

N° 29 TRIMESTRIEL  
AVRIL, MAI  
JUIN 2026

# Auto Plus

# Vert!

# NOUVEAU

LES MEILLEURES SOLUTIONS POUR MOINS POLLUER



## Peugeot 308 Nouveau look!

La Renault Clio face à ses rivales



Le Volkswagen T-Roc à maturité



BMW iX3

## ENQUÊTE : Hybrides essence ou diesel, GPL, électriques... LES 200 MODÈLES LES PLUS ÉCONOMIQUES DU MARCHÉ



Nissan Leaf

SPÉCIAL  
CITADINES  
VERTES



10 NOUVEAUTÉS EN APPROCHE

## + GUIDE EXCEPTIONNEL

Tous les modèles du marché à l'essai

# 155 VOITURES HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES TESTÉES

L 15782 - 29 - F : 5,20 € - RD



BEL : 5.70€ - ESP : 5.50€ - GR : 5.80€ - DOM S : 0€ - ITA : 5.30€ - LUX : 5.70€ - PORT CONT : 5.80€ - CAN : 6.50€ CAN - MAR : 6.50€ - TOMS : 6.80€ - CH : 7.50€ - TUR : 10.00€

4\_116607535

**generation  
renault**  
portes ouvertes 12-16 mars<sup>(1)</sup>

4\_116607535



**RENAULT CLIO**  
**FULL HYBRID E-TECH**  
**SANS RECHARGE**  
160 CH

1000 km d'autonomie<sup>(2)</sup>  
29 systèmes avancés d'aide à la conduite<sup>(3)</sup>  
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville<sup>(4)</sup>  
Google<sup>(5)</sup> intégré et plus de 100 apps disponibles

découvrir




4\_116607535



disponible en essence TCe 115 ch et prochainement en version GPL Eco-G 120 ch auto<sup>(6)</sup>

(1) ouverture 15/03/26 selon autorisation. (2) jusqu'à 1000 km avec un plein d'essence.\* (3) selon version. assistant éco conduite prédictive disponible courant 2026. (4) résultats essais internes utilisant la phase urbaine du worldwide harmonized light vehicles test cycle. % du temps de trajet, selon conditions de roulage effectives. (5) en option selon version. toutes les marques Google sont la propriété de Google LLC. (6) printemps 2026. **consommations mixtes min/max (l/100 km)\*: 3,9/5,2. émissions co<sub>2</sub> min/max (g/km)\*: 89/118. \*selon données wltp. Renault s.a.s. rcs nanterre 780 129 987.**

Renault recommande  Castrol

renault.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

# À LA POMPE OU À LA BORNE...

## LE PRIX, ÇA COMPTE !

**A**vant de se décider sur le choix d'un nouveau modèle, il faut prendre en compte nombre de points : combien de places, le besoin d'un grand coffre, les aspects pratiques, le confort, un usage plutôt urbain ou autoroutier, la puissance et, bien entendu, le critère en lien avec tous ces éléments : celui du coût. Aujourd'hui, le nombre croissant de types de motorisations – essence, diesel, hybride, hybride rechargeable, électrique, GPL, bioéthanol... – fait exploser les possibilités. Certes, en fonction de la technologie choisie, le prix d'achat permet déjà d'écrémer sa sélection, mais il ne faut pas négliger non plus le coût au quotidien. C'est pourquoi nous avons mesuré dans notre dossier sur les modèles les moins chers à l'usage (*p. 18*), la consommation moyenne d'énergie des 200 modèles les moins gourmands et calculé leur prix de revient aux 1 000 km. De quoi se donner une idée assez précise du budget à prévoir en fonction de vos besoins annuels. Et si vous savez d'ores et déjà qu'il vous faut une citadine, ne soyez pas refroidi par l'offre en perte de vitesse de ce segment ces dernières années. Car, bonne nouvelle, les constructeurs se ravisent et misent de nouveau sur les petits gabarits, comme en témoigne notre sujet sur les dix reines bientôt dans nos rues (*p. 8*). À moins que vous n'ayez déjà des vues sur la nouvelle Clio : cela tombe bien, la voici qui affronte dans nos pages ses principales rivales (*p.38*) ! Vous pourrez également profiter de nos premières impressions sur le restylage d'un classique chez Peugeot, la 308 (*p. 25*), découvrir l'étonnante version hybride de la Chevrolet Corvette (*p. 50*), l'inédit BMW iX3 (*p. 30*), la nouvelle version « abordable » de la Tesla Model Y (*p. 56*), le Subaru Solterra restylé (*p. 62*), le nouveau Volkswagen T-Roc (*p. 34*) et bien d'autres modèles encore. De quoi alimenter vos réflexions sur votre prochaine auto... Alors bonne lecture et bonne méditation!

*Franck Mozzanini - Rédacteur en chef adjoint Auto Plus Vert*

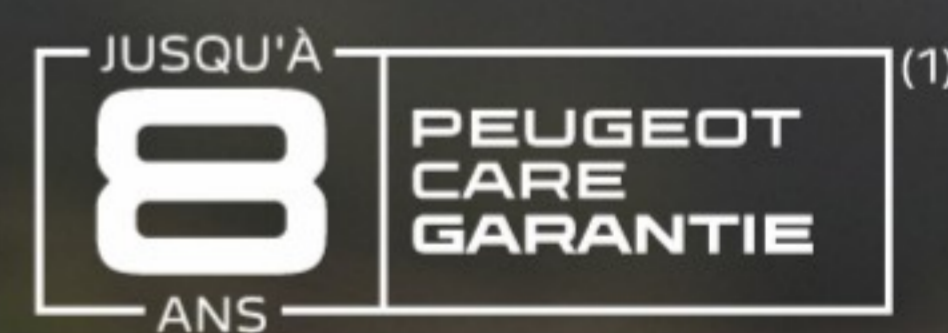




# PEUGEOT NOUVELLE 308 PLACE AU LION



Jusqu'à 8 ans de garantie<sup>(1)</sup>  
Nouvelle signature lumineuse  
Électrique, hybride et hybride rechargeable



PEUGEOT RECOMMANDE **TotalEnergies** – Consommation mixte WLTP (l/100km) : 0

(1) Peugeot Care : voir conditions sur [peugeot.fr](http://peugeot.fr). Modèle présenté : E-308 GT.  
Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

## RÉDACTION

Rédacteur en chef adjoint : Franck Mozzanini (5448)  
Assistante de la rédaction : Karine Saunier Roumestand (5594)  
Rédaction : Services actualités, essais, nouveautés, enquêtes et pratique d'Auto Plus. Vincent Desmonts, Maël Pilven.  
Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)  
Réalisation de la couverture : M&Cie, Compos Juliot  
Réalisation graphique et gravure :  
page 3 à 69 : Studio Pykha  
page 70 à 114 : Rip Consulting

## PUBLICITÉ

### PUBLICITÉ COMMERCIALE

Directrice générale : Elodie Brétaudeau-Fontailles  
Directrice du pôle automobile : Nathalie Martins  
Directrice adjointe du pôle automobile : Anne Buré-Emmel (29 21)  
Planning : Angélique Consoli (53 52),  
Stéphanie Guillard (53 50)  
Trafic : Lea Joya

### MARCHÉS DIRECTS

Directrice de publicité : Julie Aldabo (55 45)

## MARKETING & ABONNEMENT

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

### ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directeur marketing clients/diffusion : Germain Perinet

### ABONNEMENTS

Directrice marketing direct : Catherine Grimaud  
Chef de groupe : Davina Champaigne  
Chef de produit : Julie Duarte

### VENTES AU NUMÉRO:

Responsable service Diffusion : Philippe Merrien  
Responsable des ventes : Mélanie Caillé

## FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat

## ÉDITION

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

## DIRECTION

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

Imprimeur : Roto France

Numéro ISSN : 0992-8154

Numéro CPPAP : 0526 K 93921

Dépôt légal : mars 2026

Trimestriel : avril, mai, juin 2026

### AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier : Suède,

Taux de fibres recyclées 0%

Certification PEFC

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



# SOMMAIRE

**P.4** .....Édito

**P.14** .....Actus

## NOUVEAUTÉS

**P.8**.....Spécial citadines, dix reines des villes en approche

**P.13**..... Concept Skoda Vision O

## DOSSIERS

**P.18** ..... Les 200 modèles les plus économiques du marché

## ESSAIS

**P.25**..... Essai : Peugeot 308 1.2 Hybrid GT 145 ch

**P.30**..... Essai : BMW iX3 50 xDrive M Sport 469 ch





PHOTOS : ARNAUD SAUNIER



**P.34**.....Match : Volkswagen T-Roc 1.5 eTSI 150 ch contre Renault Symbioz 1.8 full hybrid E-Tech 160 ch

**P.38**.....Comparatif : Renault Clio 1.8 full hybrid E-Tech 160 ch face à ses rivaux

**P.46**.....Nissan Leaf 75 kWh 218 ch

**P.50**..... Chevrolet Corvette E-Ray 6.2 Coupé AWD 644 ch

**P.52**.....Match : Peugeot 5008 1.6 Plug-in Hybrid 195 ch contre Renault Espace 1.2 E-Tech full hybrid 200 ch



**P.56**.....Essai : Tesla Model Y Standard Propulsion 60 kWh 299 ch

**P.60**.....Essai : BYD Atto 2 DM-i Boost - 212 ch

**P.62**.....Essai : Subaru Solterra Comfort 338 ch

## GUIDE D'ACHAT

**P.68**..... 155 modèles à l'essai

# SPÉCIAL CITA

## Dix reines des vil

**C**ertes, la tendance est durablement aux SUV : omniprésents sur le marché, ils le sont aussi dans les gammes de chaque constructeur. Cela dit, les modèles qui trônent au sommet du classement des ventes restent des citadines. Ainsi, en France, en 2025, ce sont une nouvelle fois les Renault Clio, Peugeot 208 et Dacia Sandero qui ont trôné le podium, tandis qu'en Europe, les

Sandero et Clio ont figuré sur les deux premières marches, preuve que cette catégorie demeure essentielle. Ce qui est nouveau, en revanche, c'est le retour dans le paysage automobile des minicitadines. On les croyait disparues à jamais, faute de rentabilité : les coûts de fabrication, renchérissés par les dispositifs de dépollution et les équipements de sécurité obligatoires, avaient eu leur peau. Mais avec

l'électrique, la donne change. Les constructeurs cherchent désormais à proposer des modèles accessibles et (re)développent des entrées de gamme comme la Renault Twingo, la Smart#2, la VW ID. Up!, la Dacia Evader et bien d'autres à venir. Leur vocation principalement urbaine leur permettant d'être moins puissantes et de proposer des autonomie plus modestes, synonymes de batteries moins coûteuses. ■

### Dacia "Evader"



### Dacia Sandero \ Courant 2027

A partir de 16 000 € \*



ILLUSTRATIONS: RENÉ DEMARETS

Sortie fin 2020, la Sandero vient d'être restylée, tout en bénéficiant d'évolutions techniques, notamment sur ses motorisations. Mais au cours de l'année prochaine (2027), une quatrième génération de la citadine verra le jour et soulignera une nouvelle montée en gamme de Dacia. Elle changera de look et s'allongera de quelques centimètres

(à 4,15 m environ). Ses moteurs actuels seront reconduits (sauf le 1.0 SCe 65), dont le 1.8 hybrid de 155 ch (qui arrive bientôt sur la Stepway). Surtout, Dacia envisage une variante 100 % électrique en 2028. Basée sur la Renault 5 E-Tech, elle devrait adopter son bloc de 95 ch et la nouvelle batterie LFP (qui équipera prochainement la R5).

# DINES

Dans un marché des voitures neuves pourtant dominé par les SUV, toujours plus nombreux, les citadines restent un pilier du marché européen. Mieux, les modèles les plus petits, délaissés par les constructeurs ces dernières années, signent un retour en force. Tour d'horizon des nouveautés à venir sur ce segment. Texte: Agnès Lasbarrères et Julien Sarboraria

## les en approche

\\ Fin 2026

À partir de 17 990 € \*



ILLUSTRATION

Auto Plus



ILLUSTRATIONS: RENÉ DEMARETS

Dacia va enrichir sa gamme d'une toute nouvelle petite électrique, qui devrait être dévoilée en octobre prochain au Mondial de l'Auto et commercialisée début 2027. Celle que l'on surnomme pour le moment Evader (appellation non confirmée) sera la jumelle technique de la Twingo E-Tech. Elle reposera sur la même plate-forme (AmpR Small), disposera d'une offre moteur/batterie identique, avec un bloc de 82 ch et une "pile" LFP de 27,5 kWh (autonomie de 260 km environ). Son gabarit devrait être similaire (3,79 m), mais son design totalement différent. L'Evader misera sur une silhouette cubique, agrémentée d'un petit look de baroudeur, tout en adoptant les derniers codes esthétiques de la marque. Elle est annoncée officiellement avec un ticket d'entrée inférieur à 18 000 € (hors aides), mais les équipements de cette quatre places seront plus basiques que ceux de la Twingo (à partir de 19 490 €, hors aides). Il y a peu de chances, par exemple, qu'elle soit dotée de sièges arrière indépendants et coulissants. Pas sûr non plus qu'elle puisse disposer de l'option qui autorise la recharge rapide en DC (courant continu) à 50 kW. En revanche, elle s'équipera de compteurs numériques (7"/18 cm) et d'un écran multimédia de 10"/25,4 cm (selon finition). Fabriquée en Slovénie (aux côtés de la Twingo), elle pourra bénéficier de la prime "coup de pouce", ce qui devrait lui permettre de s'afficher à un tarif final très compétitif. Un atout dont ne peut profiter l'actuelle Spring, fabriquée en Chine. Cette dernière, restylée en 2024, mise à jour techniquement fin 2025 et équipée désormais de blocs de 70 et 100 ch (à partir de 16 900 €), devrait continuer sa carrière en parallèle, au moins jusqu'en 2028.

## Renault Twingo E-Tech \ Printemps 2026

Fidèle à l'esprit du modèle original des années 1990, la nouvelle Twingo s'en distingue toutefois par son gabarit nettement supérieur (3,79 m de long, soit 36 cm de plus), sa carrosserie à cinq portes et sa motorisation exclusivement électrique. Malgré sa petite batterie de 27,5 kWh utiles, la marque revendique une autonomie suffisante pour un usage essentiellement urbain (jusqu'à 260 km). A bord, on retrouve les nombreux aspects pratiques qui ont fait

le succès de son aînée: sièges arrière coulissants, plancher plat, multiples rangements. Enfin, bonne surprise côté tarifs: la Twingo se montre compétitive pour un modèle électrique, avec un ticket d'entrée fixé à 21 090 €, voire à 19 490 € lorsque la version de base "Evolution" sera disponible, au printemps prochain. De quoi ramener le prix sous la barre des 16 000 € une fois la prime "coup de pouce" minimale (3 620 €) déduite.



RENAULT

Si Kia a tiré un trait sur sa citadine Rio, Hyundai (qui fait partie du même groupe) n'entend pas abandonner l'i20 et lui prépare même une remplaçante. Cette nouvelle génération sera légèrement plus grande (l'actuelle mesure 4,07 m de long) et évoluera franchement sur le plan du design. En revanche, elle restera fidèle au thermique. Elle inaugurerait même une nouvelle motorisation avec technologie full hybrid, comparable à celles des Renault Clio et Toyota Yaris. Ce bloc sera ensuite disponible sous le capot des futurs SUV Bayon et Kona. La nouvelle i20 sera dévoilée à l'automne, à l'occasion du Mondial de l'auto, à Paris, pour une commercialisation en France attendue au premier semestre 2027.

## Hyundai i20 \ Début 2027

A partir de 21 000 €\*



SHPROSHOTS

A partir de 19 490 €



DS N°3 \ Fin 2027



ILLUSTRATION Auto Plus

A partir de 30 000 €\*

La transformation de la DS 3 en SUV urbain n'aura pas porté ses fruits. La prochaine génération, rebaptisée N°3, opérera donc un virage à 180 degrés en retrouvant une silhouette de petite citadine chic, tout en conservant quelques attributs hérités des crossovers. Plus compacte

(moins de 4,10 m de long) et plus féminine, la N°3 inaugurera le nouveau style de la marque, avec plusieurs clins d'œil à la première DS. Elle reposera sur la même base technique que la future Peugeot 208 et ne devrait être proposée qu'en version électrique.

RENÉ DEMARETS

Cupra Raval \ Eté 2026



A partir de 25 995 €

Troisième modèle électrique de Cupra (après la Born et le Tavascan), la citadine Raval (4,05 m) sera dévoilée en mars. Elle partage sa plate-forme (MEB+) avec les futures Volkswagen ID. Polo (voir p. 20), ID. Cross et Skoda Epiq. Elle sera proposée, au lancement, en trois versions haut de

gamme, avec une batterie NMC de 52 kWh (autonomie jusqu'à 450 km): V Endurance et Launch Edition (série limitée), de 210 ch, et VZ Extreme, de 226 ch. La finition d'entrée de gamme, moins puissante (116 ou 135 ch, avec batterie LFP de 37 kWh), baptisée One, suivra en juillet.

CUPRA

Peugeot 208 \ Début 2027



ILLUSTRATION Auto Plus

A partir de 25 000 €\*

Peugeot et Renault renouvellent traditionnellement leurs citadines à quelques mois d'intervalle. Mais alors que la nouvelle Clio arrive dans les showrooms, la marque au lion accuse cette fois un certain retard. La future 208 ne sera en effet présentée qu'à l'automne, au Mondial de l'auto, pour une arrivée sur le marché programmée l'année suivante. Si elle se fait désirer, cette nouvelle génération entend marquer les esprits en opérant une nette rupture, tant sur le plan stylistique que technologique. Sur certaines versions, elle adoptera notamment un volant rectangulaire inédit, sans liaison mécanique avec les roues. Exclusivement électrique, cette 208 cohabitera dans la gamme avec le modèle actuel, qui restera proposé en hybride.

RENÉ DEMARETS

Présentée en 2023 sous la forme d'un concept-car baptisé ID. 2all ("to all", c'est-à-dire "pour tous", en français), c'est bien sous l'appellation ID. Polo que la version de série de cette citadine électrique sera définitivement dévoilée fin avril. Et ce, après avoir laissé la primeur à sa jumelle espagnole, la Cupra Raval (voir p. 19). Pourtant, elle est fin prête, à tel point que nous avons déjà pu l'essayer, mais camouflée (voir Auto Plus n° 1949). D'une longueur de 4,05 m, elle promet un volume de coffre généreux, jusqu'à 435 dm<sup>3</sup>. Elle repose sur la plate-forme MEB+ (traction), sera fabriquée à Martorell, en Espagne, et proposée avec des blocs de 116 et 135 ch (batterie LFP de 37 kWh), ainsi que de 211 et 226 ch (ID. Polo GTI), avec une batterie NMC de 52 kWh.

## Volkswagen ID. Polo \ Automne 2026

A partir de 25 000 € \*



VOLKSWAGEN

## Volkswagen ID. Up! \ Courant 2027

A partir de 20 000 € \*

CONCEPT-CAR



VOLKSWAGEN

Le concept Every1, dévoilé en mars 2025, préfigure l'entrée de gamme électrique chez VW. D'une longueur de 3,88 m, cette minicitadine, qui pourrait adopter le nom de ID. Up!, aurait dû être une cousine technique de la Renault Twingo, mais le projet ayant capoté, elle sera développée en interne. Comme la française, elle disposera de cinq portes et de quatre places, et devrait s'équiper d'un bloc de 95 ch et d'une batterie LFP (autonomie jusqu'à 250 km).

## Smart #2 \ Printemps 2027 A partir de 20 000 € \*



SMART

Smart bataillait depuis quelque temps avec le groupe chinois Geely – propriétaire de la marque à 50 % aux côtés de Mercedes – pour faire renaître la Fortwo. Avec succès, puisqu'un nouveau modèle (électrique) est en préparation. Il conservera un gabarit de poche (environ 2,70 m) et une configuration à deux places (sous la forme d'une banquette). Cette nouvelle Smart pourrait être présentée au Mondial de l'auto, à Paris, vingt-huit ans après la révélation du tout premier modèle.

## Et aussi

### Citroën C1

Quatre ans après avoir disparu des catalogues, la petite C1 pourrait faire son retour prochainement. Selon le patron de la marque, la faisabilité du projet dépendra principalement de l'évolution de la réglementation européenne encadrant les petites citadines.

### Fiat Panda

La Pandina (à ne pas confondre avec la Grande Panda) aura bien une remplaçante en 2027. Olivier François, patron de Fiat, l'a récemment confirmé, précisant qu'elle sera plus compacte, plus simple de conception et surtout bien moins chère que l'actuelle, dont les tarifs débutent à 15 500 € (avant remises). Elle disposera d'une offre multiénergie, et sa production pourrait rester localisée en Europe, cette minicitadine étant aujourd'hui fabriquée en Italie.

### Ford Fiesta

Ford a conclu un accord avec Renault pour développer deux petits modèles électriques, dont une citadine. Attendue début 2028, cette dernière sera une proche cousine de la Renault 5 E-Tech. Elle devrait reprendre le nom Fiesta, abandonné depuis 2023. Le design sera assuré par Ford, tandis que la production sera confiée à Renault, dans la même usine française que la R5, à Douai (59).

### Kia EV1

Kia pourrait encore élargir sa gamme électrique par le bas à l'horizon 2027-2028. L'EV1, qui prendrait la forme d'une petite citadine, assurerait alors, si le projet est validé, la relève de l'actuelle Picanto.

### Nissan "Pixo"

A l'instar de Dacia, Nissan va lancer une citadine électrique dérivée de la nouvelle Renault Twingo. Dévoilée fin 2026, elle arrivera sur le marché début 2027. Son nom, qui sera annoncé cet été, ne devrait finalement pas être "Wave". Pour mémoire, la dernière citadine vendue par Nissan en Europe s'appelait Pixo.

Lancement: horizon 2030

Longueur: 4,85 m

Moteurs: électriques



Et aussi  
On l'a déjà conduit !



Encore au stade de prototype, le Vision O ne peut pas prendre la route. Nous l'avons toutefois essayé dans un lieu privé, sur quelques centaines de mètres, au pas. Doté à ce stade d'un petit moteur électrique, il ne se déplace qu'à faible vitesse. Avec des suspensions et des trains roulants encore en cours de développement, de légers craquements s'entendaient dans l'habitacle. Néanmoins, nous avons apprécié le confort des sièges – malgré leur garniture fine –, la douceur des commandes (direction et pédales) et l'excellente visibilité à travers les larges surfaces vitrées. Sans oublier le bon diamètre de braquage, précieux au moment de manœuvrer ce grand break de 4,85 m de long !

## SKODA VISION O CONCEPT

# Révolution à venir...

**A quoi ressembleront les prochains modèles du constructeur tchèque ? Elements de réponse avec ce concept-car spectaculaire, et déjà capable de rouler !** Texte: Charles Thouluc Photos: Peter Homolka/Skoda

**H**abitués ou non de la marque, nous serons tous surpris par les futurs modèles de Skoda. A travers un concept-car déjà roulant (voir encadré), le constructeur lève le voile sur le design de ses prochains grands breaks (Octavia et Superb) à l'horizon 2030. Et il y a du changement ! Le Vision O préfigure les nouveaux codes stylistiques de la marque. Ses lignes, douces mais puissantes, épurées et raffinées, offrent ce savant mélange de force et d'élégance que l'on retrouve sur certaines Volvo, notamment des feux effilés, en forme de "T" et reliés à la base. A bord, sobriété et simplicité sont les maîtres mots. Il y a peu de boutons. La plupart des commandes sont regroupées dans l'écran central, qui inclut un nouveau logiciel faisant largement appel à l'intelligence artificielle pour assister

la conduite. Le bloc d'instrumentation prend place à la base du pare-brise, sous la forme d'un long bandeau. Il est visible par tous les passagers, qui apprécieront aussi les matériaux cossus de ce haut de gamme. Tous sont issus du recyclage, et à leur tour recyclables. Des enceintes Bluetooth portables, un réfrigérateur et un range-parapluie dans chaque portière font partie des astuces typiques de Skoda. Comme les actuelles Octavia et Superb Combi, ce concept-car dispose d'un grand coffre. La marque annonce 650 dm<sup>3</sup>, et jusqu'à 1 700 dm<sup>3</sup> banquette rabattue. Concernant les tarifs, les moteurs et leur puissance, le suspense demeure. Le constructeur ne communique aucune information pour le moment. Seule certitude, la version de série qui découlera de ce concept-car sera électrique et inaugurer une nouvelle plate-forme. ■



L'habitacle élégant, aux lignes sobres et épurées, reçoit des matériaux recyclés et recyclables. L'IA améliore les performances du multimédia.



Pas sûr que les portes à ouverture antagoniste soient conservées.



Bien conçu et astucieux (rangements dans les parois), le coffre est gigantesque. La banquette ne maintient pas assez, mais l'espace généreux est appréciable.



Le design à la fois puissant et élégant du Vision O préfigure celui des futurs breaks Skoda Octavia et Superb. Ça change !

**vite!**  
**VERT**

Les « robotaxis »  
Waymo vont se  
déployer à  
l'international



WAYMO

La filiale de Google dédiée aux robotaxis, qui opère déjà 2 500 véhicules dans six métropoles américaines (dont Los Angeles, San Francisco et Miami) a levé pas moins de 16 milliards de dollars afin de financer son développement au-delà des frontières américaines. La startup prévoit de se lancer dans 20 nouvelles villes en 2026, dont Tokyo et Londres.

Tesla abandonne  
ses Model S et X  
pour se lancer dans  
la robotique



ANNIE SÉCHET

La production des deux premiers modèles lancés par Tesla s'arrêtera au cours du second semestre 2026. La décision de « sabrer » les Model S et X, qui ne représentaient plus que 3,2 % des ventes de la marque, a été motivée par le besoin de libérer de l'espace dans l'usine californienne de Fremont afin de produire les robots humanoïdes Optimus.



ARNAUD SAUNIER

# Stellantis et Volkswagen plaident pour un « bonus CO<sub>2</sub> » européen

**F**ace au péril chinois et pour peser dans les décisions bruxelloises, c'est l'union sacrée ! Oliver Blume, président du groupe Volkswagen, et Antonio Filosa, directeur général de Stellantis, ont ainsi publié une tribune en forme de plaidoyer pour une « industrie automobile européenne forte et résiliente ». Au centre de leurs propositions : l'idée d'instaurer un « bonus CO<sub>2</sub> » réservé aux voitures électriques produites sur le Vieux continent. Une manière de soutenir une industrie locale soumise à la menace des nouveaux entrants, notamment chinois, en com-

pensant les coûts de production plus élevés en Europe. Et il y a urgence : au mois de décembre 2025, déjà 9,5 % des voitures neuves vendues sur le continent portaient un blason chinois ! Blume et Filosa proposent également la création d'un label « made in Europe » pour favoriser les véhicules répondant à des critères de production locale. Ce label pourrait donner accès à des aides à l'achat supplémentaires ou à des avantages dans l'attribution de marchés publics. Un principe guère éloigné de l'« éco-score » en vigueur pour le bonus écologique tricolore... ■

**VERTA**  
**pales**

## Les Porsche Boxster/Cayman électriques abandonnées ?



PORSCHE

L'avenir des prochaines petites sportives Porsche est plus incertain que jamais. Vu la mévente de ses Taycan et Macan 100 % électriques, la firme s'interroge : doit-elle convertir les Boxster et Cayman à l'hybridation, au risque que ces modèles accumulent encore plus de retard, ou tout simplement abandonner purement et simplement les deux projets ? Une décision devrait être prise dans les prochains mois.

**VERT**  
**foncée**



MERCEDES

## Une usine pour les batteries du futur à Dunkerque

L'entreprise taïwanaise ProLogium a posé la première pierre d'une « gigafactory » à Dunkerque, dans les Hauts-de-France. Particularité de cette usine : elle produira dès 2028 des batteries à électrolyte solide, dotées d'une densité énergétique et de capacités de recharge rapide très supérieures aux accumulateurs lithium-ion actuels. C'est la première usine de batteries solides en Europe.

## E.Leclerc va-t-il relancer le bioéthanol ?



ARNAUD SAUNIER

La filière bioéthanol est dans une situation paradoxale. D'un côté, 42 % des stations-service de France propose cet agrocaburant au prix très avantageux (0,73 € du litre). De l'autre, sa consommation est en baisse, après avoir atteint un pic en 2023, tandis que le parc de véhicules compatibles ne dépasse pas 418 000 unités (soit seulement 1,3 % du total). Il faut dire aussi que l'offre de véhicules neufs se limite désormais à un seul modèle : le Ford Kuga FHEV E85. Mais la filière pourrait rebondir avec l'aide providentielle du distributeur E.Leclerc, qui propose désormais l'installation de kits E85 en seconde monte dans ses centres auto. Développée en partenariat avec le spécialiste des boîtiers éthanol Biomotors, cette offre débute à partir de 690 € pose comprise, un coût qui pourra être rentabilisé dès la première année.

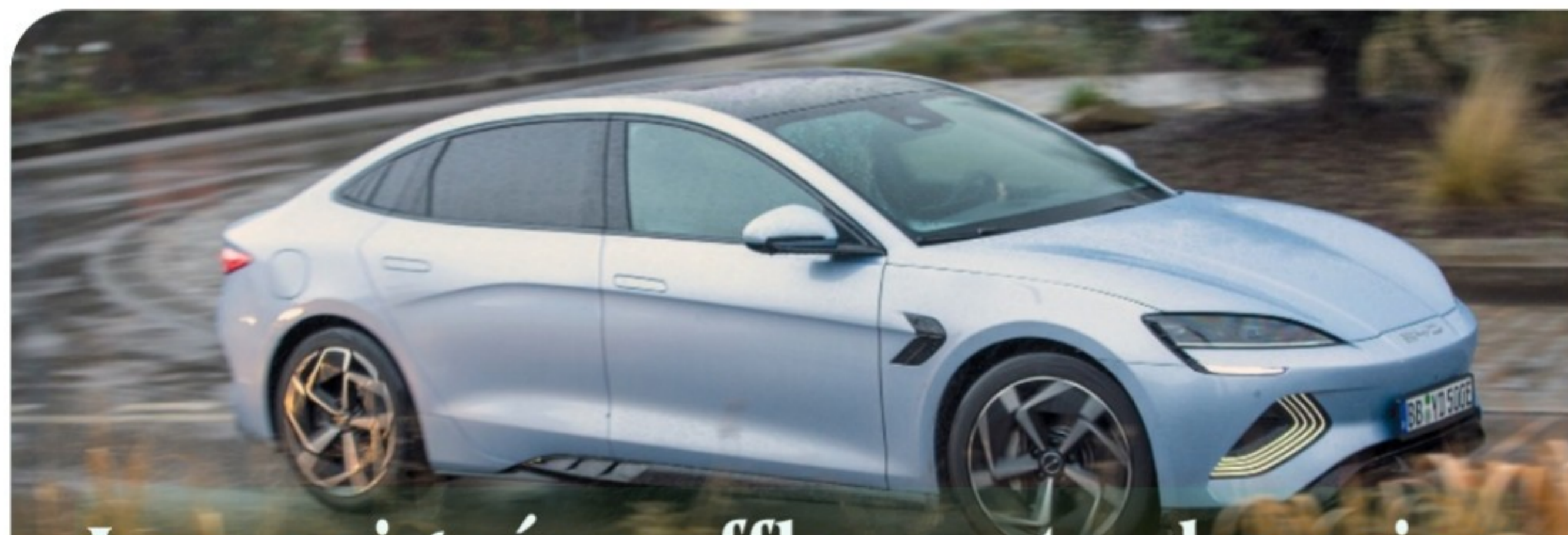
# Batteries sodium-ion : la révolution « low cost » ?



**A** lors que l'attention était focalisée sur les très performances batteries « solides » (voir « vert foncé »), voici qu'une nouvelle chimie fait ses débuts en Chine : le sodium-ion. Un premier modèle équipé d'une telle batterie, la Yiwei E10X, mis au point par JAC Motors avec l'aide financière du groupe Volkswagen, est produit depuis 2023, tandis que le géant des batteries

CATL produit des accumulateurs en grande série depuis avril dernier. La chimie au sodium-ion présente pas mal d'avantages, à commencer par un prix contenu, mais aussi l'absence de lithium, matériau critique dont la chaîne de valeur dépend quasiment exclusivement de la Chine. En outre, les batteries sodium-ion préservent mieux leurs performances par temps froid que celles au lithium-

ion. Enfin, elles présentent une plus grande stabilité, étant ainsi moins à risque d'incendie. Elles présentent cependant un inconvénient... de poids : elles sont une fois et demie plus lourdes que les batteries LFP (lithium-fer-phosphate). Elles pourraient cependant jouer un rôle capital dans la démocratisation de la voiture électrique, notamment pour équiper des modèles citadins à petit prix. ■



## Les poignées affleurantes bannies en Chine... et dans le monde ?

Favorisées par les constructeurs de modèles électriques pour des questions d'esthétique mais aussi d'aérodynamisme, les poignées de portières affleurantes sont archi-tendance. Mais cela risque de changer ! La Chine a en effet décidé de les bannir pour des raisons de sécurité, suite notamment à deux crashes mortels impliquant des modèles Xiaomi ayant pris feu et où les passagers n'ont pas pu s'échapper ou être extraits des véhicules. Dans les deux cas, il est suspecté qu'une panne électrique

ait empêché les serrures de fonctionner normalement. Le nouveau règlement, applicable dès le 1<sup>er</sup> janvier 2027 pour les nouveaux modèles (et au 1<sup>er</sup> janvier 2029 pour ceux déjà commercialisés), imposera des poignées classiques et un système de déverrouillage purement mécanique. Cette décision aura bien entendu un impact sur les modèles vendus localement, mais la Chine étant le premier marché mondial pour les voitures électriques, elle aura des répercussions dans le monde entier.

**vite!**  
VERT

ACC tire un trait sur ses usines de batteries en Allemagne et en Italie



DR  
ACC

Coentreprise entre Stellantis, Mercedes et TotalEnergies, ACC avait de grandes ambitions pour l'Europe... ambitions qui viennent d'être revues à la baisse au vu du décollage trop lent du marché. La firme se contentera de son usine actuelle de Billy-Berclau (Douvain, France), et a abandonné ses projets de « gigafactory » à Kaiserslautern (Allemagne) et Termoli (Italie).

L'Allemagne relance son bonus écologique

Après l'avoir brutalement



YANLEFFRE

supprimé fin 2023, l'Allemagne a relancé son bonus écologique. Doté d'un budget de 3 milliards d'euros, il permettra de financer environ 800 000 véhicules d'ici à 2029. Particularité : le « bonus » allemand concerne non seulement les voitures électriques (au moins 3 000 €) mais aussi les hybrides rechargeables (1 500 € minimum).

PRIMES "COUP DE POUCE", SURBONUS BATTERIE

# Quelle usine à gaz !

**Totalement refondu en juillet 2025, le bonus écolo est reconduit pour 2026, toujours sous l'appellation de "coup de pouce". Au menu: des primes plus généreuses, mais un fonctionnement et des subtilités tout sauf simples. Tentons d'y voir plus clair.** Par Cédric Morançais

**E**n 2008, les Français faisaient la connaissance de deux dispositifs dits "écologiques": le bonus et son double maléfique, le malus; le second étant destiné à financer tout ou partie du premier. Un système de vases communicants qui aura duré un peu plus de dix-sept ans avant de rendre son tablier: le 1<sup>er</sup> juillet dernier, le malus est devenu une rente captée par l'Etat, tandis que le financement des aides à l'achat de véhicules électriques a été transféré aux fournisseurs d'énergie. C'est que l'on appelle le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE). Selon le gouvernement, c'est tout bénéf: avec les CEE, les aides sont plus généreuses, et les conditions ainsi que les procédures d'attribution inchangées. Verdict? Si la première promesse s'avère tenue, la seconde l'est beaucoup moins. Entre précarité énergétique, ménages modestes, RFR, surbonus batterie... désormais, (presque) tout le monde – des clients aux constructeurs, en passant par les concessionnaires – y perd son latin. ■



## Surbonus "batterie européenne": l'imbroglia !

Depuis octobre 2025, les électriques dont les batteries – cellules comprises – sont produites en Europe bénéficient d'une majoration de la prime coup de pouce allant de 1200 à 2000 €. C'est l'Ademe\* qui publie la liste des véhicules éligibles à ce surbonus. Sur le papier, c'est une aubaine pour les clients. Dans les faits, cette idée louable vire au casse-tête. En effet, chaque auto est identifiée par son "type variante version" (TVV, qui figure à la case D.2 de la carte grise). Le hic, c'est que des TVV, il y en a une multitude par modèle, en fonction, notamment de... la provenance des batteries. Pas simple de s'y retrouver! Mais il y a pire: la liste

officielle des électriques "surbonusées" inclut plusieurs modèles dont les batteries ne sont clairement pas... européennes. Des informations confirmées par les marques concernées: Alpine (A290), Fiat (500e), Renault (4 et 5 E-Tech)... Conséquence: lors de la commande, les vendeurs déduisent bien la prime coup de pouce de la facture, mais pas le surbonus batterie! Un comble, sachant que Bercy nous a confirmé que la liste de l'Ademe "est établie [...] sur la base des informations et pièces justificatives déposées par les constructeurs". Et de poursuivre: "Les concessionnaires sont en mesure d'informer les potentiels bénéficiaires si la

version du modèle du véhicule mise en vente répond au critère de production européenne." Ainsi, "le particulier peut vérifier que le TVV du véhicule qu'il s'appête à acheter figure bien sur la liste des versions répondant au critère de préférence européenne". Problème: dans les faits, ne comptez pas sur le concessionnaire pour vous indiquer le TVV avant le passage de la commande (qui "fixe" le montant des aides auxquelles vous avez droit). Ceux que nous avons interrogés nous ont affirmé ne pas y avoir accès, sauf pour les autos déjà présentes dans leur stock. Une situation purement et simplement kafkaïenne!

\*Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. [score-environnemental-bonus.ademe.fr](https://score-environnemental-bonus.ademe.fr) \*\* Voir Auto Plus n° 1935.

## Quels sont les modèles éligibles ?

Le premier critère est le prix de vente du véhicule électrique neuf (ou de démonstration). Le plafond : 47 000 € maximum, hors suppléments (accessoires, frais de mise à la route...) ou options. Une subtilité qui amène certains constructeurs à user d'astuces surprenantes, mais légales. La plus courante consiste à transformer une finition haut de gamme en un pack d'options, permettant ainsi au tarif de base de demeurer sous le seuil fatidique\*\*. En complément, le poids en ordre de marche du véhicule ne doit pas dépasser les 2 400 kg. Autre critère cardinal : le score environnemental,

ou écoscore. Il détermine l'empreinte carbone d'une voiture sur l'ensemble de son cycle de vie, de l'extraction des matières premières jusqu'à son acheminement, en passant par sa fabrication. Avec cette règle, seuls les modèles atteignant un score minimal peuvent prétendre aux aides. Manière habile de faire du protectionnisme en excluant de facto la quasi-totalité des voitures produites hors d'Europe. Et pour compliquer encore un peu les choses, depuis le 1er octobre 2025, un surbonus est attribué si la batterie de traction et ses cellules sont européennes (voir encadré page ci-contre).



YANN LEEBYRE

Certaines Renault 5 E-Tech seraient éligibles au surbonus batterie. Sauf que les vendeurs ne savent pas lesquelles...



FLORIAN GROUT

Le Peugeot E-5008, mais aussi l'E-3008 et le Citroën C5 Aircross ont droit au surbonus dans leur version Long Range.

## Qui a droit au "coup de pouce" ?

Ici, la réponse est (presque) simple : tout le monde ! En fonction de la composition du foyer et de ses revenus, le ménage sera considéré comme "précaire", "modeste" ou "autre". Trois profils auxquels sont accordés des niveaux d'aide variables. Précision importante : chaque personne physique peut, au total, profiter cinq fois d'une prime "coup de pouce" (alors que la précédente version du bonus était accordée une fois tous les trois ans). Enfin, chaque voiture électrique subventionnée doit être conservée deux ans minimum (qu'elle soit achetée ou louée) avant de pouvoir être revendue.

Composition du foyer	Ménage en situation de précarité énergétique	Ménage modeste
<b>1 personne</b>	24031 €	29253 €
<b>2</b>	35270 €	42933 €
<b>3</b>	42357 €	51564 €
<b>4</b>	49455 €	60208 €
<b>5</b>	56580 €	68877 €
<b>Par personne supplémentaire</b>	+ 7116 €	+ 8663 €

Les sommes indiquées correspondent au revenu fiscal de référence du ménage pour l'année 2024 (ou 2025 lorsqu'il sera connu). Les ménages précaires ont droit au coup de pouce maximal (plus ou moins 5700 €); ceux considérés comme modestes, à l'aide intermédiaire (4700 €); et tous ceux dont les revenus sont supérieurs aux plafonds de la colonne de droite, à la prime "minimum" (3500 €).

## Quel est le montant des primes ?

Alors que le gouvernement communique sur des "coups de pouce" estimés à 5700 €, 4700 € ou 3500 € selon le profil du bénéficiaire, les

constructeurs, eux, préfèrent les comptes d'apothicaire. Et pour cause, chaque groupe automobile négociant avec le fournisseur

d'énergie de son choix, les uns et les autres accordent des primes ajustées à l'euro près en fonction du "deal" qu'ils ont passé.

MARQUE	Ménage en précarité énergétique		Ménage modeste		Tout autre ménage	
	Coup de pouce "standard"	Surbonus batterie inclus	Coup de pouce "standard"	Surbonus batterie inclus	Coup de pouce "standard" w	Surbonus batterie inclus
Alfa Romeo	5700 €	-	4800 €	-	3600 €	-
Alpine	5740 €	-	4830 €	-	3620 €	-
Audi	5170 €	6890 €	4600 €	5740 €	3450 €	4600 €
BMW	4465 €	-	4465 €	-	3380 €	-
Citroën	5700 €	-	4800 €	-	3600 €	-
Cupra	5170 €	-	4600 €	-	3450 €	-
DS Automobiles	5700 €	-	4800 €	-	3600 €	-
Fiat	5700 €	-	4800 €	-	3600 €	-
Ford	5700 €	7600 €	4700 €	5900 €	3500 €	4700 €
Hyundai	5800 €	7736 €	4800 €	6000 €	3600 €	4800 €
Jeep	5700 €	NC	4800 €	NC	3600 €	NC
Kia	-	7500 €	-	5900 €	-	4700 €
Lancia	5700 €	-	4800 €	-	3600 €	-
Mini	4465 €	-	4465 €	-	3380 €	-
Mitsubishi	-	7736 €	-	6000 €	-	4800 €
Nissan	5302 €	-	4772 €	-	3579 €	-
Opel	5700 €	-	4800 €	-	3600 €	-
Peugeot	5700 €	7600 €	4800 €	6000 €	3600 €	4800 €
Renault	5740 €	7650 €	4830 €	6030 €	3620 €	4830 €
Skoda	5170 €	6890 €	4600 €	5740 €	3450 €	4600 €
Tesla	N.C.	NC	NC	NC	3600 €	NC
Volkswagen	5170 €	6890 €	4600 €	5740 €	3450 €	4600 €
Volvo	5800 €	NC	4800 €	-	3600 €	-

- : non applicable

NC : non communiqué

- Preuve que les constructeurs font un peu ce qu'ils veulent, les montants des "coups de pouce" font parfois le grand écart. Le delta peut ainsi atteindre 1335 € selon que vous choisissiez une Hyundai ou une électrique BMW ou Mini.
- Malgré les effets d'annonce de certains, les batteries réellement "made in Europe" bénéficiant d'un surbonus ne sont pas si nombreuses. Sur 23 marques proposant des modèles éligibles au coup de pouce, seules 9 voient une partie (généralement modeste) de leurs véhicules profiter de cette prime complémentaire.
- Tous les modèles privés de coup de pouce (pour mauvais écoscore, car trop lourds ou trop chers) ont tout de même droit à une petite "prime CEE", de l'ordre de 300 à 400 €, voire 600 € pour les pros. Problème : tous les constructeurs ne font pas l'effort de la proposer. Et s'il est possible de la réclamer à titre individuel, c'est tellement contraignant que le jeu n'en vaut pas la chandelle.

HYBRIDES ESSENCE ET DIESELS, GPL, ÉLECTRIQUES, PRIX

# LES 200 VO

## LES MOINS CHÈRES À L'



N. SOLER

DES CARBURANTS, CONSOMMATION...

# ITURES

## USAGE

**Entre essence, diesel, GPL, E85, hybrides (rechargeables ou non) et 100 % électriques, celui qui cherche sa future voiture a de quoi se sentir perdu! Pour y voir plus clair, nous avons pris notre calculatrice afin de vous révéler quels sont les modèles qui épargneront le plus votre budget.**

**M**algré une instabilité géopolitique persistante, les prix des carburants sont restés sages au cours des douze derniers mois, avec une baisse allant jusqu'à 4,7 % pour le SP95-E10, et 2,3 % pour le gazole, ces deux carburants se retrouvant aujourd'hui quasiment au même tarif. Bonne nouvelle aussi pour les utilisateurs de GPL et de superéthanol E85, dont les tarifs ont diminué respectivement de 4,4 et 3,6 %. Côté électricité aussi, la tendance est à l'accalmie: le prix du kilowattheure en heures creuses (celles que l'on a tendance à privilégier lorsqu'il s'agit de recharger son véhicule) pour les abonnés au tarif réglementé d'EDF a baissé de 3,42 %. Attention cependant: entre 2024 et 2025, le tarif moyen du kilowattheure a explosé sur les bornes ultra-rapides de 150 kW et plus, passant de 0,42 € à 0,61 €! Au point qu'un long trajet peut coûter plus cher qu'avec certaines voitures thermiques. Choisir judicieusement sa prochaine auto apparaît donc plus important

que jamais. Or l'offre pléthorique en matière d'énergie a de quoi faire perdre la tête! Dans le temps, on se contentait d'hésiter entre essence et diesel. Désormais, on ne sait plus à quel saint se vouer entre thermiques, hybrides classiques (qui peuvent elles-mêmes fonctionner au GPL ou à l'E85), hybrides rechargeables et électriques. De plus en plus rares sur le marché, les modèles dépourvus d'électrification font souvent office d'entrée de gamme à petit prix. Ils sont supplantés par des modèles micro-hybrides (incapables de se mouvoir à la seule force de l'électricité) ou hybrides classiques, plus coûteux à l'achat mais plus économiques à l'usage. Quant aux hybrides rechargeables (ils permettent de parcourir plusieurs dizaines de kilomètres en mode électrique, tout en offrant la facilité d'une hybride classique sur les longs trajets), leurs tarifs élevés les mettent en concurrence avec des modèles 100 % électriques dont l'autonomie n'a cessé de progresser ces dernières années. Au final, le portefeuille sera notre juge de paix dans les pages qui suivent. ■



ARNAUD SAUNIER

### Notre méthode d'évaluation



NICOLAS SOLER



NICOLAS SOLER



Vraies consos, vrais coûts. Nous nous sommes appuyés sur les consommations moyennes relevées sur notre base de Montlhéry. Des mesures réalisées selon un protocole précis, représentant un parcours mixte (un tiers de route, un tiers de ville et un tiers d'autoroute). Pour les hybrides rechargeables, nous avons retenu la consommation de carburant une fois la batterie vide. Nous avons ensuite calculé le coût en énergie pour 1 000 km et sélectionné les modèles thermiques et électriques les plus économiques. Pour ce calcul, nous avons pris en compte les derniers prix moyens à la pompe et ceux du kilowattheure à domicile (au tarif heures creuses d'EDF: 15,79 cts/kWh) et sur les bornes publiques à recharge rapide de 150 kW et plus avec abonnement, soit 61 cts/kWh, valeur moyenne établie par l'Avere-France<sup>(1)</sup> dans son dernier rapport portant sur le premier semestre 2025 et publié en novembre dernier.

## Les citadines

**A**vec une recharge à domicile aux heures creuses, les électriques sont imbattables en coût à l'usage. La nouvelle BYD Dolphin Surf prend la tête du classement dans sa version à petite batterie: 22 € tous les 1 000 km. Mais, comme pour les autres électriques, la facture quadruple si l'on recharge sur les bornes rapides: 85 €! La plus cotée des Renault 5 E-Tech, la version de base Five, n'est pas loin derrière, avec 23 €... en revanche, elle ne peut pas être rechargée sur bornes rapides. Même la lanterne rouge du classement qu'est la Fiat

Grande Panda vous coûtera moins de 30 €/1 000 km, si elle est branchée à domicile. Du côté des thermiques, en attendant la nouvelle Dacia Sandero 1.2 Eco-G 120, c'est la "prétraitée" Renault Clio V 1.0 Eco-G 100 qui prend le titre de citadine la plus économique à l'usage: grâce à sa carburation au GPL (moins de 1 € du litre), elle ne revient qu'à 80 € pour parcourir 1 000 km. Ultime diesel de la catégorie, la Clio V 1.5 dCi fait presque aussi bien: 85 €, juste après la Suzuki Swift 1.2 Hybrid (84 €). Elle se permet même de défier la toute dernière Renault Clio VI 1.8 full

Renault Clio V 1.0 Eco-G (100 ch)



NICOLAS SOLER

Encore au catalogue pour quelques semaines, la Clio V 1.0 Eco-G reste la citadine thermique la plus économique à l'usage, avec seulement 80 € de GPL pour effectuer 1 000 km. Un coût qui passe à 102 € lorsqu'elle carbure au sans-plomb.

hybrid E-Tech, qui revient à 86 € tous les 1 000 km. Ce qui reste néanmoins un petit progrès par rapport à la génération précédente, 3 € plus coûteuse sur le même par-

cours. Premier modèle de la catégorie dépourvu d'électrification, la Skoda Fabia 1.0 MPI implique pour sa part un budget de 98 € tous les 1 000 km. ■



	Tarif <sup>(1)</sup> à partir de	Energie/carburant	Consommation moyenne	Coût aux 1 000 km	
<b>BYD Dolphin Surf 27 kWh (88 ch)</b>	19 990 €	Electrique	14 kWh/100 km	22 € <sup>(2)</sup>	85 € <sup>(3)</sup>
<b>Mini Cooper E 37 kWh (184 ch)</b>	30 650 €	Electrique	14,1 kWh/100 km	22 € <sup>(2)</sup>	86 € <sup>(3)</sup>
<b>Renault 5 E-Tech 40 kWh (95 ch)</b>	24 990 €	Electrique	14,8 kWh/100 km	23 € <sup>(2)</sup>	-
<b>BYD Dolphin Surf 40 kWh (156 ch)</b>	23 990 €	Electrique	15,2 kWh/100 km	24 € <sup>(2)</sup>	93 € <sup>(3)</sup>
<b>Nissan Micra 52 kWh (150 ch)</b>	33 500 €	Electrique	15,2 kWh/100 km	24 € <sup>(2)</sup>	93 € <sup>(3)</sup>
<b>Hyundai Inster 49 kWh (115 ch)</b>	28 600 €	Electrique	15,7 kWh/100 km	25 € <sup>(2)</sup>	96 € <sup>(3)</sup>
<b>Renault 5 E-Tech 40 et 52 kWh (120 et 150 ch)</b>	27 990 €	Electrique	15,7 kWh/100 km	25 € <sup>(2)</sup>	96 € <sup>(3)</sup>
<b>Peugeot E-208 46 kWh (136 ch)</b>	28 100 €	Electrique	15,8 kWh/100 km	25 € <sup>(2)</sup>	96 € <sup>(3)</sup>
<b>Fiat 500e 21,3 kWh (118 ch)</b>	32 400 €	Electrique	16,3 kWh/100 km	26 € <sup>(2)</sup>	99 € <sup>(3)</sup>
<b>Opel Corsa Electrique 46 kWh (136 ch)</b>	32 000 €	Electrique	16,3 kWh/100 km	26 € <sup>(2)</sup>	99 € <sup>(3)</sup>
<b>Citroën ë-C3 42 kWh (113 ch)</b>	23 300 €	Electrique	17,3 kWh/100 km	27 € <sup>(2)</sup>	106 € <sup>(3)</sup>
<b>Fiat Grande Panda 42 kWh (113 ch)</b>	24 900 €	Electrique	17,5 kWh/100 km	28 € <sup>(2)</sup>	107 € <sup>(3)</sup>
<b>Renault Clio V 1.0 Eco-G (100 ch)<sup>(4)</sup></b>	18 000 €	GPL	8,3 l/100 km	80 €	
<b>Suzuki Swift 1.2 Hybrid (83 ch)</b>	19 190 €	Essence	4,9 l/100 km	84 €	
<b>Renault Clio V 1.5 dCi (100 ch)<sup>(4)</sup></b>	19 900 €	Diesel	5 l/100 km	85 €	
<b>Renault Clio VI 1.8 full hybrid E-Tech (156 ch)</b>	24 600 €	Essence (hybride)	5 l/100 km	86 €	
<b>Honda Jazz 1.5 e:HEV (122 ch)</b>	28 160 €	Essence (hybride)	5,2 l/100 km	89 €	
<b>Mazda 2 1.5 Hybrid (116 ch)</b>	25 350 €	Essence (hybride)	5,2 l/100 km	89 €	
<b>Renault Clio V 1.6 full hybrid E-Tech (145 ch)<sup>(4)</sup></b>	24 500 €	Essence (hybride)	5,2 l/100 km	89 €	
<b>Toyota Yaris 1.5 Hybride (116 ch)</b>	24 600 €	Essence (hybride)	5,2 l/100 km	89 €	
<b>MG 3 1.5 Hybrid+ (195 ch)</b>	19 990 €	Essence (hybride)	5,4 l/100 km	92 €	
<b>Peugeot 208 1.2 Hybrid e-DCS6 (110 ch)</b>	23 900 €	Essence (hybride)	5,4 l/100 km	92 €	
<b>Opel Corsa 1.2 Turbo Hybrid (110 ch)</b>	23 700 €	Essence (hybride)	5,6 l/100 km	96 €	
<b>Skoda Fabia 1.0 MPI (80 ch)</b>	21 170 €	Essence	5,7 l/100 km	98 €	
<b>Lancia Ypsilon 1.2 Hybrid (110 ch)</b>	24 800 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km	99 €	
<b>Seat Ibiza 1.0 TSI (95 ch)</b>	23 100 €	Essence	5,9 l/100 km	101 €	
<b>Volkswagen Polo 1.0 TSI (95 ch)</b>	25 460 €	Essence	5,9 l/100 km	101 €	
<b>Citroën C3 1.2 Hybride (110 ch)</b>	20 950 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	103 €	
<b>Dacia Sandero 1.0 S Ce (65 ch)</b>	13 290 €	Essence	6 l/100 km	103 €	
<b>Fiat Grande Panda 1.2 Hybrid (110 ch)</b>	19 400 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	103 €	
<b>Volkswagen Polo 1.0 TSI DSG7 (116 ch)</b>	29 390 €	Essence	6 l/100 km	108 €	
<b>Seat Ibiza 1.0 TSI DSG7 (115 ch)</b>	25 605 €	Essence	6,6 l/100 km	113 €	
<b>Mini Cooper C et S (156 et 204 ch)</b>	28 050 €	Essence	7,1 l/100 km	122 €	

BYD Dolphin Surf 30 kWh (88 ch)



YANN LEFEBVRE

Très sobre, la BYD Dolphin Surf, à petite batterie, offre des coûts d'utilisation maîtrisés, avec seulement 22 € tous les 1 000 km, si on la recharge à domicile.

Suzuki Swift 1.2 Hybrid (83 ch)



NICOLAS SOLER

Avec sa micro-hybridation 12V, ce n'est pas une "véritable hybride", mais la Swift 1.2 est plus sobre que bien des "vraies": comptez 84 € de carburant tous les 1 000 km.

## Les berlines compactes

**T**ir groupé de Stellantis aux trois premières places électriques, avec les très efficaces Citroën ë-C4 54 kWh, Peugeot E-308 et Opel Astra: elles coûtent 24 à 25 €/1 000 km quand elles sont rechargées à domicile (91 à 96 € sur bornes rapides). Belle "perf" de la Cupra Born VZ, quatrième malgré ses 326 ch. Enfin, en dépit de sa relative ancienneté dans un segment en plein essor, la Renault Megane E-Tech reste bien placée, avec 27 €/1 000 km (105 € sur bornes rapides). Dans la famille thermique, les diesels sont

tombés à un plus bas historique (moins de 5% des ventes l'an dernier). Ils restent pourtant fort pertinents, comme en témoigne notre classement: les sept modèles à combustion les plus économiques tournent à l'huile lourde. En tête, les BMW 120d et les Volkswagen Golf 2.0 TDI (116 ch) ne reviennent qu'à 85 € de carburant pour 1 000 km. Chez les hybrides, seuls deux modèles passent sous la barre des 100 €: la Citroën C4 et la Honda Civic, ex æquo avec 99 € tous les 1 000 km. On retrouve par ailleurs la Volkswagen Golf chez les essence – où

BMW Série 1 120d (163 ch)



NICOLAS SOLER

**Dépassé, le diesel? Malgré ses 163 ch, la BMW 120d affiche une sobriété exemplaire (5 l/100 km), qui lui permet de ne coûter que 85 € tous les 1 000 km. Elle fait jeu égal avec la Volkswagen Golf 2.0 TDI 116 ch.**

la 1.5 eTSI (micro-)Hybrid fait presque aussi bien que les vraies hybrides (104 €) –, mais aussi chez les hybrides rechargeables. Les Golf eHybrid et GTE sont, en

effet, les "PHEV" les plus sobres une fois leurs batteries déchargées, avec seulement 6,2 l/100 km en moyenne, soit un coût d'usage de 106 €/1 000 km. ■



	Tarif <sup>(1)</sup> à partir de	Energie/carburant	Consommation moyenne	Coût aux 1 000 km	
<b>Citroën ë-C4 51 kWh (156 ch)</b>	35 800 €	Electrique	14,9 kWh/100 km	24 € <sup>(2)</sup>	91 € <sup>(3)</sup>
<b>Peugeot E-308 51 kWh (156 ch)</b>	42 600 €	Electrique	15,5 kWh/100 km	24 € <sup>(2)</sup>	95 € <sup>(3)</sup>
<b>Opel Astra Electrique 51 kWh (156 ch)</b>	42 490 €	Electrique	15,8 kWh/100 km	25 € <sup>(2)</sup>	96 € <sup>(3)</sup>
<b>Cupra Born VZ 79 kWh (326 ch)</b>	46 520 €	Electrique	16,6 kWh/100 km	26 € <sup>(2)</sup>	101 € <sup>(3)</sup>
<b>Renault Megane E-Tech Autonomie Confort 60 kWh (220 ch)</b>	39 500 €	Electrique	17,2 kWh/100 km	27 € <sup>(2)</sup>	105 € <sup>(3)</sup>
<b>MG4 62 kWh (204 ch)</b>	35 990 €	Electrique	17,3 kWh/100 km	27 € <sup>(2)</sup>	106 € <sup>(3)</sup>
<b>Volkswagen ID.3 52 kWh (170 ch)</b>	34 990 €	Electrique	17,4 kWh/100 km	27 € <sup>(2)</sup>	106 € <sup>(3)</sup>
<b>Cupra Born 59 kWh (231 ch)</b>	40 520 €	Electrique	17,6 kWh/100 km	28 € <sup>(2)</sup>	107 € <sup>(3)</sup>
<b>Kia EV4 81,4 kWh (204 ch)</b>	42 890 €	Electrique	18,4 kWh/100 km	29 € <sup>(2)</sup>	112 € <sup>(3)</sup>
<b>BYD Dolphin 60 kWh (204 ch)</b>	34 990 €	Electrique	19,1 kWh/100 km	30 € <sup>(2)</sup>	117 € <sup>(3)</sup>
<b>MG4 Xpower 62 kWh (435 ch)</b>	40 490 €	Electrique	20,3 kWh/100 km	32 € <sup>(2)</sup>	124 € <sup>(3)</sup>
<b>BMW Série 1 120d (163 ch)</b>	42 650 €	Diesel	5 l/100 km	85 €	
<b>Volkswagen Golf 2.0 TDI (116 ch)</b>	37 800 €	Diesel	5 l/100 km	85 €	
<b>Volkswagen Golf 2.0 TDI DSG7 (150 ch)</b>	42 000 €	Diesel	5,2 l/100 km	89 €	
<b>Audi A3 Sportback 2.0 TDI Stronic7 (150 ch)</b>	40 600 €	Diesel	5,4 l/100 km	92 €	
<b>Mercedes Classe A 200 d (150 ch)</b>	43 300 €	Diesel	5,4 l/100 km	92 €	
<b>Seat Leon 2.0 TDI DSG7 (150 ch)</b>	36 150 €	Diesel	5,4 l/100 km	92 €	
<b>DS N°4 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)</b>	40 900 €	Diesel	5,8 l/100 km	99 €	
<b>Citroën C4 1.2 Hybride (145 ch)</b>	32 100 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km	99 €	
<b>Honda Civic 2.0 e:HEV (184 ch)</b>	36 870 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km	99 €	
<b>Opel Astra 1.2 Turbo Hybride (145 ch)</b>	37 550 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	103 €	
<b>Peugeot 308 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)</b>	33 400 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	103 €	
<b>Toyota Corolla 1.8 Hybride (140 ch)</b>	34 200 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	103 €	
<b>Volkswagen Golf 1.5 eTSI Hybrid DSG7 (150 ch)</b>	43 300 €	Essence	6,1 l/100 km	104 €	
<b>BMW Série 1 120 (170 ch)</b>	40 050 €	Essence	6,2 l/100 km	106 €	
<b>DS N°4 1.2 Hybride (145 ch)</b>	39 300 €	Essence (hybride)	6,2 l/100 km	106 €	
<b>Seat Leon 1.5 eHybrid DSG6 (204 ch)</b>	40 200 €	Essence (hybride)	6,2 l/100 km	106 €	
<b>Skoda Scala 1.0 TSI (116 ch)</b>	30 220 €	Essence	6,2 l/100 km	106 €	
<b>Volkswagen Golf 1.5 eHybrid et GTE (204 ch et 272 ch)</b>	44 900 €	Essence (hyb. rech.) <sup>(5)</sup>	6,2 l/100 km	106 €	
<b>Audi A3 Sportback 1.5 TFSI (150 ch)</b>	35 900 €	Essence	6,4 l/100 km	110 €	
<b>Seat Leon 1.5 eTSI Hybrid DSG7 (150 ch)</b>	32 200 €	Essence	6,5 l/100 km	111 €	
<b>Mazda 3 2.0 e-Skyactiv X (186 ch)</b>	33 050 €	Essence	6,7 l/100 km	115 €	
<b>Mercedes Classe A 180 (136 ch)</b>	39 750 €	Essence	6,7 l/100 km	115 €	

Citroën ë-C4 54 kWh (156 ch)



YANN LEFEBVRE

**La Citroën ë-C4 se montre vraiment très économique à l'usage, si l'on recharge à domicile: 24 € tous les 1 000 km (91 € en se branchant sur des bornes rapides).**

Peugeot 308 Hybrid e-DCS6 (145 ch)



YANN LEFEBVRE

**Si elle n'a pas progressé en matière de sobriété, la Peugeot 308 1.2 Hybrid reste parmi les berlines compactes hybrides les plus économiques, avec 103 € tous les 1 000 km.**

## Les familiales

**C**hez les familiales électriques, la Tesla Model 3 Propulsion domine les débats : grâce à sa sobriété digne d'une citadine, elle ne coûtera que 23 €/1 000 km, si l'on recharge exclusivement à domicile en heures creuses. L'américaine reste au passage la championne de l'optimisation énergétique, y compris face à la toute nouvelle Mercedes CLA 250+ (25 €/1 000 km en recharge à domicile et 98 € sur bornes publiques), pourtant au top en termes de technologie... La catégorie des familiales reste par ailleurs l'un des derniers bastions du

diesel, si bien que l'on en recense encore onze dans notre classement. Ils ne sont cependant pas aussi nombreux que par le passé ! Si les Skoda Octavia 2.0 TDI 116 et 150 continuent de dominer le tableau des modèles thermiques (79 et 80 € de carburant tous les 1 000 km, pas mal !), on note que la très efficiente Toyota Prius Hybride Rechargeable (3<sup>e</sup> des thermiques avec 87 €/1 000 km) a été rejointe par d'autres, comme la BYD Seal 6 Touring, autre hybride "plug-in" plutôt sobre (103 €/1 000 km), ou les Volkswagen Passat 1.5 eHybrid (116 €/1 000 km), qui

Skoda Octavia 2.0 TDI (116 ch)



Seulement 79 € de gazole tous les 1 000 € : la Skoda Octavia 2.0 TDI 116 est l'un des modèles les plus économiques de ce dossier... en plus d'être une berline spacieuse, confortable et bien finie !

viennent jouer les trouble-fêtes parmi les "mazout". En revanche, certaines hybrides rechargeables déçoivent, à l'image de la BMW Série 3 Touring 330e xDrive, gour-

mande une fois ses batteries vidées (8,8 l/100 km), si bien que les longs trajets à son volant se solderont par un budget de presque 151 € tous les 1 000 km. ■

	Tarif <sup>(1)</sup> à partir de	Energie/carburant	Consommation moyenne	Coût aux 1 000 km	
<b>Tesla Model 3 Propulsion 57 kWh (283 ch)</b>	36 990 €	Electrique	14,3 kWh/100 km	23 € <sup>(2)</sup>	87 € <sup>(3)</sup>
<b>Mercedes CLA 250+ 85 kWh (272 ch)</b>	52 900 €	Electrique	16 kWh/100 km	25 € <sup>(2)</sup>	98 € <sup>(3)</sup>
<b>BMW i4 eDrive35 66 kWh (286 ch)</b>	57 850 €	Electrique	17,1 kWh/100 km	27 € <sup>(2)</sup>	104 € <sup>(3)</sup>
<b>Mazda 6<sup>e</sup> 66 kWh (258 ch)</b>	42 900 €	Electrique	17,4 kWh/100 km	27 € <sup>(2)</sup>	106 € <sup>(3)</sup>
<b>BMW i4 eDrive40 80,7 kWh (340 ch)</b>	64 250 €	Electrique	18,7 kWh/100 km	30 € <sup>(2)</sup>	114 € <sup>(3)</sup>
<b>Tesla Model 3 Performance 75 kWh (460 ch)</b>	57 490 €	Electrique	19,6 kWh/100 km	31 € <sup>(2)</sup>	120 € <sup>(3)</sup>
<b>BYD Seal 82,5 kWh (313 ch)</b>	46 990 €	Electrique	19,7 kWh/100 km	31 € <sup>(2)</sup>	120 € <sup>(3)</sup>
<b>BYD Seal AWD 82,5 kWh (530 ch)</b>	49 990 €	Electrique	21,8 kWh/100 km	34 € <sup>(2)</sup>	133 € <sup>(3)</sup>
<b>Skoda Octavia 2.0 TDI (116 ch)</b>	35 090 €	Diesel	4,6 l/100 km	79 €	
<b>Skoda Octavia 2.0 TDI DSG7 (150 ch)</b>	38 420 €	Diesel	4,7 l/100 km	80 €	
<b>Toyota Prius 2.0 Hybride rechargeable (223 ch)</b>	44 400 €	Essence (hybride rech.) <sup>(4)</sup>	5,1 l/100 km	87 €	
<b>Volkswagen Passat 2.0 TDI (150 ch)</b>	54 300 €	Diesel	5,6 l/100 km	96 €	
<b>BMW Série 3 318d (150 ch)</b>	52 350 €	Diesel	5,8 l/100 km	99 €	
<b>BMW Série 3 Touring 320d xDrive (190 ch)</b>	59 150 €	Diesel	6 l/100 km	102 €	
<b>BYD Seal 6 Touring 1.5 DM-i (212 ch)</b>	43 990 €	Essence (hybride rech.) <sup>(4)</sup>	6 l/100 km	103 €	
<b>Audi A5 2.0 TDI Hybride (204 ch)</b>	55 400 €	Diesel (hybride)	6,1 l/100 km	104 €	
<b>Mercedes Classe C Break 220 d (197 ch)</b>	61 000 €	Diesel	6,1 l/100 km	104 €	
<b>Skoda Octavia Combi 1.5 TSI Hybrid DSG7 (150 ch)</b>	37 590 €	Essence	6,1 l/100 km	104 €	
<b>Citroën C5 X 1.2 Hybride (145 ch)</b>	43 850 €	Essence (hybride)	6,3 l/100 km	108 €	
<b>BMW Série 4 Gran Coupé 420d xDrive (190 ch)</b>	61 350 €	Diesel	6,4 l/100 km	109 €	
<b>Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel (160 ch)</b>	50 600 €	Diesel	6,6 l/100 km	113 €	
<b>Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel Q4 (210 ch)</b>	55 600 €	Diesel	6,7 l/100 km	114 €	
<b>Volkswagen Passat 1.5 eHybrid (204 et 272 ch)</b>	53 590 €	Essence (hybride rech.) <sup>(4)</sup>	6,8 l/100 km	116 €	
<b>Volkswagen Passat 1.5 eTSI (150 ch)</b>	46 100 €	Essence	7 l/100 km	120 €	
<b>BMW Série 3 Touring M340d xDrive (340 ch)</b>	75 500 €	Diesel	7,1 l/100 km	121 €	
<b>Volvo V60 2.0 Hybride Rechargeable T6 AWD (350 ch)</b>	66 750 €	Essence (hybride rech.) <sup>(4)</sup>	7,2 l/100 km	123 €	
<b>Mercedes Classe C 200 (204 ch)</b>	56 100 €	Essence	7,3 l/100 km	125 €	
<b>Audi A5 Avant 2.0 e-Hybrid Quattro (367 ch)</b>	76 400 €	Essence (hybride rech.) <sup>(4)</sup>	7,7 l/100 km	132 €	
<b>BMW Série 4 Gran Coupé 420i (184 ch)</b>	55 850 €	Essence	7,9 l/100 km	135 €	
<b>Mercedes Classe C 300 e (313 ch)</b>	64 500 €	Essence (hybride rech.) <sup>(4)</sup>	8 l/100 km	137 €	
<b>Audi A5 2.0 TFSI (204 ch)</b>	52 600 €	Essence	8,4 l/100 km	144 €	
<b>Alfa Romeo Giulia 2.0 Essence Q4 (280 ch)</b>	58 100 €	Essence	8,7 l/100 km	149 €	
<b>BMW Série 3 Touring 330e xDrive (292 ch)</b>	64 350 €	Essence (hybride rech.) <sup>(4)</sup>	8,8 l/100 km	151 €	

Tesla Model 3 Propulsion (283 ch)



Plus efficiente que la plupart des... citadines électriques, la Model 3 Propulsion prend soin de votre portefeuille, avec seulement 23 € d'électricité tous les 1 000 km.

Toyota Prius Hybride Rechargeable (223 ch)



Remarquable performance de la Toyota Prius qui, même batteries vides, ne vous coûtera que 87 €/1 000 km, soit l'équivalent d'un (bon) diesel de la catégorie.

## Les SUV citadins

Les jeux sont serrés chez les électriques, avec des modèles affichant des consommations très proches. Mais c'est le Renault 4 E-Tech qui s'en sort le mieux : avec ses 15,1 kWh/100 km, parcourir 1 000 km à son volant ne vous coûtera que 24 €, si vous rechargez à domicile, et 92 €, si vous êtes "en itinérance". On notera à l'inverse la contre-performance du nouvel Opel Frontera Electric, qui consomme autant que des modèles (bien) plus puissants... et se retrouve par conséquent en bas de tableau. Quant aux thermiques,

comme pour les citadines avant eux, les diesels vont bientôt disparaître de la catégorie des SUV citadins. Ceux qui veulent optimiser leur budget ont donc tout intérêt à se tourner vers le Q2 35 TDI, modèle thermique le plus économique de la catégorie (92 € pour parcourir 1 000 km), à égalité avec le Renault Captur 1.8 E-Tech full hybrid. Pour parvenir au même résultat, ce dernier doit déployer tout l'arsenal d'une hybridation poussée... On notera également la belle performance du nouveau Dacia Duster 1.2 Hybrid-G 4x4 qui, malgré sa transmission inté-

**Renault 4 E-Tech Autonomie Confort (150 ch)**


NICOLAS SOLER

**Le Renault 4 E-Tech est le plus sobre des SUV citadins électriques, avec 15,1 kWh/100 km. C'est donc aussi le moins coûteux à l'usage : seulement 24 € tous les 1 000 km si l'on recharge à domicile, ou 92 € sur des bornes rapides.**

grale (mais grâce à sa carburation GPL), parvient à se montrer encore moins coûteux à l'usage que l'hybride classique à deux roues motrices (94 € contre 98). Petite

déception en revanche pour le Citroën C3 Aircross 1.2 Hybride, qui fait moins bien que le Peugeot 2008 avec la même motorisation (103 €/1 000 km contre 99). ■

	Tarif <sup>(1)</sup> à partir de	Energie/carburant	Consommation moyenne	Coût aux 1 000 km	
<b>Renault 4 E-Tech Autonomie Confort 52 kWh (150 ch)</b>	33 490 €	Electrique	15,1 kWh/100 km	24 € <sup>(2)</sup>	92 € <sup>(3)</sup>
<b>Opel Mokka Electric 51 kWh (156 ch)</b>	36 900 €	Electrique	15,4 kWh/100 km	24 € <sup>(2)</sup>	94 € <sup>(3)</sup>
<b>Peugeot E-2008 51 kWh (156 ch)</b>	38 100 €	Electrique	15,6 kWh/100 km	25 € <sup>(2)</sup>	95 € <sup>(3)</sup>
<b>Mini Aceman E et SE, 38,5 et 49,2 kWh (184 et 218 ch)</b>	33 550 €	Electrique	15,7 kWh/100 km	25 € <sup>(2)</sup>	96 € <sup>(3)</sup>
<b>Hyundai Kona Electric 65,4 kWh (217 ch)</b>	40 250 €	Electrique	15,8 kWh/100 km	25 € <sup>(2)</sup>	96 € <sup>(3)</sup>
<b>Kia EV3 81,4 kWh (204 ch)</b>	40 990 €	Electrique	16,3 kWh/100 km	26 € <sup>(2)</sup>	99 € <sup>(3)</sup>
<b>Mini Countryman E 64,6 kWh (204 ch)</b>	39 150 €	Electrique	17,4 kWh/100 km	27 € <sup>(2)</sup>	106 € <sup>(3)</sup>
<b>Smart #1 62 kWh (272 ch)</b>	40 815 €	Electrique	17,7 kWh/100 km	28 € <sup>(2)</sup>	108 € <sup>(3)</sup>
<b>Opel Frontera Electric 42 kWh (113 ch)</b>	33 000 €	Electrique	17,8 kWh/100 km	28 € <sup>(2)</sup>	109 € <sup>(3)</sup>
<b>Volvo EX30 Single 49 kWh (272 ch)</b>	39 100 €	Electrique	18 kWh/100 km	28 € <sup>(2)</sup>	110 € <sup>(3)</sup>
<b>Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce 51 kWh (280 ch)</b>	46 900 €	Electrique	19,3 kWh/100 km	30 € <sup>(2)</sup>	118 € <sup>(3)</sup>
<b>Mini Countryman SE All4 64,6 kWh (313 ch)</b>	44 150 €	Electrique	19,4 kWh/100 km	30 € <sup>(2)</sup>	118 € <sup>(3)</sup>
<b>Audi Q2 35 TDI (150 ch)</b>	41 500 €	Diesel	5,4 l/100 km		92 €
<b>Renault Captur 1.8 E-Tech full hybrid (160 ch)</b>	30 200 €	Essence (hybride)	5,4 l/100 km		92 €
<b>Dacia Duster 1.2 Hybrid-G 4x4 (150 ch)</b>	28 800 €	GPL (hybride)	9,8 l/100 km		94 €
<b>Dacia Duster 1.8 Hybrid (155 ch)</b>	26 900 €	Essence (hybride)	5,7 l/100 km		98 €
<b>Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (116 ch)</b>	28 800 €	Essence (hybride)	5,7 l/100 km		98 €
<b>DS 3 1.2 Hybride (145 ch)</b>	36 150 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km		99 €
<b>Peugeot 2008 1.2 Hybride e-DCS6 (145 ch)</b>	31 950 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km		99 €
<b>Honda HR-V 1.5 e:HEV (131 ch)</b>	35 240 €	Essence (hybride)	5,9 l/100 km		101 €
<b>Nissan Juke 1.6 Hybrid (143 ch)</b>	31 050 €	Essence (hybride)	5,9 l/100 km		101 €
<b>Opel Frontera 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)</b>	28 000 €	Essence (hybride)	5,9 l/100 km		101 €
<b>Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (130 ch)</b>	31 600 €	Essence (hybride)	5,9 l/100 km		101 €
<b>Citroën C3 Aircross 1.2 Hybride (145 ch)</b>	26 350 €	Essence (hybride)	6 l/100 km		103 €
<b>Fiat 600 1.2 Hybrid (110 ch)</b>	24 700 €	Essence (hybride)	6 l/100 km		103 €
<b>Opel Mokka 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)</b>	29 500 €	Essence (hybride)	6 l/100 km		103 €
<b>Alfa Romeo Junior 1.2 Ibrida eDCT6 (145 ch)</b>	30 250 €	Essence (hybride)	6,1 l/100 km		104 €
<b>Jeep Avenger 1.2 Hybrid (110 ch)</b>	27 550 €	Essence (hybride)	6,1 l/100 km		104 €
<b>Seat Arona 1.0 TSI (95 ch)</b>	25 660 €	Essence	6,2 l/100 km		106 €
<b>Skoda Kamiq 1.0 TSI DSG7 (116 ch)</b>	29 370 €	Essence	6,2 l/100 km		106 €
<b>Dacia Duster 1.2 Mild Hybrid (140 ch)</b>	24 000 €	Essence	6,3 l/100 km		108 €
<b>Volkswagen T-Cross 1.0 TSI (95 ch)</b>	27 880 €	Essence	6,3 l/100 km		108 €
<b>Citroën C3 Aircross 1.2 Turbo (100 ch)</b>	19 900 €	Essence	6,4 l/100 km		110 €

**Audi Q2 35 TDI (150 ch)**


ADRIEN CORTESI

**Ultime représentant des SUV citadins diesels, l'Audi Q2 35 TDI affiche le budget d'utilisation le plus serré de la catégorie – hors électriques – à égalité avec le Renault Captur E-Tech (92 €/1 000 km).**

**Dacia Duster 1.2 Hybrid-G 4x4 (150 ch)**


NICOLAS SOLER

**Grâce à sa bicarburation GPL doublée d'une hybridation, le Duster 1.2 Hybrid-G 4x4 combine transmission intégrale (électrique) et coût à l'usage réduit : 94 € pour 1 000 km.**

## Les SUV compacts

**U**n SUV chinois crée la surprise chez les électriques: très efficient, le MG S5 décroche la première place du classement, avec 24 €/1 000 km (93 € s'il est rechargé sur des bornes rapides). Le Peugeot E-408 est juste derrière (avec 25 et 97 €, il fait nettement mieux que son cousin le E-3008), suivi de l'Opel Grandland Electric (25 et 105 €). Le modèle thermique le plus économique à l'usage de notre dossier n'est pas une humble citadine, mais bien le Ford Kuga 2.5 FHEV E85 (avec 25 et 97 €, il fait nettement mieux que son cousin le E-3008), suivi de l'Opel Grandland Electric (25 et 105 €). Le modèle thermique le plus économique à l'usage de notre dossier n'est pas une humble citadine, mais bien le Ford Kuga 2.5 FHEV E85! Grâce à son hybridation et

au prix très bas du superéthanol (moins de 80 centimes du litre), il ne vous coûtera, en effet, que 67 € tous les 1 000 km. Imbattable! Hélas, c'est le dernier modèle neuf offrant ce type de motorisation... Même le Dacia Bigster 1.2 Mild-Hybrid G, qui carbure au GPL, se retrouve loin derrière, avec 87 €/1 000 km. Le reste du match apparaît d'ailleurs nettement plus serré, avec des diesels efficaces et des hybrides étonnamment frugaux. Mention spéciale aux Nissan Qashqai e-Power et Renault Symbioz E-Tech full hybrid, qui devancent assez

Ford Kuga 2.5 FHEV E85 (180 ch)



NICOLAS SOLER

**Domage que ce Kuga soit le dernier modèle neuf compatible à l'E85, car ce carburant très économique fait des miracles: voilà le véhicule le moins coûteux à l'usage de tout notre dossier, avec seulement 67 € tous les 1 000 km!**

nettement leurs rivaux, y compris ceux de Toyota, pourtant expert en hybridation! En lot de consolation, ce dernier hérite quand même du titre de SUV compact

hybride rechargeable le plus économique avec son C-HR, dont la version "plug-in" fait jeu égal avec la variante hybride classique (99 €/1 000 km). ■

	Tarif <sup>(1)</sup> à partir de	Energie / carburant	Consommation moyenne	Coût aux 1 000 km	
<b>MG S5 47 kWh (170 ch)</b>	32 490 €	Electrique	15,2 kWh/100 km	24 € <sup>(2)</sup>	93 € <sup>(3)</sup>
<b>Peugeot E-408 58 kWh (210 ch)</b>	42 700 €	Electrique	15,9 kWh/100 km	25 € <sup>(2)</sup>	97 € <sup>(3)</sup>
<b>Opel Grandland Electric 73 kWh (213 ch)</b>	44 490 €	Electrique	17,2 kWh/100 km	25 € <sup>(2)</sup>	105 € <sup>(3)</sup>
<b>Lynk&amp;Co 02 66 kWh (272 ch)</b>	35 995 €	Electrique	17,6 kWh/100 km	28 € <sup>(2)</sup>	107 € <sup>(3)</sup>
<b>Renault Scenic E-Tech Autonomie Confort 60 kWh (170 ch)</b>	41 990 €	Electrique	17,7 kWh/100 km	28 € <sup>(2)</sup>	108 € <sup>(3)</sup>
<b>Skoda Elroq 85 77 kWh (286 ch)</b>	42 970 €	Electrique	17,8 kWh/100 km	28 € <sup>(2)</sup>	109 € <sup>(3)</sup>
<b>Volvo EX40 Single Extended Range 79 kWh (252 ch)</b>	50 200 €	Electrique	18,2 kWh/100 km	29 € <sup>(2)</sup>	111 € <sup>(3)</sup>
<b>BMW iX1 eDrive20 64,8 kWh (204 ch)</b>	46 990 €	Electrique	18,3 kWh/100 km	29 € <sup>(2)</sup>	112 € <sup>(3)</sup>
<b>Peugeot E-3008 73 kWh (210 ch)</b>	45 090 €	Electrique	18,3 kWh/100 km	29 € <sup>(2)</sup>	112 € <sup>(3)</sup>
<b>Renault Scenic E-Tech Grande Autonomie 87 kWh (218 ch)</b>	46 990 €	Electrique	18,4 kWh/100 km	29 € <sup>(2)</sup>	112 € <sup>(3)</sup>
<b>BMW iX1 xDrive30 64,8 kWh (313 ch)</b>	57 300 €	Electrique	19 kWh/100 km	30 € <sup>(2)</sup>	116 € <sup>(3)</sup>
<b>Citroën ë-C5 Aircross Autonomie Confort 73 kWh (210 ch)</b>	40 290 €	Electrique	19 kWh/100 km	30 € <sup>(2)</sup>	116 € <sup>(3)</sup>
<b>Smart #3 79 kWh (272 ch)</b>	44 315 €	Electrique	19,1 kWh/100 km	30 € <sup>(2)</sup>	117 € <sup>(3)</sup>
<b>Mercedes EQA 250+ 70,5 kWh (190 ch)</b>	46 950 €	Electrique	19,5 kWh/100 km	31 € <sup>(2)</sup>	119 € <sup>(3)</sup>
<b>Citroën ë-C5 Aircross Grande Autonomie 97 kWh (230 ch)</b>	NC	Electrique	19,6 kWh/100 km	31 € <sup>(2)</sup>	120 € <sup>(3)</sup>
<b>Ford Kuga 2.5 FHEV E85 (180 ch)</b>	39 490 €	E85 (hybride)	8,5 l/100 km		67 €
<b>Dacia Bigster 1.2 Mild Hybrid-G (140 ch)</b>	24 990 €	GPL	9 l/100 km		87 €
<b>BMW X2 sDrive20d (163 ch)</b>	52 050 €	Diesel	5,3 l/100 km		90 €
<b>Nissan Qashqai 1.5 e-Power (205 ch)</b>	37 600 €	Essence (hybride)	5,4 l/100 km		92 €
<b>Renault Symbioz 1.8 full hybrid E-Tech (160 ch)</b>	34 400 €	Essence (hybride)	5,4 l/100 km		92 €
<b>BMW X1 sDrive18d (150 ch)</b>	47 950 €	Diesel	5,5 l/100 km		94 €
<b>Mercedes GLA 200 d (150 ch)</b>	48 100 €	Diesel	5,8 l/100 km		99 €
<b>Toyota C-HR 2.0 Hybride (140 ch)</b>	35 450 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km		99 €
<b>Toyota C-HR 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch)</b>	41 100 €	Essence (hybride rech.) <sup>(4)</sup>	5,8 l/100 km		99 €
<b>Volkswagen Tiguan 2.0 TDI DSG7 (150 ch)</b>	50 900 €	Diesel	5,9 l/100 km		101 €
<b>Dacia Bigster 1.8 Hybrid (155 ch)</b>	29 990 €	Essence (hybride)	6 l/100 km		103 €
<b>Renault Austral 1.2 full hybrid E-Tech (200 ch)</b>	41 900 €	Essence (hybride)	6,1 l/100 km		104 €
<b>MG EHS 1.5 Hybrid+ (224 ch)</b>	32 490 €	Essence (hybride)	6,2 l/100 km		106 €
<b>Honda ZR-V 2.0 Hybrid (184 ch)</b>	43 950 €	Essence (hybride)	6,3 l/100 km		108 €
<b>Peugeot 408 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)</b>	38 500 €	Essence (hybride)	6,3 l/100 km		108 €
<b>Peugeot 3008 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)</b>	40 000 €	Essence (hybride)	6,3 l/100 km		108 €
<b>Renault Symbioz 1.3 Mild Hybrid (140 ch)</b>	29 900 €	Essence	6,3 l/100 km		108 €
<b>Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel (130 ch)</b>	42 500 €	Diesel	6,6 l/100 km		113 €

Dacia Bigster 1.2 Mild Hybrid-G (140 ch)



**S'il ne détrône pas le Kuga 2.5 FHEV E85, le Bigster 1.2 Mild Hybrid-G fait tout de même mieux que les modèles diesels, grâce à sa carburation au GPL: 87 €/1 000 km.**

MG S5 (170 ch)



**SUV compact électrique le plus efficient, le MG S5 domine les débats avec seulement 24 € pour parcourir 1 000 km, à condition de recharger à domicile, bien sûr...**

## Les SUV familiaux

**C**omme chez les berlines familiales, il faut ici saluer l'étonnante performance de Tesla. Son Model Y Standard Propulsion fait preuve d'une sobriété digne d'une citadine (14,8 kWh/100 km !), ce qui lui vaut de ne coûter que 23 €/1 000 km s'il est rechargé à domicile en heures creuses. Remarquable ! La version Grande Autonomie AWD, deuxième du classement, n'est pas mal non plus (26 €), surtout considérant qu'elle embarque deux moteurs. Meilleur français, le Peugeot E-5008 73 kWh est à la traîne, avec 31 €/1 000 km (118 €

sur longs trajets). Du côté des thermiques, les diesels restent en tête, avec au premier rang le Skoda Kodiaq 2.0 TDI 150 (6,1 l/100 km et 104 €/1 000 km). On notera aussi la belle performance du Mazda CX-60, dont la mécanique à contre-courant (un "gros" 6 cylindres de 3,3 litres) délivre d'excellents résultats (2<sup>e</sup> place avec 106 €/1 000 km). A l'inverse, et malgré son hybridation, le récent Audi Q5 2.0 TDI Quattro Hybride se prend les pieds dans le tapis : avec 6,9 l/100 km, il vous imposera un budget de 118 € tous les 1 000 km. Chez les SUV fami-

Tesla Model Y Propulsion (299 ch)



DAVID BOUILLAUD

**Le Model Y Standard Propulsion revient seulement à 23 € d'électricité tous les 1 000 km en rechargeant à domicile, mais 90 € sur la moyenne des bornes rapides (les propriétaires de Tesla paient cependant bien moins cher sur les Superchargeurs).**

liaux carburant au sans-plomb, c'est Renault qui mène la danse avec les Espace (106 €/1 000 km) et Rafale 1.2 full hybrid E-Tech (108 €/1 000 km). Enfin, le Honda

CR-V e:PHEV prend la tête chez les hybrides rechargeables : avec 6,7 l/100 km, il ne vous coûtera que 115 € de SP95 E10 tous les 1 000 km. ■



	Tarif <sup>(1)</sup> à partir de	Energie/carburant	Consommation moyenne	Coût aux 1 000 km	
<b>Tesla Model Y Standard Propulsion 60 kWh (299 ch)</b>	39 990 €	Electrique	14,8 kWh/100 km	23 € <sup>(2)</sup>	90 € <sup>(3)</sup>
<b>Tesla Model Y Grande Autonomie AWD 75 kWh (410 ch)</b>	52 990 €	Electrique	16,3 kWh/100 km	26 € <sup>(2)</sup>	99 € <sup>(3)</sup>
<b>Kia EV6 58 kWh (170 ch)</b>	43 950 €	Electrique	16,5 kWh/100 km	26 € <sup>(2)</sup>	101 € <sup>(3)</sup>
<b>Skoda Enyaq 85 77 kWh (285 ch)</b>	46 400 €	Electrique	17 kWh/100 km	27 € <sup>(2)</sup>	104 € <sup>(3)</sup>
<b>Volkswagen ID.4 77 kWh (286 ch)</b>	45 990 €	Electrique	17 kWh/100 km	27 € <sup>(2)</sup>	104 € <sup>(3)</sup>
<b>Ford Explorer Extended Range 77 kWh (285 ch)</b>	46 900 €	Electrique	17,3 kWh/100 km	27 € <sup>(2)</sup>	106 € <sup>(3)</sup>
<b>Nissan Ariya 63 kWh (218 ch)</b>	39 300 €	Electrique	17,4 kWh/100 km	27 € <sup>(2)</sup>	106 € <sup>(3)</sup>
<b>Cupra Tavascan 77 kWh (286 ch)</b>	46 540 €	Electrique	17,6 kWh/100 km	28 € <sup>(2)</sup>	107 € <sup>(3)</sup>
<b>Ford Mustang Mach-E Standard Range 68 kWh (269 ch)</b>	52 990 €	Electrique	18 kWh/100 km	28 € <sup>(2)</sup>	110 € <sup>(3)</sup>
<b>Xpeng G6 RWD Long Range 87,5 kWh (280 ch)</b>	46 990 €	Electrique	18,8 kWh/100 km	30 € <sup>(2)</sup>	115 € <sup>(3)</sup>
<b>Ford Capri Extended Range 77 kWh (285 ch)</b>	49 400 €	Electrique	18,9 kWh/100 km	30 € <sup>(2)</sup>	115 € <sup>(3)</sup>
<b>Audi Q4 Sportback e-tron 45 e-tron 77 kWh (285 ch)</b>	46 990 €	Electrique	19,2 kWh/100 km	30 € <sup>(2)</sup>	117 € <sup>(3)</sup>
<b>Peugeot E-5008 73 kWh (210 ch)</b>	46 690 €	Electrique	19,4 kWh/100 km	31 € <sup>(2)</sup>	118 € <sup>(3)</sup>
<b>Subaru Solterra AWD 64 kWh (218 ch)</b>	59 990 €	Electrique	19,5 kWh/100 km	31 € <sup>(2)</sup>	119 € <sup>(3)</sup>
<b>Xpeng G6 AWD Performance 78 kWh (495 ch)</b>	50 990 €	Electrique	19,7 kWh/100 km	31 € <sup>(2)</sup>	120 € <sup>(3)</sup>
<b>Kia EV6 80 kWh (229 ch)</b>	47 450 €	Electrique	20,2 kWh/100 km	32 € <sup>(2)</sup>	123 € <sup>(3)</sup>
<b>Peugeot E-5008 4x4 73 kWh (325 ch)</b>	57 690 €	Electrique	20,2 kWh/100 km	32 € <sup>(2)</sup>	123 € <sup>(3)</sup>
<b>Skoda Kodiaq 2.0 TDI (150 ch)</b>	51 310 €	Diesel	6,1 l/100 km		104 €
<b>Mazda CX-60 3.3 e-Skyactiv D (200 ch)</b>	54 750 €	Diesel	6,2 l/100 km		106 €
<b>Renault Espace 1.2 full hybrid E-Tech (200 ch)</b>	45 500 €	Essence (hybride)	6,2 l/100 km		106 €
<b>BMW X3 20d xDrive (197 ch)</b>	66 350 €	Diesel	6,3 l/100 km		108 €
<b>Renault Rafale 1.2 full hybrid E-Tech (200 ch)</b>	46 500 €	Essence (hybride)	6,3 l/100 km		108 €
<b>Mercedes GLC 220 d 4Matic (197 ch)</b>	67 500 €	Diesel	6,6 l/100 km		113 €
<b>Peugeot 5008 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)</b>	41 700 €	Essence (hybride)	6,6 l/100 km		113 €
<b>BMW X3 40d xDrive (303 ch)</b>	75 350 €	Diesel	6,7 l/100 km		114 €
<b>Honda CR-V 2.0 e:PHEV (184 ch)</b>	58 150 €	Essence (hybride rech.) <sup>(4)</sup>	6,7 l/100 km		115 €
<b>Lexus NX 350h AWD (244 ch)</b>	58 000 €	Essence (hybride)	6,7 l/100 km		115 €
<b>Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel (160 ch)</b>	55 800 €	Diesel	6,8 l/100 km		116 €
<b>Audi Q5 2.0 TDI Quattro Hybride (204 ch)</b>	63 550 €	Diesel (hybride)	6,9 l/100 km		118 €
<b>Mercedes GLC Coupé 300 de 4Matic (333 ch)</b>	86 950 €	Diesel (hybride rech.) <sup>(4)</sup>	7 l/100 km		119 €
<b>Leapmotor C10 1.5 REEV (215 ch)</b>	37 400 €	Essence (hybride rech.) <sup>(4)</sup>	7 l/100 km		120 €
<b>Skoda Kodiaq 1.5 TSI Hybrid (150 ch)</b>	46 820 €	Essence	7,1 l/100 km		122 €
<b>Renault Rafale 1.2 hyper hybrid E-Tech 4x4 (300 ch)</b>	55 500 €	Essence (hybride rech.) <sup>(4)</sup>	7,4 l/100 km		127 €

Skoda Kodiaq 2.0 TDI (150 ch)



YANN LEBEVRE

**Avec seulement 104 € pour 1 000 km parcourus, le Skoda Kodiaq 2.0 TDI est le plus économique des SUV familiaux thermiques.**

Renault Espace 1.2 Full Hybrid E-Tech (200 ch)



NICOLAS SOLER

**Grâce à sa très sobre mécanique hybride, le Renault Espace rivalise en termes de coûts d'utilisation avec les meilleurs modèles diesels.**

# Peugeot 308 1.2 HYBRID GT<sup>(1)</sup> - 145 CH



## Premier test de la 308 restylée *Elle en met plein la vue!*

**Quatre ans après son lancement, la Peugeot 308 s'offre un sérieux lifting. Sur le plan technique, en revanche, les évolutions apparaissent plus légères. Suffisant pour rester aux avant-postes ?** Par Vincent Desmots

**L**es SUV ont beau monopoliser le devant de la scène, les ventes de berlines et de breaks compacts représentaient encore 1,5 million de véhicules neufs l'an dernier en Europe. Et si la catégorie reste dominée par la VW Golf, la Peugeot 308 tient la place de leader sur le marché français, avec plus de 25 000 immatriculations depuis le début de l'année. Pas question donc de la laisser tomber ! Elle profite ainsi d'un restylage assez important, avec une face entièrement redessinée. Exit les caractéristiques "dents de sabre", place à un "visage" respirant le dynamisme et soigneusement mis en lumière. Le blason Peugeot, désormais rétro-éclairé, est inséré au centre d'un ensemble de lignes tendues suggérant le mouvement, et surmonté par une barre noire striée de traits lumineux. Ceux des

extrémités servent de feux de jour et de clignotants, les autres fonctions d'éclairage étant reléguées dans la partie inférieure, sous une vitre fumée. On note aussi des jantes au dessin inédit et de nouvelles teintes, tandis que les feux arrière des précédentes versions GT équipent désormais tous les modèles de la gamme.

### **A bord, presque un statu quo**

Dans l'habitacle, en revanche, les modifications se limitent à... de nouveaux graphismes pour l'instrumentation ! Il n'y avait certes pas grand-chose à reprocher à la planche de bord, élégante et bien finie, mais on aurait apprécié que la 308 adopte des menus plus clairs pour son écran tactile, au fonctionnement un peu lent, ou un GPS aux graphismes plus actuels. L'ergonomie reste par ailleurs par-

ticulière, avec ce petit volant en position basse. Enfin, la 308 demeure la lanterne rouge de sa catégorie en matière d'habitabilité aux places arrière. Sur le plan technique, on note l'adoption d'une batterie plus grosse sur la version électrique E-308 (désormais dotée de palettes au volant) et l'arrivée d'un nouvel ensemble hybride rechargeable de 195 ch. Pas d'évolution cependant pour notre variante hybride classique de 145 ch, laquelle reste le best-seller de la gamme. Une mécanique qui fait preuve d'une agréable douceur et d'une appréciable sobriété (6 l/100 km selon nos mesures sur la version non restylée), mais qui manque d'un peu de peps – il faut dire que la boîte auto. multi-embayage n'est pas des plus réactives – et gronde un peu trop lors des accélérations. On remarque aussi un chuintement du moteur électrique à basse vitesse, plus surprenant que réellement gênant. Côté châssis, la 308 reste une référence de sa catégorie, avec un train avant incisif, un amortissement plutôt bien calibré et un comportement agile. Néanmoins, si la direction affiche une belle précision,



Inchangée par rapport au modèle précédent, la motorisation 1.2 hybride fait preuve d'une agréable douceur, mais ses performances restent sans éclat.



**Nombre de places: 5**  
Toujours pas très accueillante pour ses passagers, la 308 ! A l'arrière, l'espace aux jambes est le plus mauvais de la catégorie, et le dossier de banquette apparaît trop vertical.



**Volume: 397 dm<sup>3</sup> (1)**  
Le coffre affiche un volume correct, mais il pourrait offrir davantage de largeur, et un plancher mobile.



Remaniées, les optiques regroupent désormais les fonctions d'éclairage de la route dans leur partie basse.

**Le vrai prix:** pas de malus pour cette motorisation hybride. Par ailleurs, Peugeot propose déjà 8 % de remise.

**L'entretien:** il doit être effectué tous les 25 000 km ou tous les 2 ans.

**L'équipement:** il est assez complet, mais certaines lacunes font tiquer à ce tarif comme la conduite semi-autonome (heureusement facturée seulement 700 €) ou encore la dalle de recharge à induction pour smartphone (dans des packs à 1 100 € minimum!).

## L'équipement

**De série Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Essuie-glaces auto. • Lecture des panneaux • Phares adaptatifs matriciels • Régulateur adaptatif, etc.

**Agrément:** • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Ecran tactile 10"/25,4 cm + Mirror Screen sans fil + GPS • Instrumentation numérique 10"/25,4 cm • Jantes alliage 18" • Palettes au volant • Vitres AV/AR électr., etc.

**En option Agrément:** • Pack incluant caméra à 360°, conduite semi-autonome et instrumentation 3D (700 €) • Pack incluant un chargeur smartphone à induction et le toit ouvrant électr. (1100 €) • Sellerie Alcantara et siège conducteur électr. (1100 €).



Domage que la 308 soit pénalisée par une direction trop peu informative. Mais elle offre un châssis de qualité, avec une belle agilité, et son confort n'est entaché que par quelques trépidations.

## Les chiffres (données constructeur)

Vitesse maxi	: 210 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	: 8s8
Consommation cycle mixte	: 4,9 l/100 km
Poids	: 1457 kg

## La technique

Moteur turbo-essence	: 3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	: Moteur électrique 28 ch
Cylindrée	: 1199 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	: 145 ch
Couple maxi	: 230 Nm à 1750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	: 111 g/km / 0 €
Transmission	: Aux roues AV
Boîte	: Automatique, 6 vitesses
Pneus	: 225/40 R18
Réservoir	: 52 litres
Dim. L x l x h, en m	: 4,37 x 1,86 x 1,44
Durée de garantie	: 8 ans ou 160 000 km (1)

1. Si entretien dans le réseau. Sinon, 2 ans (km illimités).

## L'évaluation dans la catégorie

La Peugeot 308 1.2 Hybrid e-DCS6 GT (34800 €\*, 145 ch) est évaluée dans la catégorie des berlines compactes hybrides essence à boîte automatique d'environ 150 ch, qui comprend notamment:

**Citroën C4 1.2 Hybride Max** (31900 €\*, 145 ch),  
**DS N°4 1.2 Hybride Etoile Alcantara** (42000 €\*, 145 ch),  
**Opel Astra 1.2 Hybride Elegance** (30000 €\*, 145 ch),  
**Toyota Corolla 1.8 Hybride GR Sport** (33100 €\*, 140 ch),  
**VW Golf 1.5 eTSI Hybrid R Line Edition** (35000 €\*, 150 ch).

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

## Les détails

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



**COMME SI VOUS Y ÉTIEZ**

son feeling insuffisant rend très difficile de jauger le potentiel d'adhérence du train avant, notamment sur le mouillé. On se consolera avec le confort feutré: suspensions moelleuses (malgré quelques trépidations), sièges accueillants et insonorisation poussée (vitres avant et pare-brise feuilleté à partir de cette finition GT). Le tout à des tarifs qui, remises aidant, sont dans la moyenne, même si l'on constate quelques lacunes d'équipement. ■



## Poste de conduite



PHOTOS: F. GROUT

Aussi confortables qu'enveloppants, les sièges maintiennent bien le corps. Mais les réglages électriques du siège conducteur (avec massage) sont facturés

1 100 €. Comme sur le précédent modèle, la majeure partie des fonctions sont commandées par l'écran tactile. Les graphismes de l'instrumentation ont été revus.

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

- Freinage automatique
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Conduite semi-autonome
- /■ Allumage auto. des phares
- Conduite codes/feux de route
- Assistance au créneau

## Aides à la conduite



La conduite semi-autonome (niveau 2) coûte 700 € en association avec la caméra à 360° et une instrumentation à effets 3D: raisonnable. Elle a

cependant quelques difficultés à bien interpréter le marquage au sol, et se désactive parfois de façon intempestive, même par temps clair. On retrouve de série la plupart des aides à la conduite modernes, à l'exception notable de l'assistance au créneau, indisponible.

- Série
- Série
- 700 €
- Série
- Série
- Indisponible

## Écran tactile



La dalle de 10"/25,4 cm de diagonale conserve la même ergonomie qu'auparavant. Les menus manquent encore de clarté, et le système de réactivité. Quant au GPS, il affiche des graphismes un peu datés. Dommage...

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

- 
- 
- Série/Série
- Série



### BIEN VU

Une pression longue sur ce bouton suffit à désactiver les aides à la conduite les plus intrusives. Pratique !

### C'EST RATÉ

Si la 308 soigne son allure, certains détails mesquins persistent, comme l'absence de vérins de capot.

## Finition



A part quelques plastiques de qualité un peu plus ordinaire, la 308 impressionne par sa présentation léchée. Sa finition continue de rivaliser avec les meilleurs modèles d'outre-Rhin, et c'est l'un de ses arguments majeurs depuis sa sortie, il y a quatre ans.

Qualité des matériaux	
Qualité des assemblages	
Résistance aux rayures	

## Chauffage/clim'

Il faudra passer par l'écran tactile pour le moindre réglage de la clim'. Mais celle-ci se montre plutôt efficace et surtout fort discrète.

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

## Système audio

Notre modèle disposait du système hi-fi Focal optionnel, avec 10 haut-parleurs. Bien, mais il fait hélas partie d'un coûteux pack...

Qualité du son	
Simplicité des commandes	
Système hi-fi <sup>(1)</sup>	1 800 €
Bluetooth/USB	Série/Série

## Rangement



On peut compter sur pas mal de rangements disséminés dans l'habitacle, et les vide-poches affichent un beau volume. En revanche, facturer le chargeur à induction pour smartphone dans un pack à 1 100 €, c'est osé...

Taille boîte à gants	
Taille vide-poches	
Emplacement charge smartphone <sup>(2)</sup>	1 100 €
Aumônières/vide-poches AR	Série/Série

## Notre verdict



### Intéressant

Style mis à part, les évolutions sont limitées sur ce cœur de gamme. La 308 se maintient néanmoins à un bon niveau grâce à ses qualités originelles (présentation, agrément, confort...). Et malgré son habitabilité arrière décevante.

Agrément et confort  
Sobriété  
Présentation et finition



Habitabilité arrière  
Mécanique terme  
Feeling de direction



**BMW iX3 50 XDRIVE M SPORT - 108,7 KWH - 469 CH**



## Le premier modèle d'une famille électrique 100 % inédite

# Addiction au numérique

**BMW a déployé les grands moyens sur son SUV iX3 pour lancer sa nouvelle offensive électrique. Sa plate-forme ultra moderne promet autonomie et temps de recharge flatteurs, et la technologie embarquée impressionne. Au point d'en faire trop ?** Par Antoine Arnoux

**A** Munich, la "Neue Klasse" fait traditionnellement référence aux berlines des années 1960, ancêtres des Série 3. Ressortir des tiroirs cette appellation en dit long sur l'ambition de BMW pour sa nouvelle gamme électrique ! Pilier de la rupture revendiquée, la très sophistiquée plate-forme électrique 800 V s'appliquera d'ici à 2027 à six modèles. L'iX3, qui ouvre le bal, avance des prestations dans le haut du panier et une polyvalence intéressante : charge rapide acceptant jusqu'à 400 kW, très grosse batterie de 108,7 kWh utiles (la seule proposée pour l'instant), 805 km d'autonomie théorique... Étonnamment, les tarifs (à partir de 71 950 €) paraissent presque sages par rapport aux habitudes de l'allemand, et bien placés face aux Mercedes GLC EQ et surtout Audi Q6 e-tron, ses principaux rivaux premium.

Dans ce SUV long de 4,79 m, d'allure massive, les nostalgiques de la "Neue Klasse" originelle auront du mal à retrouver la finesse des premières 1600 et consorts. La face, à la rigueur, reprend le double haricot de calandre, éclairé (c'est la tendance). Les premiers instants à bord de l'iX3 sont tout aussi déroutants : le poste de conduite frôle l'overdose numérique ! Hormis le sélecteur de marche, au centre, et les réglages des rétros (ouf!), absolument tout ce qui concerne la vie à bord et le fonctionnement de l'auto passe par l'écran central. Le bandeau panoramique à la base du pare-brise, composé de trois écrans juxtaposés, est plutôt réussi et lisible : vitesse et principales données de conduite à gauche, divertissement à droite... L'affichage tête haute serait presque superflu, le champ de vision étant déjà bien occupé.

### Les watts dans la ouate

Drôle d'époque. D'emblée, l'avalanche de menus agace et impose de quitter fréquemment la route des yeux, ou de s'en remettre à la commande vocale, gérée par l'un des quatre puissants logiciels (avec intelligence artificielle !) que l'auto embarque. Quid du vieillissement de cet impressionnant système ? Rendez-vous dans dix ans ! Heureusement, le conducteur fait toujours partie de l'équation, et passer du temps au volant n'a rien d'un calvaire, au contraire. La direction est plutôt précise et le freinage paraît étonnamment naturel dans son ressenti... à condition toutefois d'éviter le mode adaptatif (nous y reviendrons). Et les chronos ne font pas injure à la marque : les 469 ch délivrés par les deux moteurs (un par essieu) assurent des relances éclair. En douceur toujours, le couple costaud (645 Nm) préférant la progressivité au "coup de pied aux fesses". Cet iX3 joue visiblement la force tranquille.

Le châssis est du même registre, souple et sans heurts. Le confort prime, à l'excès peut-être : les suspensions, parfois trop lâches, génèrent des pompages



L'engin est plus aérodynamique qu'on pourrait le penser (Cx de 0,24), au bénéfice de la consommation: 19 kWh/100 km relevés, pour un rayon d'action que l'on espère à plus de 550 km environ.



Contrairement au précédent, "simple" X3 électrifié, le nouveau venu est conçu sur une base technique inédite et spécifique, dédiée à l'électrique. Le résultat n'est pas hyper dynamique, mais confort et agrément de conduite sont de haut niveau.



Nombre de places: 5



Volume: 520 dm<sup>3</sup>\*

L'empattement généreux profite aux places arrière, où de grands adultes seront à l'aise. Dommage: la banquette manque de maintien. Le seuil du coffre est un peu haut, mais le volume, généreux et la découpe rectiligne facilite le chargement.

### Le vrai prix d'achat:

pas de prime "coup de pouce", le prix de l'iX3 débutant au-dessus de 47000 € et pas de remise non plus pour l'instant.

### Le niveau d'équipement:

la dotation est étoffée dès l'entrée de gamme, avec conduite semi-autonome, sièges avant chauffants, caméra 360°, poste de conduite 100 % numérique et toute une panoplie de fonctions connectées. La finition M Sport se distingue essentiellement par des ajouts cosmétiques.

**L'entretien:** le constructeur préconise une visite tous les 2 ans ou 30000 km.

## L'équipement

**De série Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Conduite semi-autonome • Phares adaptatifs matriciels • Surveillance angles morts • attention du conducteur • collisions AR, etc.

**Agrément:** • aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Chargeur smartphone à induction • Clé mains libres • Clim auto. bizona + pompe à chaleur • Ecran tactile 18"/45,7 cm + GPS connecté • Hayon électr. • Jantes alliage 20" et étriers de frein bleus M Sport • Mirror Screen • Sièges AV électr. et chauffants • Volant sport, etc.

**En option Agrément:** • calandre éclairée (1150 €) • Caméra 360° (550 €) • Jantes 21" (1550 €) • Pack Innovation (affichage tête haute, clim auto. 3 zones, hi-fi Harman Kardon: 2000 €) • Stationn. auto. à distance (850 €) • Toit panoramique (1550 €) • Volant chauffant (330 €), etc.



Acceptant 400 kW en pic, l'iX3 figure parmi les plus performants en recharge rapide DC (21 min de 10 à 80%). A condition d'avoir une borne aussi puissante sous la main...

## Les chiffres (données constructeur)

Vitesse maxi	210 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	4s9
Autonomie électrique	766 km
Consommation cycle mixte	16 kWh/100 km
Poids	2 360 kg
Diamètre de braquage	12,1 m

## La technique

Moteurs électriques	Asynchrone (avant) Synchrone à rotor bobiné (arrière)
Puissance maxi	469 ch
Couple maxi	645 Nm
Batterie lithium-ion NMC	108,7 kWh (capacité utile)
Temps de charge Wallbox/Secteur	11 h (à 11 kW)/NC
Sur borne rapide	21 min (à 400 kW maxi)
Puissance fiscale / CO <sub>2</sub>	10 CV / 0 g/km
Prime "coup de pouce" / Prime CEE	0 €/ - 345 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	255/40 R21
Dim. L x l x h, en m	4,79 x 1,90 x 1,64
Durée de garantie (1)	2 ans (km illimités)

1. Batterie garantie 8 ans ou 160000 km.

## L'évaluation dans la catégorie

Le BMW iX3 50 xDrive M Sport (75 250 €\*, 108,7 kWh, 469 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux électriques 4x4 d'environ 400 ch ou plus, qui comprend: Audi Q6 e-tron S line (74 600 €\*, 94,9 kWh, 428 ch), Mercedes GLC EQ 400 AMG (76 350 €\*, 94 kWh, 489 ch), Porsche Macan 4 (86 500 €\*, 95 kWh, 408 ch), Tesla Model Y Premium Grande Autonomie AWD (52 690 €\*, 75 kWh, 410 ch), etc.

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

## Les détails

Accès à bord	■
Consommation	■
Bruits aérodynamiques	■
Confort des sièges avant	■
Confort des suspensions	■
Direction	■
Facilité à manœuvrer	■
Planificateur d'itinéraire	■
Protection carrosserie	■
Rangement câble de recharge (coffre avant)	■
Roue de secours (kit de réparation)	■
Sensation pédale de frein	■





L'ambiance est tout juste troublée par quelques bruits d'air à partir de 120 km/h. On s'étonne cependant de certains choix étranges : pas de palettes au volant pour moduler facilement le freinage régénératif, par exemple. Il faut se replonger dans l'écran pour le paramétrer ou choisir le mode adaptatif, dont les interventions aléatoires laissent perplexe. Même en nous y attardant, nous n'avons pas compris comment l'iX3 réfléchissait à ce propos, ou s'il y réfléchissait vraiment. Et est-ce d'ailleurs ce qu'on lui demande ? Car l'ensemble a l'air efficace : l'ordinateur affichait une conso moyenne de 19 kWh/100 km au terme de notre parcours. En tenant compte de la capacité de la batterie, cela laisserait espérer de 500 à 550 km de rayon d'action entre deux recharges à 100 %, et plus de 400 km en rechargeant à 80 %. Pas mal ! ■

## Poste de conduite



La position un peu haute n'est pas désagréable et la surface vitrée assez généreuse offre une bonne visibilité périphérique.

L'affichage panoramique dédié aux données de conduite, en surplomb, est très lisible et paramétrable à l'envi. Le petit volant garantit une bonne prise en main mais agace en manœuvres.

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

## Écran tactile

Original, l'écran trapézoïdal de bonne dimension (18"/45,7 cm) délivre un affichage soigné. Les manipulations sont fluides, mais on s'égarait vite dans les nombreux menus. Le GPS, plutôt simple à l'usage, intègre un planificateur d'itinéraire efficace.

## Aides à la conduite

Le contenu technologique de série est particulièrement riche et élaboré, confié à un logiciel sophistiqué, géré par l'intelligence artificielle. La conduite semi-autonome, fournie d'office, intègre moyennant supplément (1 100 €) une fonction permettant de changer de file et de dépasser sur autoroute d'un simple regard vers les rétroviseurs. Impressionnant... quand il fonctionne. Tout aussi gadget, le stationnement assisté dispose d'un mode entièrement automatique (850 €).

Facilité de réglage des alertes	■
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Conduite semi-autonome	Série
Phares/Essuie-glaces auto.	Série/Série
Feux de route auto./Phares adaptatifs	Série/Série
Assistance au créneau	850 €

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



### BIEN VU

Les poignées affleurantes sortent automatiquement en approchant la main, évitant des tâtonnements agaçants.

### C'EST RATÉ

Pour ressortir de l'iX3, c'est l'inverse : le bouton d'ouverture, intégré à l'accoudoir, n'est pas très intuitif à l'usage.

PHOTOS: WOLFGANG GRÖGER-MEIER/BMW

## Finition

L'ambiance est au luxe tendance techno. Assemblages soignés et matériaux de qualité (en partie recyclés) composent la planche de bord, dont le style géométrique épuré peut dérouter. Quelques éléments en plastique (notamment les imitations alu) semblent toutefois un peu légers.

Qualité des matériaux	
Qualité des assemblages	
Résistance aux rayures	

## Chauffage/clim'



Hormis un raccourci pour le désembuage, la climatisation se pilote exclusivement via l'écran. Les commandes restent cependant affichées en continu en bas de la dalle numérique.

Simplicité des commandes	
Discretion de la soufflerie	
Réglages gauche/droite	<b>Série</b>
Aérateurs arrière	<b>Série</b>

## Rangement





A bord de l'iX3, c'est du classique côté rangements. Entre bacs de porte et tunnel central, les espaces sont nombreux et plutôt vastes, sauf la boîte à gants (minuscule). Quelques lacunes étonnent : pas d'aumônières au dos des sièges avant.

Taille boîte à gants	
Taille vide-poches	
Emplacement charge smartphone	<b>Série</b>
Aumônières/vide-poches AR	<b>Indisponible/Série</b>

## Système audio

Une molette permet toujours de contrôler rapidement le volume. Mention spéciale pour la hi-fi à 13 haut-parleurs signée Harman Kardon de notre modèle, au son limpide.

Qualité du son	
Simplicité des commandes	
Système hi-fi <sup>(1)</sup>	2000 € <sup>(1)</sup>

## Notre verdict



### Intéressant

Vaste et confortable, doué d'une autonomie intéressante, l'iX3 avance de sérieux atouts de voyageur familial. L'agrément de conduite est là, mais la technologie embarquée donne le tournis. On préfère quand BMW fait passer moins de temps à tâtonner sur un écran.

ESSENCE

42500 € / 40100 €\*

## Volkswagen T-Roc 1.5 ETSI R-LINE - 150 CH



# Plus cher, micro-hybride, le T-Roc peut-il battre le Symbioz ? Compétiteurs d'une classe à part

**Ils sont grands pour des SUV citadins, et petits pour des SUV compacts : le nouveau T-Roc et le Renault Symbioz forment un segment intermédiaire. Idéal pour qui recherche un SUV pratique, mais pas trop encombrant. Raison de plus pour les départager !** Par Clément Raoul-Réa

**A**vec environ 4,40 m de long, le Volkswagen T-Roc (qui a grandi de 14 cm par rapport à son devancier) et le Renault Symbioz auraient autrefois été considérés comme des SUV compacts. Mais vu l'inflation générale des dimensions, ils sont aujourd'hui un peu petits pour ce segment, tout en toisant la plupart des SUV citadins (Peugeot 2008, Renault Captur...). Nous avons d'ailleurs déjà comparé le nouveau T-Roc aux cadors de cette catégorie. Malheureusement pour lui,

ses tarifs très ambitieux l'avaient empêché de s'illustrer, malgré de réelles qualités. Mais pour qui recherche un peu plus de polyvalence qu'avec un petit SUV classique, sans dépenser autant que pour un SUV compact, le choix est restreint. Dans cet étroit créneau, le T-Roc se retrouve en concurrence directe avec le Symbioz. Chacun révèle une approche différente de cet "entre-deux". Le T-Roc emprunte la plate-forme de son grand frère, le Tiguan. Le Symbioz, lui, est largement basé sur celle du Captur, son petit

frère. De quoi économiser et s'afficher à des prix plus attractifs.

### Sobriété contre agrément

Sous leurs capots respectifs aussi, les deux rivaux du jour font les choses différemment. Pour son début de carrière, le T-Roc n'a droit qu'à de l'essence micro-hybride avec le bloc 1.5 eTSI décliné en 115 et 150 ch. En face, le Symbioz adopte une mécanique hybride 1.8 de 160 ch. Récemment remanié (il remplace l'hybride de 145 ch), cet ensemble a progressé en agrément comme en performances. En ville, il fonctionne largement en mode électrique, en douceur et en silence, et les bruits du moteur thermique sont plus étouffés que par le passé. Mais sur les voies rapides, la gestion de sa boîte auto. à crabots est toujours perfectible : le système hésite souvent

HYBRIDE ESSENCE

37 900 € / 35 600 €\*

VRAI  
PRIX

## Renault Symbioz 1.8 FULL HYBRID E-TECH ESPRIT ALPINE - 160 CH



PHOTOS: N. SOLER

**Le vrai prix:** particulièrement cher au catalogue, le T-Roc hérite déjà d'une belle remise, VW accordant jusqu'à 3 200 €, soit environ 7% ici. Mais il pâtit aussi d'un malus de 818 €. Le Symbioz évite le malus (rare en 2026) et profite d'une remise d'environ 6% en concession.

**L'entretien:** tous les 2 ans ou tous les 30 000 km.

**L'équipement:** dans leurs finitions haut de gamme "sport chic", ces deux SUV n'ont pas grand-chose à se reprocher. Il faudra toutefois mettre la main à la poche pour avoir droit à la conduite semi-autonome ou au hayon motorisé.

entre deux rapports et peut mettre du temps à en changer. Aucun souci de ce genre avec le T-Roc, qui fait confiance à une boîte à double embrayage plus classique et toujours très réussie. En



A. CORTESI

*Grâce à une direction au ressenti naturel, le T-Roc est facile à mener. Et son couple moteur/boîte est bien plus plaisant que celui du Symbioz.*

outre, son moteur est d'une discrétion rare, et il offre de belles performances. L'agrément est largement supérieur. Mais il se paye à l'usage. Ultra-sobre, le Symbioz consomme en effet 1 l/100 km de moins que le T-Roc en moyenne. Pas anodin! Sur l'autoroute, l'écart se resserre à 0,3 l/100 km. C'est clairement là que le Symbioz est le moins à son aise. Outre



A. CORTESI

*Le train avant du Symbioz est plus vif que celui du T-Roc, et son amortissement, bien calibré. Mais les temps d'hésitation de sa boîte sur voies rapides le pénalisent.*

la gestion de la boîte, on regrette aussi des bruits d'air trop marqués. Pas de problème à bord du T-Roc, silencieux en toutes circonstances. Au volant, s'il fait preuve d'un peu moins de brio qu'un Symbioz au train avant très volontaire, il rassure grâce à une direction plus naturelle. Et ici, le confort trop ferme remarqué lors de nos premiers essais (avec des 🍃

**VOLKSWAGEN T-ROC**

*Sobre mais correctement fini, l'intérieur du T-Roc est dominé par son grand écran de 12,9"/32,8 cm. Bien pensé et facile à prendre en main, il rassemble la plupart des fonctions: les boutons physiques sont rares. La molette sur la console centrale gère, au choix, le volume audio ou les modes de conduite. La position au volant est, par ailleurs, excellente et se règle sur une bonne amplitude. La largeur de caisse supérieure offre une belle sensation d'espace.*

**RENAULT SYMBIOZ**

*On connaît bien l'intérieur du Symbioz, et pour cause: hérité du Captur, il n'est plus tout jeune, sans être dépassé pour autant. L'interface de son écran (10,4"/26,4 cm), signée Google, fait référence par sa facilité d'utilisation. Et ses commandes sont bien pensées, notamment le bouton qui permet de rapidement désactiver les bips de certaines alertes obligatoires. Le Symbioz est cependant étroit et on est assis trop haut: les grands gabarits y seront moins à l'aise.*

🍃 T-Roc dotés de jantes optionnelles de 20") est amélioré par la présence des jantes de série en 18". Le Symbioz ne fait pas mieux que le T-Roc côté confort. Et à l'intérieur, on trouve plus facilement ses marques à bord du Volkswagen: la largeur aux coudes aux places avant, héritée du Tiguan, est supérieure de 9 cm à celle du Renault. Un grand écart qui procure une sensation

d'espace bien plus agréable. La position de conduite, réglable sur une plus grande amplitude (on est assis trop haut dans le Symbioz), enfonce le clou. C'est un peu la même chanson à l'arrière. L'espace réservé aux jambes est similaire (et satisfaisant dans les deux cas), mais la largeur supplémentaire offerte dans le T-Roc permet de prendre ses aises. On apprécie cependant

la modularité du Symbioz, doté d'une banquette coulissante qui lui permet d'augmenter son volume de coffre déjà très confortable assise reculée à fond.

**Un Renault presque premium**

Très cher dans cette finition R-Line, le T-Roc a déjà droit à une belle remise officielle. De quoi le rapprocher de ce Symbioz Es-

prit Alpine, même si l'écart final reste important (environ 4 500 €), d'autant que l'équipement est globalement comparable. La qualité de la finition aussi: si l'intérieur du Symbioz commence à faire un peu daté, il reste rigoureusement assemblé et doté de matériaux flatteurs. Plus sobre, le T-Roc apporte le même soin à ses assemblages et la plupart de ses plastiques sont souples. Pas



1. L'espace aux jambes est suffisant, mais pas remarquable. A l'arrière aussi, la bonne largeur offre une sensation d'espace appréciable. 2. Volumineux, largement ouvert, le coffre du T-Roc est un bel atout. 3. Il est par ailleurs doublé d'une large trappe accessible sous son plancher modulable.



1. On voyage confortablement à deux à l'arrière du Symbioz, mais moins à trois. 2. L'ouverture du hayon pourrait être plus large, mais le volume disponible est généreux. 3. La banquette coulissante (sur 16 cm) permet, au besoin, de gagner jusqu'à 130 dm<sup>3</sup> de volume supplémentaire dans le coffre.

1. Banquette reculée/avancée.

de quoi justifier l'écart tarifaire? Le Symbioz lui donne, c'est vrai, du fil à retordre. Moins cher, plus sobre, plus logeable et plus pratique, il est le plus rationnel des deux, et reste un excellent SUV. Mais l'agrément supérieur prodigué par le T-Roc fait mouche: moteur discret et doux, amortissement bien calibré, habitacle mieux insonorisé et encore plus accueillant... Ceux qui ne

se satisferaient pas d'un plus petit SUV et peuvent se permettre de monter en gamme en auront pour leur argent. Le Symbioz justifie plus difficilement les près de 6 000 €\* de rallonge demandés par rapport à un Captur similaire, qui s'était avéré très compétitif face au T-Roc. Dans ce segment "entre deux", le Volkswagen reprend la main. ■

	Volkswagen T-Roc	Renault Symbioz
Vitesse maxi	202 km/h	180 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s4	31s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s9	6s7
Consommation moyenne	6,8 l/100 km	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,5/6,6/7,2 l/100 km	5,6/6,3/5,6 l/100 km
Poids	1 445 kg	1 447 kg
Diamètre de braquage	11,1 m	11,4 m
Freinage 130 à 0 km/h	62 m	65 m

## La technique

	Volkswagen T-Roc	Renault Symbioz
Moteur essence	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48V	2 moteurs électr. 49 + 20 ch
Cylindrée	1 498 cm <sup>3</sup>	1 789 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	8 CV	6 CV
Puissance maxi	150 ch à 6 000 tr/mn	160 ch (puiss. combinée)
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn	170/205 Nm (ess./électr.)
CO <sub>2</sub> /Malus	128 g/km/+ 818 €	100 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 7 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Pneus	225/45 R18	225/40 R19
Réservoir	50 litres	48 litres
Dim. L x l x h, en m	4,38 x 1,83 x 1,58	4,42 x 1,80 x 1,58
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

## L'équipement De série et en commun

**Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • Airbags (6) • AFIL active • Freinage d'urgence auto. • Gestion codes/phares auto. • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régul. de vitesse adaptatif • Rétro intérieur jour/nuit auto.

**Agrément :** • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Chargeur de smartphone par induction • Clé mains libres • Clim' auto. • Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen • Jantes alu • Vitres AR surteintées, etc.

En option	Volkswagen T-Roc	Renault Symbioz
Conduite semi-autonome	Pack à 1 040 €	Pack à 2 000 € <sup>(2)</sup>
Hayon motorisé	420 €	Pack à 2 000 € <sup>(2)</sup>
Sièges avant chauffants	Série	Pack à 2 000 € <sup>(2)</sup>
Toit vitré panoramique	1 260 €	1 500 €

2. Pack Iconic.

Les notes du	Volkswagen T-Roc	Renault Symbioz
Comportement routier	15	15
Equipements de sécurité	13	12
Agrément/performance	16	13
Confort/insonorisation	16	14
Equipements de confort/garantie	17	17
Habitabilité/coffre	18	14
Aspects pratiques	15	15
Présentation/ finition	17	15
Consommation	13	16
Prix	6	12
	<b>1<sup>er</sup> 146/200</b>	<b>2<sup>e</sup> 143/200</b>

## Notre verdict

**Victoire : Volkswagen T-Roc**



Besoin d'un peu plus d'espace qu'à bord d'un SUV citadin classique? Ces deux modèles répondent sans problème à cette demande. Le Symbioz est rationnel: sobre, moins cher et pratique. Mais le T-Roc est bien plus plaisant à l'usage: agrément moteur, insonorisation, habitacle... De quoi justifier, en partie, son tarif élevé.



**Renault Clio**  
1.8 E-TECH FULL HYBRID ESPRIT ALPINE - 160 CH  
29300 € / 29300 €\*



**MG3**  
1.5 HYBRID+ LUXURY - 195 CH  
23490 € / 23000 €\*

Cinq citadines hybrides haut de gamme

# La nouvelle Clio fa

**Pour rester leader du marché toutes catégories confondues, Renault lance la sixième génération de sa citadine. Méconnaissable sur le plan esthétique, la française évolue aussi au chapitre technique. Tous ces changements lui suffiront-ils à conserver une longueur d'avance sur ses principales rivales ? Éléments de réponse avec la version hybride 160 ch haut de gamme.** Par Charles Thouluc

**E**n 2019, le passage de la quatrième à la cinquième génération de Clio n'avait pas marqué les esprits, Renault s'étant montré particulièrement prudent en termes de design au moment de renouveler son best-seller. Sous certains angles, les deux voitures se confondaient presque ! Avec ce sixième opus, impossible de se tromper. Outre son style très différent, voire cliquant, cette future star des ventes connaît d'autres changements importants.



**Opel Corsa**  
1.2 HYBRID GS (1) - 145 CH  
27 800 € / 24 200 €\*

**Peugeot 208**  
1.2 HYBRID GT - 145 CH  
28 500 € / 24 800 €\*

**Toyota Yaris**  
1.5 HYBRIDE GR SPORT - 130 CH  
30 950 € / 28 500 €\*

# face à ses rivales

**Plus grande et plus puissante**

La Clio gagne ainsi en longueur, atteignant 4,12 m (+ 7 cm). Elle repose toutefois sur la même base technique que sa devancière, adaptée pour accueillir de nouvelles motorisations. En attendant l'arrivée d'un bloc à bicarburation essence/GPL de 120 ch prévu au printemps, la Clio est disponible au lancement avec un trois cylindres essence 1.2 TCe de 115 ch (à partir de 19 900 €), proposé en boîte manuelle et en boîte automatique (+ 1 500 €), et le nouvel

ensemble hybride 1.8 full hybrid de 160 ch (à partir de 24 600 €). Ce dernier, que l'on trouve déjà sous le capot des Captur et Symbioz, est aussi celui de notre version d'essai. Que vaut la nouvelle Clio ainsi motorisée face à ses principales rivales hybrides? Mesures de notre labo à l'appui, nous l'avons confrontée à la très puissante MG3 1.5 Hybrid+ de 195 ch, aux Opel Corsa et Peugeot 208 1.2 Hybrid de 145 ch, ainsi qu'à la Toyota Yaris 1.5 Hybride de 130 ch. Avec quelques surprises à la clé... ■

**Le vrai prix:** ces cinq modèles hybrides échappent au malus. Côté remise, la Clio – en phase de lancement – n'en bénéficie pas encore. Chez ses rivales, il est possible de négocier 2% sur la MG3, 13% sur la Corsa et la 208, et 8% sur la Yaris.

**L'équipement:** il est riche sur ces hauts de gamme. Mais davantage sur les MG3, Clio et Yaris, dotées de nombreux équipements en série (conduite semi-autonome, navigation...) qui sont en option sur les Corsa et 208 (voir "Budget" p. 44).

A. SAUNIER



**RENAULT CLIO**  
Agile, précise et prévenante, la Clio offre un agrément supérieur à celui de ses rivales. Dommage que la boîte ne soit pas plus réactive.

A. SAUNIER

### CONDUITE *Sur des rails, la Clio*

**M**algré son excellent châssis, la Clio voit ici sa suprématie contestée par la discrète Corsa.

#### 1<sup>re</sup> - Opel Corsa

Même si la Corsa dérive étroitement de la Peugeot 208, elle s'en distingue à bien des égards. Très agréable à conduire, l'allemande bénéficie de réglages châssis différents de ceux de la française. Il en découle une plus grande stabilité, notamment à haute vitesse. Son moteur 1.2 hybride de 145 ch, souple et volontaire, s'adapte à tous types de parcours.

#### 1<sup>re</sup> ex æ - Renault Clio

Prévenante dans ses réactions, dotée d'un train avant rigoureux, d'une direction précise et d'un freinage performant, la Clio offre les sensations d'un véhicule de la catégorie supérieure. Son moteur, doux grâce à l'intervention fréquente du bloc électrique, est hélas mal épaulé par la boîte à crabots. Lente, celle-ci dégrade l'agrément lorsque le rythme de conduite s'accélère.

#### 3<sup>e</sup> - Peugeot 208

Maniable en ville et dynamique sur la route, la 208 reste plaisante et facile à conduire. Bien équilibrée dans les virages, dotée d'une direc-

tion précise, d'un moteur souple et volontaire, cette citadine est aussi à l'aise sur l'autoroute que sur les routes sinueuses. Avec un meilleur maintien de caisse, elle gagnerait en efficacité.

#### 4<sup>e</sup> - MG3

La petite MG n'est pas aussi homogène et efficace que la Clio. Mais il s'agit de la plus puissante citadine hybride (195 ch). C'est également la plus déroutante à la conduite. Jusqu'à 80 km/h, c'est le moteur électrique qui entraîne les roues, seul ou alimenté par le bloc thermique. Au-delà, le quatre cylindres atmosphérique de 102 ch travaille en prise directe avec la transmission, de concert avec l'électromoteur de 136 ch. L'ensemble est plaisant, sauf à vive allure ou sur une route de montagne à cause de sa paresseuse boîte automatique à trois vitesses seulement.

#### 5<sup>e</sup> - Toyota Yaris

Avec 130 ch, la japonaise (made in France) est la moins puissante du lot. De ce fait, elle ne parvient pas à suivre le rythme imposé par ses rivales. Plus gênant, son comportement peu dynamique et son moteur bruyant à l'accélération dégradent l'agrément. Au contraire, en ville, la douceur et la fluidité de sa mécanique sont un régal. ■

#### OPEL CORSA



Bien "posée" sur ses quatre roues, la Corsa est toujours aussi agréable à mener. Ses qualités dynamiques séduiront ceux qui aiment conduire.

F. GROUT

#### PEUGEOT 208



Comme sa cousine la Corsa, la 208 régale par son agilité. La polyvalence et les performances du 1.2 Hybrid de 145 ch participent au bon agrément d'ensemble.

F. GROUT

#### MG3



Avec 195 ch, la citadine chinoise est la plus puissante de sa catégorie. Malgré ses performances, elle pâtit d'une boîte auto. assez lente (à trois rapports).

F. GROUT

#### TOYOTA YARIS



Moins puissante que ses rivales, la Yaris manque de tonus sur la route. Mais en ville, son petit gabarit (moins de 4 m) et sa mécanique douce l'avantagent.

F. GROUT

### À la loupe

	Opel Corsa	Renault Clio	Peugeot 208	MG3	Toyota Yaris
Boîte auto.	■	■	■	■	■
Précision de la direction	■	■	■	■	■
Agrément du moteur	■	■	■	■	■
Capacités de reprises	■	■	■	■	■
Facilité à manœuvrer	■	■	■	■	■
Souplesse à basse vitesse	■	■	■	■	■

### Les notes du



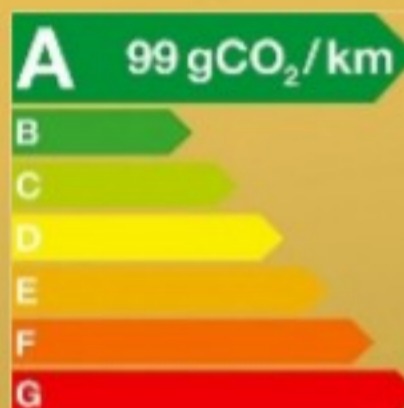
	1 <sup>er</sup> Opel Corsa	1 <sup>er</sup> ex æ Renault Clio	3 <sup>e</sup> Peugeot 208	4 <sup>e</sup> MG3	5 <sup>e</sup> Toyota Yaris
Comportement/freinage	16	17	15	13	14
Agrément/performance	14	13	14	12	10
<b>Total</b>	<b>30/40</b>	<b>30/40</b>	<b>29/40</b>	<b>25/40</b>	<b>24/40</b>

# Auto Plus

# vous offre 6 mois d'abonnement

# + UNE SUZUKI SWIFT!

## Tirage au sort sur les **1000** PREMIERS ABONNÉS!



Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

\*Véhicule d'une valeur de 21860€ TTC. Jeu par tirage au sort, avec obligation d'achat du 02/01/26 au 31/03/26, ouvert à toute personne physique majeure et titulaire du permis B, résidant en France Métropolitaine (Corse incluse) à l'exclusion des personnels de la société organisatrice et des sociétés partenaires ainsi que de leurs familles. Pour participer, complétez le formulaire en ligne. Voir règlement accessible via le QR Code. Conformément à la Réglementation applicable, vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de retrait des informations collectées, sur simple demande, ces droits pouvant être exercés à l'adresse [dpd@reworldmedia.com](mailto:dpd@reworldmedia.com)



### POUR PARTICIPER:

flashez le Qr code ou rendez vous sur [bit.ly/apv-29](http://bit.ly/apv-29)



KIOSQUE [mag.com](http://mag.com)



## BULLETIN D'ABONNEMENT

# M040 # D1718923

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

**Formule ANNUELLE 6 mois OFFERTS**

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium + une montre connectée en cadeau pour **89 € seulement** au lieu de 199,98 €\*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part<sup>(1)</sup>.

(1)

**Formule MENSUELLE 5€ seulement** le 1<sup>er</sup> mois

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 5€** le premier mois puis 8 €/mois au lieu de 15,94 €\*. **Résiliable sans frais à tout moment**<sup>(2)</sup>.

(2)

**2** Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

Date et signature obligatoires

Le:

**Par carte bancaire** (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](http://Kiosquemag.com): [bit.ly/apv-29](http://bit.ly/apv-29) la boutique officielle d'Auto Plus

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

**3** Je complète mes coordonnées \*\*À remplir obligatoirement

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

Nom\*\*:

Prénom\*\*:

Adresse\*\*:

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

Téléphone:  (pour vous envoyer un SMS en cas de problèmes de livraison)

Email:

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

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

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

\*Le prix de référence d'une année se compose du prix kiosque (139,70 €), des frais de port (25,48 €) et du site internet (26 €). (1) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1<sup>er</sup> mois, je serai prélevé de 8 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](http://kiosquemag.com) et contacter le service client par mail sur [serviceabomag.fr](mailto:serviceabomag.fr) ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/03/2026. DOM-TOM et autres pays nous consulter. 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 à l'adresse ci-dessus. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à [dpd@reworldmedia.com](mailto:dpd@reworldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](http://www.cnil.fr). Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de confidentialité sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)



**RENAULT CLIO**

En dépit d'une hausse du gabarit de 7 cm, l'accès à l'arrière n'est pas des plus aisé. La découpe de la porte reste étroite à la base.



A. SAUNIER

**VIE À BORD** *La Renault domine, malgré une habitabilité qui stagne*

**L**a Clio ne progresse pas en matière d'habitabilité, mais elle se modernise. Côté présentation, ergonomie et confort, cette sixième génération relève le niveau dans la catégorie. Certaines de ses rivales accusent le coup...

**1<sup>re</sup> - Renault Clio**

Entièrement redessiné, l'habitacle de la Clio dispose d'une planche de bord inspirée des R5 et R4 électriques. L'ensemble apparaît cossu et sérieusement construit, avec des matériaux de qualité. Le volume de coffre de la version hybride, inchangé, reste en dessous de la moyenne de la catégorie. L'espace pour les occupants, correct, n'évolue pas. A l'arrière, on est mieux à deux qu'à trois, et le confort est ferme mais pas "sec".

**2<sup>e</sup> - MG3**

Cette citadine chinoise est la plus accueillante de ce comparatif. Ses cotes d'habitabilité figurent parmi les meilleures de la

catégorie. Son niveau de finition se révèle satisfaisant, même si la qualité de construction et les matériaux employés n'égalent pas ceux de la Clio. Le système multimédia riche affiche pour sa part de nombreux menus et sous-menus dans lesquels il est difficile de se retrouver, surtout en conduisant ! De fait, le manque d'intuitivité du logiciel oblige à réaliser de nombreuses opérations à l'écran avant de trouver ce que l'on cherche.

**3<sup>e</sup> - Peugeot 208**

Ses suspensions – souples, mais pas trop – procurent un bon compromis confort/efficacité. A cela s'ajoute l'agréable discrétion du 1.2 Hybrid 145 ch, même en cas de franches accélérations. A l'arrière, comme dans l'Opel Corsa (sa cousine du groupe Stellantis), les passagers disposent de trop peu d'espace au niveau des jambes. Si la présentation reste moderne et la finition soignée, l'ergonomie, elle, est discutable.

**4<sup>e</sup> - Opel Corsa**

Bien insonorisée, la Corsa perd quand même des points côté confort à cause de suspensions bien plus fermes que celles de la 208. Sa présentation est très classique, voire austère, mais l'ergonomie judicieuse offre une excellente visibilité du bloc instrumentation, par exemple. En matière de finition, elle se situe un cran au-dessous des 208 et Clio notamment. Et l'habitabilité est son point noir.

**5<sup>e</sup> - Toyota Yaris**

Courte (3,94 m), la Yaris offre néanmoins une habitabilité généreuse aux places arrière. Mais elle manque de confort : son bloc 1.5 Hybrid grimpe à haut régime à la moindre sollicitation et fatigue les tympans, notamment sur autoroute. Et pour ne rien arranger, les suspensions secouent sur routes dégradées. Constitué de nombreux plastiques durs à la qualité quelconque, l'habitacle affiche quant à lui un design dépassé et une finition décevante au regard du prix demandé. ■

**À la loupe**

	Renault Clio	MG3	Peugeot 208	Opel Corsa	Toyota Yaris
Installation des passagers	■	■	■	■	■
Simplicité des commandes	■	■	■	■	■
Fonctionnalité des sièges	■	■	■	■	■
Commodité de chargement	■	■	■	■	■

**Les notes du LABO Auto Plus**

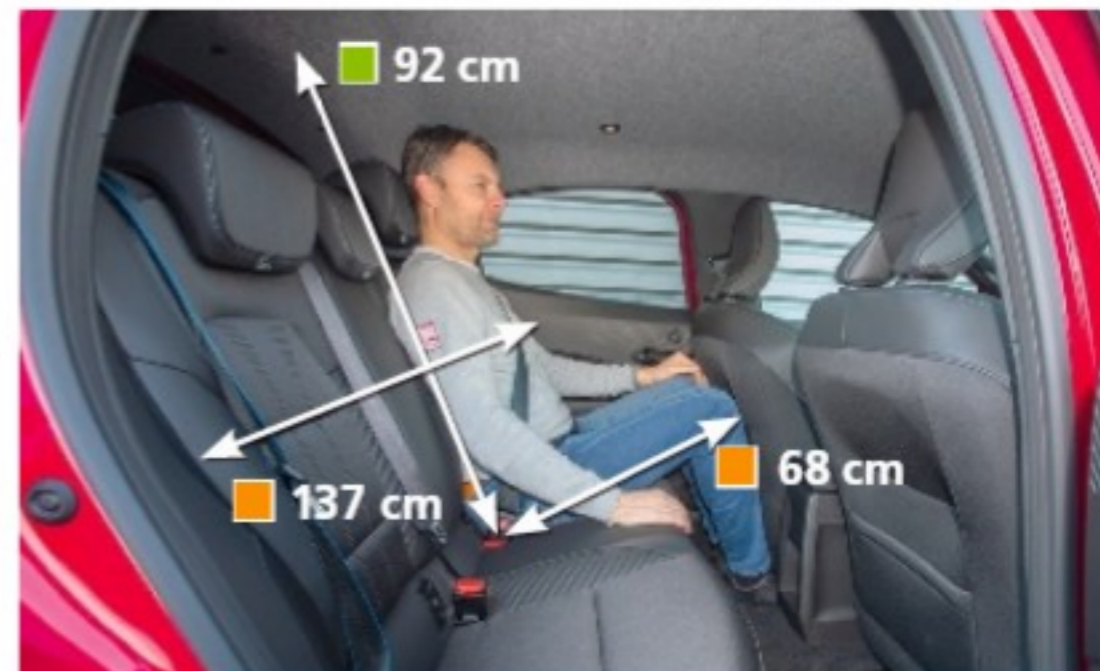
	1 <sup>er</sup> Renault Clio	2 <sup>e</sup> MG3	3 <sup>e</sup> Peugeot 208	4 <sup>e</sup> Opel Corsa	5 <sup>e</sup> Toyota Yaris
Confort/insonorisation	16	12	16	13	12
Habitabilité/coffre	7	14	7	6	9
Aspects pratiques	12	11	10	12	12
Présentation/finition	16	12	15	14	11
<b>Total</b>	<b>51/80</b>	<b>49/80</b>	<b>48/80</b>	<b>45/80</b>	<b>44/80</b>

## RENAULT CLIO

A.SAUNIER



La position de conduite naturelle et le bon maintien des sièges s'apprécient au fil des longues heures passées au volant. Bien construite, la Clio bénéficie, dans l'ensemble, de matériaux de qualité, à l'image de l'Alcantara présent sur une partie des sièges, du tableau de bord et des contre-portes.



F.GROUT

Les cotes d'habitabilité, moyennes, ne progressent pas, mais la banquette s'avère confortable.

## MG3

A.SAUNIER



La présentation est moderne, mais la finition correcte, sans plus. La grande molette, qui fait office de sélecteur de boîte de vitesses, se montre facile à utiliser. En revanche, les menus de l'écran central sont peu intuitifs. Il faut en effet de la pratique avant de trouver rapidement ce que l'on cherche...



F.GROUT

De même longueur que la Clio (4,12 m), la MG3 optimise davantage l'habitabilité à l'arrière.

## OPEL CORSA

A.SAUNIER



L'assise longue des sièges contribue au soutien des cuisses. On est bien installé au volant et, grâce à une bonne ergonomie, l'écran numérique du bloc instrumentation reste toujours parfaitement visible. Toutefois, en présentation comme en finition, l'allemande n'offre pas la qualité apparente de la Clio ou de la 208.



F.GROUT

La Corsa pâtit de places arrière peu accueillantes. L'espace est compté, surtout pour les jambes.

## PEUGEOT 208

A.SAUNIER



Plus toute jeune dans la catégorie, la 208 dispose toujours d'un tableau de bord moderne, aux matériaux valorisants et soigneusement assemblés. Mais l'ergonomie agace : le bloc instrumentation haut perché se retrouve en partie masqué par la portion supérieure du volant, une fois celui-ci bien réglé...



F.GROUT

La 208 est toujours pénalisée par ses places arrière étriquées et difficiles d'accès.

## TOYOTA YARIS

A.SAUNIER



L'arrivée de la Clio 6 donne un coup de vieux à la Yaris. La japonaise dispose encore d'un grand levier de boîte auto, à l'ancienne. L'habitacle comprend de nombreux plastiques peu flatteurs, à l'aspect quelconque. Les menus du système multimédia sont assez basiques mais, de ce fait, plutôt faciles à utiliser.



F.GROUT

Un espace bien exploité à bord. Celui réservé aux jambes figure parmi les meilleurs de la catégorie.



**RENAULT CLIO**  
 Avec seulement 5 l/100 km mesurés par notre labo, la Clio est sobre. Elle compense en partie son tarif encore élevé par une dotation riche.

**BUDGET** Une Clio riche et ultra-sobre

**A** ce chapitre, la Clio est moins à son avantage. Le tarif élevé de cette version haut de gamme la dessert, malgré l'équipement généreux. Mais elle a d'autres atouts pour répliquer à ses rivales.

**1<sup>re</sup> - MG3**

Vendue 1 200 €\* à... 6 300 €\* de moins que ses concurrentes (après négociation d'une petite remise de 2 %), la MG3 n'a pourtant rien d'une voiture au rabais. La chinoise est richement équipée, à tel point que le catalogue ne compte aucune option. A cela s'ajoute une garantie de 7 ans/150 000 km.

**2<sup>e</sup> - Toyota Yaris**

Sobre avec 5,3 l/100 km en moyenne, et seulement 4,7 l en ville – son terrain de prédilection –, la Yaris est économique à l'usage. Mais pas à l'achat. Même avec une remise officielle de 2 500 €, elle reste chère. Heureusement pour le porte-monnaie, Toyota compense l'effort financier demandé en équipant avec largesse sa citadine.

**3<sup>e</sup> - Renault Clio**

Pas encore de remise en concession pour la Clio, qui amorce tout juste sa carrière. Sa copieuse dotation, qui comprend des habitages en Alcantara, compense en partie. De même, sa grande sobriété : avec 5 l/100 km en moyenne et 4,7 l/100 km sur route, c'est la nouvelle référence, devant la Yaris !

**4<sup>e</sup> - Opel Corsa**

Grâce à une généreuse ristourne (jusqu'à 13 %), la Corsa gagne en compétitivité. Mais il faut remettre la main à la poche pour certains équipements (clim' auto., GPS...). Et ce n'est pas la plus frugale à l'usage. Toutefois, on apprécie sa garantie de 8 ans<sup>(1)</sup>.

**5<sup>e</sup> - Peugeot 208**

Déception avec la 208 en finition GT. Même avec environ 13 % de remise, son tarif manque d'attractivité, d'autant que de nombreux équipements sont en option. Et côté conso, c'est la plus gourmande des cinq. Consolation : 8 ans de garantie<sup>(1)</sup>. ■

1. Sous condition d'entretien dans le réseau. Sinon, 2 ans (km illimités).

**L'équipement De série et en commun**

**Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • 6 Airbags (7 pour MG3 et Yaris) • Alerte de survitesse • Phares (100 % led) et essuie-glaces auto. + gestion codes/phares auto. • Régulateur/limiteur de vitesse, etc.

**Agrément:** • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Clé mains libres • Climatisation • Ecran central tactile + Mirror Screen • Jantes alu • Rétros électr. dégivrants et rabattables électriquement, etc.

Les différences	MG3	Toyota Yaris	Renault Clio	Opel Corsa	Peugeot 208
Chargeur de tél. à induction	Indisponible	Série	Série	1 500 € <sup>(2)</sup>	600 € <sup>(1)</sup>
Climatisation automatique	Série	Série (bizona)	Série	1 500 € <sup>(2)</sup>	Série
Conduite semi-autonome	Série	Série	Série	800 € <sup>(3)</sup>	400 €
Guidage GPS	Série	Série	Série	1 500 € <sup>(2)</sup>	600 € <sup>(1)</sup>
Sièges AV chauffants	Série	Série	400 € (et volant)	800 € <sup>(3)</sup>	1 400 € <sup>(4)</sup>
Toit panoramique	Indisponible	700 €	Indisponible	Indisponible	650 €

Les notes du LABO Auto Plus	1 <sup>er</sup> MG3	2 <sup>e</sup> Toyota Yaris	3 <sup>e</sup> Renault Clio	4 <sup>e</sup> Opel Corsa	5 <sup>e</sup> Peugeot 208
Equipements de sécurité	16	17	16	13	12
Dotation de série/garantie	17	19	19	15	16
Consommation	16	17	18	15	15
Prix	16	5	4	13	12
<b>Total</b>	<b>65/80</b>	<b>58/80</b>	<b>57/80</b>	<b>56/80</b>	<b>55/80</b>

1. Pack Vision et Navigation. 2. Pack Infotainment. 3. Pack Confort. 4. Avec intérieur Alcantara Executive.

**MG3**



Presque aussi sobre qu'une Yaris, bien qu'elle revendique 65 ch de plus, la MG3 est aussi la championne du rapport prix/équipement.

**OPEL CORSA**



La Corsa facture en option de nombreux équipements (clim' auto., GPS...) que ses concurrentes possèdent de série. Et à l'usage, ce n'est pas la plus économe...

**PEUGEOT 208**



Bien que dans la bonne moyenne de la catégorie, le 1.2 Hybrid 145 ch est le plus gourmand ici. Et le rapport prix/équipement de cette version n'est pas favorable.

**TOYOTA YARIS**



La Yaris est la plus sobre de notre sélection après la Clio. Elle est aussi richement dotée en finition GR, mais le fait payer trop cher, malgré 2 500 € de rabais.

## Le classement final

La MG3 l'emporte avec un petit point d'avance. Son prix, sa puissance, sa dotation et son habitabilité contribuent beaucoup à sa victoire. Juste derrière, la nouvelle Renault Clio, pétrie de qualités, aurait pu gagner avec un tarif moins élevé. Plus sobre, mieux amortie, dotée de commandes faciles à utiliser, elle procure aussi beaucoup de plaisir à son volant. Troisième et quatrième, les Peugeot 208 et Opel Corsa sont sympa à conduire, mais moins frugales et accueillantes que la Clio. Quant à la sobre mais bruyante Toyota Yaris, son tarif élevé ne l'aide pas.



**1<sup>re</sup>**  
**MG3**  
1.5 Hybrid+ Luxury  
195 ch  
**23 490 € / 23 000 €\***

Pour 23 000 €, la MG3 offre le meilleur rapport prix/équipement de sa catégorie et près de 200 ch sous son capot, tout en restant sobre. Sa finition est correcte, et elle est garantie 7 ans sans conditions. Il lui faudrait juste un système multimédia simplifié, des suspensions moins fermes et une boîte de vitesses plus rapide et agréable sur autoroute (3 rapports seulement) pour devenir une référence.



**2<sup>e</sup>**  
**Renault Clio**  
1.8 E-Tech full hybrid Esprit Alpine - 160 ch  
**29 300 € / 29 300 €\***

Privée de remise pour le moment, la nouvelle Clio manque de peu la victoire à cause de son tarif élevé. Très bien équipée, elle séduit par sa qualité de construction. Son comportement efficace est le plus plaisant de la catégorie. La Renault se montre rassurante aussi, notamment grâce à son freinage performant. Sa présentation moderne la rend attractive et les commandes intuitives sont faciles à utiliser.



**3<sup>e</sup>**  
**Peugeot 208**  
1.2 Hybrid GT  
145 ch  
**28 500 € / 24 800 €\***

Sans les 13% de remise (après négociation), la 208 ne monterait pas sur le podium. Elle doit aussi cette troisième place à ses qualités dynamiques. Maniable en ville, agile et confortable sur la route, elle est agréable à conduire et performante sur tous types de parcours avec le 1.2 Hybrid de 145 ch. Côté ergonomie des commandes, habitabilité et aspects pratiques, elle est moins dans le coup...



**4<sup>e</sup>**  
**Opel Corsa**  
1.2 Hybrid GS  
145 ch  
**27 800 € / 24 200 €\***

Derrière un style extérieur moins démonstratif, la Corsa partage les mêmes éléments techniques que la Peugeot. Elle la surpasse toutefois côté sensations de conduite grâce aux réglages spécifiques de son châssis, au prix d'un confort trop ferme. À l'intérieur, la présentation est un brin austère et la finition moins soignée que dans la 208. Contrepartie du tableau de bord très classique: l'ergonomie est ici très bonne.



**5<sup>e</sup>**  
**Toyota Yaris**  
1.5 Hybride GR Sport  
130 ch  
**30 950 € / 28 500 €\***

Plus toute jeune, la Yaris fait encore payer cher ses services. Certes, sa dotation riche compense en partie son prix élevé. Sa remarquable habitabilité pour une si petite voiture (3,94 m de long) joue aussi en sa faveur. Le tableau se noircit à la conduite. Pas en ville, où la mécanique brille par sa douceur (et sa grande sobriété). Mais sur route, où le bruit du moteur et les suspensions chahuteuses fatiguent.



### Nos mesures

	MG3	Renault Clio	Peugeot 208	Opel Corsa	Toyota Yaris
Vitesse maxi	172 km/h	177 km/h	198 km/h	199 km/h	173 km/h
Accélération 1000 m D. A.	28s8	30s4	30s1	30s	32s
Reprises 80 à 120 km/h en D.	6s6	5s8	5s6	5s5	7s
Consommation moyenne	5,4 l/100 km	5 l/100 km	5,8 l/100 km	5,7 l/100 km	5,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,7 / 6,1 / 5,3 l/100 km	4,7 / 5,5 / 4,9 l/100 km	5,6 / 6,2 / 5,7 l/100 km	5,5 / 6,2 / 5,6 l/100 km	5,2 / 6 / 4,7 l/100 km
Autonomie	666 km	780 km	758 km	758 km	679 km
Poids	1304 kg	1323 kg	1262 kg	1262 kg	1185 kg
Diamètre de braquage	10,8 m	10,9 m	10,8 m	10,8 m	11 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	61 m	66 m	66 m	65 m
Volume de coffre	306 dm <sup>3</sup>	290 dm <sup>3</sup>	345 dm <sup>3</sup>	340 dm <sup>3</sup>	295 dm <sup>3</sup>



N. SOLER

PHOTOS: A. SAUNIER

### La technique

	MG3	Renault Clio	Peugeot 208	Opel Corsa	Toyota Yaris
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	3 cyl. en ligne + turbo, 12S	3 cyl. en ligne + turbo, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 498 cm <sup>3</sup>	1 789 cm <sup>3</sup>	1 199 cm <sup>3</sup>	1 199 cm <sup>3</sup>	1 490 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi combinée	195 ch	160 ch	145 ch	145 ch	130 ch
Hybridation	Moteur électrique 136 ch	Moteurs électr. 49 + 20 ch	Moteur électrique 28 ch	Moteur électrique 28 ch	Moteur électrique 83 ch
Couple maxi (ess./électr.)	128 Nm / 250 Nm	172 Nm / 205 Nm	230 Nm / 55 Nm	230 Nm / 55 Nm	120 Nm / 185 Nm
CO <sub>2</sub> / Malus	100 g/km / 0 €	92 g/km / 0 €	104 g/km / 0 €	103 g/km / 0 €	96 g/km / 0 €
Puissance fiscale	5 CV	6 CV	7 CV	7 CV	5 CV
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 3 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses (électr.)	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 6 vitesses	Auto., à variation continue
Pneus	195/55 R16	205/45 R18	205/45 R17	205/45 R17	215/40 R18
Réservoir	36 litres	39 litres	44 litres	44 litres	36 litres
Dimensions L x l x h, en m	4,12 x 1,80 x 1,51	4,12 x 1,77 x 1,45	4,06 x 1,75 x 1,43	4,06 x 1,77 x 1,44	3,94 x 1,75 x 1,50
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km	2 ans (km illimités)	8 ans ou 160 000 km <sup>(1)</sup>	8 ans ou 160 000 km <sup>(1)</sup>	3 ans ou 100 000 km

### Les notes du



	MG3	Renault Clio	Peugeot 208	Opel Corsa	Toyota Yaris
La conduite (sur 40)	25	30	29	30	24
La vie à bord (sur 80)	49	51	48	45	44
Le budget (sur 80)	65	57	55	56	58
	<b>1<sup>re</sup></b> 139/200	<b>2<sup>e</sup></b> 138/200	<b>3<sup>e</sup></b> 132/200	<b>4<sup>e</sup></b> 131/200	<b>5<sup>e</sup></b> 126/200

1. Sous condition d'entretien dans le réseau. Sinon, 2 ans (km illimités).

# Nissan Leaf EVOLVE - 75 KWH - 218 CH



## Une nouvelle rivale pour la Renault Megane E-Tech A la recherche du temps perdu

**La pionnière des électriques revient dans une troisième génération qui remet les compteurs à zéro: style, plate-forme, batterie, tout est nouveau! Suffisant pour rattraper le temps perdu?** Par Vincent Desmonts

**S**ous l'impulsion de Carlos Ghosn il y a quinze ans, Renault et Nissan lançaient leur offensive électrique. Ce fut le japonais qui sortit en premier une berline électrique de grande série. Deux ans avant l'arrivée de Tesla avec la Model S, et alors que BYD était un illustre inconnu. Les bornes de recharge publiques étaient à l'époque aussi rares que des trèfles à quatre feuilles. Aujourd'hui, le paysage automobile a changé du tout au tout. Tesla et BYD sont devenus des champions mondiaux de l'électrique, et Nissan patine avec une deuxième génération de Leaf dépassée et un SUV Ariya aux ventes décevantes. La marque compte beaucoup sur ses deux nouveautés électriques pour revenir dans la course: la Micra<sup>(1)</sup>, d'une part, et cette nouvelle Leaf d'autre part. Une Leaf qui change du tout au tout, en adoptant un style de cross-

berline et en perdant 14 cm en longueur pour mieux se placer au cœur du segment des compactes. Une cure d'amalgissement qui n'a heureusement aucune influence sur l'habitabilité ou le coffre, globalement inchangés, et assez moyens pour la catégorie. On appréciera néanmoins les efforts consentis côté ergonomie, avec une position de conduite bien plus confortable et des commandes implantées avec logique. Modernité oblige, cette troisième génération de Leaf adopte deux dalles numériques de 14,3"/36 cm intégrant Google (sauf sur le modèle de base, qui se contente d'écrans de 12,3"/31 cm). Un bon point puisque, outre des interfaces plutôt claires et réactives, cela lui vaut un planificateur d'itinéraires efficace. Nissan a en outre conservé des commandes physiques pour la clim', ce qui mérite d'être salué. Mais la désactivation des intrusives aides à la conduite oblige à se plonger dans

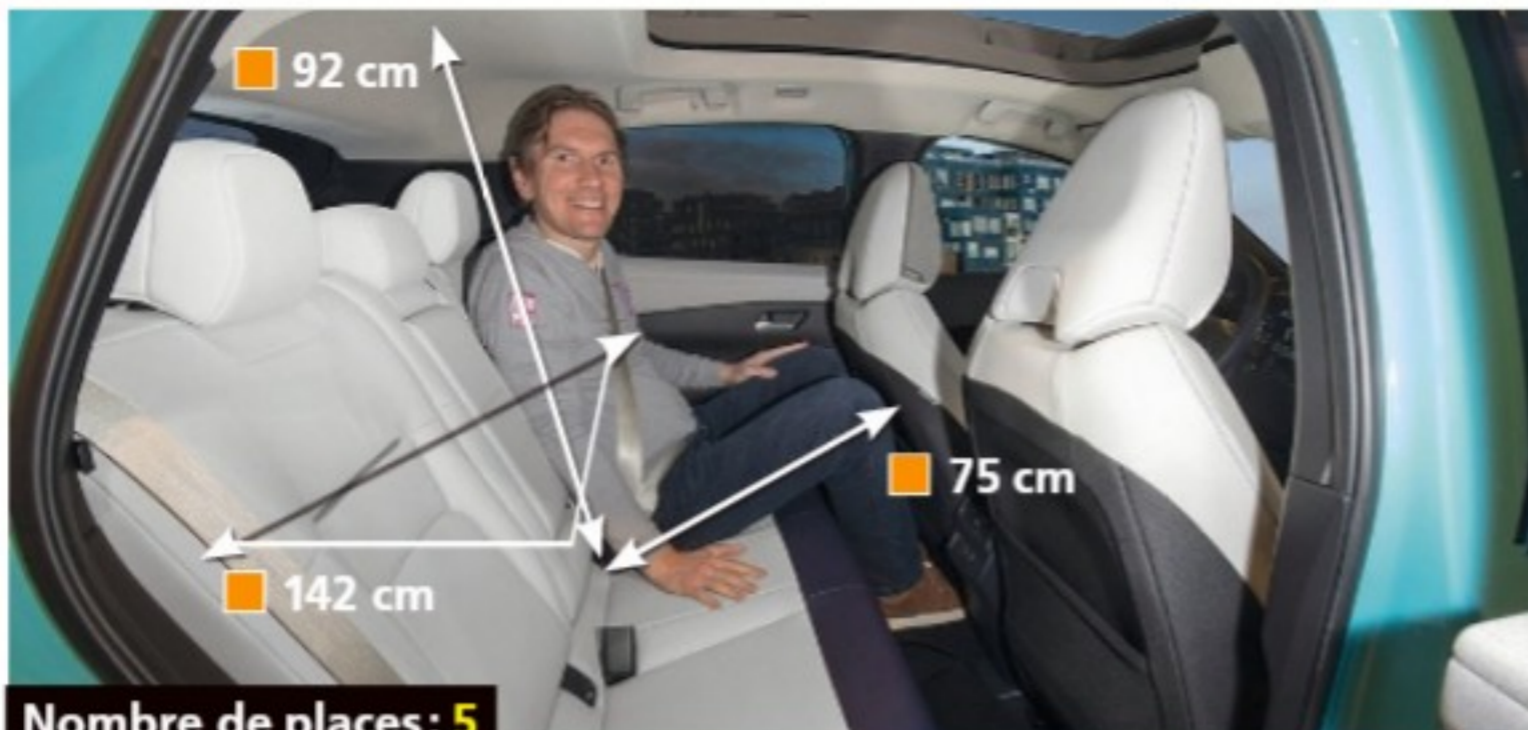
d'abscons menus. Enfin, notons que la finition est assez quelconque.

### La douceur avant tout

La Leaf se décline en deux variantes: 52 kWh, 177 ch à partir de 35 300 € et 75 kWh, 218 ch dès 40 300 € (hors prime). Nous avons pris en main cette dernière, dans l'opulente finition haut de gamme Evolve (cuir, sièges électriques, hi-fi Bose, toit panoramique opacifiant...). Avec sa "grosse" batterie (la précédente Leaf n'offrait pas plus de 62 kWh) et son profil élancé (Cx de 0,25), elle revendique jusqu'à 622 km d'autonomie! Au terme de ce premier essai, réalisé au Danemark dans des conditions très favorables (températures douces, très faible dénivelé, vitesse moyenne réduite), nous avons pour notre part relevé 450 km d'autonomie réelle. Si notre labo confirmait cette valeur, cela placerait la Leaf 75 kWh parmi les meilleures compactes. Côté caractère, elle se montre volontaire face au chrono, mais mise surtout sur le confort, avec des suspensions souples qui gommement efficacement les ralentisseurs, conjuguées à des assises moelleuses et



Grâce à ses lignes sculptées pour fendre l'air, la Leaf affiche un Cx avantageux de 0,25. Pour autant, les 622 km d'autonomie annoncés sont optimistes...



Nombre de places: 5

La banquette est moelleuse, mais les cotes figurent juste dans la moyenne de la catégorie. Les larges portières facilitent l'accès.



Volume: 437 dm<sup>3</sup>

Le coffre, qui bénéficie d'un plancher mobile, affiche un volume plutôt bon, comparable à celui d'une Megane.



Le système e-Pedal Step favorise la récupération d'énergie mais ne va plus jusqu'à l'arrêt complet.

## L'équipement

**De série Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6)  
• Affichage tête haute • Conduite semi-autonome • Phares (adaptatifs matriciels) + essuie-glaces auto. • Surveillance des angles morts, etc.

**Agrément:** • Aide au stationnement AV/AR • Adaptateur V2L  
• Caméra à 360° • Chargeur sans fil pour smartphone • Chargeur embarqué 11 kW • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • GPS  
• Hayon électrique • Mirror Screen • Palettes au volant • Pompe à chaleur • Sellerie cuir synthétique • Sièges AV électriques et chauffants • Siège conducteur massant • Système audio Bose 9 HP • Toit panoramique opacifiant • Vitres AR surteintées, etc.



Si elle offre une belle vivacité mécanique, la Leaf met surtout en avant son confort et sa douceur. Son poids élevé (1937 kg à vide !) pénalise en effet l'agilité du châssis.

## Les chiffres (données constructeur)

Vitesse maxi	160 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s6
Consommation cycle mixte	13,8 kWh/100 km
Autonomie cycle mixte	622 km
Temps de charge borne rapide	Moins de 30 mn <sup>(1)</sup>
Poids	1937 kg

1. De 20 à 80 % avec une puissance de charge maxi de 150 kW.

## La technique

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	75 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	6 CV
Puissance maxi	218 ch
Couple maxi	355 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km / - 3181 à - 4242 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	235/45 R19
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,81 x 1,55
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km <sup>(1)</sup>

1. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

## L'évaluation dans la catégorie

Le Nissan Leaf Evolve (43 819 €, 75 kWh, 218 ch) est évaluée dans la catégorie des berlines compactes électriques d'environ 200 ch, qui comprend notamment:

BYD Dolphin Design (29 200 €, 60,4 kWh, 204 ch),  
Cupra Born V (36 600 €, 79 kWh, 231 ch),  
Kia EV4 GT-Line (43 890 €, 81,4 kWh, 204 ch),  
MG4 Luxury (31 300 €, 64 kWh, 204 ch),

Renault Megane E-Tech Iconic (34 200 €, 60 kWh, 220 ch),  
Volkswagen ID.3 Pro Life Max (31 300 €, 79 kWh, 204 ch).

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

## Les détails

Accès à bord	■
Bruits aérodynamiques	■
Confort des suspensions	■
Consommation	■
Direction	■
Durée de garantie	■
Emissions de CO <sub>2</sub>	■
Facilité à manœuvrer	■
Facilité de contrôle des niveaux	■
Gabarit	■
Installation des passagers	■
Protection de la carrosserie	■
Roue de secours (kit de réparation)	■
Sécurité des enfants	■
Temps de charge batterie	■

**Le vrai prix:** trop tôt pour parler de remise. Mais la Leaf, produite au Royaume-Uni, profite d'une prime CEE d'au moins 3 181 €.

**L'entretien:** il doit être effectué tous les ans ou tous les 30 000 km.

**L'équipement:** déjà complet en finition d'entrée de gamme (conduite semi-autonome, palettes au volant, caméra à 360°), il est carrément riche sur cette version haute, qui offre toit panoramique opacifiant, sièges en cuir (synthétique) électriques et affichage tête haute.

à une bonne insonorisation (sauf pour les bruits d'air sur autoroute). En contrepartie, son comportement manque de dynamisme. Enfin, cette version haut de gamme, sans équivalent chez ses rivales, s'affiche bien chère. Déjà parfaitement équipée, l'Engage+ (deuxième niveau sur quatre) réclame 5 000 € de moins avec les mêmes moteur et batterie. ■



## Poste de conduite



PHOTOS: B. ASKET/VIRAGE AGENCY

Les réglages électriques du siège facilitent la recherche d'une bonne position de conduite, cependant, on aurait apprécié une assise un peu plus longue. Bien qu'un peu chargée, l'instrumentation reste facile à lire. Enfin, la répartition entre commandes physiques et tactiles apparaît judicieuse.

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

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

## Aides à la conduite



Comme il se doit, la Nissan Leaf fait le plein d'aides, la conduite semi-autonome figurant même de série dès la version de base à 36 000 €! Mais si cette fonctionnalité

donne satisfaction (et dispose d'un volant capacitif), les alertes sonores à répétition finissent par lasser. Celle de survitesse réclame de naviguer dans de complexes menus pour être désactivée, tandis que la détection de la somnolence se déclenche intempestivement (voir "Raté").

donne satisfaction (et dispose d'un volant capacitif), les alertes sonores à répétition finissent par lasser. Celle de survitesse réclame de naviguer dans de complexes menus pour être désactivée, tandis que la détection de la somnolence se déclenche intempestivement (voir "Raté").

■ Série  
■ Série  
■ Série  
■ Série  
■ Série  
■ Indisponible

## Écran tactile



Dès le deuxième niveau de finition, on dispose de deux écrans de 14,3"/36 cm pilotés par Android Automotive, et dont l'interface fait preuve de réactivité et de simplicité. Le planificateur d'itinéraires est inclus dans Google.

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

■ Série/Série  
■ Série



**BIEN VU**

Le toit panoramique s'opacifie sur simple pression d'un bouton. Il filtrerait en outre 99% des UV et infrarouges.

**C'EST RATÉ**

Mal calibré, le système de surveillance de l'attention du conducteur bippe sans arrêt, pour un oui ou pour un non. Agaçant!

**Finition**



La Leaf fait des efforts côté présentation, avec des coloris plaisants et un design cohérent. En revanche, la qualité des matériaux déçoit, tandis que les ajustages manquent de précision. A ce tarif, on attend mieux!

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

**Chauffage/clim'**

La clim' bizona se dote de commandes physiques (alléluia!). Malgré le toit vitré, elle se montre à la hauteur de la tâche.

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

**Système audio**

La finition haute Evolve reçoit de série une chaîne hi-fi Bose comptant 9 haut-parleurs. Belle qualité sonore, spatialisation intéressante.

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

**Rangement**



Si la boîte à gants manque de volume, les autres rangements donnent satisfaction. Celui situé au pied de la console centrale ne peut hélas pas être refermé.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Emplacement charge smartphone	Série
Aumônières/vide-poches AR	Série/Série

**Notre verdict**



**Correct**

Malgré une copie revue de fond en comble, la Leaf ne bouleverse pas sa catégorie, surtout avec ses tarifs élevés (vivement les remises!). Mais sa "zénitude" générale et son autonomie prometteuse sont à porter à son crédit.

Autonomie prometteuse  
Équipement riche  
Confort et douceur



Tarif élevé (pas de remise)  
Habitabilité AR moyenne  
Bruits d'air sur autoroute



**Chevrolet Corvette E-RAY 6.2 COUPÉ AWD - 644 CH**



PHOTOS: YLEFEVRE

# LA PREMIÈRE CORVETTE HYBRIDE Révolution!

**La très musclée Chevrolet Corvette se décline dans une inédite version... hybride! Mieux (ou pire, pour les puristes): elle offre pour la première fois quatre roues motrices. Provocation ou réel atout ?** Par Vincent Desmonts

**C**ette huitième génération de Corvette n'aura cessé de briser des tabous! D'abord en installant son moteur en position centrale arrière, et maintenant en se convertissant à l'hybridation. Concrètement, cette E-Ray reprend le V8 6.2 de 482 ch de la variante "de base", auquel elle ajoute un moteur électrique de 162 ch, entraînant les roues avant. La puissance maxi atteint ainsi les 644 ch, soit presque autant que la très radicale version Z06. Et malgré un poids important (plus de 1,9 tonne à vide), ça déménage! Favorisé par les quatre roues motrices, le 0 à 100 km/h est expédié en seulement 2s9, la Corvette E-Ray vous plaquant au fond du siège, le V8 rugissant dans votre dos. Grisant! Le châssis se montre à la hauteur, avec un train avant très incisif et un

freinage sans liaison mécanique ("by wire") qui procure de bonnes sensations, des décélérations musclées et une endurance inépuisable (disques en carbone-céramique de série).

## Une hybridation (très) légère

Et l'hybridation dans tout ça? Si l'on sent bien le frein moteur additionnel lié à la récupération d'énergie, ainsi que le couple du moteur électrique, la Corvette E-Ray s'apparente davantage à une hybride légère. Elle ne roule jamais en 100% électrique, sauf dans le mode "Stealth", qui doit être activé avant de démarrer. Avec ses 289 g/km de CO<sub>2</sub>, elle n'échappe d'ailleurs pas au malus maximal de... 80000 €! Malgré cela, elle reste nettement moins chère que les Porsche



**1** Finition plus que correcte, équipement complet, ergonomie d'un bon niveau: la Corvette sait accueillir. Mais le passager se sentira isolé. **2** Même avec cette hybridation (somme toute assez légère), le V8 6.2 "LT2" reste au cœur de l'action et ravit par sa sonorité. **3** En cumulant coffres avant et arrière, on peut embarquer jusqu'à 355 dm<sup>3</sup>. Impressionnant pour une sportive!

Volume: 355 dm<sup>3</sup>

## Les chiffres (données constructeur)

Vitesse maxi	296 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	2s9
Consommation cycle mixte	12,6 l/100 km
Poids	1907 kg

## La technique

Moteur essence	8 cylindres en V, 16S
Cylindrée	6159 cm <sup>3</sup>
Puissance	482 ch à 6450 tr/mn
Hybridation	Moteur électrique 162 ch
Puissance maxi cumulée	644 ch
Couple maxi (essence/électrique)	613 Nm/165 Nm
CO <sub>2</sub> /Malus	289 g/km/+ 80 000 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Pneus AV/AR	275/30 R20/345/25 R21
Réservoir	70 l
Dim. L x l x h, en m	4,74 x 2,03 x 1,24
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

## L'équipement

**De série Sécurité:** • ABS + AFU + ESP  
• Affichage tête haute • AFIL • Airbags (4) • Feux de route auto. • Régul. de vitesse • Surveillance des angles morts, etc.

**Agrément:** • Chargeur de smartphone sans fil  
• Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Mirror Screen • Palettes au volant • Rétro int. à caméra  
• Sièges électriques chauffants et ventilés à mémoire • Système hi-fi Bose 14 HP, etc.

## L'évaluation

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

911 équivalentes, tout en étant mieux équipée. De quoi faire oublier quelques effets de couple dans le train avant, des bruits de roulement trop présents et une boîte à double embrayage parfois un peu lente. D'autant que la Corvette E-Ray offre un pratique toit amovible et un vaste volume de chargement. Mieux: conduite paisiblement, elle descendra largement sous les 10 l/100 km! L'hybridation a du bon, tout de même... ■

## LE VERDICT Auto Plus UNE RÉFÉRENCE !

La Corvette E-Ray est une drôle d'hybride, qui chante fort, marche fort et s'agrippe au bitume! Le tout en offrant une polyvalence encore accrue, à des prix "compétitifs".

4\_116607535

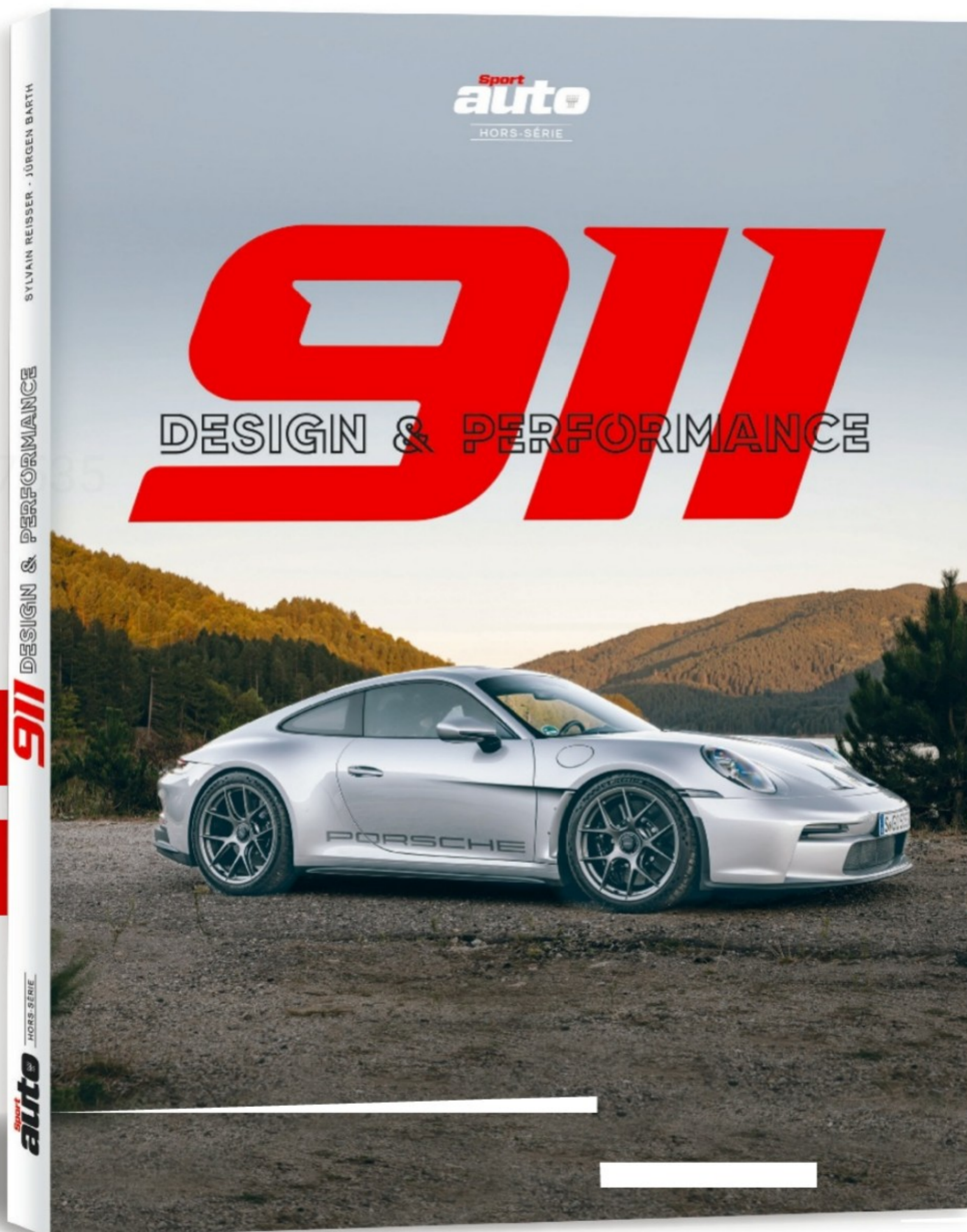
116607535

**Sport**  
**auto**  
HORS-SÉRIE

# PLUS QU'UN NUMÉRO

**UNE**

# **LÉGENDE**



**EN VENTE ACTUELLEMENT**

Icône absolue, la Porsche 911 incarne depuis 1963 performance, élégance et passion. Ce hors-série met en lumière plus de 50 modèles d'exception : séries limitées, versions de compétition, concepts rares ou exemplaires uniques comme la Carrera S « 1 Million ». Chaque modèle dévoile une facette singulière de l'ADN Porsche. Un récit haletant de six décennies de passion automobile, porté par les modèles les plus rares et spectaculaires de la saga 911.

## Peugeot 5008 1.6 PLUG-IN HYBRID E-DCS7 GT - 195 CH



# Deux types d'hybridation pour ces SUV à sept places *Des approches divergentes*

**Le Peugeot 5008 ajoute à sa palette de motorisations une version hybride rechargeable de 195 ch. Voyons si cette évolution lui permet de rebattre les cartes face au Renault Espace, tout aussi puissant mais doté, lui, d'une mécanique hybride classique.** Par David Bouillaux

**A**vec un an de décalage, le bloc 1.6 Plug-in de 195 ch arrive enfin sous le capot du 5008, le SUV familial à sept places de la marque. Une proposition qui étoffe le choix des motorisations, déjà composé d'un hybride "classique" de 145 ch et de deux versions électriques de 210 et 230 ch. Complexe, cette motorisation associe un quatre cylindres turbo-essence de 150 ch à une boîte auto. maison à sept rapports, elle-même couplée à un moteur électrique de 125 ch et à une batterie de

presque 18 kWh utiles, rechargeable sur secteur. Face à lui, le Renault Espace fraîchement restylé ne laisse guère de choix avec une unique motorisation full hybrid de 200 ch. Sa batterie de 2 kWh (bruts) ne sert qu'à récupérer l'énergie au freinage, et à la restituer à l'accélération ou lorsque le moteur électrique fonctionne seul, sur de courtes phases.

### L'atout électrique, mais...

A l'inverse, la grosse batterie rechargeable du Peugeot permet de rouler

en moyenne une soixantaine de kilomètres en tout électrique, en réduisant significativement le coût à l'usage. Cette autonomie suffit pour la plupart des trajets du quotidien, à condition toutefois de pouvoir se brancher très régulièrement sur une borne. Pour de plus longs déplacements, ou lorsque le niveau de la batterie est insuffisant, le 1.6 turbo entre en action en mode hybride. Malgré l'aide apportée par le système électrique, il peine toutefois à maîtriser son appétit, lesté qu'il est par ses accus (2 116 kg). Le quatre cylindres turbo consomme alors en moyenne 8,6 l/100 km.

Plus léger de... 361 kg, l'Espace met à profit son système électrifié, également complexe (électromoteur et alterno-démarrateur), pour épargner du carburant: il se contente ainsi en moyenne de 6,2 l/100 km. Soit 2,4 l/100 km de moins. Une perfor-

HYBRIDE ESSENCE

51 800 € / 51 200 €\* VRAI PRIX

# Renault Espace 1.2 E-TECH FULL HYBRID ICONIC - 200 CH



PHOTOS: N. SOLER

**Le vrai prix:** le 5008 échappe au malus CO<sub>2</sub>, mais pas à celui lié au poids: il pâtit de 3880 € de taxe, compensés en partie par une remise de 6%. L'Espace, lui, est désormais soumis à 820 € de malus au poids et 150 € de malus CO<sub>2</sub>, et profite d'environ 3% de remise.

**L'entretien:** tous les ans ou tous les 25000 km (5008), tous les 2 ans ou 30000 km (Espace).

**L'équipement:** avec ces finitions hautes, les principaux équipements sont livrés de série (caméra de recul, accès mains libres, sièges AV chauffants...). Cela dit, l'Espace s'avère un peu mieux doté.

mance remarquable pour un SUV de ce gabarit, qui équivaut à l'appétit de certaines citadines. Sur les longs trajets autoroutiers, l'écart avec le Peugeot se réduit à un peu moins de 2 l/100 km,



*Sur la route, le 5008 offre un meilleur confort. Toutefois, pour éviter les mauvaises surprises en budget carburant, il faut le recharger sur secteur aussi souvent que possible.*

ce qui reste considérable. Pour autant, le 5008 n'a pas dit son dernier mot, notamment en matière d'agrément de conduite. Son ensemble mécanique se révèle plus fluide et plus plaisant au quotidien. Certes, sa boîte auto. manque encore un peu d'onctuosité dans ses interventions, mais celle du Renault pâtit, elle, de lenteurs lors des relances appuyées et, quand le



*A défaut de l'emporter côté confort, l'Espace s'avère plus précis dans les virages. Surtout, sa mécanique très sobre est moins gourmande sur les longs trajets.*

moteur thermique se met en route, il génère des vibrations désagréables dans l'habitacle. L'autre point fort du Peugeot concerne le confort. En plus d'une insonorisation soignée, les occupants apprécieront la souplesse de ses suspensions, malgré son surpoids. Les nombreuses aspérités et les raccords que l'on peut trouver sur les routes secondaires sont mieux

**PEUGEOT 5008**

*Le style résolument moderne de la planche de bord du 5008 ne laisse pas indifférent, mais son manque de fonctionnalité peut agacer, et son système multimédia apparaît moins abouti que celui du Renault. A ce niveau de gamme, on regrette également l'absence de certains équipements, comme le réglage électrique des sièges. En revanche, on aime le confort de la sellerie et l'excellente insonorisation de l'habitacle, notamment grâce au vitrage latéral feuilleté.*

**RENAULT ESPACE**

*Simple, efficace, bien construit et fonctionnel : tels sont les mots qui décrivent le mieux l'habitacle de l'Espace. Sa grande tablette tactile verticale de 12"/30,5 cm offre une lisibilité optimale, et quelle facilité d'utilisation ! Intuitif et particulièrement réactif, le système Google contribue largement à cette ergonomie. On apprécie également la présence de boutons physiques pour la clim', ainsi que le très pratique rangement modulable situé au centre.*

filtrés. En contrepartie, le conducteur doit composer avec une direction moins précise que celle de l'Espace. Là encore, les 2,1 tonnes (à vide) ne jouent pas en sa faveur, surtout dans les virages, où le poids se ressent. En face, le Renault se comporte comme une véritable ballerine avec ses quatre roues directrices (livrées de série). La planche de bord du Peu-

geot, moderne et toujours aussi spectaculaire, ne se montre pas forcément très intuitive. Le système multimédia ne peut rivaliser avec celui du Renault côté rapidité, fluidité et simplicité d'utilisation. Pour l'heure, ce dernier, développé avec Google, n'a pas d'équivalent sur le marché et séduira ceux qui ne sont pas forcément très à l'aise avec les nouvelles technologies. En revanche,

lorsqu'il s'agit de transporter toute la famille, le 5008 n'a pas à rougir face au Renault Espace. Certes, au deuxième rang, les passagers les plus grands bénéficient d'un peu moins de confort pour les jambes. Toutefois, l'avantage tourne nettement du côté du Peugeot aux deux places du fond. Non seulement elles offrent un espace correct, y compris pour des adultes (ce qui

n'est pas si courant), mais elles sont aussi bien plus accessibles grâce à un ingénieux système de basculement des sièges du second rang.

### **Avantage coffre pour le 5008**

Autre atout majeur du Peugeot : son coffre géant de 685 dm<sup>3</sup> en configuration cinq places, banquette reculée, contre 480 dm<sup>3</sup>



**1** Inférieure à la moyenne, l'habitabilité au deuxième rang déçoit, à l'inverse de celle offerte par un troisième rang plus accueillant que celui de l'Espace. **2** Le très vaste coffre se révèle à la fois pratique et facile à charger. **3** Pour réduire la recharge à 3h, il faut cocher l'option 7,4 kW (400 €). Mesquin !



**1** Les passagers sont bien installés et bénéficient d'une assise moelleuse, mais l'accès aux deux places du fond reste peu aisé en raison d'une ouverture étroite. **2** Le coffre de l'Espace est trop juste lorsqu'on voyage à sept. **3** Les roues arrière directrices accentuent l'agilité du comportement.

pour le Renault. En configuration sept places, il embarque jusqu'à 330 dm<sup>3</sup> de bagages, soit 160 dm<sup>3</sup> de plus que son rival, l'équivalent de deux valises cabine. Enfin, malgré sa coûteuse technologie rechargeable et son important malus au poids<sup>(3)</sup> (3 880 € contre 970 €), le sochalien revient en fin de compte à... 300 €\* de moins ! Et si l'on part de l'hypothèse d'une utilisation

moitié en électrique, moitié en hybride, son coût à l'usage équivaut à celui de l'Espace. A chacun d'arbitrer selon son profil : ceux qui font surtout de petits trajets et peuvent recharger facilement auront intérêt à préférer le 5008, les autres pouvant légitimement opter pour l'Espace, dont ils apprécieront la sobriété, le comportement routier et l'équipement supérieurs. ■

1. Banquette du 2<sup>e</sup> rang reculée/avancée. 2. En configuration 7 places/5 places banquette reculée/avancée. 3. Qui peut être annulé à partir de trois enfants (franchise de 200 kg par enfant).

	Peugeot 5008	Renault Espace
Vitesse maxi	220 km/h <sup>(1)</sup>	178 km/h
Accélération 1000 m D. A.	<b>30s4</b>	31s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s3	<b>4s7</b>
Autonomie électrique moyenne	58 km	-
Temps de charge Wallbox <sup>(2)</sup> /Secteur	3h/14h	-
Consommation moyenne	8,6 l/100 km <sup>(3)</sup>	<b>6,2</b> l/100 km
Route/Autoroute/Ville	8,1/8,4/9,3 l/100 km <sup>(3)</sup>	<b>6,2/6,5/5,9</b> l/100 km
Poids	2116 kg	<b>1755</b> kg
Diamètre de braquage	11,6 m	<b>11</b> m
Freinage 130 à 0 km/h	<b>64</b> m	67 m

1. Donnée constructeur. 2. Avec le chargeur 7,4 kW optionnel (400 €). 3. Batterie vide.

## La technique

	Peugeot 5008	Renault Espace
Puissance maxi combinée	195 ch	<b>200</b> ch
Puissance fiscale	8 CV	<b>7</b> CV
CO <sub>2</sub> /Malus	<b>63</b> g/km / + 3 880 € <sup>(4)</sup>	112 g/km / + <b>970</b> € <sup>(5)</sup>
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>	1 199 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	<b>150</b> ch à 5 500 tr/mn	130 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	<b>300</b> Nm à 2 000 tr/mn	205 Nm à 1 750 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchr. à aimants perm. + alterno-démarrreur
Puissance maxi	<b>135</b> ch	68/34 ch
Couple maxi	118 Nm	<b>205/50</b> Nm
Batterie lithium-ion	<b>17,8</b> kWh (capacité utile)	2 kWh (capacité brute)
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Auto., 7 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Pneus	235/55 R19	235/45 R20
Réservoir	<b>60</b> litres	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,79 x 1,89 x 1,69	4,75 x 1,83 x 1,65
Durée de garantie	<b>8</b> ans ou 160 000 km <sup>(6)</sup>	2 ans (km illimités)

4. Malus au poids, annulé à partir de 3 enfants à charge (franchise de 200 kg par enfant). 5. Idem, avec aussi malus CO<sub>2</sub> de 150 €. 6. Sous condition d'entretien dans le réseau. Sinon, 2 ans (km illimités).

## L'équipement De série et en commun

- Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • Airbags (6) • AFIL active • Feux de route auto. • Freinage d'urgence auto. • Lect. des panneaux • Phares (leds) et essuie-glaces auto. • Régul. de vitesse adaptatif. • Rétro intérieur jour/nuit auto., etc.
- Agrément:** • Aide au stat. AV/AR + caméra de recul • Clés mains libres • Clim' auto. bizona • Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen • Hayon motorisé • Jantes alu 19" (20" sur Espace) • Sièges AV et volant chauffants, etc.

En option	Peugeot 5008	Renault Espace
Affichage tête haute	Indisponible	800 €
Conduite semi-autonome	1 450 €	<b>Série</b>
Crochet d'attelage	<b>800</b> €	1 050 €
Toit panoramique	<b>1 250</b> €	1 500 € (non ouvrant)

## Les notes du **LABO** Auto Plus

	Peugeot 5008	Renault Espace
Comportement routier	15	<b>16</b>
Equipements de sécurité	12	<b>14</b>
Agrément/performance	<b>14</b>	13
Confort/insonorisation	<b>17</b>	16
Equipements de confort/garantie	17	<b>18</b>
Habitabilité/coffre	<b>12</b>	7
Aspects pratiques	<b>14</b>	13
Présentation/ finition	17	<b>18</b>
Coût à l'usage	17 <sup>(7)</sup>	17
Prix	10	10
	<b>1<sup>er</sup> 145/200</b>	<b>2<sup>e</sup> 142/200</b>

7. Avec un usage 50 % en électrique / 50 % en thermique, et en rechargeant à domicile.

## Notre verdict

**Victoire: Peugeot 5008**



Malgré sa consommation excessive en mode hybride, le Peugeot 5008 se distingue par la possibilité de rouler en 100 % électrique au quotidien, et par le bon agrément de sa nouvelle motorisation PHEV. Il domine aussi en confort et en habitabilité. Reste à l'Espace la grande sobriété de sa mécanique, et le dynamisme de son châssis.

# Tesla Model Y STANDARD PROPULSION - 60 KWH - 299 CH



## Premier test de la version de base du Model Y *Pour la bonne cause!*

**Depuis plus d'un an, les ventes de Model Y sont en perte de vitesse chez nous. Pour faire face à une concurrence de plus en plus agressive, Tesla réagit en commercialisant une nouvelle finition d'entrée de gamme de son SUV familial, quelque peu dépouillée.** Par David Bouillaux

**Y** aurait-il le feu au sein de la maison Tesla ? Malgré l'arrivée du Model Y restylé au printemps 2025, les ventes en France ont accusé une baisse de 33 % par rapport à 2024. Outre certaines considérations politiques, ce déclin s'explique également par l'arrivée de nombreux concurrents chinois, mais aussi européens, sur ce segment très prisé des SUV électriques. Pour tenter d'enrayer l'hémorragie, le constructeur américain lance une nouvelle finition d'entrée de gamme, baptisée Standard (forcément en propulsion), testée ici en batterie normale. Désormais proposé à partir de 36 400 €\* (prime "coup de pouce" de 3 600 € incluse), le Tesla Model Y ne provoque pas forcément le coup de cœur au premier regard. Dépourvu des bandeaux lumineux avant et arrière, et équipé de simples jantes en tôle coiffées d'enjoliveurs peu

flatteurs, le SUV américain y perd clairement en prestance. Afin de contenir les tarifs, Tesla a également rogné sur certains éléments de finition, comme l'habillage du coffre avant (voir "C'est raté"). A l'intérieur, le Model Y Standard fait aussi l'impasse sur le cache-bagages et le grand compartiment de rangement situé entre les deux sièges avant, tandis que la sellerie en similicuir a été remplacée par un habillage mixte tissu/similicuir. Si l'ambiance générale paraît quelque peu austère, la qualité de fabrication reste très honorable grâce à l'utilisation de matériaux soignés. Toujours très épurée, la planche de bord continue de se démarquer des modèles plus classiques. Il faudra toutefois au conducteur un léger temps d'adaptation pour se familiariser avec son unique écran de 16"/40 cm, qui centralise la quasi-totalité des fonctions du Model Y.

Surtout, le SUV se révèle particulièrement pratique pour les familles grâce à son vaste coffre de 695 dm<sup>3</sup>. Le compartiment avant a, lui, été réduit de 105 à 55 dm<sup>3</sup>, mais peut toujours accueillir les câbles de recharge. Côté habitabilité, le Model Y ne figure pas parmi les meilleurs de sa catégorie, notamment en largeur aux coudes, mais l'espace aux jambes reste honorable.

### Assez endurant et facile à charger

Côté autonomie, cette version Standard embarque une batterie de 60 kWh (utiles), une capacité qui peut sembler limitée sur le papier. Dans les faits, l'autonomie mesurée par notre labo se montre tout à fait rassurante. Très efficace, le Model Y peut parcourir en moyenne 410 km, et près de 350 km sur voies rapides. Evidemment, en usage réel, une recharge sera à prévoir un peu avant d'atteindre ces valeurs, mais elles restent dans la bonne moyenne du segment. D'autant plus que la gestion de la recharge reste l'un des principaux atouts de Tesla. On se laisse facilement guider par le très efficace planificateur d'itinéraire jusqu'au large réseau de Superchargeurs, où les tarifs de l'électricité



Tesla dispose de son propre réseau de recharge rapide, et ça change tout ! A la fois dense et performant, il permet de récupérer 70% d'énergie entre 25 et 35 minutes, à 175 kW pour le Model Y Standard.



Pour abaisser son ticket d'entrée, le Model Y Standard fait l'impasse sur les bandeaux lumineux. Sa batterie modeste (60 kWh utiles) ne pénalise pas trop l'autonomie grâce à une belle efficacité: notre labo a relevé 410 km en moyenne.



Nombre de places: 5



Volume: 5695 + 55 dm<sup>3</sup>

Sans battre des records d'habitabilité, les places arrière restent spacieuses dans l'absolu, avec un bon espace pour loger les pieds. Quant au coffre, il se montre toujours aussi généreux, mais il est privé de cache-bagages dans cette version. Mesquin!

### Le vrai prix d'achat:

une prime "coup de pouce" de 3600 €, mais pas de prime additionnelle pour ce Model Y doté d'une batterie fabriquée en Chine. S'y ajoute éventuellement un bonus de reprise de votre ancienne auto (3000 €).

### Le niveau d'équipement:

la version Standard constitue désormais l'entrée de gamme du Model Y, déclinée en "normale" et en Grande Autonomie (+ 5000 €). Suivent les finitions Premium (Grande Autonomie, propulsion ou transmission intégrale), et le haut de gamme Performance (transmission intégrale).

**L'entretien:** conseillé tous les ans ou tous les 20000 km.

## L'équipement

**De série Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6) • Conduite semi-autonome • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Surveillance des angles morts, etc.

**Agrément:** • aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Banquette 40/20/40 • Chargeur embarqué 11 kW • Clé sur smartphone • Clim auto. bizona avec pompe à chaleur • Ecran tactile 15"/40 cm avec GPS connecté • Hayon électrique • Sièges AV électriques et chauffants • Vitres AR surteintées • Volant multifonction chauffant, etc.

**En option Agrément:** • Autopilot amélioré (3800 €) • Câble de recharge sur secteur (200 €) • Crochet d'attelage (1350 €) • Pack de roues hiver 19" (2200 €).



Parées de simples enjoliveurs en plastique, les roues de 18 pouces n'embellissent pas le Model Y Standard, mais leurs flancs hauts améliorent le niveau de confort.

PHOTOS: YANN LEBEVRE

## Nos mesures



Vitesse maxi	201 km/h	
Accélération 1000 m D. A.	27s6	■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s5	■
Autonomie électrique moyenne	410 km	■
Route/Autoroute/Ville	475/350/410 km	■
Consommation moyenne	14,8 kWh/100 km	■
Poids	1900 kg	■
Diamètre de braquage	12,5 m	■
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	■

## La technique

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	
Puissance maxi	299 ch	
Couple maxi	440 Nm	
Batterie lithium-ion	60 kWh (capacité utile)	
Temps de charge Wallbox/Secteur	5h40/23h	
Sur borne rapide (1)	15 min (175 kW maxi)	■
Puissance fiscale/CO <sub>2</sub>	9 CV / 0 g/km	
Prime "coup de pouce"	- 3600 €	
Transmission	Aux roues AR	
Boîte	Automatique, 1 vitesses	
Pneus	235/55 R18	
Dim. L x l x h, en m	4,79 x 1,92 x 1,63	
Durée de garantie (2)	4 ans ou 80000 km	■

1. Pour regagner jusqu'à 260 km (donnée constructeur).  
2. Batterie garantie 8 ans ou 192000 km.

## L'évaluation dans la catégorie

Le Tesla Model Y Standard, propulsion (36400 €\*, 60 kWh, 299 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux électriques d'environ 300 ch, parmi lesquels: Citroën ë-C5 Aircross Plus (36800 €\*, 73,7 kWh, 210 ch), MG S5 Comfort (35700 €\*, 64 kWh, 231 ch), Renault Scenic E-Tech Techno (33000 €\*, 60 kWh, 170 ch), Skoda Enyaq Element (36100 €\*, 77 kWh, 286 ch).

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

## Les détails

Accès à bord	■
Consommation	■
Bruits aérodynamiques	■
Confort des sièges avant	■
Confort des suspensions	■
Direction	■
Facilité à manœuvrer	■
Planificateur d'itinéraire	■
Protection carrosserie	■
Rangement câble de recharge (coffre avant)	■
Roue de secours (kit de réparation)	■
Sensation pédale de frein	■

restent modérés. Avec une puissance de charge maximale de 175 kW, il nous a été possible de récupérer de 10 à 80% de la capacité de la batterie en 25 minutes lors d'un premier arrêt, puis en 33 minutes lors d'une seconde pause. Outre la facilité de recharge qui fait toute la différence face aux concurrents directs, le Mo-



COMME SI VOUS Y ÉTIEZ



del Y Standard offre une puissance largement suffisante de 299 ch. Même si les accélérations sont en retrait face à ses homologues à transmission intégrale, la version Standard Propulsion distille des accélérations et des reprises canon. L'agilité constitue l'un des autres points forts du SUV américain. Grâce à des suspensions bien calibrées, le roulis est parfaitement maîtrisé en virages. Sur la route, ce Model Y affiche de véritables prestations de sportive, tout en préservant un confort très acceptable. Les jantes de 18", chaussées de pneus à flancs hauts, renforcent encore la capacité de filtration du SUV, qui, depuis son restylage l'an passé, a progressé sur ce plan. On se sent moins secoué sur les petites routes.

Au final, les seuls bémols résident dans une direction non réglable, un peu trop dure, ainsi qu'un rayon de braquage excessif, qui pénalise les manœuvres en ville. ■

### Poste de conduite



L'environnement "tout digital" et très épuré du Tesla requiert un petit temps d'adaptation. Cette version de base profite de sièges mixtes tissu/similicuir, aux assises plutôt confortables, mais dont les réglages électriques s'effectuent via l'écran central. Notez aussi la faible visibilité arrière.

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

### Écran tactile

L'ensemble des fonctions du Model Y est piloté depuis l'unique et imposant écran central de 16"/40 cm. Plutôt réactif, celui-ci oblige malgré tout le conducteur à quitter la route des yeux régulièrement, ne serait-ce que pour consulter sa vitesse.

### Aides à la conduite

Même en finition Standard, le Model Y est équipé de la conduite semi-autonome Autopilot. Appréciée lorsque la circulation est fluide, celle-ci s'est parfois révélée trop intrusive, notamment au niveau de la direction et du freinage. Pour profiter de l'Autopilot "amélioré", avec changement de voie automatisé, il faut déboursier pas moins de 3 800 € (pour une simple activation logicielle). Nous avons aussi noté un manque de réactivité des feux de route automatiques.

Régulateur de vitesse adaptatif	■	Série
Conduite semi-autonome	■	Série
Phares/Essuie-glaces auto.	■	Série/Série
Feux de route auto./Phares adaptatifs	■/■	Série/Indisponible
Assistance au créneau	■	3 800 € <sup>(1)</sup>
Facilité de réglage des alertes	■	■

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



### BIEN VU

Dès l'activation de l'un des deux clignotants, l'écran central affiche l'image de l'angle mort, un véritable atout pour la sécurité.

### C'EST RATÉ

L'habillage du compartiment avant, spécifique, est peu valorisant (fils électriques apparents). Et le bac de rangement a été réduit.

## Finition

La version Standard fait aussi l'impasse sur les bandeaux lumineux intérieurs. La qualité de construction reste cependant très honorable, avec la présence de tissu et de matériaux rembourrés, tandis que l'ensemble du mobilier apparaît bien fixé.

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

## Chauffage/clim'

L'ajustement de la puissance de ventilation se révèle contraignant, puisqu'il nécessite de passer par un sous-menu. En revanche, la rapidité de mise en température de l'habitacle surprend, y compris en hiver.

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

## Rangement



Le Model Y Standard perd le grand compartiment situé entre les sièges avant, mais tous les effets personnels trouvent assez facilement leur place un peu plus bas et dans le vide-poches central. On apprécie également les vastes bacs de porte.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Emplacement charge smartphone	Série
Aumônières/vide-poches AR	Série/Série

## Système audio

Même avec "seulement" sept haut-parleurs (neuf à partir de la finition Premium), le système audio nous a convaincus. Mais, encore une fois, les réglages manquent de simplicité.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi <sup>(1)</sup>	Indisponible

## Notre verdict

### Une référence

Certes, le Model Y Standard fait l'impasse sur certains équipements et éléments de style, mais il progresse en matière de confort tout en offrant d'excellentes prestations routières. Son tarif plus accessible constitue aussi un argument de taille.

## BYD Atto 2 DM-I BOOST - 212 CH



# BYD passe son petit SUV à l'hybride rechargeable Seul au monde, ou presque...

**Le petit SUV hybride rechargeable est devenu une denrée rare. Surtout s'il revendique presque 100 km d'autonomie électrique, un habitacle spacieux et un bon équipement, le tout pour moins de 30 000 €!** Par Cyril Biotteau

**L**a version hybride plug-in du Captur a disparu au restylage de celui-ci, suivie par celle de son clone, le Mitsubishi ASX, tandis que le Jeep Renegade vient de faire de même<sup>(1)</sup>. Il reste les Toyota C-HR et Kia Niro, à la lisière du segment supérieur, ou, désormais, cette nouvelle version hybride rechargeable du BYD Atto 2, lancé en électrique. Avec 4,33 m, il est 3 cm moins long qu'un Toyota C-HR, mais revient à 6 110 € de moins précisément. Cet Atto 2 DM-i propose-t-il pour cela des prestations au rabais? Pas vraiment, à l'image de l'autonomie électrique annoncée à 90 km WLTP. A titre de comparaison, le C-HR déclare 66 km et le Captur PHEV se limitait à 50 km. L'Atto 2 fait donc beaucoup mieux pour

bien moins cher! Ce n'est pas tout: son équipement de série est d'emblée très complet, avec ce toit vitré panoramique "offert" d'office. La qualité de présentation? Très correcte aussi, sans prétendre au premium mais dotée d'un côté chaleureux grâce à quelques tons clairs. Certains pourront critiquer l'écran central pour l'organisation de ses menus, mais il reste réactif et recèle un raccourci appréciable pour couper l'alerte de survitesse. L'habitabilité? Les passagers arrière s'y trouveront également bien plus à l'aise que dans un C-HR, tandis que le coffre s'inscrit dans la bonne moyenne.

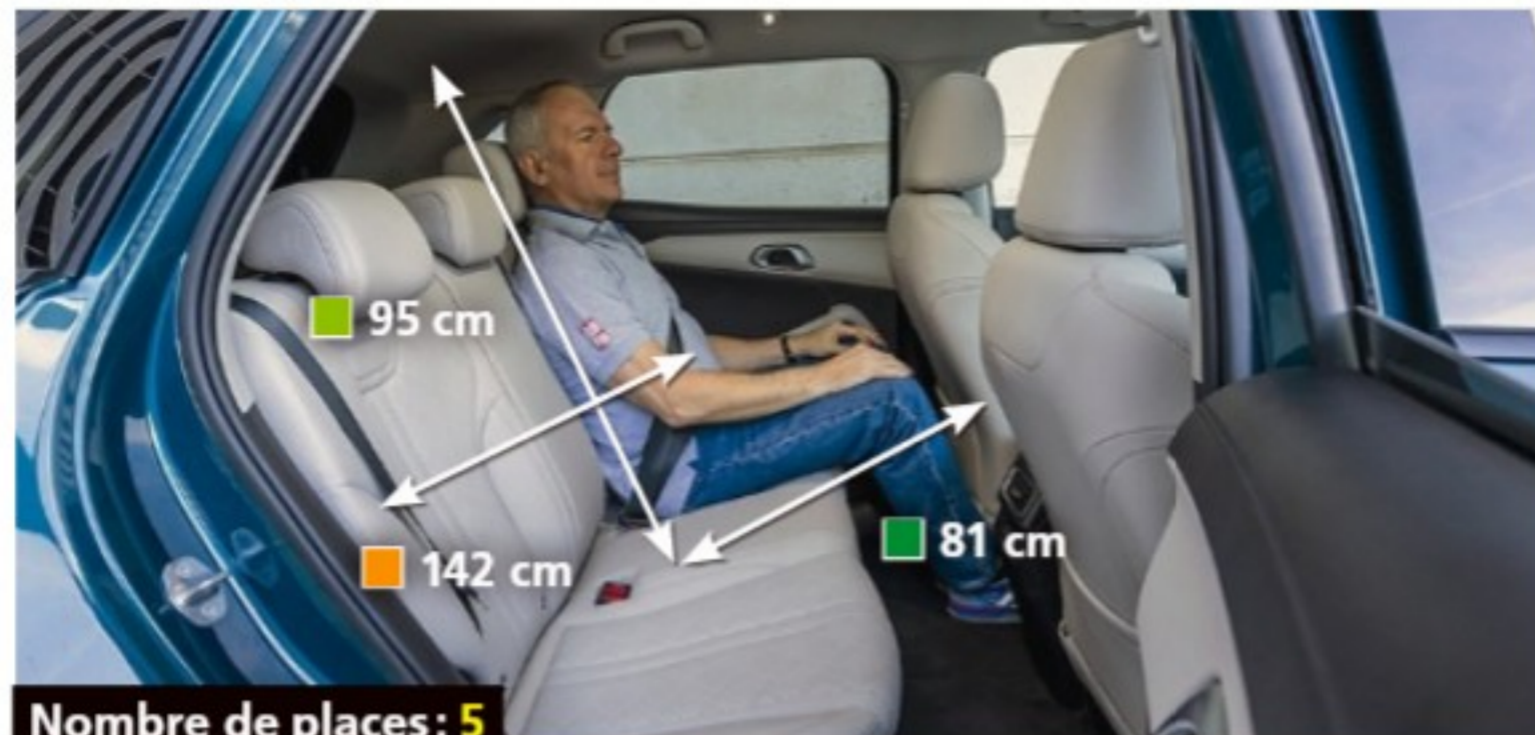
### Souple comme un électrique

Et au volant? Rappelons d'abord le mode de fonctionnement: l'Atto 2

DM-i utilise essentiellement son moteur électrique pour avancer, le bloc thermique faisant office de groupe électrogène lorsque la batterie est vide et que l'ensemble bascule en mode hybride. Le quatre cylindres n'est connecté aux roues à l'aide d'un pignon fixe et un embrayage qu'à certaines vitesses, de façon entièrement automatique évidemment. Résultat: un couple disponible tout de suite, comme sur une 100% électrique, et aucun à-coup de passage de rapports. Les accélérations et reprises suffisent largement, à défaut de griser. Le seul bémol vient de la sonorité du moteur (thermique), trop présente si vous accélérez à fond. En conduite normale, au contraire, l'insonorisation s'avère plutôt efficace et il faut tendre l'oreille pour entendre le bloc essence. Ce relatif silence s'ajoute à un filtrage correct des suspensions pour procurer un confort global acceptable. L'Atto 2 DM-i n'est pas particulièrement dynamique à mener, mais pas désagréable non plus. Pour les regrets, citons plutôt la vitesse de recharge faiblarde de la batterie sur sec-



La qualité de présentation est correcte et l'ambiance plutôt chaleureuse grâce aux tons clairs. L'écran central ne pivote pas, à l'inverse de celui d'une Seal 6.



Nombre de places: 5

L'espace aux jambes sur la banquette est nettement supérieur à celui des Peugeot 2008 ou Toyota C-HR.



Volume: 4250 dm<sup>3</sup>

Dans la moyenne de la catégorie, le coffre bénéficie d'un plancher modulable en hauteur.



Les passagers arrière profitent, de série, d'un toit vitré panoramique fixe, doté d'un velum électrique.

### Le vrai prix:

l'Atto 2 DM-i réclame 6000 €\* de moins que ses concurrents les mieux placés... Difficile d'espérer une remise en plus. Et le malus au poids n'affecte pas ce modèle, plutôt raisonnable pour un hybride rechargeable.

**L'entretien:** passage à l'atelier prévu tous les ans ou tous les 15000 km.

**L'équipement:** il n'est pas cher, mais ce n'est pas au détriment de l'équipement, très complet. La seule option est la peinture métallisée.

## L'équipement

**De série Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • AFIL Active • Airbags (6) • Conduite autonome de niveau 2 • Lecture panneaux • Phares (100% leds) et essuie-glaces auto. • Surveillance des angles morts + vigilance conducteur, etc.

**Agrément:** • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° • Chargeur induction smartphone • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Ecran tactile 12,8"/32,5 cm + GPS + Mirror Screen sans fil • Hayon motorisé • Jantes alliage 17" • Sellerie similicuir • Siège conducteur électrique • Sièges AV chauffants • Système audio 8 HP • Toit vitré panoramique • Volant chauffant.

**En option Agrément:** • Peinture métallisée (750 €).



L'Atto 2 DM-i propose un compromis confort/comportement/performance correct. Ses prestations dynamiques se révèlent exemptes de vraie faiblesse.

PHOTOS: Y. LEFEBVRE

teur: 6,6 kW maxi, ce qui signifie qu'il faut 3 h pour passer de 15 à 80%, alors que d'autres dotés de batteries équivalentes proposent couramment 7,4 kW, voire une charge rapide DC à 50 kW. Certes, ils ne sont pas au même prix... Signalons enfin l'existence d'une version Active dotée d'une plus petite batterie (40 km d'autonomie électrique annoncée) mais vendue 26 990 €: encore plus imbattable! ■

## Les chiffres (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s5
Consommation moyenne	1,8 l/100 km
Autonomie électrique	90 km
Diamètre de braquage	10,8 m
Poids	1620 kg

## La technique

Puissance maxi combinée	212 ch
Puissance fiscale	5 CV
CO <sub>2</sub> /Malus	45 g/km/0 €
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 497 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	98 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	122 Nm à 4 500 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	197 ch
Couple maxi	300 Nm
Batterie lithium-ion LFP	18,3 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 rapport
Pneus	215/60 R17
Réservoir	45 litres
Dim. L x l x h, en m	4,33 x 1,83 x 1,68
Durée de garantie	6 ans ou 150 000 km

## L'évaluation dans la catégorie

Le BYD Atto 2 DM-i Boost (29990 €\*, 212 ch) est évalué dans la catégorie des petits SUV et berlines compactes hybrides rechargeables d'environ 200 ch, parmi lesquels:

Jeep Renegade 1.34xe PHEV North Star (36600 €\*, 240 ch),

Kia Niro 1.6 GDi Hybride Rech. Active (38700 €\*, 180 ch),

Leapmotor C10 REEV (36090 €\*, 215 ch),

MG EHS 1.5 PHEV Confort (35900 €\*, 272 ch)

Toyota C-HR 2.0 hybr. rech. Design (36100 €\*, 225 ch), etc.

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

## Les détails

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

LE VERDICT

Auto Plus

UNE RÉFÉRENCE!

Cet Atto 2 n'a quasiment pas de rivaux directs, ce qui ne l'empêche pas de soigner sa copie: autonomie électrique digne des segments supérieurs, vaste espace intérieur et équipement riche. Sans gros défaut, il est en plus affiché à un tarif canon. N'en jetez plus!



PHOTOS: MATTHEW KLEIN

## SUBARU RESTYLE SON SUV ÉLECTRIQUE FAMILIAL Cousinade actualisée

**Jumeau technique du Toyota bZ4x, le Subaru Solterra est jusqu'ici resté confidentiel. Cette version revue (performances accrues, autonomie améliorée) et restylée entend le relancer. Avec assez d'arguments ?** Par Arthur Matal

**E**n France, la gamme Subaru se résume, depuis 2023, au seul Solterra. Ce SUV électrique, produit en partenariat avec Toyota, est étroitement dérivé du bZ4x, récemment amélioré. Le cousin de chez Subaru, proposé sensiblement au même tarif, profite à son tour de quelques retouches. A bord, l'écran central passe de 12,3"/31,2 cm à 14"/36,6 cm. La console centrale peut recharger deux smartphones par induction et compte davantage de rangements. Sur le plan technique, la batterie passe de 71,4 à 73,1 kWh (capacité brute) et adopte un système de préconditionnement, tandis que le système de clim' peut contribuer à son refroidissement. La principale nouveauté vient de la puissance de cette version, en hausse... spectaculaire de 218 à 342 ch! A la clé, un

gain de 1s2 au 0 à 100 km et, bonne nouvelle, une autonomie qui passerait malgré cela de 465 à 532 km maxi, selon Subaru. La capacité du chargeur embarqué, pour sa part, grimpe de 7 à 22 kW maxi. Sur bornes rapides, pas d'évolution en revanche : c'est 150 kW en pic, pour un "plein" en moins de trente minutes. Correct, sans plus. Au volant, l'amortissement prévenant tolère quelques mouvements de caisse, sans nuire au comportement. Subaru, spécialiste en la matière, s'est aussi impliqué dans l'optimisation de la transmission intégrale, pour obtenir des réactions moins brutales et davantage de progressivité, ce que nous avons pu tester sur la piste basse adhérence où nous avons pris en main une version de présérie. Un progrès qui profitera aussi au bZ4x. Sauf que ce dernier proposera aussi

### Les chiffres (données constructeur)

Vitesse maxi	160 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	5s7
Autonomie cycle mixte	532 km
Temps de charge (22/150 kW)	Moins de 4 h / 28 mn <sup>(2)</sup>
Poids	2100 kg <sup>(3)</sup>

2. De 0 à 100 % à 22 kW (courant alternatif), de 10 à 80 % à 150 kW (courant continu). 3. En attente d'homologation.

### La technique

Moteurs électriques	2 synchrones à aimants permanents
Batterie lithium-ion	73,1 kWh (capacité brute)
Puissance maxi	342 ch
Couple maxi	268 Nm (AV) + 169 Nm (AR)
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	235/50 R20
Dim. L x l x h, en m	4,69 x 1,86 x 1,65
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km <sup>(4)</sup>

4. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km

### L'équipement

**De série Sécurité :** • AFIL active • Conduite semi-autonome • Détecteur de fatigue • Feux de route auto. • Lecture des panneaux • Phares adaptatifs • Régulateur de vitesse adaptatif • Surveillance des angles morts, etc.

**Agrément :** • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° • Hayon motorisé • Pompe à chaleur • Sièges AV chauffants • Volant chauffant, etc.

**En option** NC (commercialisation 2026).

### L'évaluation

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



**1** La planche de bord, partagée avec Toyota, fait sérieux (à défaut d'être cossue), et le nouvel écran de 14" est très lisible. **2** Les places arrière offrent un espace confortable inchangé, les dimensions extérieures n'ayant pas varié. **3** D'un volume honorable pour la catégorie, le coffre s'ouvre via un hayon motorisé, mais le seuil de chargement est un peu trop haut.

Volume: 560 dm<sup>3</sup> ■

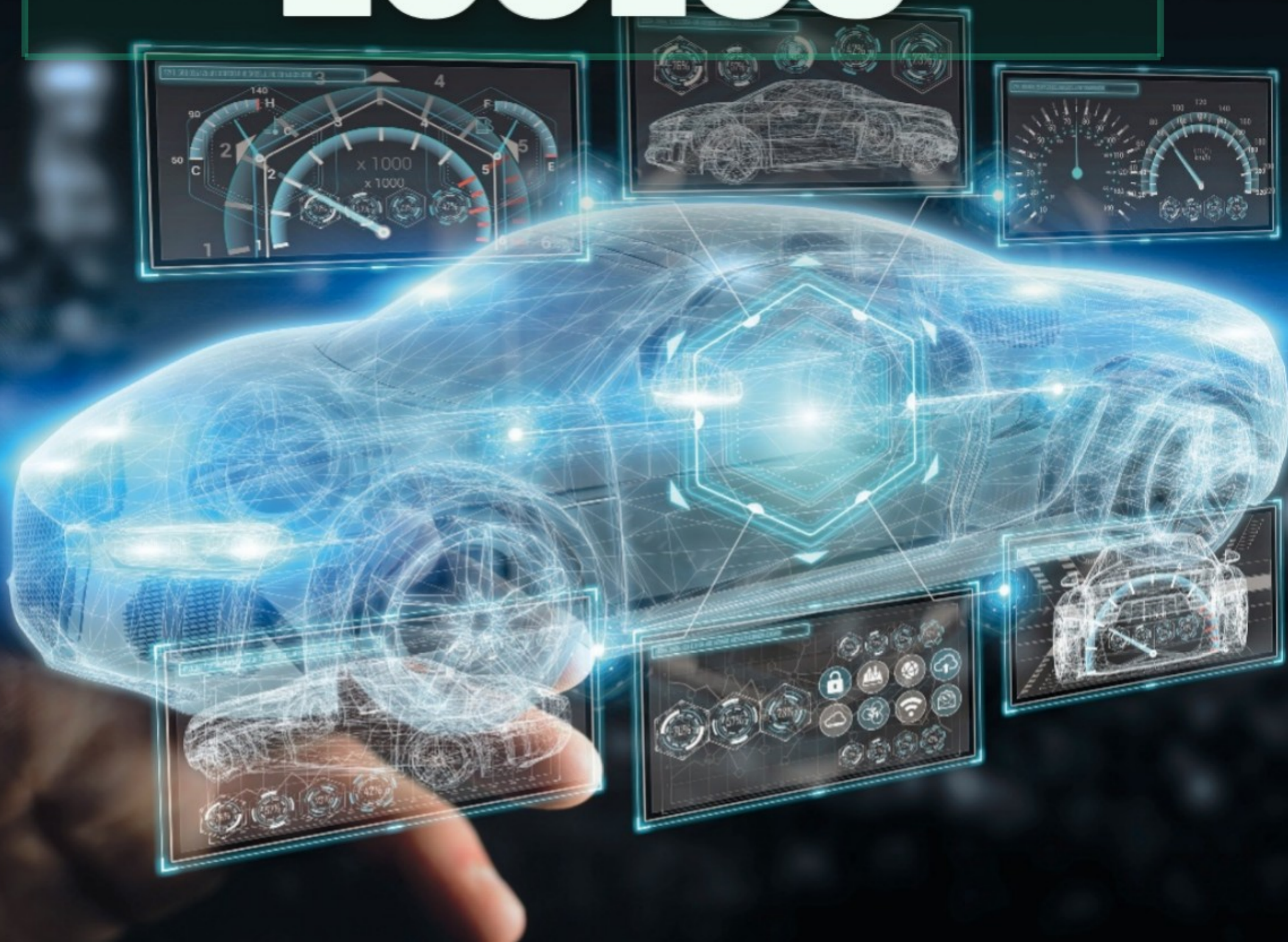
des versions à deux roues motrices de 167 et 224 ch, plus adaptées à notre marché... Pour en disposer chez Subaru, il faudra se tourner vers le petit frère, l'Uncharted (cousin du C-HR+), disponible également début 2026. Le Solterra, lui, devrait continuer de séduire une partie de la clientèle historique de Subaru, adepte de transmissions 4x4. ■

### LE VERDICT **Auto Plus** CORRECT

Désormais plus performant, le Solterra gagne aussi en autonomie et en efficacité de comportement, avec une transmission intégrale aboutie. En prime, son tarif est moins élitiste.

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

# LE GUIDE DES TECHNOS ÉCOLOS



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

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

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

#### **Un futur incertain**

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

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

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



## La voiture 100% électrique

# La plus "propre"

### Comment ça marche

**Très simplement: des batteries généralement installées sous le plancher de l'habitacle alimentent un moteur électrique.** La capacité de ces batteries se mesure en kilowattheures (kWh), celle de la nouvelle Renault 5 E-Tech affichant par exemple 52 kWh. La batterie se recharge principalement en branchant l'auto sur le secteur et, de façon marginale sur certaines autos, en récupérant l'énergie cinétique produite par le freinage.

### Au quotidien

**La conduite est généralement plaisante: accélérations linéaires, couple important dès le démarrage, silence, boîte automatique...** Les principales contraintes sont l'autonomie de la batterie et le temps de recharge. L'autonomie est importante en usage urbain, vocation de l'auto électrique, autour de 160 km pour une Dacia Spring ou de 300 km pour une Peugeot e-208, par exemple, mais diminue rapidement dès que la vitesse augmente: environ 140 km pour la Spring et 220 km pour la 208 sur autoroute. Les voitures électriques peuvent se brancher sur une prise domestique classique, mais la recharge est très longue: prévoir une vingtaine

d'heures pour passer de 0 à 100%. Les particuliers peuvent installer à leur domicile une borne de recharge plus puissante (Wallbox, entre 1 000 et 2 000 €) qui permet de ramener cette durée entre 2h30 et 7 heures selon les modèles et les bornes publiques de recharge ainsi que celles installées sur le réseau autoroutier sont de plus en plus nombreuses.

### Côté budget

**A l'achat, les voitures électriques neuves restent plus chères que leurs homologues thermiques, même avec le "bonus" actuel variant de 3 100 à 5 700 €.** Désormais octroyée sous la forme d'un CEE (certificat d'économie d'énergie) qui prend l'appellation "coup de pouce", il concerne toujours les électriques facturées moins de 47 001 €. Sont concernés les ménages "précaire" et "modeste" (revenu fiscal de référence respectivement à partir de 24 031 € et 29 253 € pour une personne, 35 270 € et 42 933 € à partir de deux personnes par foyer. La force de l'auto électrique, c'est son coût d'utilisation défiant toute concurrence. Côté "carburant", il faut compter environ 2 € pour 100 km, c'est-à-dire cinq à six fois moins qu'un modèle thermique. Et l'entretien est généralement plus rare et moins cher (pas de vidange, moins de

pièces d'usure, etc.).

### Bilan vert

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

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

Autonomie  
Recharge  
Coût d'achat

+  
Zéro émission  
Agrément de conduite  
Coût d'utilisation



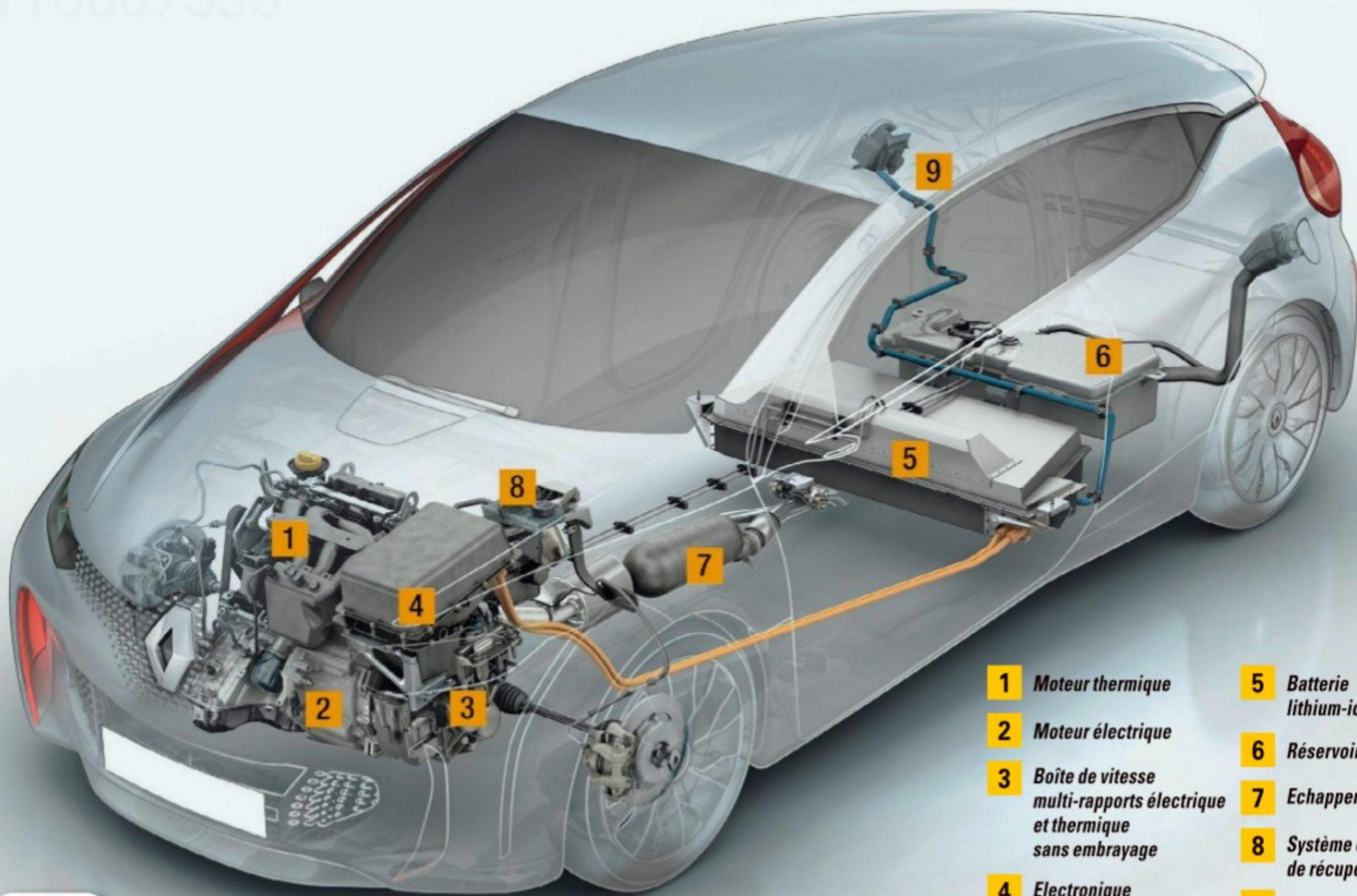
Toutes les voitures électriques bénéficient de la vignette Crit'Air verte, la meilleure.



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



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



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



## La voiture hybride

# Un compromis éprouvé

### Comment ça marche

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

### Au quotidien

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

### Côté budget

A l'achat, le surcoût entre une voiture thermique et une hybride comparable est variable d'un constructeur à l'autre: de quelques centaines à quelques milliers d'euros. Et l'acquisition d'une hybride neuve ne bénéficie plus d'un coup de pouce financier de l'Etat. Côté consommation, l'hybride se montre généralement très sobre en ville, où la contribution du moteur électrique pèse le plus, mais ne marque aucun réel avantage sur route et autoroute. Dernier point, l'entretien: une hybride ne coûte pas plus cher qu'un modèle traditionnel.

### Bilan vert

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

+

-

+

-

**Sobre en ville**  
Coût raisonnable  
Aucune contrainte d'usage

**Efficacité "verte" limitée**

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



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



## La voiture hybride rechargeable\*

# Plus "propre", plus chère...

### Comment ça marche

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

\* Aussi nommée "Plug-in Hybrid".

### ➤ Au quotidien

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

### ➤ Côté budget

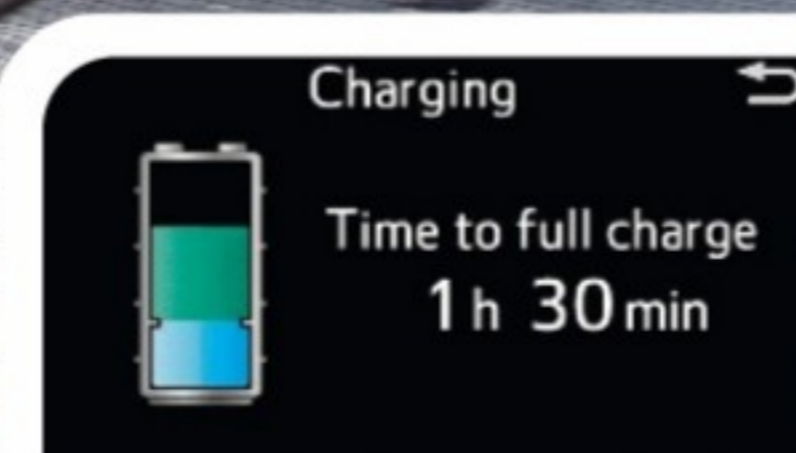
**Le surcoût à l'achat entre une hybride et une hybride rechargeable atteint facilement 15 à 25%!** Et si la consommation de carburant est faible, voire nulle (en 100% électrique) en ville, elle peut rapidement augmenter sur route et autoroute une fois la batterie déchargée. Dernier point: l'acquisition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

### ➤ Bilan vert

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



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



## La voiture (pile à combustible) Une piste

### ➤ Comment ça marche

**C'est une voiture électrique dont l'énergie est fournie par une pile à combustible.** Cette dernière produit de l'électricité via une réaction chimique obtenue en combinant l'hydrogène stocké dans le réservoir de la voiture et l'oxygène de l'air.

### ➤ Au quotidien

**La conduite d'une voiture à hydrogène offre tous les avantages d'une motorisation électrique** – couple, silence, souplesse... – sans la contrainte d'une autonomie réduite et d'un temps de recharge long. En effet, faire le plein du réservoir d'hydrogène pour 700 à 800 km d'autonomie est aussi simple et rapide que faire un plein de super... à un détail près: il n'existe aujourd'hui qu'une dizaine de pompes en France!

### ➤ Côté budget

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



## à hydrogène à creuser

### ↳ Bilan vert

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



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

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

+ Aucune contrainte d'usage  
Agrément de conduite  
Zéro émission

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



N. SOLIER/EMAS



# La voiture GPL Toujours là !

### ↳ Comment ça marche

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

Aujourd'hui, l'offre de voitures adaptées au GPL d'origine par le constructeur se limite principalement aux marques Dacia (Sandero, Duster, Jogger) et Renault (Clio, Captur). Il est possible de faire convertir au GPL par un installateur spécialisé la plupart des voitures essence. Leur liste est disponible sur le site [www.francegazliquides.fr](http://www.francegazliquides.fr).

### ↳ Au quotidien

**Toutes les voitures GPL sont des modèles "bi-carburant".** C'est-à-dire qu'elles peuvent fonctionner aussi bien au super qu'au GPL, le passage de l'un à l'autre s'effectuant très simplement grâce à une commande au tableau de bord. Donc aucun problème d'autonomie, d'autant qu'il y a quand même 1 650 stations-service qui distribuent du GPL en France (le plein s'effectuant aussi facilement et rapidement qu'un plein de super).

### ↳ Côté budget

**La grande force du GPL, c'est son prix très bas: environ 1,00 € le litre!** Et même si une voiture GPL consomme en moyenne 15 à 20% de plus qu'en essence, on économise environ 25% sur le budget carburant. Quant au surcoût à l'achat ou à l'adaptation d'un modèle GPL, il est compris entre 1 500 et 3 000 € par rapport au tarif de la voiture essence de base. Bref, l'affaire peut être très rentable, notamment pour les gros rouleurs et/ou les gros moteurs.

### ↳ Bilan vert

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



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

+ Prix du carburant  
Souplesse d'utilisation

+ Avantage écologique limité

# Toutes les voitures "propres" à l'essai

Qui a dit qu'il n'y avait pas assez de voitures "vertes" sur le marché? Il en existe désormais près de deux cents: et en voici 155 à l'essai dans nos pages. Hybrides, hybrides rechargeables, GPL, Flexifuel, Hydrogènes ou électriques, et disposant toutes d'une technologie plus ou moins performante de réduction de la pollution. Suivez le guide, on les a testées pour vous!

## GUIDE D'ACHAT

### P69 ABARTH

**500 e**

### P69 ALFA ROMEO

**Junior Elettrica** 156 ch

**Junior Ibrida** 145 ch 4x4

### P70 ALPINE

**A290 GTS** 220 ch

**A390 GTS** 470 ch

### P70-71 AUDI

**A3 Sportback** 40 TFSI e 204

**A5 Avant** 2.0 TDI Hybride 204

**A6 Avant e-tron** 367 ch

**Q4 e-tron** 45

**SQ6 e-tron** 489

### P72-74 BMW

**i4 eDrive** 40

**i5 Touring eDrive** 40

**M5** 4.4 V8 727 hybride recharg.

**i7 xDrive** 60

**X1 xDrive** 25e

**iX1 xDrive** 30

**iX2 eDrive** 20

**X3 xDrive** 30e

**X5 xDrive** 50e

### P74-75 BYD

**Dolphin Surf** 156 ch 43,2 kWh

**Dolphin** 204 ch 60,4 kWh

**Seal 6 Touring** 1.5 DM-i 212

**Atto 2** 116 ch

**Atto 3** 204 ch

**Seal U** 218 ch

**Sealion 7** 91 kWh 530 ch

**Tang** Flagship

### P76 CADILLAC

**Optiq** 75 kWh

**Lyriq** 600 E4

### P76-78 CITROEN

**Ami** 5,4 kWh

**ë-C3** 113 ch

**C4** Hybride 145

**C3 Aircross** Hybride 145

**ë-C3 Aircross** 113 ch

**C5 Aircross** Hybride 145

**C5 Aircross** Electrique 210

### P79 CUPRA

**Tavascan** 286 V

**Terramar** 1.5 eHybrid 272

### P80-81 DACIA

**Duster** Hybrid 155

**Bigster** Hybrid 155

### P79-80 DS AUTOMOBILES

**N°4** 1.6 PHEV 225 ch

**DS 3** E-Tense

**N°8** Long Range 245 ch

### P81-82 FIAT

**Topolino**

**500 e** 42 kWh 118

**Grande Panda** Electrique 113

**600 1.2** Hybrid 100 DCT6

**600e** 54 kWh 156

### P82-83 FORD

**Puma** Gen-E 43,6 kWh

**Kuga** 2.5 180 Hybrid FlexiFuel

**Capri** Extended Range 286

**Ranger** 2.3 EcoBoost PHEV

### P83-85 HONDA

**Jazz** e:HEV 122 ch

**e:Ny1** 204 ch

**HR-V** e:HEV 131 ch

**CR-V** e:Phev 184 ch

**Prelude** e:HEV 184 ch

### P85-86 HYUNDAI

**Inster** 49 kWh 115

**Staria** Hybrid 225

**Kona** Hybrid 129

**Kona** Electric 156

**Tucson** 1.6 T-GDi 215

**Ioniq 5** 63 kWh 170

**Ioniq 9** 110,3 kWh 428

### P87 JEEP

**Avenger** 156 ch Electrique

**Renegade** 4xe 240 PHEV

**Wrangler** 4xe PHEV 380

### P87-89 KIA

**EV4** 81,4 kWh 204

**EV3** 58 kWh 204

**Niro** Hybride 129

**Niro** 1.6 GDi PHEV 171

**Sportage** Hybride 239

**EV9** 385

### P89-90 LANCIA

**Ypsilon** 1.2 Ibrida 100 ch

**Ypsilon** HF 51 kWh

### P90 LAND ROVER

**Evoque** P270e

**Defender** 110 P300e

### P90-92 LEAPMOTOR

**T03**

**B10** 67,1 kWh 218 ch

**C10** REEV 215 ch

**C10** 67 kWh 218 ch

### P92 LEXUS

**LBX** 136 ch

**UX** 300h

### P92-93 LYNK & CO

**01** PHEV 280 ch

**02** 66 kWh 272 ch

**08** PHEV 345 ch

### P93-94 MAZDA

**MX-30** R-EV

**CX-60** 2.5 e-Sky. PHEV 327

**6e** 66 kWh 258 ch

### P94 MAXUS

**E-Terron9** 102,2 kWh 442 ch

### P95-97 MERCEDES

**Classe A** 250 e Hybrid EQ

**Classe B** 250 e

**CLA Coupé** 250+ 85 kWh 272

**Classe C** 300 e

**Classe E** 300 e

**EQE** 350 +

**GLA** 250 e Hybrid EQ

**GLC** 300 e Hybrid EQ 4Matic

**EQE SUV** 350 4Matic

**EQS SUV** 450 4Matic

### P97-98 MG

**MG3** 1.5 Hybrid+ 195

**ZS** Hybrid+ 197

**S5 EV** 64 kWh 231

**EHS** Hybrid+ 224

**EHS** PHEV 272

**Cyberster** 4WD 510 ch

### P99 MINI

**Aceman** SE 218

### P99-100 MITSUBISHI

**Grandis** 1.8 hybride 160

**Eclipse Cross** 87 kWh

**Outlander** 2.4 PHEV 306

### P100-101 NISSAN

**Micra** 52 kWh 150

**Qashqai** e-Power 205

**X-Trail** e-40rce 213

### P101-103 OPEL

**Corsa Electric** 50 kWh 136

**Mokka** Electric 54 kWh

**Mokka** GSE 280 ch

**Frontera** Hybrid 1.2 Turbo 145

**Frontera** 42 kWh 113 ch

**Grandland** Hyb. Recharg. 195

**Grandland** Hybrid 145

### P103-104 PEUGEOT

**208** Hybrid 110 e-DCS6

**e-208** 51 kWh 156 ch

**e-2008** 54 kWh 156 ch

**3008** Hybrid 145 e-DCS6

**e-5008** 210 ch

### P105 POLESTAR

**Polestar 3** 489 ch

### P105 PORSCHE

**Taycan** 4S

**Macan** Turbo

**Cayenne** Turbo E-Hybrid Coupé

### P106-108 RENAULT

**5 E-Tech** 40 kWh 95 ch

**5 E-Tech** 52 kWh 150 ch

**Clio** E-Tech 1.6 Full hybrid 160

**Scenic** E-Tech Auto. Conf. 170

**Captur** E-Tech 1.6 Full hybrid 160

**4 E-Tech** 52 kWh 150 ch

**Symbioz** E-Tech Full Hyb. 160

**Austral** E-Tech Full Hyb. 200

### P108-109 SKODA

**Elroq** 85 285 ch

**Enyaq** 85x 286 ch

### P109 SMART

**#1** 66 kWh 428 ch

**#5** 94 kWh 646 ch Brabus

### P109 TESLA

**Model Y** 79 kWh 410 ch

### P110-111 TOYOTA

**Aygo X** Hybride 116

**Prius** Hybride Rechargeable

**C-HR** Hybride 140

**C-HR+** AWD 343 ch

**bZ4X** 2WD 69 kWh

### P112 VOLKSWAGEN

**ID.3** 59 kWh

**ID.4** Pro 286

**Tiguan** 1.5 eHybrid 272

**ID. Buzz** 86 kWh 286

### P113-114 VOLVO

**ES90** 333 ch

**EX30** Single Ext. Range 272 ch

**EC40** Single

**XC90** T8 Recharge 455 ch

**EX90** Twin Performance 517 ch

### P114 XPENG

**G6** AWD Perf. 80 kWh 485 ch

## 500e Turismo



Basée sur la Fiat 500 électrique, l'Abarth 500e gagne en puissance mais pas en autonomie.

### Beaucoup de bruit...

La première Abarth électrique reprend la base de la 500 électrique, la passe à 155 ch, se dote d'un kit carrosserie musclée, et peut même, en option, recevoir un générateur de bruit. Ce dernier imite le son d'un moteur thermique. Amusant au début... Mais rapidement agaçant. Il est heureusement déconnectable. Les performances, elles, n'ont rien de vraiment décoiffant, et la puce se montre bien plus policée que par le passé. Mais elle est aussi plus confortable et son châssis est plus rigoureux. À l'intérieur, l'Alcantara et les sièges sport donnent le change. Mais le tarif est trop élevé pour une autonomie si réduite.

#### + Qualités

**Présentation sympa**  
**Châssis rigoureux**

#### - Défauts

**Tarif élevé**  
**Perfs et autonomie en berne**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 900 € - 3 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	155 ch
Couple	235 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/40 R 18
BATTERIE	lithium-ion 42 kWh
COFFRE	200 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 381 kg
L x l x h (en m)	3,68 x 1,69 x 1,52
VITESSE MAXI	155 km/h
1 000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 4h15 (11kW)
AUTONOMIE	225 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ☆ ☆

## Junior Elettrica 156 ch Intensa



Domage, le comportement routier est quelque peu entaché par des mouvements de caisse trop prononcés.

### La doublure italienne

Avec son inédit Junior, Alfa se lance pour la toute première fois dans la catégorie des SUV citadins électriques. Accord de groupe oblige, le SUV italien est bâti sur la même plateforme que les Citroën C3 Aircross, DS 3, Fiat 600, Opel Mokka, Jeep Avenger et sans oublier le Peugeot 2008 ! Cependant, le SUV italien se distingue par son style à la fois élégant et sportif. Une vraie réussite esthétique. Ici, le Junior est motorisé par un moteur électrique de 156 ch, alimenté par une batterie de 54 kWh. L'ensemble permet de parcourir en moyenne 325 km.

#### + Qualités

**Look séduisant**  
**Autonomie suffisante**

#### - Défauts

**Prix salé**  
**Amortissement perfectible**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 499 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	330 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 590 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	151 km/h
1 000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	27 mn (rapide) 5h45 (11kW)
AUTONOMIE	325 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ☆ ☆

# ALFA ROMEO

## Junior Ibrida 145 4x4 Sprint



Chargeur de téléphone à induction, écran d'instrumentation digital de 10,25 pouces et caméra de recul, le Junior Ibrida Sprint est bien équipé.

### Un 4x4 'light'

L'Alfa Junior, en plus de son hybridation légère, se convertit aux quatre roues motrices en ajoutant un second moteur électrique de 28 ch sur l'essieu arrière. Avantages : un surcroît pondéral raisonnable (185 kg), une consommation raisonnable (5,2 l/100 km) et un malus indolore à 280 €. Inconvénient : le Junior Ibrida Q4 fonctionne le plus souvent en traction. Le plus gros atout de cette version est finalement son train arrière multibras plus sophistiqué, qui avantage l'agilité. Mais les suspensions restent fermes et cette transmission étant réservée aux finitions hautes, elle revient fort cher...

#### + Qualités

**Conso/faible malus**  
**Comportement**

#### - Défauts

**Confort ferme**  
**Tarif élevé**

À finition égale, le surcoût de cette version à quatre roues motrices est de 3 000 € par rapport au Junior traction.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 750 € - NC
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	119 g/km + 280 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>
Puissance	136 ch (+28 ch élec.)
Couple	230 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R18
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	340 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 500 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,55
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	9s
CONSOMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★ ★ ★ ☆ ☆

## A390 GTS 89 kWh 470 ch



Le bouton bleu permet d'ajuster la récupération d'énergie au freinage, le rouge d'activer le boost "Overtake".

L'A390 peut compter sur ses deux moteurs arrière et sur son système "Torque Vectoring" pour gagner en agilité et faire oublier sa masse.

### Une Alpine au format XXL

Alpine passe au SUV électrique! Côté masse, l'A390 ne boxe pas dans la même catégorie que l'A110 mais il sort une botte secrète: trois moteurs, dont deux à l'arrière qui distribuent le couple à chaque roue de façon à optimiser l'agilité (vectorisation du couple). Ça marche! Cependant, les freins restent le maillon faible, les 2 tonnes mettant leur efficacité à rude épreuve! Grâce aux 470 ch et 824 Nm de couple, les performances sont excellentes, tandis que le confort des occupants est préservé (... à quatre). Quant à la batterie, elle supporte des recharges assez rapides. Les places arrière peu généreuses, la qualité des plastiques et le tarif déçoivent.

#### + Qualités

Châssis/perfs  
Autonomie/recharge

#### - Défauts

Prix et finition  
Endurance freinage

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	78 000 € - 14 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	470 (156 AV/2 x 156 AR) ch
Couple	(300 AV/2 x 262 AR) Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R21
BATTERIE	Li-ion 89 kWh
COFFRE	532 dm <sup>3</sup>
POIDS	2121 kg
L x l x h (en m)	4,62 x 1,89 x 1,54
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	3s9
TEMPS DE CHARGE	25 mn (15 à 80% en 190 kW max.)
AUTONOMIE	555 km

\*Données constructeurs



## A290 GTS 220 ch



Châssis efficace, direction précise, suspensions fermes mais jamais cassantes, l'A290 est une réussite. Seul hic, l'absence d'un autobloquant.

### En quête de sportivité

Sous la pression des normes CO<sub>2</sub>, les GTI disparaissent peu à peu, tentant une résurgence électrique plus ou moins convaincante. Après l'Abarth 500e et la Mini SE, l'Alpine A290, héritière de la R5E-Tech, débarque sur le marché avec un châssis affûté, un design aussi musclé que charmant et jusqu'à 220 ch sous le capot. Agile et vivante (0-100 km/h en 6,9 s), elle pêche néanmoins par une motricité perfectible. Son autonomie de 265 km (mesurée par le laboratoire Auto Plus) et sa recharge rapide séduisent, mais son prix, trop proche de la Mini SE John Cooper Works, ternit quelque peu le tableau.

#### + Qualités

Agrément de conduite  
Confort

#### - Défauts

Trop chère  
Autonomie

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 000 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	220 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 52 kWh
COFFRE	275 dm <sup>3</sup>
POIDS	1505 kg
L x l x h (en m)	4,00 x 1,83 x 1,52
VITESSE MAXI	167 km/h
1 000 m D. A.	28,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 4h40 (11kW)
AUTONOMIE	265 km



# AUDI

## A3 Sportback 40 TFSI e S line



L'A3 PHEV est performante et sobre, même batterie vide. Mais les tarifs explosent.

### Endurance électrique

Discrètement restylée fin 2024, l'A3 Sportback voit sa motorisation hybride rechargeable profiter d'une évolution de sa batterie puisque sa capacité a quasiment doublé (19,7 kWh utiles). Les performances - très suffisantes - n'évoluent pas, mais l'autonomie moyenne en mode électrique bondit de 41 à 126 km! En outre, cette A3 reste sobre une fois ses accus vidés (6,8 l/100 km en moyenne). Hélas, le coffre fait les frais de l'implantation de tout l'attirail électrique, avec un volume réduit à seulement 294 dm<sup>3</sup>. Sans oublier un tarif excessif pour une compacte.

#### + Qualités

Autonomie en électrique  
Agrément

#### - Défauts

Volume de coffre  
Tarif élevé

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 850 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	29 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm <sup>3</sup>
Puissance	204 ch
Couple	350 Nm
ALIMENTATION	Électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	294 dm <sup>3</sup>
POIDS	1675 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,82 x 1,46
VITESSE MAXI	227 km/h*
1 000 m D. A.	28,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

\*Donnée constructeur





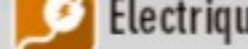
Hydrogène



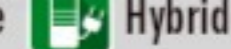
Gaz naturel pour véhicule



Gaz de pétrole liquéfié



Electrique



Hybride



Hybride rechargeable

## A5 Avant 2.0 TDI Hybride 204 ch S line



Hybride légère, cette A5 diesel reçoit un électromoteur de 18 kW (soit 24 ch) et 230 Nm.

### Air connu

Audi reste fidèle aux breaks, comme l'illustre cette première génération d'A5 Avant. Un modèle qui brille davantage par son élégance que par sa capacité de chargement (490 dm<sup>3</sup>), très moyenne au vu du gabarit. L'A5 adopte ici un diesel hybride 48 V plutôt sobre et raisonnablement performant. Plus hybride léger que vrai hybride, il permet néanmoins de courtes phases de roulage électrique. Le châssis offre un bon dynamisme, même si un confort de suspension plus feutré serait bienvenu. Enfin, les tarifs paraissent d'autant plus élevés que bien des équipements restent en option...

### + Qualités

Présentation

Consommation

- Défaits

Confort ferme

Prix/équipement

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	62 050 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	157 g/km + 360 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 968 cm <sup>3</sup>
Puissance	204 ch à 3 800 tr/mn (+ 24 ch élec.)
Couple	400 Nm à 1 750 tr/mn (+ 230 Nm élec.)
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto, 7 vitesses
PNEUS	205/60 R17
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	490 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 957 kg
L x l x h (en m)	4,83 x 1,86 x 1,46
VITESSE MAXI	240 km/h
0 à 100 km/h	30,1 s
1 000 m D. A.	30,1 s
80 à 120 km/h (en d)	5 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## Q4 e-tron 45



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

### Propulsion verte

Audi a déjà restylé son SUV électrique Q4 e-tron. Et, une fois n'est pas coutume, les changements ne sont pas qu'esthétiques. La chimie des batteries change (mais pas la capacité brute), de quoi permettre, sur le papier, des recharges plus rapides. Et le Q4 reçoit des nouveaux moteurs électriques, plus puissants. L'entrée de gamme est désormais cet e-tron 45, fort de 285 ch, bien suffisant. L'autonomie mixte est annoncée pour 545 km, mais devrait rester proche de nos mesures de l'ancien modèle, que nous avons chiffré à 385 km en moyenne.

### + Qualités

Confort

Comportement routier

Puissance en hausse

- Défaits

Tarif

### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 3 500 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	285 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto, à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	518 dm <sup>3</sup> **
POIDS	2 145 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,87 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	6s7
TEMPS DE CHARGE	28 min (apide) 8h (11kW)
AUTONOMIE	545 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## A6 Avant e-tron 367 ch Performance S line



A défaut d'être géant, le coffre se montre fonctionnel avec ses parois carrées, ses filets de retenue et son seuil bas.

### Ambitieuse

L'A6e-tron, 100 % électrique, débarque en break Avant et promet jusqu'à 750 km d'autonomie WLTP. Avec sa batterie de 94,9 kWh et ses 367 ch envoyés aux roues arrière, elle abat le 0 à 100 km/h en 5,4 s ! Confortable et technologique, l'A6e-tron embarque jusqu'à 6 écrans (en optant pour les rétroviseurs-caméras à 1 750 €) et permet des recharges ultra-rapides grâce à son architecture 800 V : de 10 à 80 % en 21 min sur borne haute puissance. Seul bémol ? Son poids de 2,26 t, bien maîtrisé mais qui limite l'agilité, et un espace arrière correct sans être exceptionnel pour un tel gabarit.

### + Qualités

Autonomie/performances

Vitesse de recharge

Technologie embarquée

- Défaits

Prix élevé

Qualité des plastiques

### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	82 750 € - 9 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	367 ch
Couple	565 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto, à rapport unique
PNEUS	235/45 R20 - 265/40 R20
BATTERIE	Li-ion 94,9 kWh
COFFRE	502 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 260 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,92 x 1,50
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	5s4
TEMPS DE CHARGE	21 mn (rapide jusqu'à 270 kW)
AUTONOMIE	690 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## SQ6 e-tron 489



Le nouveau Q6 est dérivé du Porsche Macan. Il en hérite ses grosses batteries, et sa capacité à charger rapidement.

### Sprint, pas marathon !

En reprenant la base technique du cousin Porsche Macan, le Q6 vient compléter la gamme électrique d'Audi, entre les Q4 et Q8 e-tron. La base électrique est prometteuse, avec des autonomies annoncées comme pouvant dépasser les 600 km suivant les versions. Et grâce à l'architecture 800V, les recharges peuvent se faire très rapidement sur autoroute (270 kW de puissance acceptée). Mais cette version SQ6 semble un peu moins rationnelle : les tarifs atteignent des sommets, alors que l'autonomie baisse, surtout si l'on veut profiter des 489 ch.

### + Qualités

Confort préservé

Recharges rapides

- Défaits

Tarif très élevé

Poids énorme

### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	98 470 € - 9 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	489 (516 Boost) ch
Couple	275 + 580 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto, à rapport unique
PNEUS	255/50 R 20 - 285/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	514 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 425 kg
L x l x h (en m)	4,78 x 1,97 x 1,67
VITESSE MAXI	230 km/h
0 à 100 km/h	4s4
TEMPS DE CHARGE	21 min (rapide) 10h (11 kW)
AUTONOMIE	579 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## i4 eDrive 40



Les relances sont énergiques et le comportement typé propulsion séduit.

### Elle vise la Model 3 !

L'i4 se pose comme une vraie concurrente de la Model 3. Son principal atout: sa grosse batterie d'une capacité utile de 83,9 kWh. Ainsi équipée, l'i4 eDrive 40 peut parcourir en moyenne 434 km (à peine moins que les 444 km de la Model 3 Grande Autonomie). Et une fois les accus à plat, la BMW peut se brancher sur l'une des bornes rapides (jusqu'à 205 kW) que l'on peut trouver désormais sur la majorité des axes d'autoroute. Pratique pour les longs trajets. Plaisante à mener et très dynamique, l'i4 devrait également convaincre les fans de la marque en terme de comportement routier.

#### + Qualités

**Autonomie confortable**  
**Accepte les charges rapides**  
**Confort**

#### - Défauts

**Poids très élevé**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64 250 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	340 ch
Couple	430 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 19 - 255/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 83,9 kWh
COFFRE	433 dm <sup>3</sup>
POIDS	2135 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	187 km/h
1 000 m D. A.	26,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE	30 min (rapide) 10h (11kW)
AUTONOMIE	434 km

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## i5 Touring eDrive40



La dotation de série est généreuse mais les prix de certaines options s'envolent...

### Un Touring branché

Voici le premier break premium 100 % électrique du marché. La BMW i5 Touring allie élégance, dynamisme et polyvalence. Déclinée en eDrive40 (340 ch) et M60 xDrive (601 ch), elle offre, ici jusqu'à 580 km d'autonomie grâce à sa grosse batterie de 83,9 kWh. Confortable et agile, elle profite aussi de suspensions adaptatives et de roues arrière directrices. Son intérieur luxueux intègre une technologie avancée, tandis que son coffre de 570 dm<sup>3</sup> accentue le côté pratique de l'i5. Vendue dès 77 750 €, elle a trouvé une concurrente de taille avec Audi A6 Avant e-tron.

#### + Qualités

**Confort agréable**  
**Ambiance intérieure**

#### - Défauts

**Facture salée**  
**Gabarit XXL**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	77 750 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	340 ch
Couple	400 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19 - 275/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 83,9 kWh
COFFRE	570 dm <sup>3</sup>
POIDS	2255 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,90 x 1,52
VITESSE MAXI	193 km/h
0 à 100 km/h	6s1
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 8h30 (11kW)
AUTONOMIE	581 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## M5 4.4 V8 Hybride rechargeable 727 ch



La nouvelle M5 adopte un style sportif sans réel excès mais ne passe pas inaperçue dans cette livrée jaune de série.

### Catégorie poids lourds

La nouvelle génération de M5 passe à l'hybride rechargeable, avec, à la clé, 70 km d'autonomie électrique et pas de super malus CO<sub>2</sub>. Mais son poids de 2,4 tonnes entraîne tout de même 17480€ de taxe. Sous le capot, le V8 biturbo de 585 ch et le moteur électrique de 197 ch offrent une puissance combinée de 727 ch, propulsant la M5 de 0 à 100 km/h en 3s8! À l'usage, elle arrive à faire oublier son embonpoint, et son confort étonne. Seuls bémols: un appétit qui s'envole une fois les batteries vides et un prix élitiste. La bonne nouvelle: elle arrive aussi pour la première fois en break !

#### + Qualités

**Reprises canon**  
**Autonomie électrique**

#### - Défauts

**2,4 tonnes !**  
**Prix inabordable**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	162 900 € - 51 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	105 g/km 0 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 16S
Cylindrée	4395 cm <sup>3</sup>
Puissance	585 ch à 5 600 tr/mn (+ 197 ch élec.)
Couple	1 000 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/40 R20 - 295/35 R21
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	466 dm <sup>3</sup>
POIDS	2510 kg
L x l x h (en m)	5,10 x 1,97 x 1,51
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	3s5
CONSUMMATION MIXTE	4,7 l/100 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## i7 xDrive60



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

### Le grand spectacle

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

#### + Qualités

**Niveau technologique**  
**Présentation/ finition**  
**Confort épataant**

#### - Défauts

**Tarif hors-sol**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	154 850 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	544 ch
Couple	745 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 20 - 285/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 105,7 kWh
COFFRE	550 dm <sup>3</sup>
POIDS	2770 kg
L x l x h (en m)	5,40 x 1,95 x 1,55
VITESSE MAXI	240 km/h*
1 000 m D. A.	24,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
TEMPS DE CHARGE	12h (11kW) 66h (secteur)
AUTONOMIE	420 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## X1 xDrive 25e M Sport



Une fois la batterie à plat, le trois cylindres modère sa consommation.

### Loin devant la concurrence

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

#### + Qualités

**Système hybride performant**  
**Autonomie en tout électrique**  
**Douceur de conduite**

#### - Défauts

**Prix toujours plus élevé**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	60 000 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	56 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1499 cm <sup>3</sup>
Puissance	245 ch cumulés
Couple	477 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	477 dm <sup>3</sup>
POIDS	1910 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,63
VITESSE MAXI	190 km/h
1 000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## iX2 eDrive 20 M Sport



Les 204 ch du motopropulseur ont parfois du mal à relancer les presque 2 tonnes de ce iX2.

### Un peu court...

En version électrique d'entrée de gamme, ce SUV coupé de BMW manque de dynamisme pour entraîner ses presque 2 tonnes, mais il préserve l'ADN de la marque avec une direction précise et un châssis agile, offrant un bon toucher de route. Son principal défaut reste l'autonomie : avec une batterie de 64,8 kWh utiles, il dépasse à peine 300 km sur autoroute, un chiffre décevant pour les longs trajets. En revanche, bonne nouvelle sur le plan financier : la finition M Sport étant une option, le véhicule reste éligible au bonus écologique de 3 000 €. L'équipement, quant à lui, s'avère à la hauteur des attentes.

#### + Qualités

**Bonus écologique**  
**Comportement sûr**

#### - Défauts

**Autonomie un peu juste**  
**Espace AR**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 990 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	204 ch
Couple	250 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66,5 kWh
COFFRE	495 dm <sup>3</sup>
POIDS	1914 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,85 x 1,56
VITESSE MAXI	169 km/h
1 000 m D. A.	30,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
TEMPS DE CHARGE	29 mn (rapide) 6h30 (11kW)
AUTONOMIE	360 km

→ Les étoiles ★★★★★

## iX1 xDrive 30 M Sport



Le iX1 accepte les charges rapides jusqu'à 130 kW.

### Conversion réussie

Le X1 se décline aussi en version 100 % électrique. Et quelle déclinaison ! Le groupe motopropulseur de 313 ch (rien que ça) alimenté par une batterie de 64,8 kWh (utile) assure au SUV une autonomie de 345 km. Sur autoroute, c'est un peu moins, comptez 290 km. Un peu juste pour les départs en week-end, on vous l'accorde ! En revanche, malgré ses 2 040 kg, le SUV épate par ses performances (moins de 27 s pour l'épreuve du 1000 mètres départ arrêté) et son dynamisme. Un tempérament de sportif que l'on retrouve surtout dans les virages... A ce chapitre, il fait carrément partie des meilleurs.

#### + Qualités

**Agilité étonnante**  
**Performances**

#### - Défauts

**Plus de 60 000 €**  
**Autonomie trop juste**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	61 350 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	313 ch
Couple	494 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Electrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66,5 kWh
COFFRE	477 dm <sup>3</sup>
POIDS	2040 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	26,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,3 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 34h (secteur)
AUTONOMIE	345 km

→ Les étoiles ★★★★★

## X3 xDrive 30e M Sport



Toujours plus massif, le X3 peut aussi rouler des mécaniques la nuit avec sa calandre illuminée (en option).

### Sobre et dynamique

L'actuel X3, arrivé fin 2024 chez nous, brise le moule, avec un look un brin tapageur (en particulier avec la calandre illuminée optionnelle) et un intérieur qui donne la part belle à des interfaces inédites, ni très lisibles ni très simples, via une grande dalle numérique regroupant l'instrumentation 12,3", l'écran tactile 14,9" et implantées sur une planche de bord habillée de tissu. On note au passage du relâchement côté finition... On se console avec les qualités routières, toujours très BMW. Capable d'effectuer 85 km en électrique d'après nos mesures, cette version reste plutôt sobre ensuite en mode hybride.

#### + Qualités

**Perfs/autonomie**  
**Comportement**

#### - Défauts

**Coffre décevant (- 110 dm<sup>3</sup>)**  
**Finition en retrait**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	76 400 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	64 g/km + 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1499 cm <sup>3</sup>
Puissance	190 ch à 4400 tr/mn (+ 184 ch élec.)
Couple	450 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/50 R19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	460 dm <sup>3</sup>
POIDS	2140 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,92 x 1,66
VITESSE MAXI	215 km/h
1 000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en d)	4,2 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,1 l/100 km

→ Les étoiles ★★★★★

## X5 xDrive 50e



L'habitabilité n'est pas extraordinaire mais l'espace est suffisamment important pour les grands adultes.

### Sans compromis

Le BMW X5 xDrive 50e combine luxe, puissance et polyvalence. Avec 489 ch et une autonomie électrique d'environ 100km, il échappe au malus écologique mais pas à celui lié au poids (16880 €). Son moteur hybride rechargeable associe un bloc électrique de 197 ch à un six-cylindres thermique de 313 ch, offrant un excellent agrément. Malgré ses 2,5 tonnes, il reste agile et plaisant à conduire. Son habitacle raffiné garantit un confort haut de gamme, bien que certaines options restent coûteuses. Capable de tracter jusqu'à 2,7 tonnes, il est un SUV familial performant, rival du Mercedes GLE.

#### + Qualités

Autonomie électrique

Moteur puissant

#### - Défauts

+ 105000 €

Coffre moyen

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	105150 € - 20 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	74 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne + élec., 24S
Cylindrée	2998 cm <sup>3</sup>
Puissance	489 ch
Couple	700 Nm
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/40 R 21 - 315/35 R 21
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	505 dm <sup>3</sup>
POIDS	2507 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 2,01 x 1,76
VITESSE MAXI	250 km/h*
1 000 m D. A.	24,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,1 s
CONSUMMATION MIXTE	0,8 l/100 km*

\*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★★

## Dolphin

### 204 ch 60,4 kWh Design



Depuis son lancement, la Dolphin a abandonné ses pneus Linglong mais son comportement reste médiocre.

### Peut mieux faire

Cette traction rivale de la Renault Megane EV propose un dessin extérieur agréable, une habitabilité confortable, une présentation intérieure plutôt chaleureuse ainsi qu'un choix de coloris étonnant. Malheureusement le bilan se ternit sur la route où la souplesse excessive de la suspension nuit au comportement routier. Heureusement, les pneus catastrophiques du lancement ne sont plus de mise. Elle semble par ailleurs présenter de bonnes dispositions en matière d'autonomie en dépit d'une vitesse de charge limitée. Enfin, son équipement apparaît particulièrement complet étant donné son prix avantageux.

#### + Qualités

Rapport prix/équipement

Présentation

#### - Défauts

Comportement routier à revoir

Aides à la conduite intrusives

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36990 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/50 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 60 kWh
COFFRE	325 dm <sup>3</sup>
POIDS	1693 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,77 x 1,57
VITESSE MAXI	172 km/h
1 000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
TEMPS DE CHARGE	6h (11 kW) 38h (secteur)
AUTONOMIE	320 km

Les étoiles ★★★★★

# BYD

## Dolphin Surf 156 ch Comfort



La Dolphin Surf, malgré sa puissance généreuse, préfère être menée en douceur. Son comportement devient plus pataud à rythme soutenu.

### Dans la cour des petites

Cette citadine électrique au style original et bien équipée dispose d'un karaoké embarqué mais séduit surtout par son habitacle soigné, sa dotation technologique (écran pivotant, caméra 360°) et son confort à l'usage. Néanmoins, certains défauts subsistent : position de conduite haute, absence d'essuie-glace arrière, aides à la conduite intrusives, direction imprécise et autonomie limitée (environ 200 km réels sur autoroute). Et si le tarif paraît trop élevé, l'entrée de gamme (88 ch, 30 kWh) semble plus adaptée car plus à l'aise en ville et plus abordable dès 19990 €.

#### + Qualités

Équipement riche

Agrément conduite (hors ville)

#### - Défauts

Motricité du train avant/direction

Une chinoise pas si "cadeau"...

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25990 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	156 ch
Couple	220 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	185/55 R16
BATTERIE	Li-ion LFP 40 kWh
COFFRE	310 dm <sup>3</sup>
POIDS	1400 kg
L x l x h (en m)	3,99 x 1,72 x 1,59
VITESSE MAXI	154 km/h
1 000 m D. A.	31,3 s
80 à 120 km/h (en d)	6 s
TEMPS DE CHARGE	29h (prise secteur) / 7h (7,4 kW)
AUTONOMIE	275 km

Les étoiles ★★★★★

## Seal 6 Touring 1.5 DM-i 212 ch Comfort Lite



Cette BYD se charge sur Wallbox à 6,6 kW (2h40 de 15 à 100%) ou sur borne rapide (40 mn à 26 kW maxi).

### Esprit d'ouverture

Taxées sur leurs véhicules électriques, les marques chinoises réagissent vite et multiplient déjà les modèles hybrides ! Comme cette Seal 6, ici en version break, dotée d'une mécanique rechargeable, offrant 82 km d'autonomie électrique selon nos mesures, et 1 165 km au total grâce au réservoir de 65 l et au moteur essence plutôt sobre (un peu moins sur autoroute). Douce et bien insonorisée, cette mécanique manque juste de réactivité quand on sollicite les 212 ch cumulés. Mais les prestations sont d'un bon niveau, la dotation est riche et les tarifs bien placés...

#### + Qualités

Prix/prestations

Douceur/autonomie

#### - Défauts

Finition perfectible

Inertie mécanique

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43990 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	38 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1480 cm <sup>3</sup>
Puissance	98 ch à 6000 tr/mn (+ 197 ch élec.)
Couple	122 Nm à 4000 tr/mn (+ 300 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/50 R18
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	500 dm <sup>3</sup>
POIDS	1840 kg
L x l x h (en m)	4,84 x 1,88 x 1,51
VITESSE MAXI	183 km/h
1 000 m D. A.	30,3 s
80 à 120 km/h (en d)	5,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	6 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

## Atto 2 45 kWh 116 ch Boost



Fidèle à ses habitudes, BYD propose sur cet Atto 2 un style assez conventionnel.

### Objectif Europe

Investi sur le haut de gamme jusqu'ici, BYD propose avec cette nouveauté un concurrent des Peugeot e-2008 ou Citroën C3 Aircross. Il affiche d'ailleurs un tempérament très européen grâce à son châssis très correctement mis au point et une finition plutôt valorisante, en plus d'une habitabilité très satisfaisante. S'y ajoute un système multimédia évolué, avec de vraies innovations en matière d'ergonomie. Il apparaît particulièrement bien positionné en matière de prix, mais il souffre d'une batterie trop petite, qui lui autorise tout juste 312 km d'autonomie. S'y ajoute une puissance de charge de 65 kW trop limitée.

#### + Qualités

Prix attractif

Habitabilité

#### - Défauts

Autonomie insuffisante

Vitesse de charge limitée

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 990 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	177 ch
Couple	290 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/60 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 45 kWh
COFFRE	400 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 570 kg
L x l x h (en m)	4,31 x 1,83 x 1,68
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s9
TEMPS DE CHARGE	37 mn (rapide) 5h30 (11kW)
AUTONOMIE	312 km

\*Données constructeurs



## Atto 3 204 ch Design



L'Atto 3 revendique une autonomie de 420 km WLTP.

### Une copie correcte

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

#### + Qualités

Présentation intérieure originale

Places AR

Performances

#### - Défauts

Comportement pataud

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 990 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 60,5 kWh
COFFRE	440 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 750 kg
L x l x h (en m)	4,46 x 1,88 x 1,62
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s3
TEMPS DE CHARGE	40mn (rapide)
AUTONOMIE	420 km

\*Données constructeurs



## Seal U 218 ch Design



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

### Détrôné par l'hybride

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

#### + Qualités

Présentation intérieure

Confort

#### - Défauts

Motricité défaillante

Vitesse de charge insuffisante

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 390 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	218 ch
Couple	330 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 87 kWh
COFFRE	552 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 147 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,89 x 1,67
VITESSE MAXI	175 km/h
0 à 100 km/h	9s6
TEMPS DE CHARGE	9h (11 kW) 54h (Secteur)
AUTONOMIE	500 km

\*Données constructeurs



## Sealion 7 91 kWh 530 ch Excellence AWD



Le BYD Sealion concurrence le Kia EV6 ou le Ford Mustang Mach-E, pour un tarif très inférieur.

### GT à la chinoise

La marque BYD déploie déjà une gamme tentaculaire dont le Sealion est l'un des derniers représentants. Plutôt bien fini, ce grand SUV Coupé concurrent des Tesla Model Y et Kia EV6 affiche des lignes sans faute de goût et un équipement pléthorique malgré un prix bien placé. Il offre un bel espace aux jambes à l'arrière mais un coffre moyen pour son gabarit. Avec 530 ch, les performances sont de premier ordre mais ce qui surprend le plus sur ce modèle est la qualité de ses suspensions, qui préservent à la fois le confort et le plaisir de conduite.

#### + Qualités

Prix par rapport aux concurrents

Style valorisant

Comportement routier plaisant

#### - Défauts

Autonomie pour 91,3 kWh

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	56 490 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	530 ch
Couple	690 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion kWh
COFFRE	486+58 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 498 kg
L x l x h (en m)	4,83 x 1,93 x 1,62
VITESSE MAXI	215 km/h*
1 000 m D. A.	25,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,0 s
TEMPS DE CHARGE	30 min (rapide) 10h (11 kW)
AUTONOMIE	370 km

\*Donnée constructeur



## Optiq 75 kWh Premium Sport



La planche de bord se résume à cet écran de 33". Il intègre une commande vocale et la navigation Google Maps.

À défaut d'avoir une bonne autonomie et une vitesse de charge invitant au voyage, l'Optiq offre d'excellentes qualités routières.

### Vision à courte portée

Le Cadillac Optiq offre un compromis entre confort et dynamisme, servi par deux moteurs totalisant 304 ch et une présentation technologique valorisante, avec son écran incurvé de 33". Bien équipé et agréable à conduire, le SUV séduit par son train avant précis et son ambiance intérieure soignée. Seulement proposé en transmission intégrale, sa batterie de 75 kWh limite l'autonomie à 425 km et la charge rapide plafonne à 110 kW. De quoi restreindre sa polyvalence face à la concurrence, surtout sur longs trajets autoroutiers.

#### Qualités

Compromis confort/dynamisme  
Dotation technologique

#### Défauts

Autonomie/temps de charge  
Coffre/places AR

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	69 500 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	304 ch
Couple	480 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	275/40 R21
BATTERIE	Lithium-ion NMC 75 kWh
COFFRE	504 dm <sup>3</sup>
POIDS	2376 kg
L x l x h (en m)	4,82 x 1,91 x 1,65
VITESSE MAXI	184 km/h
0 à 100 km/h	4s3
TEMPS DE CHARGE	36 min (rapide)
AUTONOMIE	425 km

\*Données constructeurs



## Lyriq 600 E4 Luxury



Avec son dessin très personnel, le Lyriq est reconnaissable au premier coup d'œil.

### American dream ?

Loin des "paquebots" à moteur V8 qui ont construit sa légende, Cadillac revient en Europe avec un SUV 100% électrique au nom chantant. Son format XXL lui permet d'offrir beaucoup d'espace à bord, notamment aux places arrière. Mais attention à la garde au toit ! Quant au coffre, son volume est ridicule au vu du gabarit. En digne américaine, le Lyriq déborde de chevaux. Mais ceux-ci sont aussi gourmands que leurs ancêtres avides de pétrole (26,3 kWh/100 km en moyenne), ce qui fait tomber l'autonomie sous la barre des 400 km. Dommage que la finition ne soit pas irréprochable !

#### Qualités

Esthétique originale  
Habitabilité aux places arrière

#### Défauts

Volume de coffre  
Autonomie

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	85 000 € - 15 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	528 ch
Couple	610 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	275/45 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 102 kWh
COFFRE	520 dm <sup>3</sup>
POIDS	2710 kg
L x l x h (en m)	5,01 x 1,98 x 1,63
VITESSE MAXI	207 km/h
1 000 m D. A.	25,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,7 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 12h (11kW)
AUTONOMIE	395 km



# CITROËN

## ë-C3 You Autonomie Confort



Dans cette nouvelle génération, la C3 reprend les codes des SUV. Cette version électrique a droit au bonus.

### Compétitive !

À l'instar de la version thermique, la ë-C3 attaque le marché par le bas, et vise les références des électriques accessibles, comme la Dacia Spring. Avec un avantage de poids : en plus de tarifs serrés, la Citroën peut prétendre au bonus écologique ! Contrairement à sa rivale roumaine, on n'a pas ici l'impression de conduire une grosse sans permis. Et le confort est de mise, grâce aux suspensions douces et aux sièges moelleux. L'autonomie, mesurée à 245 km en moyenne, rend les grands voyages un peu aventureux. D'autant que cette entrée de gamme se passe d'écran central et donc de GPS.

#### Qualités

Tarif attractif  
Confort préservé  
Conduite rassurante

#### Défauts

Autonomie restreinte

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	23 450 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	113 ch
Couple	120 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/50 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 44 kWh
COFFRE	310 dm <sup>3</sup>
POIDS	1470 kg
L x l x h (en m)	4,02 x 1,76 x 1,57
VITESSE MAXI	135 km/h
1 000 m D. A.	35,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,4 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 4h30 (11kW)
AUTONOMIE	245 km



## Ami 5,4 kWh Spicy



*Pas de chauffage, pas de clim', c'est rustique. La commande de boîte est désormais plus pratique sur la console centrale.*

*Avec son restylage, l'Ami reste atypique, mais gagne encore en charme. La version Buggy, sans portes, coûte 1600 € de plus.*

### Chirurgie plastique

Restylée en 2025, la Citroën Ami conserve la recette qui lui a permis d'écouler près de 80 000 exemplaires depuis 2020. Ses nouvelles coques et optiques modernisent légèrement son allure, sans modifier son concept malin aux pièces interchangeables. Toujours électrique (5,4 kWh), elle revendique 75 km d'autonomie, plutôt 65 km en usage réel. Rustique à bord et dépourvue d'assistances, elle reste néanmoins efficace en ville. À ce tarif imbattable, et même chahutée par sa cousine Fiat Topolino, difficile de trouver plus cohérent sur le marché des voitures sans permis. Une référence !

#### Qualités

**Prix imbattable**  
**Style original**

#### Défauts

**Confort rustique**  
**Finition basique**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	8 390 € - 1 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	8,2 ch
Couple	NC
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	155/65 R14
BATTERIE	5,4 kWh
COFFRE	NC dm <sup>3</sup>
POIDS	483 kg
L x l x h (en m)	2,41 x 1,39 x 1,52
VITESSE MAXI	45 km/h
0 à 100 km/h	NC
TEMPS DE CHARGE	4h (secteur)
AUTONOMIE	75 km

\*Données constructeurs



## C4 1.2 Hybride 145 ch Max



*A défaut d'être vraiment plus séduisante, depuis début 2025, l'actuelle C4 a changé de style.*

### Plus consensuelle

La compacte Citroën a bénéficié d'un lifting début 2025, l'éloignant au passage de son style initial, un poil clivant. Le nouveau logo rétro fait déjà démodé. Dans l'habitacle, on note juste l'apparition d'un écran d'instrumentation agrandi en finition Max, tandis que la qualité des plastiques reste très moyenne. La C4 continue de mettre en avant son confort feutré (suspensions et sièges moelleux), au prix d'un comportement pataud (roulis important, direction peu précise). Performante et sobre, la motorisation hybride se montre un peu sonore.

#### Qualités

**Confort**  
**Mécanique sobre**

#### Défauts

**Châssis pataud**  
**Finition moyenne**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 450 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	110 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>
Puissance	136 ch à 5 500 tr/mn (+ 28 ch élec.)
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	195/60 R18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	380 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 328 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,80 x 1,52
VITESSE MAXI	200 km/h
1 000 m D. A.	30,8 s
80 à 120 km/h (en d)	5,9 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km



## C3 Aircross Hybride 145 Max



*Il est visuellement proche de la C3, mais ce C3 Aircross grandit beaucoup. Au point d'offrir jusqu'à 7 places !*

### Un rival ambitieux

Dans la foulée de la citadine C3, Citroën renouvelle son SUV citadin, le C3 Aircross. Les deux se ressemblent, et partagent une plateforme technique. Ils portent la nouvelle ambition de Citroën de devenir une référence du low-cost, face à un Dacia qui monte en gamme. Pas une promesse dans le vent : les tarifs sont serrés (au prix de certains équipements manquants), au point que cette version hybride est moins chère qu'un Duster équivalent. Le C3 Aircross peut aussi compter sur un excellent de niveau de confort, même si certains bruits d'air sont agaçants à la longue. Et il a de la place à revendre à l'arrière !

#### Qualités

**Tarifs serrés**  
**Confort de roulement**  
**Hybride sobre**

#### Défauts

**Équipement chiche**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 450 € - NC
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	122 g/km + 360 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>
Puissance	136 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	460 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 367 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,80 x 1,66
VITESSE MAXI	191 km/h
1 000 m D. A.	30,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km



## ë-C3 Aircross 113 ch Plus Confort



Avec sa proue très verticale et ses belles dimensions, le C3 Aircross en impose en tant que SUV, et en électrique, à ce tarif, il a des atouts !

### Électrique et accessible

Ce récent ë-C3 Aircross s'en sort bien avec un prix de départ à 29550 €, en faisant le SUV électrique le moins cher du marché. La finition de base You est minimaliste mais ce niveau Plus offre une dotation sérieuse, clé de démarrage à l'ancienne exceptée ! Le confort est au rendez-vous, avec une suspension souple et des sièges accueillants. Sur autoroute, l'autonomie limitée à 180 km oblige à faire des pauses fréquentes, mais la petite batterie (42 kWh utiles) permet une recharge rapide. En revanche, la direction surassistée et le châssis peu agile sont des points faibles. Mais à ce prix, on peut être indulgent.

#### + Qualités

Rapport tarif/prestations

Bon confort

#### - Défauts

Amortissement très souple

Clé classique

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	32 500 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	113 (à 9030 tr/mn) ch
Couple	124 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/65 R16
BATTERIE	Li-ion 42 kWh
COFFRE	460 dm <sup>3</sup>
POIDS	1579 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,80 x 1,66
VITESSE MAXI	143 km/h
1000 m D. A.	35 s
80 à 120 km/h (en d)	8,8 s
TEMPS DE CHARGE	22h (2,3 kW) - 26 mn (100 kW)
AUTONOMIE	225 km



## C5 Aircross Electrique Max 73 kWh 210



En bon Citroën, ce C5 Aircross parie sur le confort avant tout avec son amortissement à double butée hydraulique de série.

### Rencontre en douceur

Le récent Citroën C5 Aircross, ici dans sa version 100 % électrique 210 ch pour 520 km d'autonomie WLTP, reste fidèle à l'ADN de la marque avec un très bon confort grâce aux suspensions à butées hydrauliques et à sa sellerie moelleuse. À bord, l'espace progresse, surtout à l'arrière, malgré un plancher un peu haut. L'ambiance est soignée, l'ergonomie réussie, avec un grand écran vertical intuitif et un affichage tête haute. Doux à conduire, même sur routes dégradées, il vise une autonomie réelle proche de 400 km. Une alternative confortable, simple et compétitive face à ses nombreux rivaux.

#### + Qualités

Confort général et présentation

Prix/équipement

#### - Défauts

Modularité absente

Détails de finition

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 990 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	210 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	235/50 R20
BATTERIE	Li-ion 73 kWh
COFFRE	565 dm <sup>3</sup>
POIDS	2109 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,90 x 1,66
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	8s9
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) - 4h30 (wallbox)
AUTONOMIE	520 km

\*Données constructeurs



## C5 Aircross Hybride 145 ch Plus



Un grand écran central certes, mais le C5 Aircross garde des boutons physiques. Dont un qui désactive les aides à la conduite.

### Le choix de la douceur

Cette nouvelle génération du C5 Aircross s'apprécie tout particulièrement dans cette version hybride simple. Certes, les électriques et hybrides rechargeables font mieux question agrément. Mais avec ce bloc micro-hybride 145 ch que l'on retrouve aussi chez Peugeot ou Alfa Romeo, le SUV affiche des tarifs compétitifs, en dépit d'un double malus qui reste raisonnable : 330 € pour le CO<sub>2</sub>, 300 € pour le poids. Et les habituels bruits associés au trois cylindres hybride sont ici bien filtrés. On profite d'autant plus de ce SUV très confortable, logeable et silencieux. Au volant, il n'est pas le plus affûté du segment, mais il a bien progressé tout de même.

#### + Qualités

Tarif compétitif

Confort général

#### - Défauts

Agrément correct

Peu dynamique

La différence de prix entre cette version hybride 145 et l'hybride rechargeable de 195 ch s'élève à plus de 4000 €.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 990 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	121 g/km + 330 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>
Puissance	136 (+ 28 élec.) pour 145 ch cumulés
Couple	230 (+ 51 élec.) pour 320 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	565 dm <sup>3</sup>
POIDS	1554 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,93 x 1,70
VITESSE MAXI	201 km/h
0 à 100 km/h	11s2
CONSOMMATION MIXTE	5,4 l/100 km

\*Données constructeurs



## Tavascan 286 V



Bien qu'espagnol, le Tavascan est construit en Chine, ce qui le prive du bonus écologique sur notre territoire.

### Il sort de l'ordinaire

Le Tavascan partage la même plateforme, moteurs et batteries que les Skoda Enyaq coupé et Volkswagen ID.5. A bord l'ambiance est originale avec une console centrale flottante et des décorations couleur cuivre. Les assemblages sont soignés mais les plastiques durs et clinquants dénotent au vu du tarif pratiqué. Heureusement la dotation de série est complète notamment en termes de sécurité (régulateur de vitesse adaptatif, aide au stationnement...). Au volant pas de surprise, le Tavascan est agile, les suspensions sont fermes mais sans excès. Seul bémol, une pédale de frein spongieuse.

#### + Qualités

**Compromis confort/agilité**  
**Équipement complet**

#### - Défauts

**Sensation pédale de frein**  
**Pas de bonus**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 040 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	565 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 117 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,86 x 1,60
VITESSE MAXI	183 km/h
1 000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	400 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ☆ ☆

## DS 3 E-Tense Etoile



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

### Rallonge bienvenue

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

#### + Qualités

**Réactivité mécanique**  
**Autonomie en nette hausse**

#### - Défauts

**Tarif ambitieux**  
**Places AR étriquées**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 200 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	302 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 577 kg
L x l x h (en m)	4,12 x 1,80 x 1,54
VITESSE MAXI	150 km/h
1 000 m D. A.	31,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	305 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ☆ ☆

## Terramar 1.5 eHybrid 272 VZ



Des économies de carburant sont réalisables. Batterie pleine, il est possible de parcourir 90 km en tout électrique en ville.

### A l'assaut des familles

Dernier venu dans la gamme Cupra, ce Terramar partage la même plateforme que le VW Tiguan. Ce modèle est un bon SUV familial cependant, malgré 7 cm de longueur supplémentaires il se montre moins logeable aux places arrière que son petit frère, le Formentor. Il se rattrape avec un coffre plus généreux et une banquette coulissante. Conséquence d'un amortissement souple, son comportement rigoureux n'est pas très dynamique. Cette chère version VZ plug-in hybride de 272 ch est la seule finition disponible. Si aucun malus CO<sub>2</sub> ne le frappe, il n'échappe pas au malus au poids (2075 €).

#### + Qualités

**Confort**  
**Autonomie électrique**

#### - Défauts

**Tarif**  
**Malus au poids**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 800 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	37 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm <sup>3</sup>
Puissance	272 ch
Couple	400 Nm
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	390/510 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 737 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,87 x 1,59
VITESSE MAXI	215 km/h*
1 000 m D. A.	27,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,9 s
CONSUMATION MOYENNE	7,0 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★ ★ ★ ☆ ☆

## N°8 Long Range Etoile 245 ch



En combinant une carrosserie très aérodynamique (Cx de 0,24) et une batterie XXL, le N°8 revendique une autonomie WLTP de... 715 km!

### French touch

Le DS N°8, inédit SUV coupé électrique de 4,82 m, joue la carte du luxe à la française et séduit avec un design qui se démarque. Autre atout sur cette version : jusqu'à 715 km d'autonomie (disons 500 km réels). Doté d'une grosse batterie de 97,2 kWh, il est typé confort : suspension pilotée, vitrage feuilleté, silence remarquable. Le mode "One Pedal" facilite la conduite urbaine, et les performances restent correctes malgré 2,1 t. Les places arrière sont peu accueillantes, dommage, avec une assise courte et un plafond bas. Bien équipé, le N°8 pêche par ses détails de finition peu dignes de son tarif.

#### + Qualités

**Autonomie intéressante**  
**Confort général et dotation**

#### - Défauts

**Habitabilité AR quelconque**  
**Détails de finition**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	71 200 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	245 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20
BATTERIE	Li-ion 97,2 kWh
COFFRE	580 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 180 kg
L x l x h (en m)	4,82 x 1,90 x 1,58
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	7s8
TEMPS DE CHARGE	27 mn (160 kW) / 6h10 (11 kW)
AUTONOMIE	715 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★ ★ ★ ☆ ☆

## N°4 1.6 PHEV 225 ch Etoile Cuir Nappa



### Lifting lumineux

À l'occasion de son restylage de mi-carrière, la DS 4 change de nom et devient "N°4". Désormais une ligne lumineuse intègre le logo, lui aussi rétroéclairé, et traverse la nouvelle calandre. Cette version hybride rechargeable cumulant 225 ch reçoit un électromoteur plus puissant, une boîte inédite et, surtout, une batterie majorée (14,6 kWh utiles), portant l'autonomie électrique à 81 km selon DS. Agrément de conduite et confort élevés incitent à voyager. Mais on manque toujours d'espace à l'arrière. Et le prix de ce modèle reste peu attractif pour un outsider sur le marché des compactes premium.

#### + Qualités

- Autonomie élec.**
- Confort de conduite**
- Défauts**
- Prix élevé**
- Habitabilité arrière**

La nouvelle batterie de 14,6 kWh de capacité utile permet, selon DS, d'effectuer 81 km en 100% électrique, soit 30% de plus qu'avant restylage.



Bruyante, la soufflerie des sièges ventilés (option) dégrade l'ambiance feutrée et cocooning qui règne à bord.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	55 500 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	33 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>
Puissance	180 ch à 6000 tr/mn (+125 ch élec.)
Couple	250 Nm à 1750 tr/mn (+118 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R19
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	360 dm <sup>3</sup>
POIDS	1653 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,87 x 1,49
VITESSE MAXI	233 km/h
0 à 100 km/h	7s4
CONSOMMATION MIXTE	1,4 l/100 km

\*Données constructeurs



# DACIA

## Duster Hybrid 155 Journey



### Sobriété et bonne santé

Le Duster Hybrid 155 adopte une nouvelle chaîne full hybrid plus puissante et plus efficace, combinant un moteur essence 1.6 atmosphérique et deux moteurs électriques. À l'usage, l'ensemble séduit par sa douceur, sa réactivité en ville et sa sobriété réelle, souvent contenue autour de 5l/100km. Malgré des performances en progrès, le Duster conserve un tempérament apaisé, privilégiant le confort, la facilité de conduite et une polyvalence cohérente avec sa vocation familiale. Bien équipé dès les finitions hautes il est proposé à un tarif flirtant avec les 30000 €. Mais au regard de son équipement, son rapport prix/prestations reste canon.

#### + Qualités

- Comportement routier**
- Prix**
- Défauts**
- Confort et insonorisation**
- Présentation et finition**

Disponible dès 26900 € en finition Expression, le Duster Hybrid 155 n'a pas augmenté son prix par rapport au 140 qu'il remplace.



La petite surface vitrée ne favorise pas la visibilité et les matériaux ne sont pas valorisants, mais la planche de bord présente bien et paraît très solide.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 500 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	106 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1789 cm <sup>3</sup>
Puissance	155 ch cumulés (107 + 49 élec.)
Couple	230 Nm cumulés (172 + 205 élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/60 R18
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	475 dm <sup>3</sup>
POIDS	1426 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,82 x 1,66
VITESSE MAXI	177 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km



## Bigster Hybrid 155 Journey



Bien que son insonorisation et la réactivité de sa boîte auto laissent à désirer, le Bigster hybride séduit par sa sobriété.

### Big Duster !

Modèle spacieux, moderne et qui reste abordable, le Bigster offre un coffre XL et un habitacle généreux, bien que trois adultes à l'arrière manquent de place. Son équipement est riche, incluant des options inédites chez Dacia (clim' bizona, hayon motorisé, régulateur adaptatif). Sous le capot, un bloc hybride de 155 ch qui offre sobriété et bon agrément en ville, mais qui souffre d'une boîte peu réactive et d'une insonorisation perfectible sur route. Le Bigster séduit donc par son habitabilité, sa dotation et son tarif mais son manque de confort limite sa crédibilité face à des rivaux bien plus feutrés.

#### + Qualités

Moteur sobre  
Habitabilité/coffre

#### - Défauts

Qualité perçue  
Amortissement perfectible

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	32 000 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	104 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1793 cm <sup>3</sup>
Puissance	155 ch à nc tr/mn
Couple	172 + 205 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	625 dm <sup>3</sup>
POIDS	1500 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 1,82 x 1,66
VITESSE MAXI	178 km/h
1 000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## 500e 42 kWh 118 La Prima



Cette 500 électrique, chic, tonique et ultra-douce, est une citadine idéale qui permet aussi de partir en week-end.

### Gonflée à l'électrique !

Par rapport à la 500 e de 95 ch, celle-ci gagne 23 ch et surtout, une batterie de 42 kWh. De quoi lui assurer un plus grand rayon d'action, et notamment 260 km en ville et sur route. Sur l'autoroute toutefois, n'espérez pas plus de 180 km. On oubliera donc les trajets à l'autre bout du pays, d'autant que la charge rapide reste limitée à 50 kW. Cela dit, ces prestations pourront suffire à de nombreux automobilistes pour une utilisation quotidienne, et notamment ceux qui craquent devant la bouille joviale de l'italienne, et en acceptent son confort ferme et son tarif salé.

#### + Qualités

Moteur tonique  
Autonomie route/ville

#### - Défauts

Prix ambitieux  
Autonomie autoroute

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 900 € - 3 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	118 ch
Couple	220 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/45 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 42 kWh
COFFRE	222 dm <sup>3</sup>
POIDS	1365 kg
L x l x h (en m)	3,64 x 1,69 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
1 000 m D. A.	31,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
TEMPS DE CHARGE	16h (secteur) 4h20 (11kW)
AUTONOMIE	236 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

# FIAT

## Topolino



La Topolino fait renaître le nom d'un emblématique modèle Fiat tout en évoquant le style de la Cinquecento historique.

### L'Ami italienne

Les synergies au sein du groupe Stellantis conduisent Fiat à proposer sa propre interprétation de l'Ami, la voiturette électrique de Citroën. Délaissant la symétrie avant/arrière initialement revendiquée par la française, l'italienne y greffe un design rétro (feux, boucliers, porte-bagages...) et un nom évoquant le passé. Réussi, le résultat s'accompagne d'un surcoût de 1900€ par rapport à l'Ami, pour des prestations identiques (50 à 60 km d'autonomie maximum dans la vraie vie, suspensions "tape-cul", pas d'ABS, etc.). Cela dit, les sans-permis des spécialistes du genre sont hors de prix, alors...

#### + Qualités

Esthétique craquante  
Auto sans permis accessible

#### - Défauts

Prestations rudimentaires  
Strictement limitée à la ville

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	9 890 € - 1 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	8 ch
Couple	NC
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	155/65 R 14
BATTERIE	Lithium-ion 5,5 kWh
COFFRE	63 dm <sup>3</sup>
POIDS	487 kg
L x l x h (en m)	2,54 x 1,40 x 1,53
VITESSE MAXI	45 km/h
0 à 100 km/h	NC
TEMPS DE CHARGE	4h (secteur)
AUTONOMIE	75 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## Grande Panda Electrique 44 kWh La Prima



La Grande Panda existe aussi en version hybride de 110 ch.

### La nouvelle boîte à malices

La Panda arbore désormais les atouts d'un SUV. Si cela justifie le fait qu'elle soit devenue "Grande", cela lui permet surtout de se montrer plus spacieuse que jamais. La présentation générale, pimpante, ne fait pas oublier une finition très moyenne. Et cette variante électrique manque à la fois de punch pour dépasser et d'autonomie. La Grande Panda peut davantage compter sur son confort et sa douceur de conduite pour séduire. En plus de son style aussi chaleureux que sympathique, elle offre un bon confort et une habitabilité appréciable, mais son châssis pataud pénalise l'agrément sur routes sinueuses.

#### + Qualités

Confort général  
Look sympa

#### - Défauts

Autonomie moyenne  
Finition peu soignée

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 400 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	113 ch
Couple	122 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/55 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 44 kWh
COFFRE	310 dm <sup>3</sup>
POIDS	1474 kg
L x l x h (en m)	4,00 x 1,77 x 1,57
VITESSE MAXI	132 km/h
0 à 100 km/h	11s6
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 7h (7kW)
AUTONOMIE	210 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## 600 1.2 Hybrid 110 DCT6 La Prima



Remplaçant du 500X, le 600 adapte, comme ce dernier, les lignes de la 500 au format SUV.

### Le 600 polyvalent

Afin d'éviter les mêmes déconvenues commerciales que sa petite soeur 500, le SUV 600 se décline en version hybride, quelques mois seulement après sa commercialisation en électrique. Un choix judicieux car l'agrément de conduite, tout comme la sobriété, sont au rendez-vous. Pour ceux qui ne sont pas prêts à passer au "zéro émission", cette hybride de 110 ch, très bien équipée dans sa finition La Prima, permet de profiter du confort, tant en amortissement qu'acoustique, et des aspects pratiques de la 600. Dommage que toutes ses qualités se monnaient assez chèrement.

#### + Qualités

**Agrément de conduite**  
**Suspension confortable**  
**Mécanique peu sonore**

#### - Défauts

**Tarif élevé (+ 300 € déjà !)**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30700 € - NC
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	109 g/km + 75 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm <sup>3</sup>
Puissance	110 ch à 5000 tr/mn
Couple	205 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	368 dm <sup>3</sup>
POIDS	1325 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,54
VITESSE MAXI	176 km/h
1000 m D. A.	33,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ★

## 600e 54 kWh 156 Icône



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

### Séducteur branché

Le 600 e repose sur la même base que les DS 3, Jeep Avenger et Peugeot E-2008. Deuxième Fiat 100% électrique après la 500 e, il est également proposé aussi avec deux versions hybrides 48V de 100 et 136 ch. En électrique, il met à profit le nouvel ensemble moteur (156 ch, obtenus uniquement en mode Sport) et batterie (51 kWh utiles) pour démontrer de belles performances et une autonomie très acceptable (320 km en moyenne, jusqu'à 375 km en ville), le tout dans un look craquant. Et si sa finition paraît basique, le 600 e est le moins cher des cousins Stellantis et brille par sa douceur.

#### + Qualités

**Douceur et confort**  
**Présentation**  
**Performances / autonomie**

#### - Défauts

**Finition moyenne**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37900 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/65 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	330 dm <sup>3</sup>
POIDS	1540 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11 kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	320 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ★

## Puma Gen-E 43,6 kWh Std Range Premium



Plus lourd de 275 kg que son équivalent thermique, le Puma Gen-E conserve malgré tout un agréable jeu de jambes. Sa direction, en revanche, déçoit.

### Des watts à la patte

Alors qu'il aurait pu gentiment attendre la retraite, vu son âge (bientôt 6 ans), l'actuel Ford Puma a dû subir d'importantes modifications pour se convertir à l'électrique. Nouveau rival des Fiat 600<sup>e</sup> et Peugeot E-2008, il se contente hélas d'une modeste batterie de 43,6 kWh : durant nos premiers tests, l'autonomie plafonnait à 280 km (364 km selon Ford). Soit près de 40 km de moins que les SUV de Stellantis. En revanche, sa conduite est toujours assez réjouissante (agilité, vivacité, confort) et son rapport prix/équipement, plutôt compétitif. Sa calandre pleine le distingue des versions thermiques.

#### + Qualités

**Agrément / confort**  
**Charge rapide**

#### - Défauts

**Direction lourde**  
**Qualité de finition**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31990 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	168 ch
Couple	290 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R18
BATTERIE	Lithium-ion NMC 43,6 kWh
COFFRE	378 (+123 AV) dm <sup>3</sup>
POIDS	1575 kg
L x l x h (en m)	4,22 x 1,81 x 1,55
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	8s
TEMPS DE CHARGE	23 mn (100 kW)
AUTONOMIE	364 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ★

## Kuga 2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Active X



Restylé depuis le printemps dernier, le Kuga s'offre une nouvelle proue, avec une calandre et des feux redessinés.

### La formule deux en un

Récemment restylé, le Kuga évolue esthétiquement et techniquement. Cette nouvelle version hybride simple qui passe de 190 à 180 ch, fonctionne toujours à l'E85 et délivre des sensations mécaniques comparables. Cette proposition a tout du bon plan financier. La sobriété de la mécanique du modèle actuel et le prix attractif de l'E85 permettent de substantielles économies et l'agrément de l'ensemble hybride séduit. Dommage que le comportement manque de dynamisme, que son amortissement soit ferme et que son habitacle austère oublie la notion de fantaisie.

#### + Qualités

**Budget d'utilisation**  
**Agrément mécanique**

#### - Défauts

**Suspensions fermes**  
**Présentation austère**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44290 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	119 g/km + 280 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2488 cm <sup>3</sup>
Puissance	180 ch
Couple	235 Nm
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/60 R 18
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	500/641 dm <sup>3</sup>
POIDS	1689 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,89 x 1,69
VITESSE MAXI	194 km/h
1000 m D. A.	30,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,9 l/100 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ★

# Ranger 2.3 EcoBoost PHEV 281 ch Wildtrack



La batterie de 11,9 kWh, intégrée à la benne, offre seulement 32 km d'autonomie électrique. Elle se recharge en 4 h sur Wallbox 3,7 kW, et peut alimenter des appareils extérieurs jusqu'à 6,9 kW.

Sièges électriques chauffants en cuir, grand écran 12" (30,5 cm), dotation contemporaine, loin d'un pick-up rustique.

## (Re)charge utile

Alors que le malus a eu raison, chez nous, de presque tous ses congénères, le Ranger trouve la parade en s'équipant d'une motorisation hybride rechargeable, ce qui l'exonère de ce malus lié aux rejets de CO<sub>2</sub> mais également du malus au poids (ce sur quoi risque de revenir la loi de finance 2026). Et en prime, cela lui permet de rouler en mode 100% électrique... mais sur une trentaine de kilomètres seulement. La charge utile reste proche de la tonne, et la masse supplémentaire, au niveau de la benne, profite au comportement routier, sans grever la consommation en mode hybride.

### Qualités

Seul pick-up PHEV  
Aucun malus...

### Défauts

... pour l'instant!  
Encombrement

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	68 328 € - 9 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	72 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2261 cm <sup>3</sup>
Puissance	186 ch (+ 102 ch élec.) 281 ch cumulés
Couple	697 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 10 vitesses
PNEUS	255/65 R18
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	dm <sup>3</sup>
POIDS	2685 kg
L x l x h (en m)	5,37 x 2,02 x 1,89
VITESSE MAXI	172 km/h
1 000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en d)	5,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	10,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

# Capri Extended Range 286 Pack Premium



La Capri tente sa chance au sein d'une catégorie de SUV électriques familiaux de plus en plus importante.

## Appellation trompeuse

A l'exception de son nom, le SUV électrique familial ne partage pas grand chose avec le coupé populaire sorti en 1969, à part le dessin rond de sa vitre de custode arrière, et encore... À l'instar de l'Explorer, la Ford Capri reprend la base technique des Volkswagen ID.4/ID.5. En cumulant 340 ch, cette version à deux moteurs réserve des relances toniques et profite de sa batterie de 79 kWh pour s'offrir un champ d'action proche de 400 km dans la vraie vie. Il est également dynamique et propose un bel espace à vivre, mais les 53 000 € demandés à l'achat de cette version haut de gamme sont encore trop élevés.

### Qualités

Habitabilité/coffre  
Comportement sain

### Défauts

Tarif  
Positionnement discutable

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 000 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	285 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	620 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 070 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,88 x 1,63
VITESSE MAXI	178 km/h
1 000 m D. A.	27,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	410 km

Les étoiles ★★★★★

# HONDA

## Jazz e:HEV 122 ch Advance



La version restylée de la Jazz hybride gagne 13 ch grâce à sa partie thermique revue.

## Minispace ultra-sobre

La quatrième génération de Jazz renoue avec l'hybride. Une fois la batterie rechargée par les décélérations, le moteur électrique est capable de mouvoir seul l'auto durant 3 km, limitant ainsi l'appétit du 4 cylindres 1.5. En outre, l'ensemble se montre performant sur route et souple en ville. En revanche, la transmission à variation continue a tendance à faire mouliner le moteur à haut régime lors des accélérations, ce qui est pénible pour les oreilles. Pour le reste, la Jazz est astucieuse, sérieusement finie et dotée d'équipements modernes. Mais ses tarifs élevés la pénalisent un peu.

### Qualités

Faible consommation  
Petite mais spacieuse

### Défauts

Prix  
Moteur sonore

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30 190 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	105 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm <sup>3</sup>
Puissance	122 ch à nc tr/mn
Couple	253 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	185/55 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	298 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 249 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,70 x 1,53
VITESSE MAXI	176 km/h
1 000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,2 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

## Prelude 2.0 e:HEV Advance



### Du style, mais pas que

Honda ressuscite la Prelude dans un paysage dominé par les SUV. Ce coupé 2+2 hybride de 184 ch me moins sur les chronos (0 à 100 km/h en 8s2) que sur l'équilibre. Proche techniquement de la Civic, avec des trains roulants inspirés de la Type R, il se montre agile, précis et plaisant à mener, notamment grâce au mode S+Shift qui simule des passages de rapports. Honda annonce 5,2 l/100 km en cycle mixte. Sobre et bien équipé de série, il pâtit toutefois de places arrière symboliques et d'un tarif élevé.

Réussi esthétiquement, ce coupé Honda Prelude offre une belle efficacité. Les trains roulants supporteraient un moteur plus puissant !

#### + Qualités

Comportement  
Consommation

#### - Défauts

Perfs quelconques  
Prix élevé



À l'avant, l'ambiance est sobre et orientée conduite, sans débauche d'écrans. Mais les places arrière sont très exigües.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 900 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	117 g/km + 240 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1993 cm <sup>3</sup>
Puissance	184 ch à 4500 tr/mn
Couple	315 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	235/40 R19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	264 dm <sup>3</sup>
POIDS	1480 kg
L x l x h (en m)	4,53 x 1,88 x 1,35
VITESSE MAXI	188 km/h
0 à 100 km/h	8s2
CONSUMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

\*Données constructeurs



## e:Ny1 Advance



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

### Deuxième chance

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

#### + Qualités

Confortable et logeable  
Très bien équipé

#### - Défauts

Autonomie trop juste  
Tarif et absence de bonus

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 700 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/50 R18
BATTERIE	Lithium-ion 68,8 kWh
COFFRE	381 dm <sup>3</sup>
POIDS	1690 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,79 x 1,60
VITESSE MAXI	160 km/h
1 000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
TEMPS DE CHARGE	45 min (rapide) / 6h (11kW) / 40h
AUTONOMIE	340 km



## HR-V 1.5 e:HEV 131 ch Advance Style Plus



Lors des relances, la transmission à variation continue peut faire monter très haut dans les tours le quatre cylindres. Elle incite à une conduite en douceur.

### Un outsider méconnu

L'actuel HR-V a de quoi séduire ceux qui veulent rouler différent. Son restylage de 2025 est discret. Il concerne la calandre, la nouvelle signature lumineuse et les boucliers redessinés. L'intérieur gagne en raffinement et l'ergonomie améliorée de l'écran tactile 9" est bienvenue. Le coffre est limité mais la modularité exemplaire, grâce aux assises arrière relevables. Sobre, son moteur full hybride de 131 ch se contente de 5,9 l/100 km en moyenne (5,2 en ville). Confortable, sûr et économique, le HR-V pâtit cependant d'un tarif ambitieux, environ 5000 € plus élevé que celui de ses rivaux directs.

#### + Qualités

Faible consommation  
Modularité

#### - Défauts

Prix trop élevé  
Boîte eCVT

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 990 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	122 g/km + 360 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm <sup>3</sup>
Puissance	107 ch à 6400 tr/mn (+ 131 ch élec.)
Couple	131 Nm à 5000 tr/mn (+ 253 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/50 R18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	366 dm <sup>3</sup>
POIDS	1397 kg
L x l x h (en m)	4,34 x 1,79 x 1,59
VITESSE MAXI	169 km/h
1 000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en d)	6,9 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km



## CR-V e:Phev 184 ch Advance Tech



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

### Inédit mais cher

Dans l'air du temps, le CR-V est disponible dans une motorisation hybride rechargeable : c'est inédit. En mode électrique, son autonomie est plutôt bonne, avec 60 km mesurés par nos soins. Et la consommation, une fois la batterie vidée, se limite à 6,7 l/100 km en conditions mixtes. Pas mal... Mais certains rivaux font mieux, comme notamment les C-HR et RAV4 PHEV chez Toyota, pourtant commercialisés moins cher. Pas donné, le CR-V PHEV même s'il est très bien équipé, a de nouveau baissé ses tarifs après une augmentation récente de 5000 € qui était excessive !

#### + Qualités

Bonne autonomie électrique  
Équipement complet  
Conso batterie vide

#### - Défauts

Tarif trop élevé

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58 150 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	59 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1993 cm <sup>3</sup>
Puissance	184 ch cumulés
Couple	335 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	680 dm <sup>3</sup>
POIDS	1932 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,87 x 1,68
VITESSE MAXI	185 km/h
1 000 m D. A.	31,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## Staria 1.6 T-GDI Hybrid Executive 225 ch



Après le Volkswagen ID.Buzz et le Lexus LM voici venu un monospace inédit, le Hyundai Staria.

### La preuve par neuf

Avec 5,26 m, 9 places et un immense coffre (933 dm<sup>3</sup>), le Staria s'apparente à un minibus mais il entre surtout dans la catégorie désertée des monospaces. Trois personnes peuvent s'installer à l'avant (étriquée, l'assise entre le conducteur et le passager ne convient qu'à un enfant), tandis que les deuxième et troisième rangs sont très accueillants et faciles d'accès (portes latérales coulissantes). Disponible avec un bloc essence performant (mais à l'appétit solide malgré son hybridation), le Staria est onéreux à l'usage et son malus peut dissuader (mais dans le détail il profite d'abattements intéressants).

#### + Qualités

Habitabilité  
Aspects pratiques

#### - Défauts

Malus intimidant  
Maniabilité

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	61 500 € - NC
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	172 g/km + 26 302 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 600 cm <sup>3</sup>
Puissance	225 ch combinés (75 ch élec.)
Couple	350 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	993 dm <sup>3</sup>
POIDS	2284 kg
L x l x h (en m)	5,26 x 1,97 x 1,99
VITESSE MAXI	170 km/h
1 000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en d)	6,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,4 l/100 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

# HYUNDAI

## Inster 49 kWh 115 Creative



Baroudeur urbain, l'Inster oublie étonnamment de protéger sa carrosserie avec des protections dignes de son statut.

### Presque accessible !

Les petites électriques se cantonnent en général à un usage péri urbain. Avec l'Inster, Hyundai parvient à concilier petit gabarit et tarif "mesuré" avec une habitabilité suffisante pour 4 adultes et des performances qui lui permettent d'envisager les longs parcours. L'autonomie est correcte mais la puissance de charge maxi (80 kW) impose des arrêts borne à rallonge. Le véritable point noir de ce mini SUV est toutefois son amortissement, trop ferme lorsque le bitume n'est pas lisse. Malgré sa petite taille, l'Inster séduit par sa polyvalence. Il est astucieux, plaisant à conduire et doté d'une autonomie correcte.

#### + Qualités

Espace intérieur  
Performances

#### - Défauts

Confort peu soigné  
Tarif un peu élevé

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 600 € - 3 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3 500 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	115 ch
Couple	147 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	185/65 R 15
BATTERIE	Lithium-ion 49 kWh
COFFRE	245/359 dm <sup>3</sup>
POIDS	1356 kg
L x l x h (en m)	3,83 x 1,61 x 1,58
VITESSE MAXI	149 km/h
1 000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,4 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 5h (11kW)
AUTONOMIE	310 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## Kona Hybrid 138 Executive



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

### Tout ça pour ça

Le Kona s'est entièrement renouvelé fin 2023. Plus long de 15 cm, il en profite pour accorder plus d'espace aux passagers et à leurs bagages (malgré une modularité basique). L'équipement ultra-complet de ce troisième niveau joue la carte de la modernité, mais on aurait apprécié une qualité de finition plus soignée. Cette version Hybrid a récemment été mise en conformité avec les normes anti-pollution les plus récentes. Au passage, il a subi une légère perte de puissance. Heureusement, les performances n'en pâtissent pas et la consommation reste toujours aussi basse.

#### + Qualités

Modernité/habitabilité  
Sobriété

#### - Défauts

Agrément de conduite/confort  
Finition quelconque

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 650 € - NC
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	107 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 580 cm <sup>3</sup>
Puissance	138 ch
Couple	265 Nm
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	38 litres
COFFRE	495 dm <sup>3</sup>
POIDS	1484 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,83 x 1,57
VITESSE MAXI	170 km/h
1 000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## Kona Electric 48 kWh 156 Creative



Le Kona Electric propose un excellent compromis dans sa version de 156 ch/48 kWh, performante et accueillante.

### Il montre l'exemple

Comme celui qu'il remplace, le nouveau Kona Electric se décline en deux versions. Mais celles-ci ont pris du galon. La plus modeste des deux revendique désormais 156 ch et une batterie de 48,4 kWh. Ainsi doté, ce Kona Electric se montre performant et peut parcourir jusqu'à près de 360 km en ville, où son mode de conduite "one pedal" s'apprécie. Son gabarit généreux lui permet par ailleurs d'accueillir avec aisance ses passagers, qui profiteront de la modernité et de la richesse de l'équipement. Sa baisse de tarif supérieure à 3000 €, et le bonus "CEE" en font une option financièrement raisonnable.

#### + Qualités

Autonomie correcte

Habitabilité/coffre

Eligible au bonus

#### - Défauts

Présentation à parfaire

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 850 € - 3 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	156 ch
Couple	255 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/60 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 48,4 kWh
COFFRE	495+24 dm <sup>3</sup>
POIDS	1662 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,58
VITESSE MAXI	162 km/h
1000 m D. A.	30,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	5h30 (11 kW) 24h (secteur)
AUTONOMIE	315 km

Les étoiles ★ ★ ★ ★ ★

## Ioniq 5 63 kWh 170 Intuitive



Impossible de confondre le géométrique Ioniq 5 avec un autre modèle.

### Tirée vers le bas

L'invisible restylage de la Ioniq 5 avait été l'occasion de faire descendre son prix sous la barre des 45 000 €... qu'il vient de refranchir ! Pour cela, la marque a dû se résoudre à ressortir des placards le moteur de 170 ch et à développer une plus petite batterie. Avec ses 63 kWh, elle assure tout de même une autonomie suffisante pour peu que les grands trajets ne soient pas quotidiens. La dotation de série a également fait les frais de cet amaigrissement tarifaire. Quant aux 170 ch, ils peinent parfois à déplacer promptement les presque 2 tonnes de ce SUV, notamment lorsqu'il faut dépasser un camion.

#### + Qualités

Prix concurrentiel

Habitabilité

#### - Défauts

A la peine sur longs trajets...  
... et sur voies rapides

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 450 € - 3 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	170 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 84 kWh
COFFRE	464/607+53 dm <sup>3</sup> **
POIDS	2060 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,89 x 1,61
VITESSE MAXI	185 km/h
0 à 100 km/h	7s5
TEMPS DE CHARGE	18 min (rapide) 7h30 (11 kW)
AUTONOMIE	440 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★ ★ ★ ☆ ☆

## Tucson 1.6 T-GDi 239 Hybrid Executive N Line



Avec le restylage, la puissance du Tucson hybride a diminué mais ses prix ont augmenté en flèche.

### Rester dans la course

Désormais, le Tucson est forcément hybride, rechargeable ou pas, ce qui est le cas ici. Après être tombée à 215 ch lors du restylage de 2024, sa puissance repasse à 239 ch. Assez peu visible extérieurement, le lifting se remarque surtout à bord avec une planche de bord inédite. Plus connecté et plus moderne, le SUV coréen gagne également en praticité avec de nouveaux rangements plutôt bien pensés. Domage que ces évolutions s'accompagnent de tarifs coquets. Réussie mais pas au dessus du lot, sa mécanique hybride lui offre des performances honorables mais n'est pas spécialement sobre.

#### + Qualités

Habitacle moderne et spacieux

Équipement complet

#### - Défauts

Appétit quelconque

Haut de gamme coûteux

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 400 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	133 g/km + 1276 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>
Puissance	239 ch
Couple	350 Nm
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	603 dm <sup>3</sup>
POIDS	1690 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	186 km/h*
1000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

\*Donnée constructeur

Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## Ioniq 9 110,3 kWh Calligraphy



Le Ioniq 9 dispose de quatre types de régénérations, au lever de pied, allant de la roue libre à un mode "One Pedal" au fonctionnement judicieux.

### Le géant silencieux

Cet énorme SUV électrique coréen de 5,06 m de long s'apprécie surtout à l'intérieur: technologie, rangements et vaste espace sur trois rangées. De série en 7 places, la finition Calligraphy propose une option 6 places avec deux sièges de deuxième rang dignes d'une classe business (1000 €). Par ailleurs, le champ d'action réel (autour de 400 km, ce qui est déjà bien!) et ses recharges rapides de 24 mn (de 10 à 80% d'autonomie) incitent à l'évasion à bord de ce géant tonique et confortable, mais hélas bien trop cher (même à 69 900 € en entrée de gamme Creative).

#### + Qualités

Vie à bord

Contenu techno

#### - Défauts

Tarif élitiste

Place centrale AR

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	86 900 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	428 ch
Couple	700 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	285/45 R21
BATTERIE	Li-ion 110,3 kWh
COFFRE	1323 dm <sup>3</sup>
POIDS	2549 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,98 x 1,79
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	5s2
TEMPS DE CHARGE	24 mn (350 kW)
AUTONOMIE	600 km

\*Données constructeurs

Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## Avenger 156 ch Electrique Summit



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

### Cousinade

Doté d'un petit format austère avenant proposé ici avec un moteur électrique commun à ses cousins techniques DS3, Peugeot e-2008 ou encore Fiat 600, le Jeep Avenger dispose ainsi de 156 ch et d'une batterie de 51 kWh utiles sous le plancher. Le tout est bon pour une autonomie moyenne de 330 km, qui ne dépasse pas 250 km sur autoroute, ce qui oblige à penser à recharger dès 200 km. L'Avenger a aussi pour lui une bonne bouille et une présentation sympa à l'intérieur, qui aide à faire oublier quelques plastiques franchement moyens. Et il est moins cher et mieux équipé que ses cousins...

#### + Qualités

**Tarif bien placé**  
**Gabarit pratique en ville**

#### - Défauts

**Détails de finition**  
**Habitabilité derrière**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 500 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	312 dm <sup>3</sup>
POIDS	1570 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,78 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
1 000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11 kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	330 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ★

## Wrangler 4xe PHEV 380 Sahara



Le Jeep Wrangler a changé de dimension en passant à l'hybride rechargeable. Mais attention au malus au poids...

### Changement de cap

Pour qui se souvient du rapport plaisir/prix exceptionnel de la Jeep Wrangler TJ 4.0 du début des années 2000, le choc doit être grand. Si le Wrangler est fidèle au poste, il est beaucoup plus grand, plus cossu, et surtout son tarif s'est envolé. Les 27 000 € de l'ancêtre sont oubliés, et ce sont désormais pas moins de 81 700 € (!) qu'il faudra déboursier pour s'offrir ce bijou de technologie hybride. Forcément, avec 380 ch (batterie pleine), les performances sont au top, alors que les capacités 4x4 sont conservées. Mais le poids énorme (plus de 2,3 tonnes !) attise les flammes du malus : pas moins de 15 470 € ici.

#### + Qualités

**Reprises de sportive**  
**Intérieur original et cossu**

#### - Défauts

**Tarif démentiel**  
**Autonomie en électrique**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	81 700 € - 16 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	79 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 995 cm <sup>3</sup>
Puissance	380 ch cumulés
Couple	637 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/70 R 18
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	504 dm <sup>3</sup>
POIDS	2348 kg
L x l x h (en m)	4,89 x 1,90 x 1,84
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	28,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	11,4 l/100 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ★

## Renegade 4xe 240 PHEV North Star



La nouvelle série spéciale North Star est reconnaissable par sa teinte exclusive Techno Green.

### Jeep vertueuse

Jeep a doté son Renegade d'une motorisation hybride rechargeable réussie. Les performances sont plutôt bonnes batterie chargée. Lorsque que cette dernière est vide (36 km d'autonomie en 100% électrique annoncés), le 1.3 Turbo a davantage tendance à faire entendre sa voix. Mais pour éviter le malus, ça vaut le coup ! Plus lourd que ses concurrents, en raison de ses 4 roues motrices, le Renegade 4xe affiche aussi une meilleure polyvalence par mauvais temps. Grâce à un restylage début 2024, son habitacle est plus à jour (grand écran, nouveau système d'info-divertissement, etc.).

#### + Qualités

**Conversion à l'hybride réussie**  
**Belle dotation de série**

#### - Défauts

**Coffre moins logeable**  
**Tarif élevé**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 900 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	48 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1332 cm <sup>3</sup>
Puissance	240 ch
Couple	270 Nm (+ 250 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/55 R 17
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	345 dm <sup>3</sup> **
POIDS	1845 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,81 x 1,72
VITESSE MAXI	199 km/h
0 à 100 km/h	7s1
CONSUMMATION MIXTE	2,1 l/100 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ★

# KIA

## EV3 58 kWh 204 Air



Rien ne distingue esthétiquement les deux versions de batterie de l'EV3.

### Qui peut le plus...

En adoptant une batterie plus petite, le Kia EV3 se donne les moyens de concourir dans la catégorie des petits SUV urbains électriques, d'autant que sa capacité n'est pas ridicule : il fait mieux que le Peugeot 2008. Sa particularité est de ne pas renoncer au moteur de la "grosse" version, si bien que ses performances sont celles d'une petite GTI, au point de saturer les pneus avant. Côté autonomie, ses kWh en plus lui permettent de briller par rapport à la moyenne du segment avec 340 km selon nos mesures. Ajouté aux qualités d'habitabilité et d'équipement du modèle, cet EV3 fait une entrée remarquée !

#### + Qualités

**Habitabilité**  
**Autonomie dans sa catégorie**

#### - Défauts

**Motricité en retrait**  
**Finition moyenne**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 490 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 310 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	283 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/60 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 58 kWh
COFFRE	465 + 19 dm <sup>3</sup>
POIDS	1728 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,85 x 1,57
VITESSE MAXI	171 km/h
1 000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
TEMPS DE CHARGE	6h (11kW) 30min (rapide)
AUTONOMIE	340 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ★

## EV4 81,4 kWh 204 ch GT-Line



Bonne sensation d'espace à bord et équipement assez complet, mais qualité moyenne...

Au volant, le trait marquant de l'EV4 est son confort de suspension renforcé par celui des sièges, le tout agrémenté d'une bonne insonorisation.

### Sacré outsider !

L'EV4, proche de l'EV3, adopte la grande batterie de 81,4 kWh utiles, lui offrant une très bonne autonomie moyenne de 450 km. En revanche, la charge rapide reste décevante: limitée à 128 kW, elle demande 31 minutes pour passer de 10 à 80%. Sur la route, l'EV4 privilégie clairement le confort, avec une suspension douce et une bonne insonorisation, mais son comportement manque de dynamisme. Les palettes au volant pour régler la récupération d'énergie et le mode One Pedal apportent toutefois de la souplesse. L'habitabilité arrière est remarquable, presque digne d'une limousine, et le coffre généreux avec 425 dm<sup>3</sup>.

#### Qualités

Confort / habitabilité

Autonomie

#### Défauts

Charge lente - Tarif

Manque d'agilité

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	204 ch
Couple	283 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R19
BATTERIE	Li-ion NMC 81,4 kWh
COFFRE	425 dm <sup>3</sup>
POIDS	1914 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,86 x 1,49
VITESSE MAXI	173 km/h
1 000 m D. A.	30,1 s
80 à 120 km/h (en d)	5,2 s
TEMPS DE CHARGE	12h30/8h30/31mn pour 7,4/11/160
AUTONOMIE	450 km

Les étoiles ★★★★★

## Niro Hybride 129 Active



Dans cette variante, le Niro est un modèle de frugalité et de douceur.

### Toujours sobre

Egalement proposé en version rechargeable, le Niro est ici essayé dans sa version hybride simple, avec un 1.6 essence de 102 ch secondé par un bloc électrique de 43,5 ch, l'ensemble ne délivrant plus que 138 ch combinés aux roues avant contre 141 ch auparavant. Toujours sobre avec ses 5,7 l/100 km de moyenne, le crossover coréen séduit aussi par sa grande douceur de conduite et sa tenue de route rigoureuse (à défaut de se monter sportive...). Autres bons points: l'habitabilité généreuse, la dotation de série complète et la présentation moderne.

#### Qualités

Consommation

Équipement de série

Douceur de conduite

#### Défauts

Direction aseptisée

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 120 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	102 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1580 cm <sup>3</sup>
Puissance	138 ch
Couple	265 Nm
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/45 R18
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	482 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 457 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,55
VITESSE MAXI	174 km/h
1 000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

## Niro 1.6 GDi PHEV 180 Premium



Les montants arrière contrastés qui font la signature du Niro sont, hélas, facturés 400 €.

### Il sait tout faire

Avec son essence de 102 ch et son bloc électrique de 84 ch, le Niro PHEV affiche désormais la puissance de 180 ch cumulé toujours confortable. Mais n'attendez pas du coréen qu'il puisse jouer les sportifs. Son truc à lui, c'est davantage la polyvalence familiale. Alerte, rassurant, doux et confortable, le Kia se révèle spacieux et accueillant. Seul bémol, le volume de coffre très moyen (364 dm<sup>3</sup>). Capable de parcourir près de 50 km en tout électrique et encore sobre quand la mécanique thermique se réveille, le Niro n'est certainement pas aussi bon marché qu'espéré. Toutefois, à bord, la montée en gamme est bien visible...

#### Qualités

Confort d'amortissement

Agrément de conduite

Présentation/ finition

#### Défauts

Coffre moyen

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 980 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	55 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1580 cm <sup>3</sup>
Puissance	180 ch
Couple	265 Nm
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/60 R16
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	364 dm <sup>3</sup> **
POIDS	1594 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,55
VITESSE MAXI	185 km/h
0 à 100 km/h	9s9
CONSUMMATION MIXTE	2,6 l/100 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★★



Hydrogène



Gaz naturel pour véhicule



Gaz de pétrole liquéfié



Electrique



Hybride



Hybride rechargeable

# Sportage Hybride GT-Line Premium



À l'intérieur c'est plus moderne, grâce à des matériaux valorisants, un double écran 12,3" et un nouvel agencement.

La nouvelle signature lumineuse et la calandre élargie modernisent le Sportage.

## Opération rationalisation

Restylé à mi-carrière, le Kia Sportage fait le tri dans sa gamme et ne conserve plus qu'une seule motorisation hybride non rechargeable. Portée à 239 ch, elle gagne en vigueur sans alourdir la consommation, mesurée à 6,8 l/100 km en moyenne (6,2 l en ville). Plus performant qu'auparavant, le SUV reste orienté confort : il prend du roulis si on le brusque mais demeure un peu ferme à basse vitesse. Son habitabilité généreuse, son coffre XXL (575 dm<sup>3</sup>) et sa dotation riche le rendent attractif, malgré un haut de gamme cher et des aides à la conduite trop bavardes.

### Qualités

Habitabilité et coffre  
Hybridation performante et sobre

### Défauts

Confort ferme  
ADAS intrusives

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 550 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	132 g/km + 1 172 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 598 cm <sup>3</sup>
Puissance	239 ch à nc tr/mn
Couple	265 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/55 R18
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	575 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 682 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	197 km/h
1 000 m D. A.	28,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

# EV9 385 GT-line 7 places



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

## Vaisseau habitable

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

### Qualités

Habitabilité  
Confort

### Défauts

Masse  
Pas de roues arrière directrices

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	88 100 € - 9 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	385 ch
Couple	700 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Electrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	285/45 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	600+52 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 700 kg
L x l x h (en m)	5,02 x 1,98 x 1,78
VITESSE MAXI	204 km/h
1 000 m D. A.	26,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE	25 min (rapide) 11h (11 kW)
AUTONOMIE	395 km

Les étoiles ★★★★★

# LANCIA

## Ypsilon 1.2 Ibrida 110 ch LX



Le dessin de la carrosserie est moderne mais non dénué de références au passé de la marque.

## Renaissance italienne

La renaissance de Lancia passe, pour le moment, par cette Peugeot 208 rhabillée en Italie. Son style, tant intérieur qu'extérieur, peut d'ailleurs suffire à justifier son achat, l'Ypsilon jouant également la carte du raffinement. L'ergonomie judicieuse des commandes et la modernité des équipements séduisent plus que la finition, parfaite. Le comportement routier est sécurisant, mais pas ennuyeux, et le 3 cylindres qui passe à 110 ch (+10 ch), associé à une boîte automatique, suffisant, même sur voies rapides. Dommage : les réglages spécifiques de suspension pénalisent le confort et le prix est costaud.

### Qualités

Comportement routier  
Équipement de série

### Défauts

Amortissement ferme  
Prix

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27 800 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	104 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>
Puissance	110 ch à 5 500 tr/mn
Couple	205 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/45 R 17
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	345 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 239 kg
L x l x h (en m)	4,08 x 1,76 x 1,44
VITESSE MAXI	172 km/h
1 000 m D. A.	33,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

## Ypsilon 51 kWh 280 ch HF



L'Ypsilon HF conserve un ESP non déconnectable : rassurant sur chaussée humide, mais frustrant sur circuit pour les initiés.

### Le Retour de la HF

Cette Ypsilon électrique marque le retour de l'appellation HF. Avec 280 ch, un différentiel autobloquant Torsen et des pneus Michelin Pilot Sport Cup 2, elle impressionne par sa tenue de route et son dynamisme en virage. Son look spécifique et musclé, avec ses jantes de 18 pouces, ses voies élargies et son bouclier sport, affirme ses ambitions, même si l'habitacle reste perfectible en termes de confort et de praticité. Elle nous a séduit par sa direction précise et son freinage progressif, mais laisse planer des doutes sur son confort urbain et son autonomie. Une vraie sportive, mais pas sans concessions.

#### + Qualités

Agrément et efficacité  
Belles performances

#### - Défauts

Tarif costaud  
Autonomie fondante

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42400 € - NC
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	280 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R18
BATTERIE	Li-Ion 54 kWh
COFFRE	309 dm <sup>3</sup>
POIDS	1631 kg
L x l x h (en m)	4,08 x 1,78 x 1,42
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s6
TEMPS DE CHARGE	24 mn (100 kW)
AUTONOMIE	370 km

\*Données constructeurs



## Defender 110 P300e X-Dynamic HSE



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

### Crapahuter en silence...

Par son style taillé à la serpe et ses capacités de franchissement, le dernier Defender évoque son aïeul. Sauf qu'il offre une plateforme dernier cri, des différentiels pilotés électroniquement et des suspensions pneumatiques. De quoi le rendre polyvalent, confortable sur route (à défaut d'y être agile) et à l'aise hors bitume. En revanche, même hybride rechargeable, sa motorisation 4 cylindres 2.0, ne passe pas à côté du malus CO<sub>2</sub>, pas plus que du nouveau barème du malus au poids (18170 €). Cette variante vient d'être profondément revue et a perdu une centaine (!) de chevaux au passage.

#### + Qualités

Style inimitable  
Capacité de franchissement

#### - Défauts

Puissance en baisse  
Malus

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	97500 € - 19 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	141 g/km + 2370 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1997 cm <sup>3</sup>
Puissance	300 ch à 4500 tr/mn
Couple	625 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 22
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	427 dm <sup>3</sup> **
POIDS	2538 kg
L x l x h (en m)	5,02 x 2,01 x 1,97
VITESSE MAXI	191 km/h
0 à 100 km/h	7s6
CONSUMMATION MIXTE	6,2 l/100 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus



# LAND ROVER

# LEAPMOTOR

## Evoque P270e Dynamic SE



Les retouches esthétiques de 2024 sont quasiment invisibles.

### Hybride abattu...

L'Evoque restylé associe toujours un bloc 1.5 turbo à trois cylindres de 200 ch à un moteur électrique de 109 ch, installé sur l'essieu arrière, mais il a vu sa puissance maximale cumulée tomber à 269 ch. Son moteur électrique lui permet d'effectuer 40 km en moyenne. Un peu juste aujourd'hui, car il faut recharger souvent pour que cela soit vraiment intéressant : une fois la pile à plat, donc en mode hybride, l'appétit s'envole avec pas moins de 10 l/100 km en ville ! Dommage, car cet Evoque hybride reste doux à l'usage et confortable. Et l'ambiance à bord profite de beaux matériaux et d'une finition soignée.

#### + Qualités

Douceur à l'usage  
Confort

#### - Défauts

Ergonomie des commandes  
Conso batterie vide

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	68800 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	87 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1498 cm <sup>3</sup>
Puissance	269 ch à 5500 tr/mn
Couple	540 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	56,5 litres
COFFRE	387 dm <sup>3</sup> **
POIDS	2192 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,91 x 1,65
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	7s2
CONSUMMATION MIXTE	3,8 l/100 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus



## T03



Malgré sa production en Pologne, la T03 ne profite pas du bonus mais les remises sont substantielles.

### Une puce à piles

Désormais fabriquée en Europe, la citadine de poche (3,62 m) T03 aux faux airs de Smart mise sur une motorisation 100% électrique de 109 ch. Alimentée par une "grosse" batterie de 41,3 kWh, la chinoise affiche une autonomie de 229 km. Un rayon d'action suffisant en ville, où la T03 se montre la plus à l'aise. Agile, tonique et plutôt confortable, elle est vraiment pensée pour la jungle urbaine. Sur les grands axes, cela se corse évidemment. La faute à une insonorisation décevante, à une direction trop "collante" et à des performances moyennes.

#### + Qualités

Agilité / maniabilité  
Places AR

#### - Défauts

Insonorisation  
Direction

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	16900 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	109 ch
Couple	158 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	165/65 R 15
BATTERIE	Lithium-ion 41,3 kWh
COFFRE	230 dm <sup>3</sup>
POIDS	1211 kg
L x l x h (en m)	3,62 x 1,66 x 1,58
VITESSE MAXI	133 km/h
1000 m D.A.	34,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	11,6 s
TEMPS DE CHARGE	7h (7,4 Kw)
AUTONOMIE	229 km





Hydrogène



Gaz naturel pour véhicule



Gaz de pétrole liquéfié



Electrique



Hybride



Hybride rechargeable

## B10 ProMax 67,1 kWh Design



Le B10 est également proposé avec une batterie plus modeste de 56,2 kWh, limitant l'autonomie à 361 km.

### L'apparence atout prix

Avec le B10, Leapmotor s'attaque au segment des SUV compacts électriques avec un argument massue : le prix. Affiché autour de 30500 € en version 65 kWh, il promet 218 ch, jusqu'à 168 kW en charge rapide et plus de 400 km d'autonomie sur route. À l'usage, il séduit par son habitabilité arrière et des temps de recharge compétitifs. Mais le châssis manque de rigueur, les mouvements de caisse sont marqués et les aides à la conduite se révèlent envahissantes. Correct sur le papier, le B10 laisse une impression plus mitigée une fois au volant.

#### + Qualités

Rapport prix/équipement  
Habitabilité arrière

#### - Défauts

Châssis peu dynamique  
Ergonomie perfectible



Grand écran de 14,6" et ambiance lumineuse, mais l'ergonomie tactile est complexe et les matériaux basiques.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	32 900 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	218 ch
Couple	240 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/50 R18
BATTERIE	Lithium-ion LFP 65 kWh
COFFRE	430 dm <sup>3</sup>
POIDS	1845 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,89 x 1,66
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	8s
TEMPS DE CHARGE	20 min (rapide)
AUTONOMIE	434 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## C10 REEV 215 ch Design



Le système audio à 12 haut-parleurs livré de série offre une qualité très correcte. Les applications Amazon Music et Spotify sont intégrées.

Sur le papier, le Leapmotor C10 REEV promet 215 ch. Une puissance qui n'est cependant disponible que dans certains modes de conduite...

### Peut mieux faire

Rival du Peugeot 3008, le Leapmotor C10 s'enrichit de cette version hybride rechargeable atypique baptisée REEV, où le moteur essence ne fait office que de générateur. La batterie de 28,4 kWh autorise jusqu'à 147 km d'autonomie électrique (en ville, 130 km en moyenne). Mais mieux vaut ne pas totalement l'épuiser : on ne peut alors plus compter que sur les 68 ch du 1.5. Un peu juste sur les voies rapides ! Dommage, car le C10 REEV se montre sobre et offre de bonnes qualités routières. Et son habitacle est accueillant. Sauf au niveau du coffre, petit (420 dm<sup>3</sup>) vu le gabarit (4,74 m).

#### + Qualités

Prix/équipement  
Autonomie électrique

#### - Défauts

Perfs batterie vide  
Petit coffre

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 900 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	10 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1500 cm <sup>3</sup>
Puissance	68 ch à 5000 tr/mn (215 ch élec.)
Couple	125 Nm à 4500 tr/mn (320 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R20
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	420 dm <sup>3</sup>
POIDS	1970 kg
L x l x h (en m)	4,74 x 1,9 x 1,68
VITESSE MAXI	172 km/h
1000 m D.A.	31,1 s
80 à 120 km/h (en d)	6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7 l/100 km

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## C10 69,9 kWh 218 ch Design



Le C10 existe également en version hybride à prolongateur d'autonomie.

### Une de plus !

On ne compte plus les marques chinoises introduites en Europe mais Leapmotor bénéficie du soutien de Stellantis qui a participé à la mise au point du châssis de son SUV familial C10. Cela se ressent au volant grâce à son comportement rassurant et son confort, même si la direction manque de ressenti. Plutôt performant, il souffre néanmoins d'une batterie de 69,9 kWh insuffisante sur le plan de l'autonomie qui plafonne à 330 km selon nos mesures, mais aussi de la vitesse de recharge qui plafonne à 84 kW. Reste un modèle très habitable à l'arrière, bien équipé et surtout très compétitif en matière de tarif.

### + Qualités

**Habitabilité**

**Prix**

### - Défauts

**Ressenti de direction**

**Batterie insuffisante**

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 900 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	218 ch
Couple	320 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 69,9 kWh
COFFRE	450+32 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 027 kg
L x l x h (en m)	4,74 x 1,90 x 1,68
VITESSE MAXI	172 km/h
1 000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,4 s
TEMPS DE CHARGE	40 min (rapide) 12h (7 kW)
AUTONOMIE	330 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## UX 300h F Sport Design



Avec sa motorisation hybride simple, le Lexus UX 300h se distingue toujours dans son segment.

### Le prix fort

Le SUV compact de Lexus a fait l'objet d'une grosse mise à jour en 2023 dans la foulée de la Toyota Corolla avec laquelle il partage sa nouvelle motorisation qui remplace la 250h. Désormais forte de 199 ch, elle est toujours proposée en deux ou quatre roues motrices. L'ensemble fonctionne à merveille en ville et se montre très plaisant sur route. Dynamique, le nippon offre un confort satisfaisant. A bord, la dotation s'enrichit d'écrans enfin au goût du jour tandis que la qualité perçue reste excellente. En revanche, les places arrière sont peu accessibles et exigües tandis que le tarif est trop élevé.

### + Qualités

**Consommation**

**Tenue de route**

### - Défauts

**Places AR et coffre**

**Tarif**

### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 500 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	117 g/km + 240 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 987 cm <sup>3</sup>
Puissance	199 ch cumulés
Couple	190 Nm (+ 206 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	438 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 570 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,84 x 1,54
VITESSE MAXI	177 km/h
0 à 100 km/h	8s1
CONSUMMATION MIXTE	4,7 l/100 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

# LEXUS

# LYNK & CO

## LBX 136 ch Emotion



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

### Un cousin très luxueux

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

### + Qualités

**Confort**

**Insonorisation**

### - Défauts

**Manque de dynamisme**

**Tarif élevé**

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 100 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	103 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 490 cm <sup>3</sup>
Puissance	136 ch cumulés
Couple	120 Nm (+ 185 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	380 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 301 kg
L x l x h (en m)	4,19 x 1,83 x 1,56
VITESSE MAXI	161 km/h
1 000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,4 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## 01 PHEV 280 ch Core



Ce modèle restylé est disponible en deux niveaux de finition Core et More. 4 000 € séparent les deux versions.

### L'autre chinois

En septembre dernier, ce modèle a bénéficié de retouches esthétiques. Une nouvelle calandre, de nouvelles jantes ainsi qu'un nouveau système d'info-divertissement plus réactif et un écran de 15,4 pouces. Mais la principale évolution concerne le groupe hybride rechargeable qui évolue pour faire passer la puissance cumulée de 261 à 280 ch. De quoi maintenant parcourir un peu plus de 60 km en 100% électrique. En revanche, la consommation moyenne s'élève à 7,9 l/100 km, c'est beaucoup mais ce modèle accuse plus de 1 900 kilos sur la balance.

### + Qualités

**Base éprouvée**

**Evolution technique**

### - Défauts

**Image à construire**

**Poids**

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 495 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	20 g/km + 1 060 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 499 cm <sup>3</sup>
Puissance	280 ch
Couple	535 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 3 vitesses
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	464 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 903 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,86 x 1,70
VITESSE MAXI	200 km/h
1 000 m D. A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,9 l/100 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## 02 66 kWh 272 ch More



Le coffre se limite à 375 dm<sup>3</sup> mais on se console avec le petit "frunk", sous le capot avant, qui permet de ranger les câbles de charge.

## Racines européennes

Encore peu connue en France, la start-up chinoise Lynk & Co pourrait bien gagner en notoriété avec ce SUV compact électrique de 4,46 m. Car le 02 ne mise pas uniquement sur son look original: son châssis comme l'électromoteur de 272 ch, placé entre les roues arrière, sont partagés avec les Volvo EX30 et Smart #1, et ils ne démeritent pas ici. De quoi rassurer la clientèle, sachant qu'en plus d'un rapport prix/équipement très agressif, on dispose d'un modèle performant et au comportement agile. Seule faille: son autonomie de 315 km sur autoroute.

## + Qualités

Prix/prestations

Dynamisme

## - Défaits

Un poil ferme

Autonomie juste

## Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 995 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	272 ch
Couple	323 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R20
BATTERIE	lithium-ion NMC 66 kWh
COFFRE	375 dm <sup>3</sup>
POIDS	1885 kg
L x l x h (en m)	4,46 x 1,85 x 1,57
VITESSE MAXI	183 km/h
1 000 m D. A.	26,9 s
80 à 120 km/h (en d)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE 23h (3,1 kW) - 30 mn (prise rapide)	
AUTONOMIE	355 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## MX-30 R-EV Makoto



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

## Le retour du rotatif

Le MX-30 vous fait de l'oeil mais la version électrique n'est pas du tout adaptée à votre utilisation ? Sachez que Mazda équipe son petit SUV d'une motorisation hybride rechargeable très atypique, le fameux moteur rotatif. Ce dernier entraîne un générateur qui alimente la batterie de 17,8 kWh ou directement le moteur électrique de 170 ch. A l'usage, ce MX-30 offre une autonomie raisonnable de 85 km et fait preuve d'une belledouceur d'utilisation. Hélas, dès lors que le moteur rotatif entre en action, il faut composer avec une sonorité désagréable et des performances très légères.

## + Qualités

Autonomie électrique

Originalité mécanique

## - Défaits

Moteur bruyant

Conso batterie vide

## Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 350 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	22 g/km 0 €
MOTEUR	Rotatif (1 rotor), S
Cylindrée	830 cm <sup>3</sup>
Puissance	170 ch à nc tr/mn
Couple	260 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	338 dm <sup>3</sup> **
POIDS	1853 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,80 x 1,56
VITESSE MAXI	140 km/h
0 à 100 km/h	9s1
CONSUMMATION MIXTE	1 l/100 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## 08 345 ch More



Doté d'un comportement sûr, le Lynk & Co 08 dispose aussi d'une conduite semi-autonome efficace qui favorise des évolutions fluides dans le trafic.

## Rallonge kilométrique

Ce SUV familial chinois long de 4,82 m revendique un atout de poids puisqu'il annonce pouvoir parcourir 200 km sans brûler une goutte de sans-plomb. Un record parmi les hybrides rechargeables, grâce à son imposante batterie de 39,6 kWh, et il est également capable d'accepter une charge rapide. Son implantation empiète hélas sur le coffre (540 dm<sup>3</sup>), modeste pour un SUV de 5 m. Mais les passagers arrière sont bien traités. Plutôt discret, le bloc 1.5 (quatre cylindres) manque de réactivité au réveil, mais les performances sont suffisantes et le comportement, sûr.

## + Qualités

Autonomie électrique

Technologie

## - Défaits

Coffre

Ergonomie confuse

## Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57 995 € - NC
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	23 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1499 cm <sup>3</sup>
Puissance	137 ch à 5 500 tr/mn (+ 208 ch élec.)
Couple	230 Nm (+ 350 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 3 vitesses
PNEUS	255/40 R21
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	540 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 112 kg
L x l x h (en m)	4,82 x 1,92 x 1,69
VITESSE MAXI	185 km/h
0 à 100 km/h	6s8
CONSUMMATION MIXTE	0,9 l/100 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 Prime-Line



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

## La vitesse supérieure

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

## + Qualités

Qualité de fabrication

Mécanique hybride réussie

Habitabilité convenable

## - Défaits

Confort peu convaincant

## Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	60 400 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	85 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2488 cm <sup>3</sup>
Puissance	327 ch à 6 000 tr/mn
Couple	500 Nm à 4 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	540 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 111 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,89 x 1,69
VITESSE MAXI	200 km/h*
1 000 m D. A.	27,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
CONSUMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

**6e** 66 kWh Takumi Plus 258 ch



## Usurpation d'identité

Sous son look élancé, la 6 e est en fait une auto chinoise rebadgée. Mazda lui a simplement accolé son nom après en avoir adapté le design. De fait, elle reprend les codes des modèles chinois. A commencer par un tarif serré, malgré un équipement de série généreux. L'habitabilité impressionne, et la finition est de bon niveau. Mais on y retrouve aussi les travers: le grand écran central, qui rassemble presque toutes les fonctions, est difficile à manier, et multiplie les erreurs de traduction. Au volant, la 6 e est confortable et silencieuse, mais peu plaisante à mener, à cause d'une direction trop légère et difficile à cerner. L'autonomie est tout juste correcte.

### + Qualités

Tarif attractif

Finition / équipement

### - Défauts

Peu plaisante

Autonomie juste

Le compromis confort comportement s'avère agréable et les 258 ch du moteur suffisent largement, même si la concurrence propose des blocs plus forts en couple.



La qualité de présentation est flatteuse et la sellerie caramel rend l'ambiance chaleureuse. Le grand écran central rompt avec la tradition Mazda.

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 900 € - 9 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	258 ch
Couple	320 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R19
BATTERIE	Li-Ion LFP 68,8 kWh
COFFRE	400 dm <sup>3</sup>
POIDS	2006 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,89 x 1,50
VITESSE MAXI	175 km/h
1 000 m D. A.	29,5 s
80 à 120 km/h (en d)	4,9 s
TEMPS DE CHARGE	24 mn pour 165 kW max. (10 à 80 %)
AUTONOMIE	385 km

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

**E-Terron9** 102,2 kWh 442 ch



## (Re)mise à l'épreuve

L'e-Terron9, second pick-up électrique Maxus en Europe, impressionne par son gabarit colossal et sa batterie de 102,2 kWh offrant environ 375 km d'autonomie. Doté de deux moteurs électriques totalisant 442 ch et d'une transmission 4x4, il combine douceur de conduite, confort remarquable grâce aux suspensions pneumatiques, et agilité surprenante malgré près de 3 tonnes. Cependant, sa charge utile est limitée à 620 kg, bien que le remorquage atteigne 3,5 tonnes. L'habitacle, très moderne et spacieux, propose une dotation riche avec grands écrans et aides à la conduite. À 67 000 €, il offre un très bon rapport prix/prestations.

### + Qualités

Concurrence inexistante

Très bon comportement routier

### - Défauts

Gabarit

Charge utile décevante

Sous le capot avant, on trouve un grand espace de rangement de 230 dm<sup>3</sup> en complément de la benne.



La planche de bord séduit par ses nombreux et vastes rangements, sa finition correcte et la taille de ses écrans.

### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	73 000 € - NC
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	442 ch
Couple	700 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	275/55 R20
BATTERIE	Li-Ion 102,2 kWh
COFFRE	benne + coffre avant de 230 dm <sup>3</sup>
POIDS	2944 kg
L x l x h (en m)	5,50 x 2 x 1,86
VITESSE MAXI	200 km/h
1 000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en d)	3,7 s
TEMPS DE CHARGE	42 mn en 115 kW max. (10 à 80 %)
AUTONOMIE	375 km

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## Classe A 250 e Hybrid EQ AMG Line



Il faut un peu plus de 4 h pour la recharger avec son chargeur de 3,7 kW.

### En prise directe

La Classe A se décline également en version hybride rechargeable ! Son 1.3 turbo essence de 163 ch associé à un moteur électrique de 109 ch, et sa batterie d'une capacité de 15,6 kWh lui permet de parcourir une soixantaine de kilomètres sans consommer une goutte de carburant, et d'atteindre 140 km/h dans ce mode. Lorsque les deux moteurs travaillent de concert, la A 250 e affiche 218 ch et 450 Nm, pour une belle réactivité sur route. Reste que la régénération, qui varie selon les conditions de circulation, complique le dosage du freinage. Enfin, la technologie hybride "plug-in" reste coûteuse...

#### + Qualités

**Autonomie électrique**

**Douceur et vivacité**

#### - Défauts

**Surcoût élevé**

**Freinage difficile à doser**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 600 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	54 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1332 cm <sup>3</sup>
Puissance	218 ch cumulés
Couple	450 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	300 dm <sup>3</sup>
POIDS	1710 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,80 x 1,43
VITESSE MAXI	235 km/h*
1 000 m D. A.	27,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## Classe C 300 e AMG Line +



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

### Record électrique

La Classe C s'enrichit d'une version hybride rechargeable essence. Et elle fait figure de référence, avec une autonomie record de plus de 100 km que lui permet sa grosse batterie. Malgré son poids, qui entache un peu le dynamisme général, elle ne fait pas exploser les consommations du moteur lorsque la batterie est vide : le labo Auto Plus a mesuré une moyenne de 8 l/100 km. Correct pour un hybride rechargeable. Cependant, le volume de la pile sacrifie l'espace disponible dans la soute (376 dm<sup>3</sup> contre 503 dm<sup>3</sup> sur les thermiques). Enfin, le confort de suspension reste excellent.

#### + Qualités

**Autonomie électrique**

**Ambiance luxueuse**

#### - Défauts

**Coffre réduit**

**Détails de finition**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	68 350 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	47 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1993 cm <sup>3</sup>
Puissance	313 ch
Couple	550 Nm
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	225/45 R 18 - 255/40 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	376 dm <sup>3</sup>
POIDS	2075 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,82 x 1,44
VITESSE MAXI	245 km/h*
1 000 m D. A.	26,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,0 l/100 km

\*Donnée constructeur

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## CLA Coupé 250+ AMG Line 85 kWh 272 ch



Grâce à sa grosse batterie et à sa boîte à deux vitesses, la nouvelle CLA propose d'aller loin entre deux charges. Et cela dans un grand confort.

### Autonomie record ?

Cette inédite CLA électrique s'offre une batterie de 85 kWh 800 V, et reçoit un nouveau moteur de 272 ch. Elle promet 775 km WLTP (autour de 600 km réels) grâce à une conso moyenne de seulement 14,6 kWh/100 km. Mieux encore, la recharge rapide récupère 300 km en 10 min ! Performante (0 à 100 km/h en 6,7 s), confortable et agile malgré ses 2 tonnes, elle séduit par son agrément de conduite. La finition est soignée à l'avant, moins aux places arrière. Le coffre est moyen mais les rangements avant pratiques. Le tarif est compétitif face à l'offre européenne, moins face aux modèles chinois.

#### + Qualités

**Autonomie record**

**Confort, toit panoramique**

#### - Défauts

**Prix/lacunes d'équipement**

**Pas de charge 400 V**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 050 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	272 ch
Couple	335 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Electrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	225/40 R19 - 235/35 R19
BATTERIE	Li-ion 85 kWh
COFFRE	405 (+ 101 AV) dm <sup>3</sup>
POIDS	2055 kg
L x l x h (en m)	4,73 x 1,86 x 1,47
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	6s7
TEMPS DE CHARGE	22 mn (320 kW)
AUTONOMIE	775 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## Classe E 300 e AMG Line +



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

### Perfectionnement visible

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

#### + Qualités

**Confort en toutes situations**

**Autonomie électrique**

**Soin du détail remarquable**

#### - Défauts

**Zéro sensations de conduite**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	78 750 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	47 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1999 cm <sup>3</sup>
Puissance	313 ch
Couple	550 Nm
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	245/45 R 19 - 275/40 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	370 dm <sup>3</sup>
POIDS	2210 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 1,88 x 1,47
VITESSE MAXI	236 km/h
0 à 100 km/h	6s4
CONSOMMATION MIXTE	2 l/100 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## EQE 350+ Electric Art



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

### La petite soeur

Avec 10 modèles, Mercedes compte l'une des offres électriques les plus larges du marché. Seule berline, avec l'EQS, de cette grande famille, l'EQE emprunte à sa sœur la plateforme EVA2 et compte sur sa présentation et sa finition pour s'imposer. On y retrouve même le large écran Hyperscreen, dont ne profite cependant pas cette finition Electric Art. Mais l'essentiel est là pour voyager facilement, comme l'excellent planificateur de trajet. Le moteur arrière a pris du muscle (320 ch) et gagné une batterie plus généreuse (96 kWh).

#### + Qualités

**Autonomie en hausse**

**Confort**

#### - Défauts

**Prix élevé**

**Habitabilité/coffre**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	82 750 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	292 ch
Couple	565 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/35 R 21 - 285/30 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 89 kWh
COFFRE	449 dm <sup>3</sup>
POIDS	2400 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 1,91 x 1,51
VITESSE MAXI	210 km/h
1 000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
TEMPS DE CHARGE	9h30 (11kW) 78h (secteur)
AUTONOMIE	420 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ★

## GLC 300 e Hybrid EQ 4Matic AMG Line +



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

### Niche fiscale

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

#### + Qualités

**Autonomie électrique**

**Silence de fonctionnement**

#### - Défauts

**Poids déraisonnable**

**Conso. batterie vide**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	77 450 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	50 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 999 cm <sup>3</sup>
Puissance	313 ch cumulés
Couple	550 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	255/45 R 20 - 285/40 R 20
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	385 dm <sup>3</sup>
POIDS	2400 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,64
VITESSE MAXI	217 km/h*
1 000 m D. A.	27,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	9,8 l/100 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ★

## GLA 250 e Hybrid EQ AMG Line



Le 250 e séduit avant tout par ses accélérations et sa frugalité.

### Hybridation coûteuse

Le nouveau GLA propose, comme tous ses concurrents, une version hybride rechargeable. Équipé du bloc 1.3 développé avec Renault et d'un moteur électrique coupleux, il jouit d'un bon agrément de conduite au quotidien sans négliger le confort. D'autant que ce GLA 250 e boit peu, même lorsque la batterie est vide avec moins de 8 l/100 km en moyenne. En revanche, il perd du volume de coffre et se retrouve à jouer dans la catégorie inférieure, surtout que l'option de la banquette coulissante n'est pas disponible. Reste son habitacle moderne qui contrebalance un prix de vente élevé.

#### + Qualités

**Motorisation**

**Qualité de finition**

#### - Défauts

**Coffre réduit**

**Pas de banquette coulissante**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 150 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	67 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 332 cm <sup>3</sup>
Puissance	218 ch
Couple	450 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	370 dm <sup>3</sup>
POIDS	1830 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	220 km/h*
1 000 m D. A.	28,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ★

## EQE SUV 350 4Matic AMG Line



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

### Le 4Matic pénalisant

Tout comme l'EQS, l'EQE se décline désormais en SUV. D'entrée de jeu, ce nouveau venu propose pas moins de 5 motorisations. Et celle essayée ici n'est sans doute pas la plus intéressante, sauf à avoir impérativement besoin des 4 roues motrices. En effet, sa petite sœur 350+ affiche le même niveau de puissance mais son autonomie est notablement supérieure grâce à une batterie de plus grande capacité. L'EQE SUV s'avère toutefois globalement réussi. Malgré son poids, il est plutôt efficace et ses suspensions font presque oublier que ses roues touchent le bitume.

#### + Qualités

**Consommation**

**Confort pullman**

#### - Défauts

**Autonomie moyenne**

**Poids**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	104 600 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	292 ch
Couple	765 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 90 kWh
COFFRE	560 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 648 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 1,94 x 1,69
VITESSE MAXI	210 km/h
1 000 m D. A.	27,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	9h15 (11 kW) 72h (secteur)
AUTONOMIE	405 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ★

## EQS SUV 450 4Matic AMG Line



*L'EQS SUV, c'est du lourd ! Il ne brille pas par la finesse de sa carrosserie.*

### Doigté d'éléphant

L'équivalent SUV de la berline EQS oublie toute notion de sobriété : 5,13 m de long, 2,7 tonnes dont 700 kg de batterie, prix haut perché, ... Ce grand SUV joue les superlatifs, même avec cette version d'entrée de gamme 450 4Matic. Les 360 ch ne sont pas de trop pour faire oublier le poids, tout comme les roues arrière directrices, de série, qui le rendent aussi maniable qu'une Classe A ! A bord, il faudra mettre la main à la poche pour les options : 2600 € pour les sept places, ... Ce SUV est une invitation au voyage, que permettent les 500 km d'autonomie de sa batterie selon nos mesures.

#### + Qualités

**Habitabilité / confort**

**Equipement**

#### - Défaits

**Sensations au freinage**

**Prix très élevé**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	150 550 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	360 ch
Couple	568 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 108 kWh
COFFRE	617 dm <sup>3</sup>
POIDS	2535 kg
L x l x h (en m)	5,22 x 1,93 x 1,52
VITESSE MAXI	210 km/h
1 000 m D. A.	26,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	10h30 (11kW) 90h (secteur)
AUTONOMIE	525 km

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## MG3 1.5 Hybrid+ 195 Luxury



*Cette nouvelle citadine, exclusivement hybride, est une concurrente très sérieuse des Clio, 208 et Yaris.*

### Parade hybride

Cette citadine... hybride est une concurrente directe des Clio E-Tech, 208 e-DCS6 et autres Yaris 130h. Avec cet avantage, habituel chez MG, d'être bien moins cher... Mais pas question de prestations au rabais. Certes, son ergonomie est à revoir (écrans...), et sa boîte est hésitante à hautes vitesses. Mais son moteur hybride de 195 ch (!) est sobre grâce à une grosse partie électrique, et très performant. En ville et même sur route à allure modérée, la MG3 se conduit comme une électrique. Douceur, silence, réactivité, tout y est, même la forte régénération au lever de pied, réglable sur trois niveaux.

#### + Qualités

**Tarifs serrés**

**Hybride performant et sobre**

**Habitabilité**

#### - Défaits

**Ergonomie**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	23 490 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	100 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm <sup>3</sup>
Puissance	195 ch
Couple	128 Nm (+ 250 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 3 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	306 dm <sup>3</sup>
POIDS	1304 kg
L x l x h (en m)	4,12 x 1,80 x 1,51
VITESSE MAXI	172 km/h
1 000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,4 l/100 km

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

# MG

## EHS 1.5 Hybrid+ 224 ch Luxury



### Un petit prix en chasse un autre

Cet EHS frappe fort : moteur hybride de 224 ch, habitabilité XXL, garantie 7 ans... Au volant, il se déguise tout en douceur en ville, grâce à un bloc électrique puissant (198 ch), qui fonctionne le plus souvent seul pour entraîner les roues avant. Il faut attendre les voies rapides pour réveiller le moteur thermique, parfois alors livré aux hésitations de la boîte auto. à 2 rapports seulement. Pas grave, l'ensemble étant généralement discret et sobre. L'EHS s'avère aussi bien mieux fini qu'un Bigster, avec son intérieur moderne et fonctionnel, une fois que l'on a compris le mode d'emploi de l'écran central, pas intuitif... A ce tarif, l'ensemble reste très réussi!

#### + Qualités

**Prix / prestations**

**Moteur doux en ville**

#### - Défaits

**Boîte auto. hésitante**

**Utilisation de l'écran**



*Assise moelleuse et bien taillée avec réglages électriques de série : les sièges de l'EHS sont très confortables.*

*Seul signe distinctif de cette version hybride classique : des bas de caisse moins proéminents que sur l'hybride rechargeable.*

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 490 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	126 g/km + 650 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1490 cm <sup>3</sup>
Puissance	143 + 198 ch élec. (224 ch cumulés)
Couple	230 Nm (+ 340 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	225/55 R19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	472 dm <sup>3</sup>
POIDS	1670 kg
L x l x h (en m)	4,67 x 1,89 x 1,67
VITESSE MAXI	164 km/h
1 000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en d)	4,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

→ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## ZS Hybrid+ 197 Luxury



Tarifs serrés, habitacle accueillant, moteur sobre et performant... Le ZS n'a rien d'une copie bâclée !

### L'attaque fait mouche

MG a récemment présenté la nouvelle génération de son petit SUV, le ZS. On retrouve sous son capot le même ensemble 1.5 l hybride que sous celui de la récente MG 3. Une bonne nouvelle : avec près de 200 ch cumulés, il ne manque pas de souffle. Surtout, grâce à un moteur électrique de 136 ch assurant l'essentiel des déplacements sous 80 km/h, il est particulièrement sobre. Un peu moins qu'un Toyota C-HR équivalent, certes, mais question tarifs, il n'y a pas photo ! Sur cette finition Luxury, qui dispose de tout le confort moderne, il s'affiche sous les 24000 €... Et il a en plus le bon goût d'être logeable.

#### + Qualités

**Sobre et performant**

**Tarif très serré**

**Habitabilité**

#### - Défauts

**Ergonomie**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	23 490 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	115 g/km + 210 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm <sup>3</sup>
Puissance	102 ch (+ 136 ch élec.)
Couple	128 Nm + 250 Nm élec.
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 3 vitesses
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	41 litres
COFFRE	432 dm <sup>3</sup>
POIDS	1430 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,82 x 1,64
VITESSE MAXI	168 km/h
1 000 m D. A.	29,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,5 l/100 km



## EHS PHEV 272 Luxury



Logeable, endurant et pas cher, le nouvel EHS ne fait pas de fausse note, sauf son châssis peu communicatif.

### Tête de pont hybride

Après avoir présenté la citadine MG 3 et renouvelé le SUV ZS, MG s'est attelé à dévoiler une nouvelle génération de son SUV compact, l'EHS. Hybride rechargeable, fort de 272 ch et surtout d'une autonomie électrique mesurée de plus de 80 km, l'EHS frappe fort... Les tarifs, sont, comme d'habitude chez MG, très compétitifs. L'équipement est riche et la finition est d'un bon niveau, alors que les places arrière offrent un très bel espace habitable. Où est le hic ? Il n'y en a pas vraiment, l'EHS n'ayant que deux défauts : son comportement, trop placide, et l'ergonomie de ses commandes.

#### + Qualités

**Autonomie électrique**

**Prix contenu**

**Logeable**

#### - Défauts

**Ergonomie**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 990 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	46 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1490 cm <sup>3</sup>
Puissance	272 ch
Couple	350 Nm
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	225/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	430 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 876 kg
L x l x h (en m)	4,67 x 1,89 x 1,67
VITESSE MAXI	190 km/h*
1 000 m D. A.	28,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km



## S5 EV 64 kWh 231 ch Luxury



Pour 2500 € de plus que la version de base (prix catalogue), le MGS5 EV augmente son autonomie de 125 km, gagne 61 ch et une dotation enrichie.

### Pour le prix et le reste

Le SUV électrique MG S5 EV (4,48 m), plus aboutique que le ZSEV qu'il remplace, repose sur la plateforme électrique MDP. Avec 231 ch et 64 kWh, il promet 465 km d'autonomie, mais en offre plutôt 350 km. Le modèle séduit par sa recharge rapide (10 à 80 % en 28 min), son confort correct, sa direction précise et un comportement routier dynamique. L'habitacle est valorisant, malgré une place centrale arrière un peu juste. Interface et équipements progressent nettement. Silencieux, plaisant à conduire et avec un bon prix, cette version du MG S5 EV offre un très bon rapport prestations/tarif.

#### + Qualités

**Plaisir de conduite**

**Technologie avancée**

#### - Défauts

**Place centrale arrière**

**Autonomie moyenne**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 490 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	231 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/55 R18
BATTERIE	Li-ion 62 kWh
COFFRE	453 dm <sup>3</sup>
POIDS	1725 kg
L x l x h (en m)	4,48 x 1,85 x 1,63
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	6s3
TEMPS DE CHARGE	28 mn (139 kW)
AUTONOMIE	465 km

\*Données constructeur



## Cyberster 4WD 510 ch



Long capot, portes en élytres... MG met les petits plats dans les grands ! Mais le Cyberster préfère flâner que rouler fort.

### Courant d'air électrique

MG s'est offert un sacré cadeau pour les 100 ans de la marque (originellement britannique) : le Cyberster ! En faisant un hommage moderne et électrique aux MGA et MGB, le constructeur en profite pour livrer le premier roadster électrique... Si l'on met de côté l'éphémère Tesla des débuts. Portes en élytre, proportions évocatrices, plus de 500 ch... MG n'a pas fait les choses à moitié ! Et l'excellente finition de l'intérieur est au niveau du prix, par ailleurs pas si élevé. Malheureusement, le Cyberster n'est pas très ludique à mener. Typé confort, il n'est pas joueur... Et son conducteur est mal installé. Dommage !

#### + Qualités

**Performances ébouriffantes**

**Look aguicheur**

#### - Défauts

**Conduite décevante**

**Ergonomie générale**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	67 990 € - 20 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	510 ch
Couple	725 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 20 - 275/35 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	230 dm <sup>3</sup>
POIDS	2000 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,92 x 1,33
VITESSE MAXI	212 km/h
1 000 m D. A.	23,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,1 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 8h (11kW)
AUTONOMIE	370 km



## Aceman SE 218 Favoured



Les possibilités de personnalisation sont nombreuses... et coûteuses.

### Pas si Mini

Le Countryman ne cessant de grandir, il existait désormais une place pour un plus petit SUV au sein de la gamme Mini. Voici donc l'Aceman, un concurrent des Peugeot E-2008 et Renault 4E-Tech. Car, oui, ce nouveau venu est uniquement disponible en 100 % électrique. Esthétiquement, on retrouve les gènes de Mini tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. En revanche, il offre, c'est inédit pour la marque, une habitabilité généreuse au vu de son gabarit. Sa batterie de 49,2 kWh lui procure une autonomie intéressante mais, limitée à 95 kW, sa puissance de charge impose des arrêts prolongés à la borne.

#### + Qualités

Espace à bord

Autonomie correcte

#### - Défauts

Puissance de charge limitée

Facture indigeste

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 180 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	218 ch
Couple	330 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	245 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 783 kg
L x l x h (en m)	4,08 x 1,76 x 1,52
VITESSE MAXI	170 km/h
1 000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 6h (11kW)
AUTONOMIE	320 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## Outlander 2.4 PHEV 306 Instyle+



L'insonorisation soignée et la douceur mécanique comme celle des suspensions procurent un confort de haut niveau sur tout type de route.

### Retour aux affaires

Après cinq ans d'absence, le vaisseau amiral de Mitsubishi reprend du service. Entièrement renouvelée, cette quatrième génération (en vente sur d'autres marchés depuis 2021) se remarque à son style quelque peu ostentatoire. Richement doté, l'habitacle accueille confortablement cinq personnes, qui apprécieront la douceur des suspensions. Côté mécanique, le 2.4 essence est épaulé ici par deux blocs électriques, qui peuvent fonctionner seuls pendant 82 km (à confirmer). Rassurant mais pas dynamique, ce japonais, certes garanti 8 ans, affiche un tarif moins attractif qu'avant.

#### + Qualités

Confort

Dotation et garantie

#### - Défauts

Tarif élevé

Châssis peu agile

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	66 590 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	60 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2 360 cm <sup>3</sup>
Puissance	136 ch (+ 116 ch AV + 136 ch AR élec.)
Couple	203 Nm à 4 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R20
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	467 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 195 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,87 x 1,76
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	7s9
CONSOMMATION MIXTE	0,8 l/100 km

\*Données constructeurs

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

# MITSUBISHI

## Grandis 1.8 hybride 160 ch Instyle Instyle



### Le sens de la réplique

Hormis le logo (sur le volant également) la calandre et le centre du bouclier qui lui donne un air bien plus agressif, le Grandis est strictement identique au Renault Symbioz (ils sont fabriqués dans la même usine). Il hérite logiquement des qualités familiales du français, confortable et spacieux (sauf en largeur), y compris pour les bagages. Même constat sous le capot, où le récent ensemble 1.8 hybride cumulant 160 ch se montre sobre et agréable, à l'exception de quelques à-coups de transmission. Seule différence: ses tarifs supérieurs, en partie justifiés par la garantie (8 ans) et l'équipement plus riche.

#### + Qualités

Sobriété

Confort

#### - Défauts

Tarifs/au Symbioz

Gestion boîte auto.



Seule différence par rapport au Symbioz: le logo du volant. Rangements pratiques, interface média moderne et intuitive, fabrication sérieuse...

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 390 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	107 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 789 cm <sup>3</sup>
Puissance	109 (+ 49 + 20 ch élec. : 160 ch cumulés)
Couple	170 Nm à 3 500 tr/mn (+ 205 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/40 R19
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	480 à 610 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 447 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,81 x 1,58
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	31,7 s
80 à 120 km/h (en d)	6,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## Eclipse Cross 87 kWh Invite+ Pack Instyle



### Le Scenic masqué

Sous ses trois diamants, le nouvel Eclipse Cross cache un Renault Scenic E-Tech, produit lui aussi à Douai. Recarrossé à l'avant mais identique à bord, il reprend la plate-forme AmpR Medium et la batterie de 87 kWh utiles. Avec 220 ch et 300 Nm, il offre des performances honnêtes (0 à 100 km/h en 7s9) et un comportement rigoureux, servi par un excellent compromis confort/tenue de route. L'autonomie annoncée à 645 km se traduit par environ 450 km réels. Reste un positionnement tarifaire à affiner face à son jumeau français.

#### + Qualités

Confort et agrément

Autonomie élevée

#### - Défauts

Identité limitée

Tarifs perfectibles

Sous un style retravaillé, l'Eclipse Cross dissimule un Scenic E-Tech assemblé en France.



L'habitacle est repris du Scenic : la présentation est moderne, la finition soignée et on retrouve les services Google intégrés.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	52 990 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	220 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R20
BATTERIE	Lithium-ion NMC 87 kWh
COFFRE	535 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 826 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,91 x 1,57
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	7s9
TEMPS DE CHARGE	37 min (rapide)
AUTONOMIE	645 km

\*Données constructeurs



## Micra Grande Autonomie Evolve 52 kWh 150 ch



### Vous me reconnaissez ?

C'est bien la Renault 5 E-Tech qui se cache derrière les gros yeux ronds de la nouvelle Micra. La célèbre citadine japonaise abandonne ainsi le moteur à explosion pour la fée électricité. Même voiture (l'habitacle est identique à celui de la R5, sellerie exceptée), mêmes batteries: ici de 52 kWh (moteur de 150 ch). Aucune différence, donc sur la question de l'autonomie: 340 km en usage réel avec les gros accus (416 km WLTP selon Nissan). Plus que correct pour la catégorie. Pour le reste, on retrouve ce qui fait le sel de la R5: dubrio en reprises, un comportement dynamique et un amortissement globalement prévenant. Seul bémol: son prix.

#### + Qualités

Agrément général

Autonomie correcte

#### - Défauts

Aspects pratiques

Prix face à la R5

Habillée de panneaux de carrosserie et boucliers spécifiques, la Micra s'étire sur 5 cm de plus que la R5. Pavillon et vitrages, en revanche, restent identiques.



Les palettes pilotant l'intensité du freinage régénératif et le mode One Pedal sont de série. Rare à ce niveau de gamme.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 000 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	150 ch
Couple	245 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/55 R18
BATTERIE	Li-ion 52 kWh
COFFRE	310 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 452 kg
L x l x h (en m)	3,98 x 1,83 x 1,5
VITESSE MAXI	150 km/h
0 à 100 km/h	8s
TEMPS DE CHARGE	30 mn pour 100 kW max. (10 à
AUTONOMIE	416 km

\*Données constructeurs



## Qashqai 1.5 e-Power N-Design 205 ch



Nissan a procédé à quelques retouches sur le système hybride de son Qashqai: surprise, il fait désormais preuve d'une sobriété record.

### L'effet papillon

Restylé, le Qashqai fait évoluer en profondeur ses versions hybrides e-Power. Ce système, où le moteur thermique sert de générateur pour un bloc électrique, offre de meilleures performances grâce à un nouveau turbo et une gestion optimisée. Résultat: une consommation moyenne record de 5,4 l/100 km (-1,4 l), ce qui lui permet plus de 1 000 km d'autonomie. Son silence de fonctionnement impressionne, tout comme sa douceur et sa réactivité. Bien équipé, confortable et mieux tarifé, le Qashqai ne pêche que par un freinage perfectible. Une mise à jour discrète mais spectaculaire.

#### + Qualités

Consommation en baisse  
Moins bruyant qu'avant

#### - Défauts

Freinage perfectible  
Banquette toujours trop ferme

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 600 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	102 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1497 cm <sup>3</sup>
Puissance	205 ch (en Mode Sport, 190 ch sinon)
Couple	330 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	498 dm <sup>3</sup>
POIDS	1687 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,84 x 1,63
VITESSE MAXI	177 km/h
1 000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en d)	4,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,4 l/100 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## Corsa Electric 50 kWh 136 GS



La Corsa Electric 136 ch subsiste aux côtés de la 156 ch pour offrir un prix d'appel.

### Honnête, sans plus

Opel conserve la version 136 ch à batterie de 50 kWh pour proposer un prix d'appel 1 500 € inférieur à celui de la 156 ch. De quoi disposer de 285 km d'autonomie selon nos mesures, un chiffre tout juste dans la moyenne, insuffisant pour les longs voyages. Cependant, la Corsa conserve un dynamisme de châssis certain, certes au détriment du confort, et fait valoir un équipement de série intéressant. Elle souffre d'une habitabilité à l'arrière limitée et d'une finition perfectible, notamment en raison de plastiques faciles à rayer. Bref, le bilan est mitigé pour cette rivale de la nouvelle Renault 5.

#### + Qualités

Châssis dynamique  
Équipement

#### - Défauts

Autonomie limitée  
Habitabilité

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 500 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3 500 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/45 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 50 kWh
COFFRE	305 dm <sup>3</sup>
POIDS	1498 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,77 x 1,44
VITESSE MAXI	151 km/h
1 000 m D. A.	31,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 5h (11kW)
AUTONOMIE	265 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ☆ ☆

## X-Trail e-40rce 213 Tekna 7 places



Cet X-Trail e-40rce utilise un bloc essence qui génère l'électricité distribuée à la batterie et au moteur électrique via un onduleur.

### Invitation au voyage

Le quatrième X-Trail, devenu hybride, développe ici 213 ch dans cette version quatre roues motrices. Si la puissance est suffisante, la consommation sur autoroute (9,6 l/100km) et le réservoir de 55 litres ne permettent guère au gros SUV de parcourir plus de 570 km avec un plein. C'est un peu limite compte tenu du gabarit de ce type de modèle. Les passagers profitent de la montée en gamme de ce nouvel opus. La qualité de fabrication, comme le confort, sont remarquables. Une invitation au voyage. Attention toutefois, en configuration 7 places (+ 900 €), le volume de coffre devient symbolique (146 dm<sup>3</sup>).

#### + Qualités

Douceur de conduite  
Qualité de présentation/confort

#### - Défauts

Consommation  
Volume de coffre en 7 places

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 300 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	143 g/km + 2 726 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1497 cm <sup>3</sup>
Puissance	213 ch cumulés
Couple	330 + 195 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	484/690/146 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 959 kg
L x l x h (en m)	4,68 x 1,84 x 1,72
VITESSE MAXI	182 km/h
1 000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ☆ ☆

## Mokka Electric 54 kWh GS



Le Mokka Electric n'est plus proposé qu'en version 156 ch.

### Trop chers kilowatts

A l'occasion de son très discret restylage, le Mokka a abandonné sa petite motorisation électrique de 136 ch. Il n'est donc plus proposé qu'en version 156 ch dont l'autonomie WLTP atteint 402 km grâce à sa batterie de 54 kWh. Un chiffre décent compte tenu de sa taille mais cela se paie par un tarif dissuasif en version GS. Autre grief, le volume de coffre qui frise le ridicule (288 dm<sup>3</sup> seulement). Ce défaut va de pair avec une habitabilité réduite et un accès à bord pas toujours aisé. Domage car la tenue de route est rassurante et l'agrément est bien là avec une douceur de conduite appréciable.

#### + Qualités

Douceur de conduite

#### - Défauts

Accès à bord  
Places AR/coffre  
Tarif élevé

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 900 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3 500 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	288 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 549 kg
L x l x h (en m)	4,15 x 1,79 x 1,54
VITESSE MAXI	150 km/h
1 000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,7 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 5h45 (11kW)
AUTONOMIE	340 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ☆ ☆

## Mokka GSE 280 ch



A part les sièges sport en Alcantara (série) à l'excellent maintien, le style manque de sportivité. Mais l'équipement riche satisfait, l'ergonomie aussi.

Non le look radical du Mokka GSE n'est pas que de la poudre aux yeux. Au contraire, sa définition sportive va de pair avec un comportement efficace.

### Le Mokka se dévergonde

Avec le Mokka GSE, le label sportif d'Opel passe au 100 % électrique. Style démonstratif, roues de 20 pouces et châssis retravaillé installent une ambiance radicale. Fort de 280 ch, ce SUV revendique un 0 à 100 km/h en 5s9 et se montre précis, rigoureux et très efficace sur route comme sur circuit. À bord, les sièges Performance Alcantara offrent un excellent maintien et renforcent le caractère sportif. La direction directe et le différentiel autobloquant participent au plaisir de conduite, malgré un poids élevé et un freinage perfectible. Reste un point noir : une autonomie décevante en conduite dynamique, difficile à accepter malgré un prix bien placé.

#### Qualités

Comportement très efficace

Prix bien placé

#### Défauts

Confort des suspensions

Places arrière

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 500 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	280 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	225/40 R20
BATTERIE	Lithium-ion 51 kWh
COFFRE	288 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 672 kg
L x l x h (en m)	4,15 x 1,79 x 1,51
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	5s9
TEMPS DE CHARGE	30 min (rapide)
AUTONOMIE	336 km

\*Données constructeurs



## Frontera Hybrid 1.2 Turbo 145 Edition



Le Frontera se distingue à peine esthétiquement du C3 Aircross dont il dérive.

### Un jumeau talentueux

Pour devenir le Frontera, le Citroën C3 Aircross change de proue conservant ses qualités : son habitabilité remarquable à l'arrière et un coffre volumineux, très exploitable grâce à son hayon droit. Sa planche de bord spécifique ne brille pas par la qualité de ses matériaux mais l'ergonomie est au rendez-vous. Très léger, il profite pleinement de sa motorisation hybride très réactive sur route et autoroute. En revanche cette dernière se montre moins douce en ville, où elle fait sentir quelques à-coups. Au rang des reproches également un confort un peu trop ferme et une dotation pas assez généreuse.

#### Qualités

Habitabilité

Performances

#### Défauts

Finition

A-coups en ville

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 290 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	118 g/km + 260 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>
Puissance	136 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/65 R 16
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	457 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 451 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,80 x 1,65
VITESSE MAXI	198 km/h
0 à 100 km/h	8s3
CONSUMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

\*Données constructeurs



## Grandland Hybrid 145 GS



Moins spectaculaire que son cousin Peugeot 3008, le Grandland se montre en revanche plus habitable.

### L'alternative allemande

145 ch dans un grand SUV, voilà qui peut rendre circonspect, mais l'hybridation apporte sa part de couple dans la corbeille, qui permet au Grandland, cousin du Peugeot 3008, de décoller avec aisance. Il propose même des performances parfaitement honnêtes grâce à la transmission véloce, qui profite d'une gestion bien calibrée. Et c'est tant mieux car il s'agit de la seule offre de la gamme raisonnable en matière de tarifs. Le SUV fait preuve pour le reste d'élégance, fait valoir une ergonomie bien pensée, un confort de bon aloi et une habitabilité à la hauteur de son gabarit.

#### Qualités

Performances suffisantes

Sobriété

Habitabilité

#### Défauts

Trop rationnel ?

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 890 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	122 g/km + 400 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>
Puissance	145 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	555 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 675 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,91 x 1,67
VITESSE MAXI	190 km/h
1 000 m D. A.	32,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,3 s
CONSUMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km



## Frontera 42 kWh GS 113 ch GS



À l'intérieur, pas de copié-collé non plus, la planche de bord s'inspire du style maison, façon Astra.

Jumeau du C3 Aircross, le Frontera s'en démarque tout de même par une proue ET une poupe spécifique tant au niveau des boucliers que des feux.

### Sur tous les fronts

En plus des deux versions hybrides, le frère jumeau du Citroën C3 Aircross se décline aussi dans cette version 100% électrique ne développant que 113 ch mais proposé à un prix attractif après une (grosse) remise et une prime "coup de pouce", pouvant descendre à 24000 € ! Sa batterie de 42 kWh utiles lui confère 245 km d'autonomie moyenne, qui peut monter jusqu'à 290 km en ville mais chute à 190 km sur autoroute. Dommage, car l'habitabilité généreuse en fait un petit familial polyvalent idéal. Autre regret: une ambiance intérieure desservie par des matériaux peu valorisants.

#### Qualités

Habitabilité

Tarif bien placé

#### Défauts

Autonomie sur autoroute

Finition

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 000 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	113 (à 9030 tr/mn) ch
Couple	124 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/65 R16
BATTERIE	44,2 kWh
COFFRE	451 dm <sup>3</sup>
POIDS	1589 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,8 x 1,66
VITESSE MAXI	145 km/h
1 000 m D. A.	34,7 s
80 à 120 km/h (en d)	8,4 s
TEMPS DE CHARGE	11h30/7h/26 mn pour 2,3/7,4/100
AUTONOMIE	245 km

➔ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## Grandland 1.6 Hybride Rechargeable 195 GS



Les 87 km d'autonomie électrique annoncés sont optimistes mais nous avons tout de même parcouru plus de 70 km lors de notre test.

### Tête de pont

Le groupe Stellantis a dévoilé un nouveau groupe hybride rechargeable, et c'est l'Opel Grandland qui l'a inauguré. Doté d'un bloc 1.6 retravaillé, d'une boîte double embrayage électrifiée et d'une batterie de 17,9 kWh, il affiche une autonomie électrique en nette hausse avec 72 km mesurés. La consommation batterie vide baisse à 6,8 l/100 km. Si la douceur est globalement au rendez-vous, des à-coups à basse vitesse et un moteur bruyant à l'accélération nuisent à l'agrément. Le poids élevé impacte aussi l'agilité. En revanche, l'espace à bord, le coffre et l'équipement fourni restent des atouts majeurs.

#### Qualités

Autonomie/conso

Habitabilité

#### Défauts

Moteur sonore

Poids élevé

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 990 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	55 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm <sup>3</sup>
Puissance	150 ch (+125 ch élec.)
Couple	300 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/5 R19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	555 dm <sup>3</sup>
POIDS	1971 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,91 x 1,67
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	7s8
CONSUMMATION MIXTE	2,4 l/100 km

\*Données constructeurs

➔ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

# PEUGEOT

## 208 Hybrid 110 e-DCS6 Allure



La 208 hybride se révèle beaucoup plus à l'aise sur route qu'en ville. Un comble pour une hybride !

### Adaptation réussie

Sur la 208, l'adaptation de la version la moins puissante de la nouvelle motorisation hybride Stellantis est un succès. C'est particulièrement le cas sur route, où l'auto fait preuve de belles capacités de reprises et d'un agrément de conduite étonnant. Dotée d'une plus petite batterie et d'un moteur électrique moins puissant que ses concurrentes 100% hybrides, la 208 se montre moins à l'aise en ville, où l'on relève quelques à-coups et des bruits de transmission. La consommation moyenne apparaît cependant très maîtrisée, même si elle consomme 0,6 l/100 km de plus qu'une Toyota Yaris 116.

#### Qualités

Agrément de conduite

Consommation maîtrisée

#### Défauts

A-coups à basse vitesse

Pas une 100% hybride

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	26 100 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	102 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm <sup>3</sup>
Puissance	100 ch à 5500 tr/mn
Couple	205 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	345 dm <sup>3</sup>
POIDS	1213 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,75 x 1,43
VITESSE MAXI	181 km/h
1 000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	9,6 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,4 l/100 km

➔ Les étoiles **Auto Plus** ★★★★★

## e-208 51 kWh 156 ch GT



Cette 208 électrique de 156 ch dotée d'une batterie de 51 kWh profite d'une autonomie en hausse.

### Chère autonomie

Restylée en 2023, la 208 dispose de cette motorisation électrique de 156 ch en parallèle de la 136 ch qui reste au catalogue. Plus que les performances qui ne s'améliorent pas beaucoup par rapport à cette dernière (excepté les reprises, et encore, légèrement), c'est surtout l'autonomie qui progresse. En effet, elle reçoit une batterie de 51 kWh. De quoi dépasser les 400 km (précisément 385 km d'autonomie mesurés par le laboratoire Auto Plus) d'une traite. Toutefois, les 1 300 € de différence de tarif affichés par rapport à la version 136 ch ont de quoi faire hésiter.

#### + Qualités

**Autonomie en hausse**

**Reprises**

**Douceur de conduite**

#### - Défauts

**Prix**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 700 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/45 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	310 dm <sup>3</sup>
POIDS	1524 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,75 x 1,43
VITESSE MAXI	150 km/h
1 000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
TEMPS DE CHARGE	5h (11kW) 34h (secteur)
AUTONOMIE	305 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## 3008 Hybrid 145 e-DCS6 GT



Le 3008 offre un style plus sportif mais un comportement beaucoup plus sage que son prédécesseur.

### Succès attendu

Sans surprise, c'est cette version hybride qui rafle la majorité des ventes du 3008. Malgré sa faible puissance pour un SUV compact, son 1.2 fait mieux que se défendre face à notre chronomètre. Malheureusement, les réglages de châssis adoptés par Peugeot ont fait totalement disparaître le caractère ludique du modèle précédent. On attendait mieux d'un SUV à ligne de coupé, d'autant qu'elle se paie par une habitabilité très décevante à l'arrière. On se console avec le i-Cockpit, toujours aussi spectaculaire, mais l'on déplore une mécanique terne (et émettrice de bruits bizarres) et un prix trop élevé.

#### + Qualités

**Présentation**

**Performances correctes**

#### - Défauts

**Agilité perdue**

**Habitabilité médiocre**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 000 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	121 g/km + 330 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>
Puissance	145 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	520 dm <sup>3</sup>
POIDS	1663 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,90 x 1,65
VITESSE MAXI	195 km/h
1 000 m D. A.	32,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## e-2008 54 kWh 156 ch GT



Le 2008 progresse au niveau de l'autonomie mais reste cher.

### L'électrique au prix fort

L'e-2008 a profité de son restylage de 2023 pour s'offrir la motorisation de 156 ch produite en partenariat avec Nidec et une batterie un peu plus pêchue de 54 kWh. Elle est désormais seule à la barre, le 136 ch ayant été retiré du catalogue. Avec 70 km d'autonomie moyenne en plus et presque une seconde de mieux au 0 à 100 km/h, les progrès sont réels mais son rayon d'action reste un peu court sur autoroute. S'il brille toujours par sa présentation, le 2008, parmi les plus volumineux de sa catégorie, laisse un peu sur sa faim en matière d'habitabilité et de coffre et le prix de cette version reste très élevé.

#### + Qualités

**Autonomie en progrès**

**Confort**

#### - Défauts

**Autonomie sur autoroute**

**Rapport encombrement habitabilité**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 200 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	388 dm <sup>3</sup>
POIDS	1610 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,77 x 1,53
VITESSE MAXI	151 km/h
1 000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11 kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	335 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## e-5008 210 ch GT



Dérivé du 3008, le 5008 est l'un des rares SUV familiaux proposant sept vraies places et une motorisation électrique.

### Des watts et du confort

Le 5008 tente à son tour l'aventure électrique, sans grand succès, au point que Peugeot le remise déjà copieusement. Il faut dire qu'avec 2,3 tonnes sur la balance, il a tout perdu de ce qui faisait le charme du modèle précédent : une agilité hors du commun pour un SUV 7 places. Il perd également ses sièges séparés à l'arrière mais sa troisième rangée de sièges reste relativement accueillante et son coffre réellement logeable. Il reste donc l'ami des familles auxquelles il propose un confort sans reproche. Sa consommation relativement contenue lui permet de proposer une autonomie acceptable de 380 km.

#### + Qualités

**Habitabilité**

**Confort**

#### - Défauts

**Agilité disparue**

**Modularité en baisse**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 490 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	210 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 73 kWh
COFFRE	685/835/330 dm <sup>3</sup>
POIDS	2295 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,90 x 1,70
VITESSE MAXI	171 km/h
1 000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 8h (11kW)
AUTONOMIE	380 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## Polestar 3 Long Range Dual Motor



La batterie de 107 kWh se recharge sur borne rapide jusqu'à 250 kW. Elle met alors 30 mn pour passer de 10 à 80%.

### Un inconnu ambitieux

Ce long SUV de 4,90 m au design sobre et raffiné... ne détonnerait pas dans la gamme du cousin Volvo. La présentation épurée, sans boutons physiques offre un grand écran central de 14,5", efficace sauf sur quelques fonctions. La qualité de fabrication est remarquable, les matériaux haut de gamme. Lors de notre essai de cette version de 489 ch, l'autonomie réelle a plafonné à 450 km, loin des 632 km WLTP, en partie à cause de son poids (près de 2,6 t). Confort ferme mais comportement routier équilibré. À 87300€, il offre, heureusement, une dotation riche.

#### + Qualités

**Agrément et présentation**  
**Dotation et confort**

#### - Défauts

**Tarif excessif**  
**Autonomie juste satisfaisante**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	87 300 € - 21 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	489 ch
Couple	840 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
PNEUS	Boîte auto. à rapport unique
BATTERIE	255/50 R20 - 285/45 R20
COFFRE	Li-Ion 107 kWh
POIDS	555 + 37 (AV) dm <sup>3</sup>
L x l x h (en m)	2578 kg
VITESSE MAXI	4,90 x 1,96 x 1,61
0 à 100 km/h	210 km/h
TEMPS DE CHARGE	25 s
AUTONOMIE	80 à 120 km/h (en d) 2,9 s
	30 mn (rapide) - 10h (11 kW)
	450 km



## Macan Turbo



Cette version haut de gamme promet d'être une vraie Porsche. Fidèle aux quatre roues motrices, ce SUV conserve le moteur avant.

### Haute intensité

Tout en haut de la pyramide du Macan électrique, trône une version Turbo de 639 ch. Capable d'abattre le 0 à 100 km/h en 3,3 s et de filer à 260 km/h, il reste fidèle à l'ADN Porsche. Basé sur la plateforme PPE (800 V), il peut recharger de 10 à 80 % en 21 minutes, seulement. Son châssis, affûté et dynamique, fait presque oublier ses 2,4 tonnes. La direction précise, le freinage naturel et les accélérations décoiffantes en font un vrai SUV sportif. Confort en retrait, autonomie réelle inférieure à 450 km, et prix salé (118910 € hors options) limitent toutefois son attrait au quotidien.

#### + Qualités

**Accélérations étonnantes**  
**Technologie**

#### - Défauts

**Surcoût élevé**  
**Confort en retrait**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	119 700 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	584 - 639 (Overboost ch)
Couple	1 130 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
PNEUS	Boîte auto. à rapport unique
BATTERIE	235/55 R 20 - 285/45 R 20
COFFRE	Lithium-Ion 100 kWh
POIDS	480+84 dm <sup>3</sup>
L x l x h (en m)	2405 kg
VITESSE MAXI	4,79 x 1,94 x 1,63
0 à 100 km/h	260 km/h
TEMPS DE CHARGE	3s3
AUTONOMIE	10h (11kW) 21 min (rapide)
	590 km

\*Données constructeurs



# PORSCHE

## Taycan 4S



Le comportement de la Taycan épate et sa puissance de recharge maxi en courant continu s'élève désormais à 270 kW !

### Un gros coeur

Après cinq années de carrière, le temps est venu à la Taycan de bénéficier de quelques petites mises à jour. Côté style, cela se traduit par des boucliers et des optiques redessinés. Aussi les nouveaux phares HD matrix (option) changent le regard et notez le long bandeau lumineux avec le logo Porsche rétroéclairé sur la poupe. Superbe ! La Taycan affûte également son châssis et gagne en puissance. Ici, la version 4S, équipée de deux moteurs développe 544 ch. L'ensemble est alimenté par une énorme batterie de 89 kWh (contre 79 kWh pour la précédente) qui lui permet de parcourir 560 km en moyenne.

#### + Qualités

**Sensation de légèreté**  
**Batterie plus performante**  
**Autonomie en hausse**

#### - Défauts

**Liste des options...**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	125 800 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	544 ch
Couple	695 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
PNEUS	Boîte auto. 2 vitesses
BATTERIE	225/55 R 19 - 275/45 R 19
COFFRE	Lithium-ion 89 kWh
POIDS	416+75 dm <sup>3</sup> **
L x l x h (en m)	2170 kg
VITESSE MAXI	4,97 x 1,97 x 1,38
0 à 100 km/h	250 km/h
TEMPS DE CHARGE	3s7
AUTONOMIE	9h (11 kW) 18mn charge rapide
	560 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus



## Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé



Avec un 0 à 100 km/h expédié en 3s7, seulement, ça déménage sévère.

### Un Cayenne sous stéroïdes

Vous avez sous vos yeux le Porsche Cayenne le plus puissant et le plus performant de l'histoire de la marque. Dans sa version Turbo E-Hybrid rechargeable, il associe un V8 biturbo à un moteur électrique pour développer 739 ch. Une puissance de supercar dans un SUV au gabarit XXL, capable d'accélérations fulgurantes et d'un comportement bluffant malgré ses 2,7 tonnes. Le tout sans négliger le confort ni la présentation intérieure, heureusement soignée au vu du tarif... hors options et hors malus au poids (22 880 €). Les plus sportifs pourront même opter pour le Pack GT.

#### + Qualités

**Perfs de folie**  
**Comportement**

#### - Défauts

**Hors de prix**  
**Poids d'éléphant**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	194 400 € - 53 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	40 g/km + 22880 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	3996 cm <sup>3</sup>
Puissance	739 ch
Couple	950 Nm
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale
PNEUS	Boîte auto. 8 vitesses
RESERVOIR	285/45 R 21 - 315/40 R 21
COFFRE	70 litres
POIDS	404 dm <sup>3</sup>
L x l x h (en m)	2595 kg
VITESSE MAXI	4,93 x 1,99 x 1,67
0 à 100 km/h	295 km/h
CONSUMMATION MIXTE	3s7
	1,8 l/100 km

\*Données constructeurs



## Clio 1.8 E-Tech 160 Full Hybrid Techno



### Rupture maîtrisée

Renault ose la rupture stylistique avec la Clio 6, plus longue de 7 cm et plus large de 4 cm, sans pour autant révolutionner sa base technique. La citadine conserve la plate-forme CMF-B évoluée et adopte un full hybrid de 160 ch, donné pour 4 l/100 km. Douce en ville, bien insonorisée et plaisante à conduire, elle se distingue par un châssis précis et un freinage naturel, rare en hybride. L'interface Google et la présence de commandes physiques soignent l'ergonomie. L'habitabilité n'évolue guère et la boîte peut hésiter sur voie rapide. Plus chère, mais toujours très aboutie.

Plus longue et plus large, la Clio 6 adopte un style en rupture sans renier son ADN. Elle a grandi, mais ça ne profite pas à l'habitabilité.

#### Qualités

Moteur hybride très sobre  
Châssis plaisant

#### Défauts

Tarifs en hausse  
Habitabilité sans progrès



Planche de bord inédite, Google intégré et boutons physiques préservés : l'ergonomie de la Clio 6 est réussie.

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27 600 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	90 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1789 cm <sup>3</sup>
Puissance	160 ch à nc tr/mn
Couple	270 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	205/45 R18
RESERVOIR	39 litres
COFFRE	309 dm <sup>3</sup>
POIDS	1360 kg
L x l x h (en m)	4,12 x 1,77 x 1,45
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	8s3
CONSUMMATION MIXTE	4 l/100 km

\*Données constructeurs



## 5 E-Tech 40 kWh 95 ch Five



L'accès à bord à l'arrière n'est pas aisé et, une fois assis, on peine à glisser les pieds sous les sièges avant.

### Privée de charge rapide

La gamme de la pétillante Renault 5 nouvelle génération s'ouvre désormais sur cette attractive finition Five. Pour à peine plus de 21 000 €, prime déduite, c'est alléchant! D'autant que, même si elle renonce à quelques gimmicks, la R5 reste craquante, dedans comme dehors, et elle est toujours confortable et agréable à mener. Bien sûr, l'équipement est réduit mais reste correct. Mais le principal problème vient de l'absence de toute charge rapide: comptez 4 h pour faire le "plein"... A réserver à des usages bien spécifiques, ou au rôle de deuxième voiture, au mieux.

#### Qualités

Tarif accessible  
Charme conservé  
Gabarit pratique

#### Défauts

Pas de charge rapide

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	24 990 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	95 ch
Couple	215 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/55 R18
BATTERIE	Li-ion 40 kWh
COFFRE	310 dm <sup>3</sup>
POIDS	1349 kg
L x l x h (en m)	3,93 x 1,81 x 1,50
VITESSE MAXI	131 km/h
1 000 m D. A.	35 s
80 à 120 km/h (en dj)	9,4 s
TEMPS DE CHARGE	18h/6h20/4h (secteur/7,4/11 kW)
AUTONOMIE	280 km



## 5 E-Tech 52 kWh 150 ch Techno



Même en finition intermédiaire Techno, la petite cinq joue les séductrices.

### Attendue au tournant

La Renault 5 était attendue au tournant après des années de battage médiatique. Elle répond pourtant aux attentes placées en elle grâce à sa plastique réjouissante, son châssis qui offre la juste balance entre sportivité et confort de conduite, ses performances pétillantes, mais pas excessives et son excellent freinage. Pour ne rien gâcher, elle propose un rapport prix/prestations intéressant par rapport à ses rivales électriques. Elle ne renverse pas la table du côté de l'autonomie mais les 320 km en moyenne sont en vue d'après les mesures de notre laboratoire: c'est mieux que la Peugeot e-208. Au final, presque un sans-faute!

#### Qualités

Agrément de conduite  
Présentation  
Autonomie compétitive

#### Défauts

Espace à l'arrière compté

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 490 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	150 ch
Couple	245 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/55 R18
BATTERIE	Lithium-ion 52 kWh
COFFRE	310 dm <sup>3</sup>
POIDS	1460 kg
L x l x h (en m)	3,93 x 1,81 x 1,50
VITESSE MAXI	151 km/h
1 000 m D. A.	31,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 4h40 (11kW)
AUTONOMIE	320 km



## Captur 1.8 E-Tech full hybrid 160 ch Esprit Alpine



À l'intérieur, le Captur commence déjà à vieillir question style mais les technologies restent modernes malgré tout.

Le style extérieur est une réussite, et l'évolution de cette version full hybride aussi. Le bon mélange !

### Il arrondit les angles

Après avoir habilement restylé son Captur, Renault propose ici une mise à jour de son ensemble "Full Hybrid". Ainsi, la cylindrée de son trois cylindres thermique passe de 1,6 à 1,8 l, la puissance gagne 15 ch et la batterie du système hybride grossit également. Au-delà du gain en performances, cette évolution procure une plus grande discrétion sur les grands axes, une douceur de fonctionnement accrue et jusqu'à 0,6l/100 km de sobriété en plus. Le Captur reste par ailleurs agile à mener. Son intérieur, ergonomique et pratique, date un peu cependant.

#### Qualités

Plus doux à l'usage  
Sobriété en hausse

#### Défauts

Boîte peu réactive  
Intérieur trop banal

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 900 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	105 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1798 cm <sup>3</sup>
Puissance	109 ch (+ 49 + 24 ch élec.)
Couple	170 Nm (+ 205 + 50 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/60 R17
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	348 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 370 kg
L x l x h (en m)	4,23 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	177 km/h
1 000 m D. A.	30,8 s
80 à 120 km/h (en d)	6,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,4 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

## 4 E-Tech 52 kWh 150 ch Autonomie Confort Techno



### La R5 en plus pratique !

Grande sœur de la R5, la R4 est 22 cm plus longue, plus habitable (mais pas extraordinaire non plus...), et son coffre, bien pensé, gagne 105 dm<sup>3</sup>. Et si la banquette repliée laisse une marche, le siège passager avant se rabat pour faciliter le chargement d'objets longs. Héritée de la R5, la planche de bord est ergonomique et bien finie. Dotée de suspensions un peu plus douces, la R4 trépide moins sur les mauvaises routes, mais tolère davantage de roulis. Elle conserve un comportement plaisant et – surprise – affiche une belle autonomie, notamment grâce au mode One Pedal. Mais gare aux bruits d'air.

#### Qualités

Agrément/confort  
Coffre/autonomie

#### Défauts

Places AR moyennes  
Bruits d'air (dès 80-90 km/h)

Très légèrement assouplie par rapport à la R5, cette R4 reste vraiment plaisante à mener et bien amortie. Dommage que les bruits d'air soient trop présents.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 490 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	150 ch
Couple	245 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/60 R18
BATTERIE	Li-ion 52 kWh
COFFRE	415 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 537 kg
L x l x h (en m)	4,15 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	151 km/h
1 000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en d)	6 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (100 kW)
AUTONOMIE	355 km

Les étoiles ★★★★★

## Scenic E-Tech Autonomie Confort 170 ch Techno



### Le Scenic des villes

Certes, 5000 € d'économie par rapport à la version Grande Autonomie, ce n'est pas rien, mais il faut bien mesurer ce que cela implique comme sacrifices : selon le Labo Auto Plus, cette version perd 110 km d'autonomie sur autoroute et 200 km en moyenne de rayon d'action ! C'est beaucoup, même si ce Crossover conserve par ailleurs toutes ses qualités à savoir une habitabilité remarquable, un bel agrément de conduite, un équipement multimédia moderne et pratique et un confort remarquable. Dommage cependant que la modularité soit aussi pauvre et l'adhérence sur le mouillé si précaire.

#### Qualités

Agrément de conduite  
Habitabilité

#### Défauts

Autonomie en forte baisse  
Adhérence sur le mouillé

Le Scenic n'est plus un monospace mais il reste incontestablement familial.

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 990 € - 4 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	170 ch
Couple	280 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 60 kWh
COFFRE	535 dm <sup>3</sup>
POIDS	1 765 kg
L x l x h (en m)	4,47 x 1,87 x 1,57
VITESSE MAXI	154 km/h
1 000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,7 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 6h (11kW)
AUTONOMIE	340 km

Les étoiles ★★★★★

## Symbioz 1.8 E-Tech 160 ch full hybrid Techno



L'écran central vertical de 10,4" / 26,4 cm est de série. Il intègre toujours le très réussi système d'exploitation signé Google, complet.

La chaîne hybride gagne 15 ch via une nouvelle partie thermique qui passe de 1,6 à 1,8 litre. Il en résulte un gain de performance appréciable.

### Le bon accord

Le Symbioz a troqué sa version E-Tech 1.6 hybride de 145 ch contre un ensemble étrenné quelques mois avant lui par le Dacia Bigster et partagé avec le Captur. La puissance maxi combinée atteint 160 ch, au profit des reprises et du niveau sonore (plus de couple à bas régime). Du mieux aussi du côté de la boîte à crabots, au fonctionnement plus fluide, à défaut de gagner en réactivité. Davantage d'agrément au final, en ville comme sur voie rapide. Et sans hausse de l'appétit: 5,8 l/100 km de moyenne, 5,6 l en ville et 6,3 l sur autoroute.

#### Qualités

Plus d'agrément

Consommation

#### Défauts

Places AR étroites

Boîte auto. lente

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 400 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	98 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1789 cm <sup>3</sup>
Puissance	109 ch (+ 49 + 24 ch élec.)
Couple	170 Nm (+ 205 + 50 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/49 R19
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	480 à 610 dm <sup>3</sup>
POIDS	1390 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,8 x 1,58
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	9s1
CONSUMMATION MIXTE	5,8 l/100 km

\*Données constructeurs



## Austral 1.2 full hybrid 200 ch Esprit Alpine



Si l'agrément mécanique de l'Austral monte d'un cran, la mise en route du moteur thermique manque encore de discrétion.

### Nouveau leader

Positionné entre le Symbioz et le Rafale, le Renault Austral évolue pour rester compétitif face au Peugeot 3008 et au récent Citroën C5 Aircross. Restylé, il adopte les codes du Rafale soit une proue plus racée, une finition soignée, un confort amélioré et des équipements innovants comme la reconnaissance du conducteur ou encore les roues arrière directrices. Proposé uniquement en version hybride de 200 ch, l'Austral se révèle très agréable à conduire, mieux insonorisé et toujours aussi sobre avec seulement 6,4 l/100 km selon nos premiers relevés. Bravo Renault!

#### Qualités

Confort de conduite

Conso modérée

#### Défauts

Prix

Options onéreuses

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 000 € - 7 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	107 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1199 cm <sup>3</sup>
Puissance	130 ch à 4 500 tr/mn
Couple	205 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/45 R20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	525 à 650 dm <sup>3</sup>
POIDS	1538 kg
L x l x h (en m)	4,51 x 1,83 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	8s4
CONSUMMATION MIXTE	4,7 l/100 km

\*Données constructeurs



# SKODA

## Elroq 85 285 ch Plus



La charge rapide monte à 175 kW en pic et permet de passer de 10 à 80 % en 28 mn.

### Le bon plan

Skodamuscle son offre électrique avec un SUV compact plus court, moins cher que l'Enyaq, mais tout aussi ambitieux. Avec ses 440 km d'autonomie mesurés, un moteur de 286 ch et une batterie de 77 kWh, il combine bonnes performances et agrément de conduite. Habitable, futé dans ses rangements, bien équipé, il séduit aussi par un tarif de départ plutôt attractif (37 930 €). Seul bémol : un amortissement un peu trop ferme sur les routes dégradées qui dessert quelque peu le confort. Reste que son rapport prix/prestations en fait un redoutable concurrent sur le marché. Encore une fois, Skoda frappe fort.

#### Qualités

Prix intéressant

Autonomie convenable

Agilité/performances

#### Défauts

Poids élevé

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 400 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	470 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 104 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,89 x 1,66
VITESSE MAXI	182 km/h
1 000 m D. A.	27,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	28 mn (rapide) 8h (11kW)
AUTONOMIE	440 km



## Enyaq 85x 286 ch Sportline



Pour un surcoût de 4550 €, cet Enyaq 85x peut disposer de la luxueuse finition Sportline.

### Peu de polyvalence

Voici l'Enyaq le plus sécurisant de la gamme, à savoir la version à transmission intégrale 85x de 286 ch. Ici, le moteur électrique arrière est épaulé par un second, situé sur l'essieu avant. La présence de la transmission intégrale permet de maîtriser au mieux le couple. Mais forcément, toute cette technologie augmente le poids. Ainsi, cette déclinaison ne pèse pas moins de 2384 kg ! Cela influe forcément sur les relances mais aussi sur l'autonomie. Sur autoroute, n'espérez pas dépasser les 350 km. Enfin si l'Enyaq n'a rien d'un sportif, il maîtrise avec un certain succès les éventuelles prises de roulis.

#### + Qualités

**Motricité**

**Comportement**

#### - Défauts

**Poids en hausse**

**Autonomie sur autoroute**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	54 200 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	286 ch
Couple	NC Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	588 dm <sup>3</sup> **
POIDS	2230 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,88 x 1,61
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	6s7
TEMPS DE CHARGE	28min (rapide) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	544 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus



## #5 Brabus 94 kWh 646 ch



Avec 94 kWh de capacité utile, la batterie permettrait d'effectuer 540 km. En réalité, ce sera un peu plus de 400 km. Déjà pas mal !

### Outch !

Le SUV Smart #5, long de 4,70 m, est à ce jour le plus grand et puissant modèle de la marque, atteignant dans cette version Brabus quelques 646 ch ! Son style incarne le nouveau langage Smart, et certains détails trahissent sa sportivité. Doté d'une batterie de 94 kWh en 800 V, il peut se recharger de 10 à 80 % en 18 mn et promet 540 km d'autonomie... comptez plutôt un peu plus de 400 km. Précis, agile, il abat un 0 à 100 km/h fulgurant en 3,8 s, malgré son poids. Le freinage manque toutefois de mordant et la direction de ressenti. Confort et espace sont au rendez-vous, dans un habitacle assez chic.

#### + Qualités

**Autonomie et recharge**

**Habitabilité/coffre**

**Équipements et finition**

#### - Défauts

**Ressenti direction - Freinage**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	66 600 € - 10 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	646 ch
Couple	710 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/40 R21
BATTERIE	Lithium NMC 94 kWh
COFFRE	630 (+ 47 dm <sup>3</sup> AV) dm <sup>3</sup>
POIDS	2378 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,92 x 1,71
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	3s8
TEMPS DE CHARGE	18 mn (borne DC 400 kW max.)
AUTONOMIE	540 km

\*Données constructeurs



# SMART

# TESLA

## #1 66 kWh 428 ch Brabus



Avec 3'9 secondes au 0 à 100 km/h annoncées par le constructeur, cette Smart accélère plus fort qu'une Tesla Model 3 grande autonomie.

### Course à la puissance

Cette version se distingue par des boucliers spécifiques et des bas de caisse arborant le logo Brabus. Le capot retravaillé a deux entrées d'air factices et les jantes alu ont un dessin propre à cette finition. À l'intérieur, on retrouve la touche sport avec le pédalier alu, des ceintures de sécurité de couleur rouge comme les surpiques du tableau de bord. Le toit panoramique est de série. Cette version équipée de deux moteurs développe 428 ch et dispose de 4 roues motrices. Si les accélérations sont franches, le train avant n'est pas très incisif et la belle pèse tout de même 1900 kg.

#### + Qualités

**Performances**

**Équipements de série**

#### - Défauts

**Tarif**

**Poids**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 315 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	428 ch
Couple	543 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66 kWh
COFFRE	333/445 dm <sup>3</sup>
POIDS	1955 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,83 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	24,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,2 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 23h (secteur)
AUTONOMIE	290 km



## Model Y 79 kWh 410 ch Premium 4x4



Cette version Premium à transmission intégrale combine performances et motricité irréprochable.

### Désir de revanche

Si l'autonomie du Model Y d'entrée de gamme vous paraît insuffisante, Tesla propose, l'offre Premium pour 7000 € de plus. Cette variante 4x4 demande 6000 € de plus encore. Selon l'américain, cette déclinaison revendique un rayon d'action de 586 km. Un peu optimiste, car dans la vraie vie, il faudra tabler sur un peu moins. Une donnée somme toute assez confortable, notamment pour ceux qui roulent beaucoup. Par ailleurs, les performances délivrées par cette déclinaison de 410 ch s'annoncent canons. Le SUV expédie le 0 à 100 km/h en seulement 4s8. Seul hic : le confort de suspensions.

#### + Qualités

**Ambiance intérieure**

**Autonomie/performances**

#### - Défauts

**Sensation direction/freins**

**Raideur des amortisseurs**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	52 990 € - 11 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	410 ch
Couple	493 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 79 kWh
COFFRE	695+105 dm <sup>3</sup>
POIDS	2000 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,98 x 1,63
VITESSE MAXI	201 km/h
1 000 m D. A.	24,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 30 min (rapide)
AUTONOMIE	465 km



## Aygo X 1.5 Hybride 116 Air Collection



Malgré des plastiques durs, la présentation est plus moderne, notamment grâce à la nouvelle interface multimédia.

Avec son 1.5 hybride de 116 ch, l'Aygo X gagne en tonus sans perdre sa maniabilité urbaine. Et surtout elle garde un faible appétit.

### Une mini-Yaris hybride

Trois ans après son lancement, l'Aygo X abandonne son modeste trois cylindres de 72 ch au profit du 1.5 hybride de 116 ch de la Yaris. Plus tonique (0 à 100 km/h en 9s2) et nettement plus sobre, elle annonce 3,7 l/100 km, avec 4,2 l relevés lors de notre premier essai. Direction, suspensions et freinage progressent, renforçant la stabilité et la précision, tout en conservant une excellente maniabilité en ville. L'équipement se modernise, mais l'habitabilité et le petit coffre de 231 dm<sup>3</sup> limitent la polyvalence. Et le tarif estimé reste élevé.

#### Qualités

Maniabilité  
Dotation et conso

#### Défauts

Finition  
Habitabilité/coffre

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 000 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	85 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1490 cm <sup>3</sup>
Puissance	116 ch
Couple	141 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	175/60 R18
RESERVOIR	30 litres
COFFRE	231 dm <sup>3</sup>
POIDS	1090 kg
L x l x h (en m)	3,78 x 1,74 x 1,53
VITESSE MAXI	172 km/h
0 à 100 km/h	9s2
CONSUMMATION MIXTE	3,7 l/100 km

\*Données constructeurs



## Prius Hybride Rechargeable 223 ch Design



Pour sa Prius, Toyota annonce une autonomie en "pure" électrique d'environ 70 km.

### Toujours efficiente

La Prius V opte (enfin) pour un style plus clivant que perturbant. Cette version rechargeable reçoit un bloc 2.0 de 152 ch, associé à un moteur électrique de 163 ch. La conduite est plus agréable et les démarrages sont vifs. La transmission à variation continue emballe toujours le moteur lors de franches accélérations, mais heureusement moins bruyamment qu'avant. Cette Prius fait la part belle au confort. L'amortissement est douillet, mais les grands gabarits trouveront l'accessibilité arrière décevante comme la garde au toit. Et le coffre est plus petit que celui d'une citadine Yaris hybride !

#### Qualités

Moteur/agrément  
Ligne enfin sympa

#### Défauts

Habitabilité  
Volume coffre

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 400 € - 8 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	16 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1987 cm <sup>3</sup>
Puissance	223 ch cumulés
Couple	190 + 208 élec.
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	195/50 R 19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	310 dm <sup>3</sup>
POIDS	1588 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,79 x 1,42
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	28,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,7 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,1 l/100 km



## C-HR Hybride 140 Collection



À tout miser sur un design atypique, Toyota sacrifie l'espace aux places arrière et le coffre du C-HR.

### Stylé et sobre

Le style de ce dernier opus reste spectaculaire. La motorisation évolue sensiblement. Le 1.8i développe désormais 140 ch en lieu et place des 122 ch de l'ancienne génération. La douceur de conduite est au rendez-vous et les consommations maîtrisées. Petit bémol en ce qui concerne la transmission à variation continue qui emballe encore trop le moteur. A bord, si le confort progresse, l'amortissement manque encore de douceur. On se console avec un équipement de série généreux (conduites semi-autonome...). Dommage que l'espace soit compté aux places arrière et le volume de coffre limité.

#### Qualités

Sobriété  
Equipements

#### Défauts

Habitabilité/ Coffre  
Phases d'accélération bruyantes

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 950 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	109 g/km + 75 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1798 cm <sup>3</sup>
Puissance	140 ch à nc tr/mn
Couple	142+185 Elec. Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/50 R 19
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	390 dm <sup>3</sup>
POIDS	1487 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,56
VITESSE MAXI	167 km/h
1 000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,8 s
CONSUMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km





Hydrogène



Gaz naturel pour véhicule



Gaz de pétrole liquéfié

Électrique

Hybride

Hybride rechargeable

4 116607535

## C-HR+ AWD 343 ch



Le C-HR+ partage la plate-forme du bZ4X et n'a rien d'un simple C-HR électrifié a posteriori. Il se fait remarquer par son comportement rigoureux et son confort.

Pas de boîte à gants à bord du C-HR+ ! L'emplacement est occupé par le système de chauffage, et les autres espaces fermés sont rares.

### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 000 € - NC
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	343 ch
Couple	AV : 268 Nm + AR 170 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R20
BATTERIE	Li-ion 72 kWh
COFFRE	416 dm <sup>3</sup>
POIDS	2080 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,87 x 1,60
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s2
TEMPS DE CHARGE	30 mn pour 150 kW (10 à 80%)
AUTONOMIE	505 km

\*Données constructeurs



### Bon élève discret

Rien de révolutionnaire pour cet inédit petit frère du bZ4X qui n'a donc aucun rapport autre que le nom avec le C-HR originel. Sobre, il préfère le sérieux à la surenchère technologique: pas de fonctions connectées complexes ou d'écrans géants à bord du C-HR+, et la charge rapide est dans la moyenne (150 kW). En revanche, sa consommation modérée permet une autonomie confortable et, dans la veine des Toyota actuelles, comportement routier et confort de haut niveau en font un agréable compagnon de voyage. A condition de limiter les bagages: le coffre déçoit.

### + Qualités

Châssis réussi

Autonomie

### - Défauts

Habitabilité moyenne

Coffre

## bZ4X Grande Autonomie 2WD 69 kWh Lounge



Le bZ4x évolue en douceur et adopte un nouveau bandeau lumineux et des passages de roue laqués plus élégants.

Le planificateur d'itinéraire fait son apparition mais l'interface, même modernisée, est parfois peu lisible.

### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 900 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	224 ch
Couple	268 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV
	Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/60 R18
BATTERIE	Lithium-ion 69 kWh
COFFRE	560 dm <sup>3</sup>
POIDS	1930 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,86 x 1,65
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s4
TEMPS DE CHARGE	28 min (rapide)
AUTONOMIE	559 km

\*Données constructeurs



### Mise à jour nécessaire

Restylé précocement, le Toyota bZ4X corrige ses principaux défauts sans bouleverser sa recette. Sa batterie progresse à 69 kWh utiles et promet 559 km WLTP, avec environ 400 km envisageables sur route. La charge rapide reste limitée à 150 kW, mais le préconditionnement réduit la charge de 10 à 80 % à 28 minutes. Plus consensuel dehors, modernisé dedans (écran 14"), le SUV conserve un bon confort et une vie à bord spacieuse. En revanche, l'ergonomie, la qualité perçue et le dynamisme restent en retrait face à des références souvent moins chères.

### + Qualités

Confort/habitabilité

Autonomie en progrès

### - Défauts

Dynamisme limité

Prix peu compétitif



## ID.3 59 kWh Pro 204 ch



L'ID.3 est déjà restylée. On apprécie son intérieur plus qualitatif... Et surtout, ses tarifs en baisse !

### Rayon d'action limité

Berline compacte électrique aux allures de monospace, l'ID.3, dotée de 204 ch et de roues arrière motrices, jouit d'un comportement dynamique de prime abord, mais manque un peu de pouvoir directionnel lors des manœuvres d'urgence. Le plaisir de conduire est par ailleurs d'assez courte durée, l'autonomie n'excédant pas environ 280 km sur autoroute (330 km en moyenne sur tous les types de trajets) avec la batterie de 58 kWh seulement. Récemment restylée, l'ID.3 propose un intérieur légèrement plus qualitatif, et des interfaces revues. Le tout, pour un tarif désormais plus attractif.

#### + Qualités

**Agrément de conduite**

**Habitabilité**

**Tarif en baisse**

#### - Défauts

**Autonomie sur autoroute**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 990 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	265 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 59 kWh
COFFRE	403 dm <sup>3</sup> **
POIDS	1815 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,81 x 1,57
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s6
TEMPS DE CHARGE	24 min (rapide) 6h (11kW)
AUTONOMIE	434 km

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus



## ID.4 Pro 286 Life Max



Cette version Pro est désormais dotée de 286 ch. Appréciable, d'autant que les tarifs... baissent !

### Le courant passe

L'ID.4 est un SUV compact qui reprend la base de l'ID.3 mais avec des capacités de batterie supérieures. Au côté des versions "Pure" de 52 kWh, beaucoup trop justes pour envisager de longs voyages, on trouve donc des modèles "Pro" de 77 kWh, au rayon d'action beaucoup plus étendu. Selon les mesures réalisées par le laboratoire Auto Plus, l'allemand peut ainsi couvrir plus de 400 km sans ravitailler en milieu urbain, et plus de 350 km sur autoroute, même si la prudence invitera à "faire le plein" avant. Vif à l'accélération, maniable et plutôt agile, l'ID.4 se montre par ailleurs agréable à conduire.

#### + Qualités

**Autonomie correcte**

**Agrément de conduite**

**Diamètre de braquage**

#### - Défauts

**Tarifs**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	565 dm <sup>3</sup>
POIDS	2200 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,86 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	27,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	450 km



## Tiguan 1.5 eHybrid 272 R-Line



Le nouveau Tiguan est disponible en deux versions hybrides rechargeables, en 204 ch ou comme ici en 272 ch.

### Plus loin, plus cher !

Récemment renouvelé, le Tiguan, star de la marque, embarque logiquement son système hybride rechargeable de dernière génération. Ce groupe de 272 ch a déjà été aperçu sur les Passat et Golf, et se distingue surtout par une impressionnante autonomie en mode 100% électrique: 89 km en conditions variées, selon nos mesures. Seuls les SUV premium comme le Mercedes GLC font mieux, mais ils sont encore plus chers. Non pas que le Tiguan est accessible: en finition R-Line, on dépasse les 60 000 €. Mais, outre un comportement peu inspiré, il est difficile de lui faire de vrais reproches.

#### + Qualités

**Autonomie électrique**

**Habitabilité**

**Conso. raisonnable**

#### - Défauts

**Comportement fade**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	62 100 € - 9 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	36 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 498 cm <sup>3</sup>
Puissance	272 ch
Couple	400 Nm
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	495/635 dm <sup>3</sup>
POIDS	1900 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,86 x 1,66
VITESSE MAXI	216 km/h
1 000 m D. A.	28,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km



## ID. Buzz 86 kWh 286 ch Pro 7 places



Avec ses dimensions et ses formes cubiques, l'ID. Buzz ne pouvait qu'avoir des cotes intérieures hors norme.

### La vie en très grand

L'ID. Buzz gagne 25 cm d'empattement dans cette version 7 places... pour un surcoût de 5 670 € et un gabarit moins maniable, avec diamètre de braquage accru. L'espace à bord devient remarquable: vaste 2<sup>e</sup> rang coulissant, accès aisé et bonnes cotes pour les places du fond. Grâce à une batterie de 86 kWh, il atteint 335 km d'autonomie relevée, et une recharge rapide à 200 kW. Malgré les 2,7 t, ses 286 ch offrent de bonnes reprises, même si le roulis et un amortissement perfectible limitent le dynamisme. Bien présenté et agréable à conduire, l'ID. Buzz peut rester compétitif... attention aux options très coûteuses.

#### + Qualités

**Un charme fou**

**Habitabilité et coffre**

**Agrément de conduite**

#### - Défauts

**Dotation limitée - Rayon de braquage**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 350 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	286 ch
Couple	560 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R19 - 255/50 R19
BATTERIE	Li-Ion 86 kWh
COFFRE	545 dm <sup>3</sup>
POIDS	2 762 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,99 x 1,92
VITESSE MAXI	162 km/h
1 000 m D. A.	29,8 s
80 à 120 km/h (en d)	5,2 s
TEMPS DE CHARGE	14h (wallb.)/30mn (200 kW max.)
AUTONOMIE	335 km



## EX30 Single Extended Range 272 ch Ultra



L'EX30 s'avère très plaisant à mener et son confort de suspension devrait séduire le plus grand nombre.

### L'urbain très branché

Avec ses 4,24 m de long, ce très looké EX30 aura fort à faire puisqu'il devra affronter quelques modèles phares comme le Peugeot E-2008 ou le Hyundai Kona EV. Mais bonne nouvelle, depuis cette année, la fabrication a lieu en Belgique. De ce fait, les versions facturées sous les 47000 € peuvent profiter du fameux bonus. Pour séduire, le Volvo avance de sérieux arguments, à commencer par son moteur de 272 ch qui assure des relances canons. Si nous avons été conquis par son comportement abouti et son excellent niveau de confort en usage mixte, n'espérez pas dépasser les 340 km.

#### + Qualités

**Agrément routier**  
**SUV confortable**

#### - Défauts

**Toujours pas de bonus**  
**Coffre**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49550 € - 5 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	272 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 69 kWh
COFFRE	357+15 dm <sup>3</sup>
POIDS	1816 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,84 x 1,55
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	26,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 62h (secteur)
AUTONOMIE	340 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## XC90 Recharge T8 AWD Start 7 pl.



Pour ne pas froisser les clients, le style extérieur et intérieur du XC90 évolue en douceur.

### Subtile évolution

Le XC90 bénéficie d'une troisième évolution, tant sur le plan esthétique que technologique, afin de poursuivre sa carrière aux côtés de l'EX90, sa version 100 % électrique. Le grand SUV reconduit la version hybride rechargeable de 455 ch cumulés. Ici, le 2.0 essence de 310 ch est associé à un moteur électrique de 145 ch. Le mode "Pure" permet de rouler sur près de 90 km en électrique tandis que le mode "save" permet lui, de recharger les batteries tout en roulant. Mais une fois les batteries à plat, la consommation dépasse allégrement les 9 l/100 km, à condition d'avoir le pied droit léger.

#### + Qualités

**Performances**  
**Confort exceptionnel**  
**Mode électrique**

#### - Défauts

**Prix**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	99500 € - 19 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	80 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1969 cm <sup>3</sup>
Puissance	455 ch
Couple	400 Nm (+ 309 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 20
RESERVOIR	71 litres
COFFRE	640/262 dm <sup>3</sup>
POIDS	2297 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,93 x 1,78
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s4
CONSOMMATION MIXTE	3,5 l/100 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## EC40 Single Start



Pour recharger la batterie du EC40, comptez pas moins de 7h à 11 kW et seulement 30 min via une borne de recharge rapide.

### Nouvelle silhouette

Comme d'autres constructeurs, Volvo propose un SUV au look de coupé. Basé sur la même plateforme que le XC40/EX40, le EC40 a pour particularité de n'être disponible qu'en version 100% électrique. En entrée de gamme, le SUV dispose ainsi de 238 ch et sa batterie de 69 kWh autorise une autonomie vérifiée de 365 km. A bord, la présentation suédoise séduit mais en y regardant de plus près, on découvre quelques plastiques bas de gamme. A l'arrière, les passagers profitent d'un bel espace au niveau des jambes, cependant la garde au toit limitée peut gêner les plus grands.

#### + Qualités

**Look**  
**Autonomie**  
**Gabarit**

#### - Défauts

**Trop lourd**

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48500 € - 6 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone
Puissance	238 ch
Couple	420 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 20 - 255/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 67 kWh
COFFRE	479+37 dm <sup>3</sup>
POIDS	2070 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,88 x 1,60
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	29,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 26 min (rapide)
AUTONOMIE	365 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## EX90 Twin Performance 517 ch Ultra



Très bonne surprise sur les petites routes où l'EX90 sait se montrer plaisant malgré ses 2,8 tonnes.

### Le nouveau chef de file

L'EX90 prend la relève du XC90 en tant que nouveau porte-drapeau 100 % électrique de Volvo. Ce grand SUV 7 places allie technologies de pointe (batterie de 107 kWh, moteur électrique de 517 ch) et design scandinave. Proposé à partir de 89500 €, il grimpe à plus de 110000 € pour la version haut de gamme, ici à l'essai. Confortable, sécurisant et étonnamment dynamique malgré ses 2,8 tonnes, Volvo annonce une autonomie moyenne de 619 km. Son écran central gère presque toutes les fonctions, au détriment de l'ergonomie. Et sachez qu'une fois à bord, l'espace et la qualité de fabrication sont au rendez-vous.

#### + Qualités

**Belle autonomie**  
**Confort**

#### - Défauts

**Tarif...**

**Ergonomie**

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	110400 € - 23 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	517 ch
Couple	910 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/45 R 21 - 295/40 R 21.
BATTERIE	Lithium-ion 111 kWh
COFFRE	697/327+46 dm <sup>3</sup>
POIDS	2787 kg
L x l x h (en m)	5,04 x 1,97 x 1,75
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	4s9
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 10h (11kW)
AUTONOMIE	614 km

→ Les étoiles ★ ★ ★ ★ ☆

## ES90 Single Extended Range Ultra



### Haut voltage et haute voltige

Avec l'ES90, Volvo revient sur le terrain des grandes berlines, en version 100% électrique. Longue de 5 m, dotée d'une architecture 800 V inédite pour la marque, l'ES90 peut charger jusqu'à 300 kW et passer de 10 à 80% en 20 minutes. Sa batterie de 88 kWh promet 650 km WLTP, soit entre 450 et 550 km en réel. Malgré ses 2,4 t, cette propulsion de 333 ch surprend par son agilité et son confort remarquable. L'habitacle est raffiné, l'espace arrière royal, mais l'ergonomie tout tactile et les tarifs élitistes tempèrent l'enthousiasme.



La présentation tout tactile, c'est pur, c'est moderne mais en conduite ce n'est pas toujours pratique.

Avec son radar Lidar, l'ES90 a des airs de taxi... mais Volvo va retirer le système et son accroissement sur les modèles 2026.

#### + Qualités

Comportement routier  
Autonomie/temps de charge

#### - Défauts

Visibilité arrière  
Ergonomie tout tactile

#### Les chiffres\*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	86550 € - 17 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	333 ch
Couple	480 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R21 - 275/40 R21
BATTERIE	Lithium-ion NMC 88 kWh
COFFRE	446 dm <sup>3</sup>
POIDS	2441 kg
L x l x h (en m)	5 x 1,94 x 1,55
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	6s9
TEMPS DE CHARGE	20 min (rapide)
AUTONOMIE	650 km

\*Données constructeurs



## G6 Performance AWD 80 kWh 485 ch



### A la vitesse de l'éclair...

A l'occasion d'un léger restylage qui touche les phares avant, les feux arrière, le logo, et qui voit l'arrivée d'un béquet sur la malle arrière, le G6 reçoit une nouvelle batterie de 80 kWh de capacité utile. Décevante en autonomie sur autoroute (340 km), elle se rattrape par une vitesse de charge (très) rapide: 12 mn seulement. Un record! A condition de trouver une borne capable de délivrer 451 kW. Performant, plaisant, spacieux et confortable, ce grand SUV (4,76 m de long) dispose en revanche de commandes peu intuitives. Sa dotation ultra-riche rend son prix plus digeste.



Les matériaux sont cossus et le style apparaît très épuré. La plupart des commandes passent par l'écran central aux menus pas toujours intuitifs.

Le G6 accepte jusqu'à 451 kW pour recharger sa batterie. Le "plein" de 10 à 80% dure 12 minutes. Un record!

#### + Qualités

Prix / équipement  
Temps de recharge

#### - Défauts

Autonomie sur autoroute  
Ergonomie numérique perfectible

#### Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50990 € - 12 CV
CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	AV: 190; AR: 295 ch : cumul 485 ch
Couple	660 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R20
BATTERIE	Li-ion LFP 80 kWh
COFFRE	500 dm <sup>3</sup>
POIDS	2241 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,92 x 1,65
VITESSE MAXI	204 km/h
1 000 m D. A.	24,7 s
80 à 120 km/h (en d)	2,6 s
TEMPS DE CHARGE 13h / 8h / 12 mn pour 7,4/11/451 kW	
AUTONOMIE	400 km





# Vivez librement vos passions, nous assurons ce qui compte le + pour vous !

En assurant depuis toujours vos véhicules de collection, **Rétro+** perpétue un héritage de passions.

Avec nos valeurs profondément humaines, nous imaginons chaque jour comment contribuer à assurer ce qui compte le plus pour vous, vos véhicules tout comme vos biens de tous les jours, pour votre sérénité au quotidien.

Devis et souscription sur [retro.fr](http://retro.fr)

★★★★★  
**4.7/5**  
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 9347 AVIS  
Au 09/01/2026



Plus de 100 000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

☎ **05 65 100 100**  
[www.retro.fr](http://www.retro.fr)





## Volkswagen ID.3 100 % électrique.

Assistant aux manœuvres de stationnement  
Park Assist Pro\*



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

B

C

D

E

F

G

**Modèle présenté:** ID.3 Pro S Life 150 kW, certains équipements présentés peuvent être en option. Plus d'informations sur [volkswagen.fr](https://volkswagen.fr)  
\*En option. Les technologies d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.

**Cycles mixtes ID.3 Pro S (kWh/100km) WLTP: 15,7. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP: 0 (en phase de roulage).**  
**Valeurs au 02/01/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.**

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

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