dans le trafic. En revanche, le rayon de braquage est assez ample et les rétroviseurs, à la même hauteur que ceux des voitures, doivent être repliés pour remonter les files.

Lors de notre essai nous avons constaté la même autonomie sur la SR/S que la SR/F, soit 100 km sur voie rapide en mode Sport. Sur des trajets quotidiens avec de la route et de la ville en usage normal, la SR/S parcourt aisément 150 km et atteint même 200 km en usant du mode Eco, lequel bride la vitesse à 120 km/h, mais offre assez de répondant. Zero Motorcycles propose, en option, une batterie complémentaire de 3,6 kWh pour gagner environ 30 km d'autonomie. Mais ce "Powertank", facturé 3 336 €, condamne le coffre et nuit à la maniabilité de la moto. Grâce à son chargeur embarqué de 3 kW, la SR/S se recharge assez rapidement, un plein complet sur une prise standard nécessitant 4 h. Pour 2 200 € de plus, la version premium intègre un chargeur de 6 kW réduisant le temps de charge de moitié. En revanche, Zero ne propose pas de prise CCS type Combo pour effectuer des charges rapides.

Affichée à 21720 € en entrée de gamme, la Zero Motorcycles SR/S réclame 750 € de plus que le roadster SR/F. Cela reste bien cher pour un deux-roues à usage urbain et péri-urbain ! Le bonus écologique de 900 € n'est pas négligeable, mais ne suffit pas à amortir la différence de prix avec une moto thermique de 700 cm³, même si un véhicule électrique réclame peu d'entretien et coûte trois fois moins cher en énergie. ■

PAR M. FONTANIER, PHOTOS DR

auto MOTO NOTRE VERDICT

Avec ses performances éclair, sa tenue de cap sereine et son autonomie convaincante, cette GT électrique reste très attachante. Dommage qu'elle soit si chère.

SUPER SOCO TS STREET HUNTER 3790 €



LE SILENCE EST D'OR

SILENCIEUSE, CONNECTÉE, BIEN PENSÉE, LA NOUVELLE SUPER SOCO TS STREET HUNTER RÉVOLUTIONNE LA MOTO ÉLECTRIQUE SANS PERMIS. MAIS À QUEL PRIX !

Le marché du deux roues électriques patine toujours autant. Les constructeurs traditionnels tardent à se lancer sur cette nouvelle technologie, malgré l'exemple du succès de Tesla sur le marché automobile. Un conservatisme qui profite à de nouvelles marques asiatiques comme Super Soco. Le constructeur australo-chinois ne bat certes pas des records de volume, mais enregistre une croissance exponentielle et continue d'étoffer sa gamme avec de nouveaux modèles toujours plus aboutis.

La Super Soco TS Street Hunter vient remplacer l'actuelle version TSx et conserve la même architecture, avec un moteur Bosch intégré dans la roue arrière et alimenté par une ou deux batteries amovibles situées à la place du réservoir. La Street Hunter arbore un look nettement plus moderne, avec des optiques à Led et un carénage très enveloppant. Le nouveau cadre tubulaire plus rigide s'accompagne d'une partie cycle entièrement repensée, avec une fourche inversée et un amortisseur arrière (réglable en précharge). Les jantes de 17" sont plus larges et le système de freinage couplé peut compter sur un étrier avant à 4 pistons et fixation radiale. Sous le faux réservoir se cache un bac de rangement pour loger la prise de branchement et son chargeur 10A. En le retirant, vous accédez à la batterie amovible d'une capacité de 1,92 kWh, avec un autre espace de rangement permettant de loger un second accumulateur de même taille. Sur cette nouvelle génération, la batterie intègre désormais un témoin de charge lumineux et des connectiques améliorées pour faciliter les manipulations. Pas trop lourde (10 kg) et dotée d'une poignée de maintien, cette batterie s'installe et s'extrait en un clin d'œil et d'une seule main. Sa petite taille facilite aussi son transport et sa recharge nécessite 3 h 30 pour un plein complet sur une prise domestique.

QUALITÉ DE FABRICATION SOIGNÉE, MAIS AUTONOMIE LIMITÉE

Comme tous les produits Super Soco, la TS Street Hunter se distingue des autres petites motos électriques chinoises par sa qualité de fabrication très soignée. Tous les fils sont bien rangés et aucun bruit de mobilier ne se fait entendre sur route dégradée. L'instrumentation digitale, très lisible, se double d'une application pour









Caractéristiques

Moteur	Électrique Brushless intégré dans la roue
Puissance nominale (kW)	1,9
Puissance en crête (kW)	2,4
Couple à la roue (Nm)	180
Capacité de la batterie (kWh)	1,92
Poids en ordre de marche (kg)	97
Autonomie réelle (km)	40 (avec une batterie)
Temps de charge	3 h 30
Prix	3 790 €
Bonus écologique national	100 €

On aime

- ☒ *Finition soignée*
- ☒ *Équipement moderne*
- ☒ *Batterie amovible*
- ☒ *Maniabilité fantastique*
- ☒ *Silence de fonctionnement*

On aime moins

- ☒ *Prix trop élevé*
- ☒ *Autonomie limitée (avec 1 seule batterie)*
- ☒ *Selle et amortisseur fermes*
- ☒ *Clef main libre trop sensible*
- ☒ *Clignotants pénibles*

smartphone permettant de surveiller sa charge à distance. L'équipement intègre aussi une prise USB et une clef main libre. Cette dernière mériterait toutefois d'être peaufinée car ses boutons trop sensibles s'enclenchent dans la poche au moindre mouvement. Nous nous sommes ainsi retrouvés plusieurs fois moteur éteint à un feu rouge ou à un stop.

Assez valorisante, la Super Soco Street TS Hunter offre une position de conduite basse, qui devrait ravir les petits gabarits. Les plus grands ne seront pas trop recroquevillés, même si la position de conduite est un peu sur l'avant. Légère et dotée d'un court rayon de braquage, cette moto se manie comme un vélo et fait même encore moins de bruit en l'absence de chaîne de transmission. Les accélérations assez douces sont comparables à celle d'un 50 cm^3 en 4T, pour une vitesse de pointe limitée légalement à 45 km/h. Il est cependant possible de débrider le véhicule à 75 km/h d'une simple manipulation de l'accélérateur et du frein (pour un usage sur piste ou terrain privé). Côté châssis, la Super Soco est stable et bien équilibrée, mais un peu trop ferme. L'amortisseur arrière manque de douceur et la selle de rembourrage. Le freinage est honorable, mais réclame un peu de force sur les leviers. Cela offre toutefois l'avantage d'éviter de bloquer les roues sur le mouillé avec les pneus d'origine de marque exotique.

Le constructeur annonce jusqu'à 200 km d'autonomie avec deux batteries à 25 km/h avec un conducteur de 55 kg. Des chiffres surréalistes puisque nous n'avons pas dépassé les 40 km durant notre essai avec une seule batterie. Précisons que nous avons effectué notre essai par une température de 6°C, avec un modèle de présérie neuf en utilisant le mode de conduite le plus rapide (niveau 3). Avec une deuxième batterie, la Super Soco TS Street Hunter gagne grandement en polyvalence, d'autant qu'il est possible d'utiliser l'une pendant que l'autre charge. Mais cela implique d'ajouter 1000 € à un tarif déjà salé de 3790 €. ■

PAR M. FONTANIER, PHOTOS DR

auto MOTO NOTRE VERDICT

Comme tous les produits Super Soco, la TS Street Hunter séduit par son intelligence de conception et sa qualité de fabrication. Mais si cette sympathique moto électrique coûte moins cher à l'usage qu'une moto thermique, son surcoût tarifaire sera difficile à amortir.

HORWIN CR6 6290 €

OPÉRATION SÉDUCTION

AVEC SON STYLE CLASSIQUE VALORISANT, LA HORWIN CR6 ATTIRE L'ATTENTION. MAIS IL LUI MANQUE UNE POIGNÉE DE WATTS POUR JUSTIFIER SES PRÉTENTIONS.









Caractéristiques

Moteur : synchrone à aimants permanents.

Puissance (kW)	6,2 (8,4 ch)
Couple (Nm)	260
Capacité batterie (kWh)	3,96
Autonomie (km)	entre 60 et 100
Poids (kg)	134
Temps de charge sur prise domestique (h)	6
Prix	6 290 € (bonus de 810 €)

On aime	*On aime moins*
☒ *Look valorisant*	☒ *Performances décevantes*
☒ *Maniabilité en ville*	☒ *Absence d'ABS*
☒ *Confort honorable*	☒ *Finition légère*
☒ *Équipement correct*	☒ *Fourche trop souple*
	☒ *Tarif trop élevé*

Les motos électriques se divisent aujourd'hui en deux catégories. Les modèles de luxe, comme la Zero Motorcycles SR/F (à plus de 21 000 €) ou la Harley-Davidson Livewire (frisant les 34 000 €) d'un côté ; de l'autre, les versions d'entrée de gamme *made in China*, comme la Super Soco TC MAX (4 690 €), homologuée dans la catégorie 125 cm³ et nécessitant seulement un permis auto et une formation de 7 h.

Même chose pour la Horwin CR6, qui reste sous la barre légale des 11 kW, malgré son gabarit supérieur. Dotée de jantes de 17" et d'un solide cadre en alliage, elle est aussi mieux adaptée au duo grâce à sa longue selle épaisse. La partie cycle, composée d'une épaisse fourche inversée avec des grands disques de frein, semble très prometteuse. Éclairage à Led, clef main-libre, alarme, petit rangement moquetté avec prise USB : cette 125 électrique est aussi correctement équipée. En revanche, la peinture laquée du réservoir en plastique, la serrure du coffre fragile et les vis du phare avant nuisent à la qualité perçue. Les nombreux signaux sonores émis au démarrage et à l'extinction du véhicule sont aussi vite agaçants. Malgré sa hauteur de selle conséquente, la Horwin convient bien aux petits gabarits, qui posent les pieds à plat. Les repose-pieds, placés très bas, permettent aussi aux plus grands de se sentir à l'aise.

La fourche et l'amortisseur arrière très souples assurent une excellente filtration des chocs à faible allure. Mais dès que le rythme augmente, les suspensions avouent vite leur limite. La moto sautille sur les saignées la fourche plonge au freinage. Le disque avant n'est pas très mordant, alors que la pédale de frein (associée à un répartiteur vers l'avant) manque de progressivité. En l'absence d'ABS, il faut rester méfiant pour ne pas bloquer les roues en cas d'urgence sur le mouillé.

Les performances sont aussi décevantes, avec des accélérations douces et une vitesse de pointe plafonnant à 100 km/h au compteur. Une allonge insuffisante pour dépasser les camions sur autoroute, et qui cantonne la Horwin CR6 à un usage urbain. Lors de notre essai réalisé essentiellement sur voie rapide (donc à fond), nous avons vidé la batterie de près de 4 kWh en 60 km. Soit ce que nous avions enregistré avec la Super Soco TC MAX, certes un peu moins puissante (5,5 kW), mais beaucoup plus légère (93 kg). Un usage plus sage en centre-ville devrait permettre d'atteindre au moins 100 km.

Grâce au chargeur intégré, il suffit d'un simple câble extensible, facile à ranger dans le faux réservoir, pour recharger la moto. Mais l'absence de batterie amovible reste un handicap en ville, d'autant que le temps de charge est assez long (6 h). Facturée 6 290 €, la Horwin CR6 mériterait de revoir ses prétentions tarifaires pour lutter avec des concurrentes thermiques plus polyvalentes, ou la Super Soco TC-MAX, mieux adaptée à un usage urbain. ■

PAR M. FONTANIER, PHOTOS DR

auto MOTO NOTRE VERDICT

Valorisante et bien équipée, la Horwin CR6 est séduisante sur le papier. En pratique, ses performances et son autonomie déçoivent.

Merci à la société WEEBOT, spécialiste de la mobilité électrique, pour le prêt du véhicule.

SILENCE S01 6990 €

COMMERCIALISÉ PAR SEAT SOUS L'APPELLATION SEAT MO ESCOOTER 125, LE SCOOTER ÉLECTRIQUE SILENCE S01 BRILLE PAR SA CONCEPTION INGÉNIEUSE ET SES PRESTATIONS URBAINES. MAIS OFFRE-T-IL LA POLYVALENCE D'UN MODÈLE THERMIQUE ?

LE DISCRET









Caractéristiques

Moteur : électrique Brushless intégré dans la roue.

Puissance nominale (kW)	7
Puissance en crête (kW)	9
Couple (Nm)	165
Poids (kg)	150
Autonomie (km)	de 80 (Sport) à 120 (Éco)
Temps de charge (h)	7
Bonus	900 €
Prix	6 990 €

On aime

- *Grand coffre*
- *Réactivité et maniabilité en ville*
- *Batterie amovible*
- *Autonomie correcte*
- *Connectivité bien pensée*

On aime moins

- *Fourche sous-dimensionnée*
- *Pas d'ABS*
- *Saute-vent insuffisant*
- *Prix élevé*
- *Clignotants pénibles*

Le marché du deux-roues électrique peine toujours à se développer en 2021. Depuis la disparition de l'excellent (mais onéreux) BMW C-Evolution, il n'y a plus vraiment de scooter sans émission en équivalent 125, avec des performances et une autonomie dignes de ce nom. Le Super Soco CPx se révèle très abouti, mais manque encore un peu de jus pour offrir la polyvalence d'un 125 thermique.

Depuis un an, la marque espagnole Silence commercialise le S01. Un modèle au look soigné et à la conception ingénieuse, qui est aussi accessible en "moto-partage" dans les rues de Barcelone. Ce scooter électrique, désormais éprouvé, est disponible chez quelques revendeurs en France. Depuis le mois de février, il l'est aussi dans les concessions de la marque automobile Seat, sous l'appellation Seat MO eScooter 125.

Comme le Super Soco CPx, le Silence S01 dispose d'une batterie amovible facilitant grandement sa recharge. Cet accumulateur au Lithium-Fer-Phosphate (LifePo4) offre une capacité généreuse de 5,6 kWh, mais pèse près de 40 kg. Une poignée extensible et des roulettes intégrées permettent toutefois de l'extraire, le traîner et l'enclencher d'une seule main, sans forcer. Très astucieux !
Le scooter espagnol peut en outre compter sur un moteur électrique délivrant jusqu'à 9 kW (soit 12 ch) de puissance maxi, pour 7 kW de puissance nominale (d'homologation).
La partie cycle repose sur une frêle fourche, qui tranche avec l'imposant amortisseur arrière à grand débattement. Les roues de 15 et 14" chaussent de bons pneus Michelin Citygrip et reçoivent de grands disques de freins. Un répartiteur de freinage renvoie de la puissance sur l'avant pour retarder le blocage de la roue arrière, mais il n'y a pas d'ABS (antiblocage).

AGILE EN VILLE, LE SILENCE S01 FILE COMME L'ÉCLAIR JUSQU'À 50 KM/H

La finition est honorable et l'instrumentation digitale complète et lisible. Seule la commande de clignotants, dure et mal conçue, mérite la critique. En digne scooter branché, le Silence S01 intègre une double prise USB et kit Bluetooth, avec une application pour surveiller sa charge à distance, localiser le scooter par GPS et disposer d'autres informations.
La longue selle accueille confortablement deux passagers et cache un grand coffre acceptant deux casques intégraux. À cela s'ajoutent un plancher plat et un crochet porte-sac.

Une fois installé, la position de conduite est agréable pour un gabarit moyen (1,77 m). Les grands seront en revanche à l'étroit au niveau des genoux et des pieds. L'intégration du moteur dans la roue arrière évite tout bruit de transmission et accentue le silence de ce scooter bien nommé.
Grâce à son couple à la roue de 165 Nm, le Silence S01 file comme l'éclair jusqu'à 50 km/h. Au-delà, l'effet boost s'atténue, mais l'espagnol atteint ses 100 km/h de pointe sans forcer et conserve de bonnes relances.
Du moins sur le plat, car en côte, il ne dépasse pas 90 km/h.

Guidon étroit, rayon de braquage très court, centre de gravité bas, le Silence se faufile comme une anguille. Il semble bien plus agile qu'un Yamaha X-MAX 125 affichant sensiblement le même poids (150 kg), et n'a pas à rougir en matière de confort, même en duo. Les freins à disques mordants s'accompagnent d'un frein moteur régénératif, plus ou moins renforcé selon les modes de conduite (Sport, City, Eco). Bref, ce Silence est un bonheur urbain. Mais l'affaire se gâte sur voie rapide.

Au-delà de 80 km/h, la fourche trop légère tressaute, même sur un bitume parfaitement lisse, et n'inspire pas confiance en courbe rapide. Par ailleurs, la protection du petit tablier et du mini saute-vent est très limitée.
Question autonomie, nous avons pu parcourir 85 km dans Paris, dont 15 km en duo (passager de 75 kg) par une température de 4°, en usant essentiellement du mode City. Autant dire qu'il est facile de dépasser les 100 km en mode Éco et avec des températures plus clémentes.

Le temps de charge donné pour 5 heures est en fait plus proche des 7 heures sur une prise domestique, ce qui reste assez long. Quant au tarif de 6 990 €, il demeure élevé comparé à un scooter 125 électrique, même si le bonus écologique national de 900 € peut être cumulé avec des aides régionales aux entreprises. ■

PAR M. FONTANIER, PHOTOS DR

auto MOTO NOTRE VERDICT

Le Silence S01 répond parfaitement aux attentes des urbains et figure comme le meilleur scooter électrique équivalent 125. Seat a donc bien fait de miser sur lui pour se diversifier. Mais le tarif reste élevé.

HARLEY-DAVIDSON LIVEWIRE 33 900 €

TARIF NON CONVENTIONNÉ

AVEC CE ROADSTER, HARLEY-DAVIDSON FAIT SA RÉVOLUTION ÉLECTRIQUE AVEC PANACHE. MAIS SON PRIX LA RÉSERVE AUX RICHES ÉCOLOS.







Caractéristiques

Moteur : électrique à synchrone à aimants permanents.

Puissance (ch)	105
Couple (Nm)	116
Poids (kg)	250
Hauteur de selle (mm)	780
Capacité de la batterie (kWh)	15,5

Autonomie réelle constatée : 120 km à fond, 150 en usage normal et 200 km en ville sur le mode Eco.

Temps de charge : 8 h (240 V) ; 1 h (24 kW).

Prix 33 900 €

On aime	On aime moins
☒ *Performances foudroyantes*	☒ *Selle trop étroite*
☒ *Comportement efficace et rassurant*	☒ *Fils de clignotants horribles*
☒ *Autonomie sérieuse et charge rapide*	☒ *Tarif indécent*

Les grandes innovations arrivent souvent là où on ne les attend pas. Dans le monde du deux-roues, on pensait que les Japonais dégaineraient les premiers sur l'électrique. Pourtant, seule la petite marque californienne Zero Motorcycles propose aujourd'hui une gamme complète de moto sans émission. Mieux, c'est au tour de Harley-Davidson de se lancer dans la course aux ions. Réputée pour le bruit et les vibrations de ses gros bicylindres culbutés, la marque emblématique américaine coupe ainsi la chique à tous ceux qui la jugeaient conservatrice.

En digne Harley, la LiveWire mise sur son look massif et n'hésite pas à exposer son cadre en aluminium avec son imposante batterie. Avec une capacité de 15,5 kWh, cet accumulateur au lithium est le plus gros installé à ce jour sur une moto de série, devant la Zero SR/F de 14,4 kWh. Le moteur synchrone à aimants permanents et refroidissement liquide délivre 105 ch pour 116 Nm de couple, contre 110 et 190 Nm pour la Zero. La Harley-Davidson LiveWire accuse, en outre, 30 kg de plus sur la balance, soit 250 kg au total.

Mais elle se distingue par une finition plus soignée, des ajustages plus rigoureux et des optiques entièrement à led. Le faux réservoir en plastique et les fils de clignotants baladeurs laissent néanmoins à désirer. Autre grief, la selle trop fine n'est guère adaptée au duo et ne propose aucune poignée de maintien.

AVEC SA LIVEWIRE, HARLEY COUPE LA CHIQUE À SES DÉTRACTEURS

Son étroitesse limite aussi le volume de rangement pour loger un câble. L'instrumentation numérique, dotée d'un écran TFT de 4"3, inclinable et tactile, offre une excellente lisibilité et une foule d'informations. Elle intègre également un kit Bluetooth. Une fonction de géolocalisation du véhicule et d'enregistrement des donnés en Cloud figure aussi au menu, mais réclame un abonnement après la première année.

Comme la Zero SR/F, la LiveWire propose différents modes de conduite (sport, route, autonomie, pluie) et des modes personnalisés afin d'ajuster l'accélérateur, l'antipatinage, ou le frein régénératif. À cela, s'ajoute un capteur d'angle qui optimise la gestion du couple et du freinage avec ABS. La partie cycle repose sur une fourche inversée et un mono-amortisseur Showa, réglables en détente et en compression. Le freinage compte sur deux grands disques à étriers 4 pistons à l'avant Brembo monobloc et un disque arrière. Assez haute sur pattes, la LiveWire impose une conduite sportive, avec les genoux bien repliés. Le rayon de braquage est assez ample, mais le centre de gravité bas facilite les manœuvres.

Dès qu'un bout de ligne de droite s'ouvre à vous, l'arrivée instantanée du couple donne la sensation d'être assis sur une flèche. Le léger sifflement du moteur n'est certes pas aussi noble que celui d'un bon vieux V-Twin, mais la réactivité de la mécanique donne des frissons. Harley annonce 3,0 s sur le 0 à 100 km/h, soit le même temps qu'une Zero SR/F. En revanche, la vitesse est bridée à 177 km/h, alors que la Zero frise les 200 km/h. L'amortissement efficace, le freinage mordant et l'antipatinage puissant confèrent une stabilité rassurante et un haut niveau de sécurité active. Aussi facile à conduire qu'un scooter, la LiveWire incite vite à se prendre pour un cador.

En matière d'autonomie, le constructeur annonce des chiffres réalistes de 150 km sur voie rapide et 235 km en ville. Mais en jouant au dragster, il faudra plutôt tabler sur 130 km. La recharge réclame entre 6 et 7 h sur une prise 230 V classique. La LiveWire peut aussi récupérer 80 % de son autonomie en 40 mn avec une puissance de 24 kW maxi. Chaque concessionnaire disposera d'une borne rapide lors de la commercialisation du véhicule. ■

PAR M. FONTANIER, PHOTOS DR

auto MOTO NOTRE VERDICT

Performante et aboutie, la LiveWire rivalise avec la Zero SR/F, en ajoutant une qualité de fabrication et une autonomie supérieures. Mais son tarif est délirant.

VESPA ELETTRICA 6390 €



BRAQUAGE À L'ITALIENNE

LA PREMIÈRE VESPA ÉLECTRIQUE A TOUTES LES QUALITÉS POUR ILLUMINER NOTRE QUOTIDIEN. MAIS SON TARIF A DE QUOI REFROIDIR SES PLUS FERVENTS ADEPTES.

À 6390 € pour seulement 4,2 kWh, la première Vespa électrique vend ses batteries plus chère qu'une Tesla. Présomptueux pour une marque qui débute dans le monde de la mobilité électrique avec un petit cyclomoteur équivalent à 50 cm³ (accessible dès 14 ans avec un BSR). Mais la Vespa Elettrica porte un patronyme prestigieux et sait se mettre en valeur. Reprenant la robe en acier de la belle Primavera, la petite italienne séduit autant par sa ligne intemporelle que par sa qualité de fabrication soignée. Côté pratique, le coffre sous la selle accueille un demi-jet ou un petit jet, notre Shoeï de taille M ne permettant pas de verrouiller la selle. Un autre rangement se trouve dans la boîte à gants, comprenant une prise USB pour recharger son smartphone. L'intégration d'une prise de recharge avec une rallonge en lieu et place du réservoir est très bien pensée, tout comme l'emplacement de la batterie au lithium-ion près du sol et au centre du cadre pour favoriser l'équilibre. On notera tout de même que le garde-boue, le plancher, le tablier et le carénage de guidon sont en plastique.

Avec 130 kg sur la balance, la Vespa Elettrica accuse 30 kg de plus qu'une Primavera thermique de 50 cm³.
La partie cycle est pourtant similaire, avec une mini-fourche monobras et un petit amortisseur arrière. Le freinage n'est pas majoré et se contente d'un petit disque de 200 mm à l'avant avec un tambour arrière. En revanche, l'instrumentation a été entièrement repensée. L'écran TFT de 4,3 pouces offre une foule d'informations et intègre un kit Bluetooth pour lire les SMS et recevoir les appels dans un casque connecté. À cela s'ajoute une application Vespa, pour géolocaliser





1 L'italienne séduit autant par sa ligne intemporelle que par sa qualité de fabrication. **2 3 4** Côté pratique, les différents rangements accueillent les batteries et donnent accès, entre autres, à une prise de recharge avec rallonge et une prise USB pour smartphone.







son véhicule et accéder à des informations complémentaires. Mais l'ergonomie laisse songeur. Le réglage de la force du frein moteur nécessite ainsi d'aller dans les paramètres en restant le doigt trois secondes à droite avant d'appuyer plusieurs fois sur le bouton. Pas malin ! Le choix des modes de conduite Eco, Power ou Reverse (marche arrière) s'effectue heureusement d'une simple pression sur le démarreur.

Situé dans le bras oscillant, le moteur de type Brushless synchrone intègre un système de récupération d'énergie au freinage (paramétrable sur deux modes), qui délivre 3,5 kW de puissance nominale (d'homologation) et peut atteindre 4 kW en crête. Piaggio annonce un couple surréaliste de 200 Nm, mais il s'agit en fait d'une valeur prise à la roue. Celle du couple réel du moteur s'élève plutôt à 25 Nm, une donnée très correcte pour un petit scooter sans permis. Sans être foudroyantes, accélérations et reprises sont bien meilleures qu'un 50 thermique en 4 temps. Le sifflement de la mécanique est assez présent, mais reste moins désagréable qu'un petit monocylindre thermique.

BIEN ÉQUILIBRÉE ET PLUTÔT VÉLOCE, LA VESPA ELETTRICA EST UN RÉGAL EN VILLE

Assez véloce, cette Vespa électrique assure une autonomie très correcte pour un véhicule à usage urbain. En utilisant exclusivement le mode Power et en accélérant toujours à fond, il est possible d'atteindre 70 km. Le mode Eco, bridé à 30 km/h, permet donc d'effectuer 90 km. La recharge s'effectue uniquement sur une prise 220 V classique et nécessite 4 heures pour un "plein complet". Très bien équilibrée, la Vespa Elettrica peut compter sur ses pneus Pirelli de qualité pour offrir une bonne adhérence. L'amortissement est honorable et la selle assez confortable. Mais le débattement réduit des suspensions atteint ses limites sur les déformations prononcées et des bruits de plastique se font entendre au niveau du couvercle de boîte à gants. Autre bémol, le freinage manque cruellement de mordant et mériterait un ABS pour offrir un niveau de sécurité optimal en cas d'urgence. L'absence d'antipatinage et de béquille latérale laisse aussi un goût amer au regard du tarif tétanisant de cette Vespa vertueuse pour l'environnement. ■

PAR M. FONTANIER, PHOTOS DR

Caractéristiques

Moteur : électrique intégré dans bras oscillant.

Puissance (kW)	4
Couple (Nm)	25
Capacité batterie (kWh)	4,2
Poids (kg)	130
Hauteur de selle (mm)	790
Autonomie (km)	entre 70 et 90
Temps de charge sur prise 220 V (h)	4
Prix (hors bonus 900 €)	6390 €

On aime	*On aime moins*
☒ *Performances et autonomie*	☒ *Tablier et plancher en plastique*
☒ *Entretien et consommation*	☒ *Amortissement léger*
☒ *Bon équilibre*	☒ *Freinage mou/ pas d'ABS*
☒ *Style et image de marque indémodables*	☒ *Tarif indécent*

auto MOTO NOTRE VERDICT

La première Vespa électrique figure sans doute comme le scooter sans permis le plus abouti et plaisant du moment. Si on en a les moyens...

guide des deux-roues



ZERO SR/F

LES MOTOS & SCOOTERS ÉLECTRIQUES du marché



YADEA G5

QUELS SONT LES DEUX-ROUES ÉLECTRIQUES VENDUS EN FRANCE ? À QUEL PRIX ET POUR QUELLE AUTONOMIE ? *AUTO MOTO* VOUS COMPILE LEURS CARACTÉRISTIQUES.



PURSANG E-TRACK

À l'instar du secteur de l'automobile, les motos sont concernées par une arrivée grandissante de modèles électriques. Néanmoins, ces derniers sont encore très minoritaires par rapport à leurs homologues thermiques. Actuellement, les modèles 100 % électriques représentent une part de marché proche de 2,5 %.

MOTOS ÉLECTRIQUES : LES MARQUES PRÉSENTES

Les constructeurs engagés dans la démarche du "zéro-émission" pour les deux-roues sont relativement peu nombreux. Pour autant, leur gamme commence à s'étoffer. Actuellement, la marque de motos la plus représentative en termes de modèles électriques est Zero Motorcycles. Depuis sa création en 2006 sous le nom d'Electricross, la firme américaine adopte une approche évoquant celle de Tesla dans l'automobile, en veillant à mettre les performances au premier plan. À l'inverse, un modèle comme Elmoto Loop adopte un profil très urbain, en se destinant notamment aux livreurs. Il a été développé par Govecs, surtout connu pour ses vélos électriques, à l'instar de Volta, représentant l'Espagne au même titre que Pursang. Les constructeurs Evoke, Horwin et Super Soco, qui vient de sortir cette année la TC Wanderer, comptent également plusieurs modèles. La société française Sur-Ron a sorti son premier modèle, la Light Bee, en 2018. À un niveau tarifaire plus élevé, on remarque la Harley-Davidson LiveWire, première moto électrique de la marque, ainsi que la Tacita T-Race Diabolika. De son côté, Energica développe plusieurs modèles très puissants, à haute performance, fournissant notamment toutes les machines du championnat de MotoE. Sans oublier la marque française Voxan, qui s'appuie sur son modèle Wattman dans une version homologuée pour la route, et une autre destinée aux records de vitesse.

COMPARAISON AVEC LES SCOOTERS

Le volume du marché de l'électrique pour les motos est logiquement inférieur à celui des scooters. Ces derniers sont destinés à un usage principalement urbain, mettant en valeur le recours à l'énergie électrique. Ainsi, le podium des deux-roues les plus diffusés en France est souvent monopolisé par des scooters. Au sein du segment des motos électriques, le modèle régulièrement placé en pointe est la Super Soco TC. Dans le haut de la hiérarchie, on note aussi la présence de plusieurs représentants de Zero Motorcycles et de la Harley-Davidson LiveWire.

QUEL BONUS ?

Initié en 2017, le bonus écologique destiné à l'achat de deux-roues, trois-roues et quadricycles a été reconduit pour l'exercice 2021, sur le même format. Selon les modalités gouvernementales, il est accordé pour l'achat d'un modèle électrique neuf, immatriculé en France, à condition de ne pas utiliser de batterie au plomb, d'être acheté ou loué *a minima* pour une durée de deux ans et de ne pas être vendu dans l'année suivant sa première immatriculation, ni avant d'avoir parcouru au moins 2 000 km.

Par ailleurs, la demande d'aide de l'État doit être formulée dans les 6 mois suivant la date de facturation, ou celle du versement du premier loyer dans le cas d'une location. Le montant du bonus écologique varie de deux manières, en fonction de la puissance de l'engin. Sous le seuil de 2 kW (2,7 ch), l'aide est fixée à 20 % du coût d'acquisition TTC du véhicule, dans la limite de 100 €. Si la puissance est supérieure ou égale à 2 kW, le coup de pouce financier est indexé sur la capacité énergétique de la batterie, à hauteur de 250 €/kWh, pour atteindre un plafond de 900 €, dans la limite de 27 % du prix d'achat TTC, augmenté du coût de la batterie si elle est louée. À noter que ce niveau de puissance de 2 kW peut être pris en compte à 3 kW (4 ch), selon la norme européenne applicable, règlement UE 168/2013 pour 2 kW et directive 2002/24/CE pour 3 kW. Le bonus peut être déduit directement par le concessionnaire ou remboursé si le client en fait la demande après l'achat. À l'image de l'automobile, le bonus écologique est cumulable avec une prime à la conversion, pour la mise à la casse d'un vieux véhicule essence ou diesel. Les motos et scooters électriques sont concernés de manière égale par une aide dont le montant est fixé à 100 € pour un foyer imposable et 1100 € pour un foyer non imposable. Quant au *retrofit*, qui concerne la conversion d'un modèle thermique en électrique, il donne lieu à un montant de 1000 €. Au bonus écologique et à la prime à la conversion, il est possible d'ajouter des aides supplémentaires proposées dans certaines municipalités ou régions. ■

MARQUE MODÈLE	PRIX DE BASE	PUISSANCE	VITESSE MAX	POIDS	AUTONOMIE
Alrendo TS Bravo	9995 €	11-58 kW (15-79 ch)	135 km/h	249 kg	150-419 km
Ebroh Bravo GLS	5420 €	5 kW (7 ch)	120 km/h	147 kg	100 km
Elmoto Loop	4500 €	2 kW (2,7 ch)	45 km/h	58 kg	80 km
Easy-Watts e-roadster Max	3529 €	4 kW (5,5 ch)	80 km/h	nc kg	50-70 km
Easy-Watts e-roadster	2489 €	3 kW (4 ch)	45 km/h	80 kg	50-70 km
Energica Ego	25765 €	107 kW (145 ch)	240 km/h	nc kg	130-400 km
Energica Eva EsseEsse9	17290 €	80 kW (109 ch)	200 km/h	nc kg	130-400 km
Energica Eva Ribelle	24205 €	107 kW (145 ch)	200 km/h	nc kg	180-400 km
eRockit	11850 €	16 kW (22 ch)	80 km/h	120 kg	120 km
Evoke 6061	20499 €	120 kW (163 ch)	230 km/h	320 kg	366-480 km
Evoke Urban Classic	6999 €	19 kW (25 ch)	130 km/h	179 kg	144-200 km
Evoke Urban S	6599 €	19 kW (25 ch)	130 km/h	179 kg	144-200 km
Harley-Davidson LiveWire	33900 €	78 kW (105 ch)	nc km/h	251 kg	158-235 km
Horwin CR6 Pro	7490 €	11 kW (15 ch	105 km/h	137 kg	120 km
Horwin CR6	6290 €	6,2 kW (8,5 ch)	92 km/h	134 kg	120 km
Masai Vision 3000	3190 €	3 kW (4 ch)	45 km/h	110 kg	60-120 km
Motron Vision	2899 €	1,5 kW (3 ch)	45 km/h	100 kg	79 km
Pursang e-Track	12700 €	11 kW (15 ch)	120 km/h	147 kg	140 km
Sunra Miku Max	1990 €	0,8 kW (1,1 ch)	45 km/h	70 kg	60 km
Sunra Miku Super	3990 €	3 kW (4 ch)	80 km/h	110 kg	80 km
Super Soco TC FC	3390 €	3 kW (4 ch)	45 km/h	70 kg	75 km
Super Soco TC Max	5100 €	5 kW (7 ch)	100 km/h	115 kg	110 km
Super Soco TC Wanderer	3990 €	2,5 kW (3,4 ch)	75 km/h	100 kg	200 km
Super Soco TS Street Hunter	3790 €	2,4 kW (3,3 ch)	45 km/h	97 kg	75 km
Super Soco TS	2890 €	2,4 kW (3,3 ch)	45 km/h	78 kg	75 km
Super Soco TSx	3390 €	2,9 kW (3,9 ch)	45 km/h	78 kg	75 km
Sun-Ron Light Bee	4490 €	2,5 kW (3,4 ch)	45 km/h	56 kg	100 km
Tacita T-Race Diabolika	25000 €	25 kW (34 ch)	130 km/h	nc kg	180 km
Volta BCN	8000 €	11 kW (15 ch)	120 km/h	135 kg	70-84 km
Voxan Wattman	nc €	150 kW (203 ch)	170 km/h	350 kg	180 km
Zero DS	16430 €	11 kW (15 ch)	139 km/h	187 kg	126-328 km
Zero DSR	17840 €	12,6 kW (17 ch)	163 km/h	190 kg	126-328 km
Zero DSR/BF	21060 €	22 kW (30 ch)	163 km/h	222 kg	103-315 km
Zero FX	13260 €	15 kW (21 ch)	137 km/h	131 kg	63-146 km
Zero FXS	13260 €	15 kW (21 ch)	132 km/h	133 kg	64-161 km
Zero S	16430 €	11 kW (15 ch)	139 km/h	185 kg	145-359 km
Zero SR	17840 €	22 kW (30 ch)	163 km/h	188 kg	145-359 km
Zero SR/F	20970 €	40 kW (54 ch)	200 km/h	220 kg	132-320 km
Zero SR/S	21720 €	40 kW (54 ch)	200 km/h	229 kg	132-320 km

Motron Vision





Super Soco TSx



Super Soco TC Max



PIAGGIO ONE

La ville étant son terrain de jeu principal, le scooter est destiné à une inévitable transition électrique. Les modèles dits à zéro émission se multiplient continuellement, bien qu'ils soient encore minoritaires.

SCOOTERS ÉLECTRIQUES : LES MARQUES PRÉSENTES

Au cours des dernières années, BMW a dominé le marché français de l'électrique pour les deux-roues grâce au C Evolution. Le maxi-scooter de l'Hélice est désormais à la retraite, bientôt remplacé par un modèle au look futuriste, baptisé pour l'heure Definition CE 04. Derrière, la concurrence est emmenée par Niu, la firme chinoise s'appuyant sur ses NQi GT et GTS. Les autres scooters placés au sommet du classement en matière de ventes sont conçus par Askoll, Piaggio, Silence, ou encore Super Soco. On note aussi la présence de Doohan, Easy-Watts, Eccity, Frison, Horwin, Kumpan, Motron, Pink et Yadea, avec plusieurs modèles pour chacun d'eux. Moins diffusé que ne l'était le BMW C Evolution, le TilGreen TilMax est aussi crédité du statut de maxi-scooter. Enfin, le 2Twenty Roma se démarque de ses rivaux par son look résolument rétro, un modèle à consonance italienne, mais battant bien pavillon français. Par définition, un scooter est un engin relativement léger, qu'il s'agisse des modèles d'équivalence 50cc ou 125cc. Pour toutes les marques engagées sur ce créneau, la contrainte de l'implantation d'un moteur électrique et de sa ou ses batterie(s) consiste à ne pas générer un surpoids trop important.

COMPARAISON AVEC LES MOTOS

Les scooters se trouvent en tête des deux-roues électriques les plus vendus au sein de l'Hexagone. Leur leadership découle de leur vocation urbaine, donnant du crédit au concept dit du zéro-émission. Le BMW C Evolution, récemment retraité et remplacé dans quelques mois par un modèle baptisé à ce jour BMW Definition CE 04, faisait figure de modèle le plus demandé, en dépit de son statut de maxi-scooter et de son prix relativement élevé pour le segment. À titre de comparaison avec les motos, il était généralement crédité du double du volume de ventes de la Super Soco TC, moto électrique actuellement la plus diffusée sur le marché français.

QUEL BONUS ?

Depuis 2017, les scooters électriques peuvent bénéficier d'une prime à l'achat. Elle concerne de manière égale les modèles de différentes cylindrées, à savoir les équivalents 50cc et 125cc, à condition qu'ils ne fonctionnent pas avec des batteries au plomb. Le paramètre faisant varier le montant de ce coup de pouce financier, de deux manières distinctes, est le niveau de puissance de l'engin. À moins de 2 kW, le bonus écologique s'établit à 100 € maximum, dans la limite de 20 % du prix d'achat TTC. Pour une puissance supérieure ou égale à 2 kW, la valeur de l'aide dépend de la capacité énergétique de la batterie, à hauteur de 250 €/kWh. Le montant délivré ne peut excéder l'une de ces deux références : plafond fixé à 900 € et limite de 27 % du prix d'achat TTC. À noter que ce niveau de puissance de 2 kW peut être pris en compte à 3 kW selon la norme européenne applicable, règlement UE 168/2013 pour 2 kW et directive 2002/24/CE pour 3 kW, précise le document officiel du ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance. À l'instar de l'automobile, le bonus écologique est cumulable avec la prime à la conversion, pour la mise au rebut d'un vieux véhicule essence ou diesel. Les motos et scooters électriques sont mis sur un pied d'égalité en matière de montant de l'aide, à savoir 1100 € pour un foyer au revenu fiscal de référence inférieur à 13 500 € (rehaussé temporairement à 18 000 €) ou 100 € dans le cas contraire. Le *retrofit*, synonyme de conversion d'un modèle thermique en électrique, est récompensé par un montant de 1000 €. Outre le bonus écologique et la prime à la conversion, différentes aides peuvent être accordées localement pour les deux-roues. ■

PAR R. BURGAN, PHOTOS DR



Askoll eS3



Motron Cubertino

MARQUE MODÈLE	PRIX DE BASE	PUISSANCE	VITESSE MAX	POIDS	AUTONOMIE
2Twenty Roma	2990 €	2,9 kW (4 ch)	45 km/h	80-90 kg	100 km
Askoll eS2 Evolution	3590 €	2,2 kW (3 ch)	45 km/h	67 kg	70 km
Askoll eS3	3990 €	2,7 kW (4 ch)	66 km/h	70 kg	96 km
BMW Definition CE 04	nc €	nc	120-130 km/h	nc kg	130 km
Doohan iTango HO	2499 €	1,3 kW (1,8 ch)	45 km/h	82 kg	70 km
Doohan iTank 50	2999 €	2,3 kW (3,1 ch)	45 km/h	99 kg	70 km
Doohan iTank 125	4199 €	4,7 kW (6,5 ch)	70 km/h	190 kg	90 km
Easy-Watts e-jet	7499 €	9,9 kW (13,5 ch)	80-120 km/h	182 kg	140-220 km
Easy-Watts e-stock Max	3449 €	4 kW (5,5 ch)	80 km/h	88 kg	75 km
Eccity 50	6990 €	4 kW (5,5 ch)	45 km/h	150 kg	120 km
Eccity 125	7490 €	6 kW (8,2 ch)	100 km/h	150 kg	115 km
Eccity Model 3	10900 €	10 kW (13,6 ch)	120 km/h	190 kg	100 km
ETricks Mosquito	4999 €	2,1 kW (3 ch)	45 km/h	57 kg	53-100 km
Frison 3 R	4890 €	3 kW (4 ch)	45 km/h	130 kg	80 km
Frison T3000	2990 €	3 kW (4 ch)	45 km/h	90 kg	85 km
Frison T2	1990 €	1,5 kW (2 ch)	45 km/h	65 kg	55 km
Frison T10	9490 €	8 kW (10,9 ch)	120 km/h	195 kg	260 km
Frison T5000	4990 €	5 kW (6,8 ch)	95 km/h	98 kg	100 km
Horwin EK1	3190 €	2 kW (3 ch)	45 km/h	92 kg	70-120 km
Horwin EK3	4490 €	3,5 kW (4,7 ch)	95 km/h	95 kg	100 km
Kumpan 54 Iconic	5190 €	4 kW (5,5 ch)	45 km/h	92 kg	65-185 km
Kumpan 54 Ignite	7050 €	7 kW (9,5 ch)	100 km/h	92 kg	75-110 km
Kumpan 54 Impulse	6200 €	4 kW (5,5 ch)	70 km/h	92 kg	80-120 km
Kumpan 54 Inspire	4235 €	3 kW (4 ch)	45 km/h	92 kg	65-185 km
Motron Cubertino	1999 €	1,5 kW (2 ch)	45 km/h	78 kg	56 km
Motron Voltz	1799 $	2 kW (2,7 ch)	45 km/h	64 kg	49 km
Motron Whizz	2299 €	2 kW (2,7 ch)	45 km/h	87 kg	46 km
Niu MQi GT	3399 €	3 kW (4 ch)	45-70 km/h	115 kg	80 km
Niu NQi GT	4599 €	3 kW (4 ch)	70 km/h	115 kg	170 km
Niu NQi GTS	4499 €	3 kW (4 ch)	70 km/h	113 kg	100-130 km
Niu UQi GT	2099 €	1,2 kW (1,6 ch)	45 km/h	75 kg	50-60 km
Peugeot e-ludix	3490 €	2,5 kW (3,4 ch)	45 km/h	88 kg	50 km
Piaggio One	nc (≈ 2300 €)	1,2 kW (1,6 ch)	45 km/h	NC	55-100 km
Piaggio One Active	nc	2 kW (2,7 ch)	60 km/h	NC	85 km
Piaggio Vespa Elettrica	6410 €	4 kW (5,5 ch)	45-70 km/h	130 kg	100 km
Pink Fly	7990 €	10 kW (13,6 ch)	130 km/h	178 kg	100-150 km
Pink Me	1990 €	1,9 kW (2,6 ch)	45 km/h	76 kg	50-80 km
Pink Style	3290 €	3 kW (4 ch)	45 km/h	94 kg	55-160 km
Pink Style Plus	4690 €	6 kW (8 ch	85 km/h	106 kg	90-130 km
Rider 3R	4990 €	1,5 kW (2 ch)	45 km/h	130 kg	80 km
Rider 1500W	2199 €	1,5 kW (2 ch)	45 km/h	65 kg	55 km
Rider 3000W	2890 €	3 kW (4 ch)	45 km/h	84 kg	85 km
Rider 5000W	4999 €	5 kW (7 ch)	95 km/h	98 kg	100 km
Silence S01	6690 €	7 kW (9,5 ch)	100 km/h	125 kg	127 km
Silence S02 HS	5300 €	7 kW (9,5 ch)	90 km/h	105 kg	127 km
Silence S02 LS	3600 €	1,5 kW (2 ch	45 km/h	89 kg	50-150 km
Super Soco CPx	4290 €	4 kW (5,5 ch)	95 km/h	115 kg	80-160 km
Super CUx	2790 €	1,6 kW (2,2 ch)	45 km/h	70 kg	75 km
Tilgreen TilMax	6590 €	6 kW (8,2 ch)	110 km/h	155 kg	100 km
Yadea C1S	2999 €	2,2 kW (3 ch)	45 km/h	83 kg	76 km
Yadea C-Line	1799 €	1,2 kW (1,6 ch)	45 km/h	60 kg	46 km
Yadea C-Umi	1799 €	1,2 kW (1,6 ch)	45 km/h	60 kg	46 km
Yadea G5	2699 €	2,3 kW (3,1 ch)	45 km/h	75 kg	55 km



Decathlon Rockrider e-ST 900, 2 099 €.



Haibike Sduro Trekking 1.0, 2 199 €.



Peugeot eLC01, 1 549 €.



VanMoof X3, 1 998 €.



Velair Light, 1 450 €.



Cowboy 3, 2 290 €.

À BICYCLETTE

AVEC LE RETOUR DES BEAUX JOURS, CRAQUEZ POUR UN VÉLO ÉLECTRIQUE. PETITE SÉLECTION DES MODÈLES EN PISTE.

Le vélo a le vent en poupe. Et les confinements successifs ont eu raison des plus hésitants. Ceux qui refusent d'être désormais dépendants des transports en commun, ceux que les embouteillages hérissent, ou qui y voient l'occasion de s'adonner à une activité physique. Et le succès devrait perdurer. Aménagements de pistes et voies cyclables, parkings à vélos, subventions… la plupart des grandes villes et des collectivités encouragent la pratique. L'Île-de-France offre ainsi jusqu'à 500 €, soit un maximum de 50 % du prix du vélo. Un généreux coup de pouce imité par Lyon, qui accorde une subvention de 500 € pour tout vélo électrique acquis entre le 17 mars et le 31 décembre 2020.

Le gouvernement aussi y va de son incitation. Comme pour les voitures électriques, les Pouvoirs publics ont instauré un bonus écologique visant à favoriser l'achat d'un vélo à assistance électrique. Pour profiter de cette aide qui, cumulée au bonus accordé par la collectivité territoriale ne doit pas dépasser 200 € ou 20 % du prix du vélo, quelques conditions : être majeur et domicilié en France, et afficher, pour l'année précédent l'achat du vélo, un revenu fiscal de référence par part inférieur à 13 489 €. Des aides qui répondent à l'inexorable développement du marché du vélo à assistance. Et à la multiplication des modèles désormais disponibles. VTT, VTC ou modèle urbain, l'offre est aujourd'hui pléthorique. Une bonne nouvelle en appelant une autre, les entreprises françaises s'y mettent aussi, à l'image de Le Vélo Mad, de Moustache Bikes et de Peugeot, qui propose une vaste gamme de modèles à assistance électrique. ■

PAR M. LIZAK, PHOTOS DR



PHOTOS DR



Kaabo Wolf Warrior



Ninebot Max G30



Xiaomi Pro 2

EN PATINETTE

ALORS QUE LE MARCHÉ OFFRE DE PLUS EN PLUS DE CHOIX, DÉCOUVREZ NOTRE SÉLECTION DES MEILLEURES TROTTINETTES ÉLECTRIQUES.

La trottinette électrique fait patiner les urbains. Lesquels profitent également des voies aménagées, qu'ils partagent, avec plus ou moins de savoir-vivre, avec les cyclistes. Avec des tarifs débutant à moins de 300 € pour certains modèles, il y en a pour tous les goûts et toutes les bourses. Que vous soyez utilisateur très occasionnel ou véritable inconditionnel, le modèle qui vous correspond existe. À 549 €, il est possible d'opter pour la Xiaomi Pro 2, réputée pour son confort grâce à son large plateau, et un rapport qualité/prix très satisfaisant. Pour quelques centaines d'euros de plus, vous pourrez vous tourner vers la Ninebot Max G30, qui se distingue par une remarquable autonomie de 64 km, pour une vitesse maximale de 25 km/h. Les amateurs de randonnées pourront jeter leur dévolu sur la Kaabo Wolf Warrior 11 Plus, certes beaucoup plus onéreuse, mais dotée de performances inédites, 150 km d'autonomie et… 80 km/h de vitesse maximale, qui en font une trottinette aussi polyvalente que confortable.

Il est à noter que toutes les trottinettes électriques ne sont pas éligibles à une aide de l'État. Seuls les deux-roues de catégories L1e et L2e peuvent y prétendre, à condition de respecter plusieurs critères. Pour être homologués pour un usage routier, ils doivent en effet être équipés d'une selle, de clignotants, d'un klaxon et de rétroviseurs, et sont également limités à 3 kilowatts et 45 km/h en vitesse de pointe. Si votre deux-roues remplit ces conditions, vous pouvez prétendre à une subvention de 200 €, et même 400 € à Paris. ■ PAR M. LIZAK, PHOTOS DR

PHOTOS DR

Peugeot ekick





MALINS PRODUITS

AUTO MOTO VOUS A CONCOCTÉ UNE SÉLECTION DE CINQ PRODUITS INDISPENSABLES AU QUOTIDIEN !







1 ORGANISATEUR DE COFFRE

Idéal pour ranger ses affaires au quotidien ou durant vos voyages, l'organisateur de coffre est un *must* ! Avec ses différents compartiments et sa taille compacte, il ne laisse rien traîner, des bouteilles d'eau aux jouets des enfants.
Prix : 10,99 €

2 CHARGEUR USB À QUATRE PORTS

Ultra pratique lors des voyages entre amis, ce chargeur USB 48 V permet de brancher jusqu'à quatre appareils simultanément. Il suffit simplement de le brancher sur l'allume-cigare pour recharger un ou plusieurs téléphones, en toute sécurité, grâce au système de protection contre la surcharge.
Prix : 11,49 €

3 CHAUFFE-BIBERON POUR VOITURE

Avis aux jeunes parents, qui ne pourront plus se passer de cet accessoire indispensable ! Fonctionnant grâce à la prise allume-cigare, cet Auto Speed Bib peut chauffer biberons et petits plats d'une capacité de 120 ml en seulement dix minutes. Petit plus : son revêtement en néoprène permet de conserver la chaleur !
Prix : 32,90 €

4 DÉSHUMIDIFICATEUR POUR AUTO

Vous avez constaté que l'intérieur de votre voiture était humide et vous ne savez pas quoi faire ? Alors, ce déshumidificateur est fait pour vous. En plus d'absorber l'eau ambiante, il vous informe une fois qu'il est saturé. Il suffit ensuite de le mettre 6 minutes au micro-ondes pour qu'il soit de nouveau opérationnel !
Prix : 12,95 €

5 MACHINE À CAFÉ POUR LA VOITURE

Un indispensable pour les amoureux de *road-trips* ! Cette machine à café Handpresso 12 V se branche sur la prise allume-cigare de votre voiture. Ceci fait, ne reste plus qu'à y glisser une dosette Senseo pour profiter d'une bonne tasse ! Cerise sur le gâteau : la machine se loge dans le porte-gobelet, pour une praticité maximale.
Prix : 99 €

GS27 PURE

ECO CERT® ECODÉTERGENT

Nettoyez votre voiture en préservant la nature

FLACON 100% VÉGÉTAL & RECYCLABLE

JUSQU'À 100% d'ingrédients d'origine naturelle

PARFUMS 100% d'origine naturelle

Étiquettes réalisées à partir de papier recyclé (99-100%)

NETTOYANT PLASTIQUES — 99% d'ingrédients d'origine naturelle — DÉPOUSSIÈRE & FAIT BRILLER — PARFUM LOTUS NATUREL

NETTOYANT VITRES

SHAMPOOING CONCENTRÉ — 100% d'ingrédients d'origine naturelle — NETTOIE & FAIT BRILLER — JUSQU'À 25 LAVAGES

NETTOYANT JANTES

LAIT CUIR — 99% d'ingrédients d'origine naturelle — DÉTACHE ET NOURRIT — SANS SILICONE

LAVAGE & BRILLANCE EXPRESS

NETTOYANT TEXTILES & ALCANTARA — 98% d'ingrédients d'origine naturelle — DÉTACHE LES TISSUS & L'ALCANTARA — AGRÉABLE PARFUM MENTHE

Fabrication française Depuis 1968

Retrouvez tous nos produits Auto, Moto et Cycle sur www.GS27.com et en magasins spécialisés

MAZDA MX-30

100% ÉLECTRIQUE

MA DEUXIÈME VOITURE
MON PREMIER CHOIX

Nouveau Mazda MX-30 : Consommation d'énergie électrique de 190 Wh/ km*
Autonomie en mode électrique : jusqu'à 200 km** ; autonomie en mode électrique en ville : jusqu'à 265 km.

*Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.
**L'autonomie réelle dépend de divers facteurs tels que le style de conduite individuel, la vitesse, le profil de l'itinéraire, la charge, la température ambiante et l'utilisation de composants dans la voiture qui consomment de l'électricité (par exemple la climatisation, les sièges chauffants).

Mazda Automobiles France, 34 rue de la Croix de Fer - 78100 Saint Germain-en-Laye, SAS au capital de 304 898 € - RCS Versailles 434 455 960.

mazda