Auto Plus Guide de l'Acheteur N°22 - TRIMESTRIEL – AVRIL, MAI, JUIN 2024

NOUVEAU N°22

TRIMESTRIEL – AVRIL, MAI, JUIN 2024

Auto Plus GUIDE DE L'ACHETEUR

124 PAGES D'INFOS POUR BIEN CHOISIR votre prochaine voiture

R5, 4L, TWINGO
LES FUTURES PETITES RENAULT BRANCHÉES

DOSSIER

LES HYBRIDES SONT-ILS ÉCONOMIQUES ?

LES NOUVEAUTÉS PLUS FORTES QUE LES STARS ?

+ EXCLUSIF LA SÉLECTION AUTO PLUS

CITROËN C5 AIRCROSS

Essence, hybride, diesel, électrique
QUELLE VOITURE ACHETER EN 2024 ?

VOLKSWAGEN T-CROSS

MG4

L 14809 - 22 - F: 4,95 € - RD

LES 290 MEILLEURES VOITURES DU MARCHÉ À L'ESSAI

BEL : 5,50€ - ESP : 5,50€ - GR : 5,50€ - DOM S : 5,90€ - ITA : 5,50€ - LUX : 5,50€ - PORT CONT : 5,50€ - CAN : 6,95$CAN - MAR : 60DH - TOM S : 650CFP - CH : 6,50FS - TUN : 12DTU.

PEUGEOT
NOUVELLE E-208
100 % ÉLECTRIQUE

PEUGEOT i-Cockpit® 3D*
Jusqu'à 498 km d'autonomie**
Recharge de 80 % en 30 min***

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

*De série ou indisponible selon les versions. **En cycle urbain. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. ***Recharge sur une borne publique à courant continu de 100 kW. Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

Quelle voiture acheter ?

A l'heure où l'industrie automobile poursuit sa mutation vers le tout électrique, qui s'imposera normalement aux européens à compter de 2035, les acheteurs français de voitures neuves se posent tous les mêmes questions : faut-il franchir le pas dès maintenant vers l'électrique, à l'heure où les règles du bonus/malus écologique évoluent ? L'essence et le diesel doivent-ils être définitivement bannis ? Faut-il choisir une hybride classique ou rechargeable ? Les modèles roulant au GPL et à l'E85, carburants les moins chers à la pompe, sont-ils toujours aussi intéressants ? Autant d'interrogations auxquelles les essayeurs d'Auto Plus vous répondent avec précision en vous indiquant quelles sont, mesures techniques, agrément de conduite et postes budgétaires à l'appui, les 22 voitures les plus intéressantes à acheter en ce moment. Vous trouverez tout d'abord dans notre sélection quelques surprises avec pas moins de six modèles essence (Dacia Sandero et Jogger, Ford Puma, Volkswagen T-Cross, Renault Austral et Mercedes Classe A) et trois diesels (Renault Clio, Peugeot 308 SW et Mercedes Classe E) encore dans la course. Les véhicules hybrides (classiques et rechargeables) sont eux, logiquement présents en nombre (6 au total) notamment dans le segment des SUV avec les BMW X1, Citroën C5 Aircross, Ford Kuga, Kia Niro, Renault Espace et la berline compacte Honda Civic, tandis que nous vous proposons un large choix de 7 modèles 100% électriques avec les deux nouveautés françaises Renault Scenic et Peugeot 3008, mais également les Megane E-Tech, Smart#1, Fiat 600e, MG4 et Tesla Model Y, proposées à des tarifs très variés ▪ ***Olivier Bernis***

REWORL MEDIA
LEADING MEDIA GR
Président : Reworld Media SA

axel springer
Président : Patrick Wehrmann

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

RÉDACTION
Rédacteur en chef: Olivier Bernis (5160)
Assistante de la rédaction: Karine Roumestand
Chef de service : Franck Mozzanini,
Rédaction : Services actualité, essais, nouveautés,
Mesures : Frédéric Haas (0169019197)
Couverture : M & Cie.
Réalisation graphique :
Pages 3 à 39 : Studio Pykha
Pages 41 à 122 : Rip Consulting

PUBLICITÉ
Directrice éxécutive régie :
Elodie Brétaudeau-Fonteilles.
PUBLICITÉ COMMERCIALE
Directeur du pôle automobile : Amaury d'Alès
Directrice adjointe du pôle automobile :
Anne Buré-Emmel (2921).
Responsables planning : Angélique Consoli (5352),
Stéphanie Guillard (5350).
Coordinatrice Trafic : Loïs Jeanne

MARCHÉS DIRECTS
Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545).

MARKETING, ABONNEMENTS ET DIFFUSION
Directeur marketing clients/diffusion :
Germain Perinet
Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885).
Responsable marketing :
Frédérique Gasbarian (5777).

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

VENTES AU NUMÉRO :
Responsable du service Diffusion :
Philippe Merrien
Responsable des ventes :
Mélanie Caillé

SOMMAIRE

NOUVEAUTÉS

6 R4, R5 et Twingo : les futures petites branchées de Renault

10 La nouvelle Citroën C3 face à l'actuelle

DOSSIERS & ESSAIS

14 Essence, diesel, hybride ou électrique : quelle voiture acheter en 2024 ?

24 Les nouveautés sont-elles plus fortes que les modèles stars ?

32 Faut-il faire confiance aux nouvelles marques chinoises ?

34 Les hybrides sont-ils plus économiques que les diesels ? 5 matchs pour juger !

LA SÉLECTION AUTO PLUS

41 Les 290 meilleures voitures du marché à l'essai

42 **Always**
42 **Alfa Romeo**
44 **Audi**
47 **BMW**
54 **BYD**
55 **Citroën**
58 **Cupra**
59 **Dacia**
61 **DS Auto**
62 **Fiat**
63 **Ford**
64 **Honda**
66 **Hyundai**
68 **Jaguar**
69 **Jeep**
71 **Kia**
74 **Land Rover**
75 **Leapmotor**
75 **Lexus**
77 **Lotus**
78 **Lynk & Co**
78 **Maserati**
78 **Mazda**
80 **Mercedes**
84 **MG**
86 **Mini**
86 **Mitsubishi**
87 **Nissan**
89 **Opel**
91 **Peugeot**
96 **Porsche**
98 **Renault**
103 **Seat**
104 **Seres**
104 **Škoda**
105 **Smart**
107 **Suzuki**
108 **Tesla**
110 **Toyota**
113 **Vinfast**
114 **Volkswagen**
121 **Volvo**

PHOTOS : N. SOLER

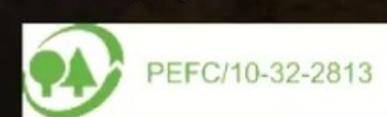
DIRECTION

Éditeur : Editions Reworld Media Axel Springer (ERAS).
Siège social : 40, avenue Aristide Briand, 92277 Bagneux Cedex.
Directeur de la publication : Gautier Normand
Actionnaires : Président Reworld Media France (RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France (RCS Paris 440 097 004).
Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan.
Éditeur : Tommaso Albinati.

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat
Imprimeur : SIEP, Bois-le-Roi (77).
Dépôt légal : mars 2024.
Numéro ISSN : 2449-5392
Numéro CPPAP : 1024 K 93869

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL
Origine du papier : Suède
Certification PEFC
Taux de fibres recyclées 0 %
Impact sur l'eau Ptot 0,01 kg/tonne.



Elle arrivera en dernier (elle se fera attendre jusqu'à l'automne 2026), mais la nouvelle Twingo sera la figure de proue de la contre-attaque de Renault sur le segment des électriques abordables. Elle conjugue en effet un style résolument inspiré de sa lointaine devancière avec un tarif contenu : moins de 20000 € hors bonus.

TWINGO

Lancement: octobre 2026. Longueur: 3,65 m*. Moteur électrique: 110 ch*. Tarif: à partir de 19990 €*

LES TROIS FUTURES STARS "NÉO-RÉTRO" DE RENAULT DÉJÀ

TWINGO, R5, 4L : ELLES VO

C'est une véritable opération séduction que va lancer Renault avec pas moins de trois citadines électriques, prévues d'ici à 2026, toutes plus charmantes les unes que les autres! Comment s'articulent ces nouveautés ? Quels sont leurs atouts ? Et laquelle allez-vous attendre avec impatience ?

Par Vincent Desmonts

On a tendance à l'oublier, mais Renault a été – avec BMW, Nissan et, bien sûr, Tesla – l'un des pionniers de la voiture électrique, à une époque où cette dernière ne suscitait qu'une curiosité polie. Lancée au printemps 2013, la Zoe a été vendue à moins de 6000 exemplaires en France lors de sa première année de commercialisation! Le décollage du marché français des voitures "à pile" est d'ailleurs très récent: avant 2020, elles n'avaient jamais atteint les 2% des immatriculations. Sept ans, c'est bien long, et l'on peut comprendre la lassitude de Renault, qui a préféré se contenter d'un gros replâtrage de sa Zoe en 2019. C'était pourtant un bien mauvais timing, puisque se profilait alors un nombre croissant de rivales plus modernes et plus aguicheuses.

*Estimation Auto Plus

R. DEMARETS

Lancement: février 2024. Longueur: 3,92 m*. Moteur électrique: 136 ch. Tarif: à partir de 24 900 €*

R. DEMARETS

Lancement: octobre 2024. Longueur: 4,15 m*. Moteur électrique: 136 ch. Tarif: à partir de 27 000 €*

RÉUNIES

NT VOUS FAIRE CRAQUER !

Subitement, l'avant-gardiste Zoe est devenue "has been" : trop banale, plus dans le coup. Depuis, Renault a mis les bouchées doubles avec l'aide de son allié Nissan, en développant une plate-forme dédiée à l'électrification (la CMF-EV, rebaptisée depuis AmpR Medium) sur laquelle sont basés la Megane et le Scenic E-Tech. Un bon début, mais le combat se situe désormais au niveau des prix.

L'enjeu des premiers prix

Or, ce qui manque à la gamme électrique du constructeur, ce sont des modèles abordables et séduisants, tant qu'à faire. Car la concurrence ne chôme pas ! Outre Tesla, dont le Model Y était l'an dernier le modèle neuf le plus vendu au monde (toutes motorisations confondues), il faut désormais compter avec les très ambitieuses marques chinoises (MG s'est hissée au 18e rang des ventes en France en 2023, devant Mini !). Les européens ne sont pas en reste, notamment Stellantis qui fourbit ses armes : la Citroën ë-C3 débarquera dès avril avec un premier prix à 23 300 € hors bonus (et même 19 990 € en 2025 !), suivie par une Fiat Panda 100% électrique. Heureusement, Renault prépare sa réplique sous la forme d'une fusée à trois étages : d'abord la R5, qui sera dévoilée au prochain Salon de Genève (du 26 février au 3 mars), puis la 4L à l'automne. Quant au troisième étage, celui qui doit mettre les ventes d'électriques Renault sur orbite, ce sera la très attendue Twingo, qui nous fera cependant patienter jusqu'en 2026. Point commun entre ces trois modèles : s'ils avancent pied au plancher vers l'horizon tout-électrique de 2035, ils gardent ■■■

Les lignes de la Twingo électrique devraient rester très proches de celles du concept-car Legend, présenté par Luca de Meo, directeur général du groupe Renault, en novembre dernier.

un œil dans le rétro! C'est un peu la marotte du directeur général du Groupe Renault, Luca de Meo, qui a contribué à ressusciter la Fiat 500 et Abarth dans ses précédentes fonctions, avec le succès que l'on connaît. Commençons par la R5, qui débarquera la première. Pour René Demarets, notre spécialiste du design, c'est une réussite: "Les stylistes ont bien interprété des lignes qui n'étaient pas faciles à appréhender, comme le profil en trapèze typique de la R5 des années 1970, ou le pli dans les ailes arrière." Pour autant, ils n'ont pas hésité à muscler le look de la nouvelle venue, "notamment au niveau du bouclier avant, qui exprime de la puissance tout en mettant en scène le travail des aérodynamiciens." Basée sur une plate-forme de Clio modifiée, la R5 adoptera un moteur sans terres rares (comme la Megane E-Tech) et deux tailles de batteries (40 ou 52 kWh), pour une autonomie de 300 ou 400 km. Enfin, son train arrière multibras sophistiqué devrait lui procurer un excellent compromis confort/tenue de route. Quant à son gabarit compact (3,92 m* contre 4,08 m pour une Zoe), il devrait en faire une reine des villes, en espérant que l'habitabilité n'en souffre pas trop! Reste un problème: avec un premier prix juste sous la barre des 25000 €, la R5 n'est pas la citadine "discount" espérée. C'est justement là qu'interviendra la nouvelle Twingo, qui démarrera, elle, juste sous les 20000 €! Là encore, c'est du néo-rétro, "mais qui reste moderne dans son traitement", tient à préciser l'ami René. "Et la Twingo renoue avec un profil monocorps, à rebours de la mode actuelle du tout SUV. C'est un pari!" Point d'angles vifs: ici, les rondeurs font loi, comme sur la première Twingo.

Réduire les coûts

Pour contenir le prix, ses dimensions seront réduites (3,65 m* de long) et sa batterie utilisera la chimie LFP (lithium-fer-phosphate) moins coûteuse, avec une autonomie d'au moins 200 km grâce à un moteur annoncé très efficient. Reste à trouver un constructeur partenaire pour la fabriquer en réduisant les coûts (peut-être Volkswagen, si l'on en croit la presse d'outre-Rhin) et à choisir une usine, sans doute en Europe de l'Est. Et la 4L dans tout ça? La mythique petite voiture à tout faire se réincarnera sous la forme d'un SUV citadin au style immédiatement identifiable. "L'exercice était pourtant particulièrement difficile pour les designers", explique René, "car la 4L était une voiture pratique et intelligente, mais pas spécialement jolie. Mais ils ont réussi à intégrer ses éléments caractéristiques, comme la découpe de sa portière arrière, sa vitre de custode en trapèze ou la courbure de son capot. Sans eux, ce n'était plus une 4L!" Elle viendra combler le trou qui subsistera entre la R5 et la Megane E-Tech, et sera assemblée en France, à Maubeuge. Elle devrait hériter du

*Estimation Auto Plus

Véritable remplaçante de la Zoe, la R5 bénéficiera bien évidemment d'un capital sympathie très supérieur! Son autonomie devrait également faire un bond en avant, et atteindre les 400 km.

R5

R. DEMARETS

Quoi de plus naturel que d'adopter le format d'un SUV citadin pour réincarner la fabuleusement polyvalente 4L? Comme la R5, elle sera assemblée en France.

4L

R. DEMARETS

même moteur électrique "ePT-100" que la R5 et d'une batterie lui offrant 400 km d'autonomie. A bord, la 4L soignera les aspects pratiques, avec une banquette facilement modulable et un seuil de chargement bas. Toutes ces Renault électriques "new-look" seront les premiers fruits d'Ampere, la "start-up" de l'électrique créée par le Losange. L'objectif de cette structure inédite: réduire de 40% les coûts des véhicules à batterie, afin de les amener à parité avec ceux des modèles thermiques. Un vaste programme, qui connaît déjà son premier accroc: l'introduction en Bourse d'Ampere, grâce à laquelle Renault espérait lever de l'argent frais, a dû être annulée, les marchés financiers étant trop capricieux ces temps-ci. ■

Leurs aînées en chiffres

4L: 1961-1995

R5: 1972-1984

TWINGO: 1992-2007

PH. TISSIER/PILOU, N. SOLER, F. GROUT

■ Ce n'est pas pour rien que les 4L, R5 et Twingo sont devenues des icônes de la marque Renault: toutes ont été d'incroyables succès commerciaux.

■ Réponse (tardive) de Renault à la Citroën 2CV, la 4L a été commercialisée chez nous entre 1961 et 1992, mais elle a continué à être produite en Espagne et au Maroc jusqu'en 1995, totalisant plus de 8,1 millions d'unités en trente-quatre ans.

■ Sortie en 1972, la Renault 5 voulait séduire une clientèle éprise de modernité. Moderne, elle l'était assurément, avec ses pare-chocs en plastique et son très pratique hayon. Elle s'est déclinée aussi en versions sportives, dont la fabuleuse R5 Turbo à moteur central. Elle fut produite à 5,7 millions d'exemplaires jusqu'en 1984, année où elle fut remplacée par la Supercinq.

■ Lancée en 1992 pour offrir une entrée de gamme plus abordable que la Clio, la Twingo se démarquait par sa bouille à part, son excellent rapport encombrement/habitabilité et sa modularité futée (banquette coulissante, sièges avant repliables en couchette...). Cette génération fut commercialisée jusqu'en 2007, à plus de 2,6 millions d'unités.

En Bref

Lancement: mai 2024
Moteur essence: 100 ch
Hybride simple: 100 ch (48 V)
Moteur électrique: 113 ch
Tarif: à partir de 17 900 €*

PREMIÈRE CONFRONTATION STATIQUE

LA NOUVELLE CITROËN

Lancée fin 2019, la seconde génération de la citadine arrive à mi-carrière. Le moment est donc venu pour un restylage, qui s'accompagne d'une petite remise à niveau à bord, mais aussi de l'arrivée de nouveaux moteurs, en thermique comme en électrique. Auto Plus Guide de l'acheteur vous dit tout…

Par Vincent Desmonts

Avec près de six millions d'exemplaires vendus sur trois générations depuis 2002, la C3 est le best-seller de Citroën. Hélas, la citadine vit depuis des années dans l'ombre de ses grandes rivales, les Peugeot 208 et Renault Clio. Devant se contenter d'osciller entre la quatrième et la sixième place au classement des ventes hexagonales, elle a toutefois réussi à se hisser exceptionnellement à la deuxième place devant la Clio en 2019. Quand la C3 s'enrhume, c'est tout Citroën qui tousse! Troisième marque la plus vendue en France en 2017 avec plus de 200 000 immatriculations (9,5 % du marché), Citroën s'est désormais fait doubler par Dacia et n'a écoulé que 126 000 autos en 2023 (7,1 % du marché). Le déclin est tel que c'est à présent Toyota qui talonne la marque aux chevrons dans son propre pays! Il fallait réagir, et c'est chose faite avec cette nouvelle C3, qui rencontre ici l'actuelle afin de procéder à un passage de flambeau avant son arrivée en concession en mai prochain (les commandes ouvriront au printemps). Une confrontation qui met en évidence la rupture dans la continuité entre les deux générations, à la fois très différentes et très proches. Les examiner de profil permet déjà de constater le changement de philosophie: à l'heure où le SUV devient le type dominant, même une citadine comme la C3 doit s'adapter.

Un style "SUVisé"

Elle a donc "pris l'ascenseur", avec une garde au sol qui passe de 135 à 163 mm et une hauteur sous toise qui culmine désormais à 1,57 m (+ 9 cm). Le style est au diapason: les rondeurs des générations précédentes laissent place à des volumes plus structurés, avec un faciès plus vertical, un capot allongé et plus horizontal, davantage "d'air" dans les passages de roue… Des traits acérés qui présentent pourtant une certaine fluidité et un sens assez développé du détail. On s'amusera ainsi à recenser toutes les fois où le motif des chevrons apparaît sur la carrosserie, et l'on admirera les détails complexes des optiques, qui contrastent avec l'aspect épuré du restant. A ce sujet, la C3 ferme le chapitre des phares "à étages" de la génération précédente: ils sont désormais d'un seul bloc et dessinent un "C". Autre page tournée: celle des très contestés Airbumps, ces imposantes protections latérales apparues sur feu le C4 Cactus. Seule trace de leur existence: un petit pli de tôle qui dessine un à-plat en bas de portière. A l'arrière, les feux sont à présent reliés par un bandeau noir laqué et texturé, au centre duquel trône le nouveau logo Citroën (dont c'est la première apparition sur un modèle de série). Quant aux petits bandeaux colorés sur les montants de custode, ils sont interchangeables. ■■■

** Estimation Auto Plus.*

En Bref

Lancement: modèle actuel

Moteurs essence: 83 et 110 ch

Moteur diesel: 100 ch

Tarif: à partir de 16 590 €

PHOTOS: A. SAUNIER

C3 FACE À L'ACTUELLE

De profil, la mutation est flagrante: la nouvelle C3 culmine à 1,57 m, soit 9 cm plus haut que l'actuelle, notamment grâce à une garde au sol majorée de 28 mm. On notera aussi le capot plus long et nettement plus horizontal. Pour le reste, les dimensions n'évoluent qu'à la marge: l'empreinte au sol reste quasiment inchangée.

C'EST NOUVEAU!

La nouvelle C3 soigne son design dans les moindres détails, comme en témoigne le motif des chevrons – emblématique de l'histoire Citroën – que l'on retrouve sur la calandre et le bouclier, sur le bandeau arrière, et même sur les passages de roue! Les petits inserts colorés au niveau du montant de custode sont interchangeables.

C'EST NOUVEAU !

Les sièges Advanced Comfort (de série dès le deuxième niveau de finition Plus) offrent désormais un meilleur maintien latéral. Clin d'œil: les contre-portes s'ornent d'étiquettes portant des petits messages empreints de bonne humeur.

L'instrumentation est projetée sur un fin bandeau en haut de la planche de bord. Le petit volant n'est pas sans évoquer celui des cousines de chez Peugeot! Finition correcte, interface tactile réactive et commandes de clim' physiques sur toutes les versions.

La nouvelle C3 offre quelques centimètres supplémentaires pour les jambes à l'arrière. Garde au toit en progrès et surface vitrée majorée. Mais le plancher des versions électriques est trop haut. Le coffre, lui, reste moyen, en électrique comme en thermique, et son seuil est encore plus élevé qu'auparavant.

■■■Dans l'habitacle, bonne surprise: malgré des dimensions quasiment identiques à celles de l'ancienne génération, les passagers arrière gagnent quelques centimètres pour caser leurs genoux, ce qui n'est pas du luxe! Le pavillon surélevé permet d'ailleurs de se sentir plus à l'aise, avec une luminosité accrue. En revanche, la version électrique impose un plancher surélevé pour loger la batterie, qui nuit au confort postural (cuisses non soutenues). A l'avant, la planche de bord change du tout au tout, avec une instrumentation numérique projetée en partie haute, un petit volant (façon… Peugeot!) et un écran tactile de 10,25"/26 cm plutôt réactif, sur les finitions Plus et Max. Dans tous les cas, la clim' se commande par des boutons classiques, et plus par la dalle comme auparavant: un vrai progrès pour l'ergonomie. Quant à l'aspect SUV, il se traduit par une position de conduite surélevée de 76 mm. Côté volume de chargement, la C3 reste par contre à la traîne, avec 310 dm³ annoncés. Une soute plutôt petite et, de surcroît, pas des plus pratiques du fait d'un seuil de chargement toujours trop haut.

Sous le capot, plus de diesel mais

Si la nouvelle C3 reprend de son aînée le principe du toit contrasté (sur la finition haute Max) et une découpe similaire des vitres latérales, elle s'en démarque par un postérieur davantage taillé à la serpe. Le nouveau logo Citroën, implanté en majesté, apparaît ici pour la première fois sur un modèle de production.

PHOTOS: A. SAUNIER

Côté design, la planche de bord de la C3 actuelle a plutôt bien vieilli. Mais certains plastiques détonnent, tandis que les interfaces tactiles ont pris un coup de vieux. Et elles sont hélas un passage obligé pour régler la clim'...

Volume: 300 dm³*

Bien que les assises soient confortables, on se sent à l'étroit à l'arrière de la C3 actuelle: les plus grands y ont les genoux dans les dossiers des sièges avant et doivent baisser la tête pour regarder par la fenêtre. Le coffre figure dans la moyenne basse de la catégorie.

deux versions électriques. Dès le lancement, l'ë-C3 se dotera d'un moteur de 113 ch alimenté par une batterie LFP (fournie par le chinois SVolt) d'une capacité de 44 kWh, pour une autonomie de 320 km (cycle WLTP). Affichée à partir de 23300 €, elle sera complétée courant 2025 par une version à la batterie plus modeste (200 km d'autonomie WLTP), mais affichée à seulement 19990 €. Des prix dont il faudra déduire le bonus: fabriquée en Europe (à Trnava, en Slovaquie), la C3 est éligible à la prime écolo ainsi qu'au leasing social (à partir de 54 €/mois).

Une gamme simplifiée

Mais elle sera également disponible dans deux versions thermiques: d'abord un 1.2 PureTech de 100 ch en boîte manuelle, puis, en fin d'année, une version hybride 48 V de 100 ch ne rejetant que 117 g/km de CO_2 et échappant donc (pour l'instant!) au malus. La gamme devrait s'arrêter là, sacrifiant au passage l'actuelle motorisation de base PureTech 83 ch. Citroën promet néanmoins des tarifs attractifs: ils devraient démarrer juste sous les 18000 €, avec trois finitions (You, Plus et Max) et un équipement déjà très correct dès le départ (suspensions à butées hydrauliques, radar de recul, clim', alerte de franchissement de ligne, lecture des panneaux...). Premières livraisons avant l'été. ■

ESSENCE, DIESEL, HYBRIDE, ÉLECTRIQUE

Quelle voiture acheter en 2024 ?

SHUTTERSTOCK

Pendant que l'industrie automobile poursuit sa profonde mutation vers le tout électrique, l'acheteur est plongé dans un abîme d'incompréhension. Faut-il franchir le pas à l'heure où les règles du bonus écologique évoluent ? L'essence et le diesel ont-ils encore de la pertinence ? Faut-il choisir une hybride classique ou rechargeable ? Auto Plus Guide de l'acheteur vous aide à y voir plus clair. Par Vincent Desmonts

Le marché automobile français est en convalescence. Les ventes de voitures neuves ont certes bondi de 16 % en 2023, à 1,77 million, mais on reste loin des 2,21 millions de 2019 ! Dans le détail, l'essence résiste, mais ne représente plus qu'un gros tiers du marché contre presque 58 % en 2019. Les hybrides sont juste derrière, avec 33,5 %, principalement des modèles "full" et "mild" hybrides, les hybrides rechargeables ne totalisant que 9,2 % des ventes. Star déchue, le diesel continue sa descente aux enfers : il pointe désormais sous la barre des 10 % du marché (9,7 % très exactement) contre 15,6 % en 2022 et… 73 % en 2012 ! Une chute aussi rapide que la progression des modèles électriques, dont les ventes ont bondi de 47 % l'an dernier, mais qui ne représentent encore que 16,8 % des immatriculations. Cette accélération a été favorisée par le succès des Tesla Model Y (dont les ventes ont plus que triplé sur un an !) et MG4, cette dernière s'étant d'emblée hissée au 23e rang du marché. Mais les nouvelles règles du bonus écologique – qui devrait être ramené à 4 000 € (contre 5 000 € l'an dernier [1]) et est désormais conditionné au résultat d'un "score environnemental" calculé à partir des émissions carbone lors de la production et de l'acheminement des autos – pourraient freiner, au moins temporairement, l'irrésistible croissance de l'électrique en handicapant les acteurs chinois comme MG ou BYD, mais aussi les modèles non fabriqués en Europe, comme les Dacia Spring et Tesla Model 3 (toutes deux dans le top 10 français l'an dernier) ou encore le Kia Niro EV. Quant au leasing social (l'électrique "à 100 € par mois" promise par le candidat Emmanuel Macron), il est victime de son succès : dès les premiers jours de janvier, 80 000 personnes avaient manifesté leur intérêt pour seulement 25 000 véhicules prévus au budget. Mais ce quota devrait être revu à la hausse.

Guerre des prix

Il faudra bien en passer par là, car les voitures électriques restent chères : en moyenne 41 473 € au

1. A l'heure où nous écrivons ces lignes, le décret fixant le montant du bonus écologique pour 2024 n'est toujours pas paru.

premier semestre 2023 selon les données AAA Data contre 35 118 € pour l'ensemble d'un marché déjà frappé par une forte inflation. Heureusement, les constructeurs préparent de nouveaux modèles plus abordables : débarqueront dès cette année les Citroën ë-C3 (à partir de 23 300 € hors bonus) et ë-C3 Aircross, la Renault 4 et 5, ainsi qu'une inédite Fiat Panda à batterie. En outre, la guerre des prix inaugurée par Tesla et les marques chinoises ne devrait pas se calmer, les capacités de production ayant plus fortement augmenté que la demande.

La "menace" ZFE s'éloigne

Mais les modèles thermiques n'ont pas dit leur dernier mot, d'autant que l'étau sur les ZFE-m (zones à faibles émissions) se desserre. Les menaces d'interdiction de circulation à court terme dans les grandes agglomérations pour les diesels actuels (labellisés Crit'Air 2) et plus encore les essence récentes (Crit'Air 1) s'estompent. Reste que l'offre thermique se restreint de mois en mois, au profit de motorisations hybrides plus ou moins coûteuses. Si les hybrides légères ("mild") n'offrent que des gains limités en consommation, les "full" affichent une belle sobriété et conviendront à ceux qui ne sont pas (encore) en mesure de passer à l'électrique. Les hybrides "plug-in" permettent de parcourir plusieurs dizaines de kilomètres sans consommer de carburant, mais sont plutôt chères et ne peuvent être rentabilisées qu'à condition d'utiliser le plus possible leur mode 100 % électrique, d'autant que leur appétit est parfois très élevé une fois leur batterie vide. GPL et super-éthanol E85 représentent des alternatives intéressantes, avec des prix autour de 1 €/litre. Mais Ford, moteur du micro-marché de l'E85, s'apprête à réduire son offre de modèles compatibles. ■

AU SOMMAIRE

LES ESSENCE

Dacia Jogger 1.0 Eco-G - 100 ch p. 16
Dacia Sandero 1.0 SCe - 65 ch p. 16
Ford Puma 1.0 Flexifuel - 125 ch p.16
Renault Austral 1.3 mild hybrid - 160 ch p. 17
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI - 95 ch p. 17
Mercedes Classe A 180 - 136 ch p. 17

LES DIESELS

Mercedes Classe E 220 d - 197 ch p. 18
Peugeot 308 SW 1.5 Blue HDi - 130 ch p. 18
Renault Clio 1.5 Blue dCi - 100 ch p. 18

LES HYBRIDES

BMW X1 xDrive 25 e - 245 ch p. 20
Citroën C5 Aircross 1.2 Hybrid - 136 ch p. 20
Ford Kuga 2.5 Duratec Hybrid Flexifuel - 190 ch p. 20
Honda Civic 2.0 e:HEV 2.0 i-MMD - 184 ch p. 21
Kia Niro 1.6 Hybride - 141 ch p. 21
Renault Espace 1.2 E-Tech full hybrid - 199 ch p. 21

LES ÉLECTRIQUES

Fiat 600e - 156 ch p. 22
MG4 Autonomie Standard 51 kWh - 170 ch p. 22
Renault Megane E-Tech EV60 - 220 ch p. 22
Smart #1 Pro + - 272 ch p. 23
Tesla Model Y Propulsion - 299 ch p. 23
Et aussi Peugeot E-3008 - 210 ch et Renault Scenic E-Tech - 220 ch p. 23

LES ESSENCE

Les modèles à essence et leurs cousins acceptant aussi le GPL et l'E85 restent largement majoritaires dans les ventes (42% du marché en 2023), mais le malus écologique se fait plus pesant que jamais…

L'ami des familles soucieuses de leur budget

Dacia Jogger 1.0 Eco G Extreme+ (5 pl.) - 100 ch **22 000 € / 21 800 €***

PHOTOS : N. SOLER

Dacia reste un cas à part : même si la marque roumaine a subi l'inflation, elle continue de proposer des modèles au rapport prix/prestations unique sur le marché. A l'image de ce Jogger, qui emporte jusqu'à sept personnes (+ 900 €) dans un habitacle spacieux et bien pensé, et offre des qualités routières surprenantes au regard de sa modeste fiche technique. Son trois cylindres n'affole certes pas les chronos, mais il suffit amplement au quotidien. C'est sur les trajets autoroutiers qu'il montrera ses limites, à cause d'un sixième rapport trop long. Une faiblesse qu'on lui pardonne aisément grâce à la possibilité de carburer au GPL, qui réduit fortement le budget d'utilisation (moins de 1 €/litre !). Bon confort en outre : malgré une insonorisation moyenne, le 1.0 reste discret, tandis que les suspensions sont moelleuses et les sièges bien dessinés. Enfin, vu les tarifs modérés, on peut se permettre d'opter pour le haut de gamme Extreme+.

L'aspect austère de la planche de bord est compensé par des habillages en tissu. Equipement complet sur cette version Extreme+.

NOS MESURES (LABO Auto Plus)	
Accélération 1 000 m D. A.[1]	35s1
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e[1]	9s/13s/22s
Consommation moyenne[1]	9,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville[1]	9,4/10,2/10 l/100 km
Coffre	815 dm³

LA TECHNIQUE	
Moteur turbo-essence + GPL	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Couple maxi[1]	170 Nm à 2 000 tr/mn
CO_2/Malus	118 g/km/+ 50 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,55 x 1,79 x 1,68

LES PLUS
Habitabilité, confort général, rapport prix/prestations, coût d'usage réduit grâce au GPL

LES MOINS
Sixième trop longue, insonorisation un peu légère

Polyvalente et abordable

Dacia Sandero 1.0 SCe Expression - 65 ch **13 600 € / 13 400 €***

A. SAUNIER

Vous cherchez une citadine bonne à tout faire et pas chère ? La Sandero est faite pour vous ! Avec ce modeste moteur 1.0 SCe de 65 ch, elle se montre sobre, à défaut de vigoureuse (pas de turbo). Cela suffit cependant au quotidien, et autorise même quelques escapades sur l'autoroute. On apprécie également l'habitabilité généreuse, le confort (malgré une insonorisation perfectible sur voies rapides) et le comportement routier rassurant. En montant en gamme, la finition Expression offre un équipement tout à fait suffisant (clim', radar de recul, écran tactile…).

NOS MESURES (LABO Auto Plus)	
Accélération 1 000 m D. A.	37s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e	15s3/26s4
Consommation moyenne	6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,5/6,5/6,1 l/100 km
Coffre	380 dm³

LA TECHNIQUE	
Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Couple maxi	95 Nm à 3 600 tr/mn
CO_2/Malus	120 g/km/+ 100 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 5 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,09 x 1,76 x 1,50

LES PLUS
Prix/prestations, habitabilité, comportement routier

LES MOINS
Moteur un peu mou, insonorisation perfectible

Dernière chance !

Ford Puma 1.0 Flexifuel Titanium - 125 ch **26 500 € / 23 900 €***

F. GROUT

Dépêchez-vous, il n'y en aura pas pour tout le monde ! Le Puma va bientôt être restylé et perdra au passage ses motorisations Flexifuel. C'est bien dommage, car, grâce à leur micro-hybridation et au superéthanol à moins de 1 € du litre, ces versions affichent un coût d'utilisation très bas. Le tout en offrant d'excellentes sensations de conduite, à la faveur d'une mécanique pleine de peps et du meilleur châssis de la catégorie. Alors profitez-en avant qu'il ne soit trop tard, mais soyez prévenus : l'habitabilité arrière et le confort de suspension ne sont pas des points forts du Puma.

NOS MESURES (LABO Auto Plus)	
Accélération 1 000 m D. A.	31s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e	9s6/12s3/16s6
Conso moyenne[2]	7,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville[2]	7,5/7,8/7,8 l/100 km
Coffre	475 dm³

LA TECHNIQUE	
Moteur turbo-essence + E85	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Couple maxi	210 Nm à 1 750 tr/mn
CO_2/Bonus ou malus	118 g/km/0 €[3]
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,19 x 1,81 x 1,55

LES PLUS
Agrément général, coût d'utilisation réduit

LES MOINS
Suspensions fermes, habitabilité AR décevante

1. Valeurs en carburant au GPL. 2. Valeurs en carburant à l'E85. 3. Abattement forfaitaire de 40 % pour les véhicules carburant à l'E85.

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

Le SUV compact incontournable

Y. LEFEBVRE

Renault Austral 1.3 mild hybrid Techno - 160 ch **38 500 € / 38 600 €***

L'Austral n'a pas révolutionné sa catégorie à son arrivée l'an dernier. Mais avec son habitabilité généreuse, sa banquette coulissante, sa finition soignée et ses interfaces modernes et intuitives, ce SUV compact assure. Cette motorisation intermédiaire représente le meilleur compromis : bel agrément, boîte à variation continue discrète et efficace, insonorisation soignée. Dommage que les suspensions, trop fermes, nuisent au confort, sans apporter de véritable plus en dynamisme. Quant aux tarifs, ils restent un peu trop élevés.

NOS MESURES	
Accélération 1 000 m D. A.	32s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s8
Consommation moyenne	7,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,3/7,7/7,8 l/100 km
Coffre (1)	de 530 à 655 dm³

LA TECHNIQUE	
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 333 cm³
Couple maxi	270 Nm à 1 800 tr/mn
CO_2/Malus	139 g/km/+ 898 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., à variation continue
Dim. L x l x h, en m	4,51 x 1,83 x 1,62

LES PLUS
Agrément, habitabilité et modularité, finition

LES MOINS
Suspensions fermes, tarifs assez élevés

Amende honorable

VOLKSWAGEN

Volkswagen T-Cross 1.0 TSI VW Edition - 95 ch **25 790 € / 24 300 €***

Critiqué pour sa finition décevante, le T-Cross a revu sa copie à l'occasion de son restylage. Tout n'est pas parfait, mais saluons les progrès ! Désormais doté d'un look plus séduisant et d'interfaces modernisées, il a conservé ses qualités. Très spacieux, pourvu d'un vaste coffre et d'une banquette coulissante, le petit SUV s'apprécie aussi pour son excellent confort et la sobriété de son 1.0 TSI 95. Il manque cependant d'un peu de dynamisme, et ses tarifs apparaissent un brin élevés… sauf en série spéciale VW Edition.

NOS MESURES	
Accélération 1 000 m D. A.	33s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e	10s6/16s6
Consommation moyenne	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,4/6,6 l/100 km
Coffre (1)	de 444 à 569 dm³

LA TECHNIQUE	
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Couple maxi	200 Nm à 2 000 tr/mn
CO_2/Malus	129 g/km/+ 280 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 5 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,24 x 1,82 x 1,59

LES PLUS
Habitabilité, modularité, confort, finition en progrès

LES MOINS
Encore quelques plastiques durs

Une compacte chic et moderne

Y. LEFEBVRE

Mercedes Classe A 180 AMG Line - 136 ch **42 600 € / 39 200 €***

Envie d'une compacte qui a de l'allure ? La Classe A répond à l'appel ! Récemment (et très légèrement) restylée, elle affiche un look toujours dans le coup et des interfaces impressionnantes et assez faciles à prendre en main. Désormais épaulé par une micro-hybridation, le quatre cylindres turbo de la version A 180 affiche une sobriété de bon aloi et des performances tout à fait correctes. On apprécie par ailleurs sa douceur et l'efficacité de la boîte auto. (imposée). Le comportement routier est à l'avenant, avec un bel équilibre et des réactions rassurantes. En revanche, les suspensions manquent de moelleux à basse vitesse. Quant à l'espace intérieur, il ne convainc guère, notamment au niveau du coffre. Sans surprise, son positionnement tarifaire est élitiste et l'équipement n'a rien de généreux (clim' bizone et régulateur adaptatif en option sur cette finition AMG Line !).

F. GROUT

Finition soignée, interfaces modernes : la Classe A en met toujours plein la vue ! Mais l'équipement n'impressionne guère, surtout au regard des tarifs.

NOS MESURES	
Accélération 1 000 m D. A	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6
Consommation moyenne	6,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,2/7,7 l/100 km
Coffre	348 dm³

LA TECHNIQUE	
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 332 cm³
Couple maxi	230 Nm à 1 660 tr/mn
CO_2/Malus	134 g/km/+ 450 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,24 x 1,82 x 1,59

LES PLUS
Présentation et finition, comportement routier, sobriété, agrément moteur-boîte

LES MOINS
Rapport prix/équipement, suspensions fermes à basse vitesse, habitabilité moyenne

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

1. Banquette reculée/avancée.

LES DIESELS

Moins de 10% des ventes en 2023 : le diesel se cantonne désormais à un rôle de figurant ! Il reste néanmoins pertinent pour les gros rouleurs, et plutôt ménagé par le malus grâce à ses faibles émissions de CO_2.

La reine des grands voyages

Mercedes Classe E 220 d AMG Line - 197 ch **73 850 € / 70 400 €***

PHOTOS : N. SOLER

La nouvelle Classe E 220 d prouve que le diesel a encore de beaux restes. Cette grande et lourde berline (presque 5 m de long et 2 tonnes) se contente en effet de… 5 l/100 km sur autoroute ! Une valeur record pour la catégorie, qui lui permet de parcourir 1 300 km d'une traite. Boostée par une micro-hybridation, la mécanique au couple généreux offre de bonnes relances et est efficacement secondée par une boîte auto. à 9 rapports aussi efficace que douce. Enfin, les suspensions assurent un filtrage réussi et digne du standing, même si l'on note quelques trépidations parasites. Cette Mercedes taillée pour les grands voyages soigne aussi sa présentation intérieure, avec une finition très raffinée et des interfaces très modernes, tout en restant relativement simples à appréhender. Un quasi sans-faute, donc, même si ces prestations résolument haut de gamme sont facturées au prix (très) fort.

Finition cossue, présentation moderne, interfaces plutôt intuitives : la Classe E en met plein la vue !

NOS MESURES (LABO Auto Plus)

Accélération 1 000 m D. A.	29s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6
Consommation moyenne	5,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,6/5/6,3 l/100 km
Coffre	590 dm³

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 993 cm³
Couple maxi	440 Nm à 1 800 tr/mn
CO_2/Malus	127 g/km/+ 240 €
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 9 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,95 x 1,88 x 1,47

LES PLUS
Sobriété record, agrément moteur/boîte, suspensions moelleuses, habitacle raffiné

LES MOINS
Gabarit imposant, tarif très élevé, quelques trépidations

Volume et sobriété

Peugeot 308 SW 1.5 BlueHDi EAT8 Allure - 130 ch **36 770 € / 34 500 €***

N. SOLER

Saviez-vous que la 308 se vend mieux en break qu'en berline ? Il faut dire que ce "SW" ne manque pas d'allure, en plus de comporter un volume de chargement intéressant. Hélas, l'habitabilité reste aussi comptée que dans la berline aux places arrière. La présentation intérieure fait preuve de modernité, mais les interfaces sont complexes. Volontaire et surtout très sobre, le 1.5 BlueHDi est épaulé par une boîte auto. EAT8 douce et plutôt réactive. Enfin, le compromis confort/tenue de route apparaît très réussi. Hélas, la 308 SW est chère face à la concurrence.

NOS MESURES (LABO Auto Plus)

Accélération 1 000 m D. A.	33s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s4
Consommation moyenne	5,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,4/5,3/6,2 l/100 km
Coffre	575 dm³

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 499 cm³
Couple maxi	300 Nm à 1 750 tr/mn
CO_2/Malus	131 g/km/+ 330 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 8 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,64 x 1,86 x 1,45

LES PLUS
Sobriété, présentation, coffre, comportement/confort

LES MOINS
Habitabilité AR limitée, tarifs élevés, ergonomie discutable

En voie de disparition

Renault Clio 1.5 Blue dCi Evolution - 100 ch **22 200 € / 20 900 €***

N. SOLER

Les citadines diesels sont devenues aussi rares que les trèfles à quatre feuilles ! Parmi les survivantes, la Clio Blue dCi 100 reste le meilleur choix, en particulier grâce à sa remarquable polyvalence. Doux, discret et aidé par une boîte bien étagée, son bloc 1.5 affiche une belle nervosité, tout en maîtrisant son appétit. Côté châssis, la Renault réjouit toujours par son comportement agile et sa direction précise, tandis que l'amortissement reste conciliant. Enfin, l'habitacle moderne et bien fini est correctement équipé dans cette finition Evolution, la seule disponible avec ce moteur.

NOS MESURES (LABO Auto Plus)

Accélération 1 000 m D. A.	32s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e	7s9/10s/13s
Consommation moyenne	5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,9/5/5 l/100 km
Coffre	340 dm³

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 8S
Cylindrée	1 461 cm³
Couple maxi	260 Nm à 1 750 tr/mn
CO_2/Bonus ou malus	108 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,05 x 1,80 x 1,44

LES PLUS
Performances, agrément, comportement, confort

LES MOINS
Habitabilité moyenne

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

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

LE MYTHE américain

En sept générations, la Mustang n'a jamais rien perdu de son aura. Symbole de puissance et de modernité, elle est reconnaissable à son logo, un cheval au galop. Il résume parfaitement l'identité Mustang : une soif de liberté qui ne connaît aucune limite. Ce hors-série explore, à travers 160 pages, les plus beaux modèles de Mustang, les plus mythiques aussi.

EN VENTE ACTUELLEMENT

LES HYBRIDES

Rechargeables ou non, les hybrides peuvent vous aider à réduire votre budget carburant et à échapper (le plus souvent) au malus écologique. Voici six modèles récents qui ne manquent pas d'intérêt…

Un SUV tout en douceur

Y. LEFEBVRE

Citroën C5 Aircross 1.2 Hybrid ë-DCS6 Plus - 136 ch **39 850 € / 36 900 €***

Le C5 Aircross se décline désormais dans cette version hybride 48 volts dotée d'une évolution du bloc 1.2 PureTech. Un ensemble mécanique qui permet d'épargner jusqu'à 1,7 l/100 km en ville par rapport à l'ancien moteur PureTech 130 EAT8, tout en gagnant encore en douceur et en discrétion. Les performances sont correctes, même si la nouvelle boîte auto. à double embrayage DCS6 manque de réactivité lors des dépassements et relances. Quant à l'équipement, il pourrait être plus généreux au vu des tarifs demandés. ■

NOS MESURES	
Accélération 1 000 m D. A.	32s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6
Consommation moyenne	6,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,4/7,2/6,5 l/100 km
Coffre (1)	De 615 à 755 dm³

LA TECHNIQUE	
Moteurs turbo-ess. + électr.	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO_2/Malus	127 g/km/+ 240 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 6 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,50 x 1,84 x 1,69

LES PLUS
Confort, sobriété, douceur de fonctionnement

LES MOINS
Rapport prix/équipement, boîte auto. lente

Le dernier des Mohicans de l'E85

C. ROLFES / FORD

Ford Kuga 2.5 FHEV E85 Titanium - 190 ch **41 400 € / 35 200 €***

Ford va réduire la voilure sur l'E85 : à terme, le Kuga sera le seul modèle à proposer ce type de motorisation dans la gamme. En associant hybridation et superéthanol, ce SUV compact affiche un coût au kilomètre particulièrement bas, tout en revendiquant un brio appréciable, une belle douceur, ainsi qu'une insonorisation de qualité. Spacieux et pratique (banquette coulissante), le Kuga ne déçoit que par ses suspensions fermes. La version restylée, prévue pour avril, rajeunira sa présentation intérieure, mais perdra une poignée de chevaux (voir p. 18). ■

NOS MESURES	
Accélération 1 000 m D. A. (2)	30s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive (2)	5s3
Consommation moyenne (2)	7,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville (2)	7,6/9/7,2 l/100 km
Coffre (1)	De 500 à 641 dm³

LA TECHNIQUE	
Moteurs ess. /E85 + électr.	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2 488 cm³
Couple maxi cumulé	200 Nm
CO_2/Bonus ou malus	118 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	CVT
Dim. L x l x h, en m	4,62 x 1,89 x 1,68

LES PLUS
Coût d'utilisation, agrément, habitabilité/coffre

LES MOINS
Suspensions fermes, gabarit imposant

Un hybride rechargeable au top

N. SOLER

BMW X1 xDrive25e xLine - 245 ch **57 450 € / 57 450 €***

Dans cette version hybride rechargeable, le X1 arrive à marier des performances de GTI avec une autonomie très respectable en mode électrique (68 km), tout en maîtrisant son appétit une fois la batterie vide. La mécanique fait par ailleurs preuve de douceur, offrant des transitions quasiment indécelables. Le châssis est au diapason avec un dynamisme marqué et une direction précise. Ce SUV aux accents sportifs n'en néglige pas pour autant les aspects pratiques proposant une habitabilité généreuse et un coffre plutôt spacieux (mais pas de banquette coulissante ici, même en option). Si l'on apprécie la finition raffinée et les nombreux rangements, on se perd dans les menus inutilement complexes et les interfaces peu lisibles. Enfin, les suspensions, fermes, nuisent aux qualités familiales de ce SUV. Quant aux tarifs, ils sont élevés, même face aux rivaux directs. ■

BMW

Le X1 soigne sa présentation intérieure et son habitabilité, mais ses interfaces manquent de simplicité.

NOS MESURES	
Accélération 1 000 m D. A.	27s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s2
Consommation moyenne (3)	7,1 l/100 km
Autonomie électr. moyenne	68 km
Coffre	477 dm³

LA TECHNIQUE	
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Moteur électrique	95 ch
Couple maxi essence/électrique	220/165 Nm
CO_2/Bonus ou malus	16 g/km/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 7 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,50 x 1,85 x 1,63

LES PLUS
Autonomie électrique/conso, agrément mécanique, habitabilité, comportement, présentation

LES MOINS
Tarif, suspensions fermes, interfaces complexes

1. Banquette reculée/avancée. 2. Valeurs en carburant à l'E85. 3. Consommation en mode hybride, batterie vide.

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

Un modèle 7 places confortable et ultra-sobre

Renault Espace 1.2 E-Tech full hybrid Techno - 199 ch **45 000 € / 44 500 €***

N. SOLER

Jusqu'à sept places, mais seulement 6,2 l/100 km de moyenne, ainsi pourrait-on résumer ce nouvel Espace, doté de la motorisation "full hybrid" de 200 ch, déjà aperçue sur son cousin l'Austral. Une mécanique qui n'est certes pas la plus vive à ce niveau de puissance, notamment du fait d'une boîte auto. un peu trop hésitante. Mais l'Espace n'en a cure: il préfère mettre l'accent sur le confort, avec des suspensions nettement plus tolérantes que celles de l'Austral, d'ailleurs. On apprécie aussi son habitacle bien fini, ses interfaces modernes (propulsées par Google) et son habitabilité royale au deuxième rang, constitué d'une banquette coulissante, mais hélas plus de trois sièges indépendants comme l'ancien Espace. Exiguës et difficiles d'accès, les places du troisième rang seront, en revanche, réservées aux enfants. Enfin, le rapport prix/équipement est tout à fait correct.

RENAULT

L'Espace reprend le tableau de bord de l'Austral, et c'est une bonne nouvelle: sa finition est qualitative et les interfaces numériques, faciles à prendre en main.

NOS MESURES	
Accélération 1 000 m D. A.	31s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,5/6 l/100 km
Coffre[1]	De 480 à 670 dm³

LA TECHNIQUE	
Moteurs turbo-essence + électrique	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Couple maxi essence/électrique	205/205 + 50 Nm
CO_2/Bonus ou malus	104 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 4 + 2 vitesses
Dim. L x l x h, en m	4,73 x 1,85 x 1,65

LES PLUS
Confort, sobriété, habitabilité au 2e rang, qualité de finition, interfaces intuitives

LES MOINS
Troisième rangée étroite et difficile d'accès, boîte auto. hésitante, simple banquette au 2e rang

Un SUV stylé et convaincant

Kia Niro 1.6 Hybride Active - 141 ch **34 790 € / 32 700 €***

N. SOLER

Le Niro Hybride se distingue par son allure originale, tant dehors que dedans, où l'on appréciera l'habitabilité généreuse et l'équipement sans lacune. Il se montre aussi particulièrement sobre, avec d'utiles palettes au volant pour optimiser la charge de la batterie ou les performances. La douceur de la boîte, l'insonorisation soignée et les suspensions plutôt tolérantes en font un bon compagnon de route. Seule l'ergonomie de son panneau tactile regroupant clim' et radio pourra agacer. Un petit défaut qu'on lui pardonne volontiers, en se consolant avec la garantie de 7 ans.

NOS MESURES	
Accélération 1 000 m D. A.	32s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s2
Consommation moyenne	5,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,4/6,3/5,2 l/100 km
Coffre	482 dm³

LA TECHNIQUE	
Moteurs ess. + électr.	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 580 cm³
Couple maxi ess./électr.	147/170 Nm
CO_2/Bonus ou malus	100 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,42 x 1,83 x 1,55

LES PLUS
Confort, habitabilité, sobriété, équipement, garantie 7 ans

LES MOINS
Ergonomie perfectible

La référence des berlines hybrides

Honda Civic 2.0 e:HEV Sport - 184 ch **40 520 € / 37 700 €***

F. GROUT

La Civic e:HEV prouve, s'il en était besoin, qu'une hybride n'a pas vocation à être ennuyeuse. En effet, si cette (trop) grande compacte se contente de 5,8 l/100 km, elle fait montre d'un comportement routier précis, dispose d'un moteur performant et d'une transmission à variation continue efficace (à l'inverse de ses compatriotes Toyota). Pour ne rien gâter, les suspensions préservent un bon confort et l'insonorisation est réussie. Quant à l'habitabilité, elle est très généreuse pour la catégorie. Bémols: le gabarit imposant peut gêner, et les tarifs ont encore augmenté.

NOS MESURES	
Accélération 1 000 m D. A.	29s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/6,4/5,3 l/100 km
Coffre	440 dm³

LA TECHNIQUE	
Moteurs ess. + électr.	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 993 cm³
Couple maxi ess./électr.	186/315 Nm
CO_2/Bonus ou malus	113 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., à variation continue
Dim. L x l x h, en m	4,56 x 1,81 x 1,41

LES PLUS
Agrément, habitabilité/coffre, sobriété, équipement

LES MOINS
Prix très élevé, gabarit, maniabilité

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

1. Banquette reculée/avancée.

LES ÉLECTRIQUES

Les voitures électriques ont poursuivi leur progression en France, avec 16,8 % des immatriculations en 2023. Mais les nouvelles règles du bonus et la concurrence chinoise ont enclenché une sévère guerre des prix…

Contre-offensive

Fiat 600e (Red) - 156 ch **35 900 € / 31 200 €***

N. SOLER

Les constructeurs européens n'ont aucune chance face aux chinois ? Stellantis veut prouver le contraire avec ce crossover Fiat 600e au positionnement tarifaire compétitif. Son allure sympa aidera à fermer les yeux sur des matériaux de qualité quelconque et un équipement qui n'a rien d'extraordinaire. Doux à conduire et doté de suspensions moelleuses, il autorise des relances toniques. Son autonomie, moyenne pour la catégorie, imposera cependant de la patience pour les pauses ravitaillement sur longs trajets… ■

NOS MESURES (LABO Auto Plus)

Accélération 1 000 D. A.	31s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s3
Autonomie moyenne	320 km
Route/Autoroute/Ville	350/245/375 km
Temps charge (7,4 kW/100 kW)	8 h/27 mn (1)
Coffre	330 dm³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	260 Nm
Batterie	51 kWh (capacité utile)
CO_2/Bonus	0 g/km/- 4 000 €
Transmission	Aux roues AV
Dim. L x l x h, en m	4,18 x 1,79 x 1,53

LES PLUS
Douceur et confort, présentation, performances

LES MOINS
Places AR étroites, finition moyenne, équipement juste correct

Trompe-l'œil

40 000 € / 35 200 €*

Renault Megane E-Tech Autonomie Confort AC7 Techno - 220 ch

E. MONTGOBERT

Oui, la Megane E-Tech a baissé ses tarifs : - 4 500 € pour cette version "cœur de gamme". Mais dans le même temps, les remises ont diminué, si bien que le gain réel n'est "que" de 1 500 € environ. Toujours ça de pris, d'autant que la Renault séduit par sa présentation, ses interfaces modernes et faciles, son comportement routier précis et ses performances d'un bon niveau. Mais si le confort est très correct, on se sent à l'étroit aux places arrière, tandis que le conducteur regrettera aussi la piètre visibilité arrière. ■

NOS MESURES (LABO Auto Plus)

Accélération 1 000 D. A.	29s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s3
Autonomie moyenne	350 km
Route/Autoroute/Ville	410/300/345 km
Temps charge (7,4 kW/130 kW)	10 h/42 mn (2)
Coffre	407 dm³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Couple maxi	300 Nm
Batterie	60 kWh (capacité utile)
CO_2/Bonus	0 g/km/- 4 000 €
Transmission	Aux roues AV
Dim. L x l x h, en m	4,20 x 1,77 x 1,51

LES PLUS
Agrément, présentation, équipement, prix en baisse

LES MOINS
Habitabilité AR, visibilité AR

La guerre est déclarée !

MG4 Autonomie Standard - 170 ch **29 990 € / 22 990 €***

PHOTOS : N. SOLER

Désormais privée de bonus, la compacte chinoise réplique avec une remise XXL : actuellement 7 000 € sur les modèles en stock ! Ce qui fait un premier prix à seulement 22 990 € pour une voiture neuve, garantie 7 ans et offrant une autonomie tout à fait correcte (280 km en moyenne). En plus, la MG4 soigne l'agrément de conduite, avec un châssis agile et des performances d'un bon niveau. Imbattable ! Alors, bien sûr, tout n'est pas parfait. La charge rapide plafonne ici à 88 kW, le coffre est tout juste digne d'un modèle de la catégorie inférieure. Quant au système multimédia, il est lent et mal fichu. Enfin, on note quelques oublis côté équipement (GPS, capteur de pluie, miroir de courtoisie…). Des lacunes comblées par la finition Luxury, présentant une meilleure autonomie (365 voire 420 km selon la version), à partir de 28 990 €*. Là encore, imbattable ! ■

Finition correcte, sans plus, dans la MG4. Mais c'est surtout le système multimédia, lent et capricieux, qui gêne le plus.

NOS MESURES (LABO Auto Plus)

Accélération 1 000 D. A.	30s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s3
Autonomie moyenne	280 km
Route/Autoroute/Ville	310/220/315 km
Temps charge (7,4 kW/88 kW)	9 h/37 mn (3)
Coffre	350 dm³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	250 Nm
Batterie	50 kWh (capacité utile)
CO_2/Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AR
Dim. L x l x h, en m	4,29 x 1,84 x 1,51

LES PLUS
Tarif imbattable, agrément de conduite, performances, habitabilité AR, garantie 7 ans

LES MOINS
Coffre petit, ergonomie du système multimédia, lacunes d'équipement, charge rapide trop lente

1. De 20 à 80 % de capacité. 2. De 0 à 80 % de capacité. 3. De 10 à 80 % de capacité.

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

Toujours dans le coup, encore moins cher

Tesla Model Y Propulsion - 299 ch **42 990 € / 36 800 €***

PHOTOS : N. SOLER

Best-seller mondial en 2023, le Model Y reste éligible au bonus (car assemblé en Allemagne). Mieux : le tarif de son entrée de gamme a encore baissé de 3 000 €, lui permettant de s'afficher désormais à partir de 36 800 €*. Pour ce prix, on dispose d'un SUV familial spacieux, au coffre énorme, aux performances dignes d'une bonne sportive et au comportement routier très dynamique. Et si l'autonomie autoroutière de 300 km vous paraît un peu juste, le dense et fiable réseau des Superchargeurs, couplé à l'excellent planificateur d'itinéraire, permet d'envisager de longs voyages sans appréhension… sauf au sujet de votre dos (suspensions trop fermes). Autre regret : les radars de stationnement remplacés par un système à caméras, moins précis. Enfin, le Model Y profitera bientôt d'un restylage, mais devrait y perdre au passage ses commodos de clignotants, au profit de peu pratiques boutons au volant… ■

Epurée à l'extrême, la planche de bord affiche une bonne finition, et conserve pour l'instant de vrais commodos de clignotants ! Cela devrait hélas changer au restylage…

NOS MESURES (LABO Auto Plus)	
Accélération 1000 D. A.	27s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s7
Autonomie moyenne	360 km
Route/Autoroute/Ville	400/300/380 km
Temps charge (7,4 kW/170 kW)	9 h 30/35 mn
Coffre (1)	800 dm³

LA TECHNIQUE	
Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	440 Nm
Batterie	57 kWh (capacité utile)
CO_2/Bonus	0 g/km/- 4000 €
Transmission	Aux roues AR
Dim. L x l x h, en m	4,76 x 1,93 x 1,63

LES PLUS
Prix (encore) en baisse, performances, comportement, habitabilité et coffres, réseau des Superchargeurs

LES MOINS
Suspensions fermes, plus de "vrais" radars de stationnement

Smart "new-look"

Smart #1 Pro+ - 272 ch **41 315 € / 38 315 €***

E. MONTGOBERT

Plus de bonus pour ce #1 fabriqué en Chine, mais Smart concède une remise de 3 000 €. Et si ce petit SUV peut paraître assez cher, il offre une bonne habitabilité, un équipement riche, une banquette arrière coulissante et des performances ébouriffantes grâce à ses 272 ch. Le comportement sain rassure et les suspensions conciliantes apaisent. En revanche, l'autonomie paraît un peu juste sur autoroute : 280 km. La finition laisse la part belle à des plastiques plutôt "cheap", tandis que l'ergonomie "tout tactile" pourra agacer. ■

NOS MESURES (LABO Auto Plus)	
Accélération 1000 D. A.	27s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s8
Autonomie moyenne	355 km
Route/Autoroute/Ville	405/280/385 km
Temps charge (7,4 kW/150 kW)	11 h/30 mn (2)
Coffre (3)	De 333 à 445 dm³

LA TECHNIQUE	
Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	343 Nm
Batterie	62 kWh (capacité utile)
CO_2/Bonus ou malus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AR
Dim. L x l x h, en m	4,27 x 1,83 x 1,64

LES PLUS
Prix/prestations, confort, équipement, performances

LES MOINS
Finition perfectible, autonomie autoroutière, ergonomie

Et aussi

Deux nouveautés très attendues cette année : le Peugeot E-3008 (lancement en mars) et le Renault Scenic E-Tech (lancement en avril), élu "voiture de l'année 2024". Testés en avant-première par Auto Plus (nos 1840 et 1841), ils seront bientôt soumis aux mesures de notre laboratoire. Tous deux affichent des styles forts et des habitacles modernes, l'E-3008 se distinguant par son compromis agrément/confort, le Scenic par son habitabilité généreuse. Le Peugeot est cependant pénalisé par un poids élevé, tandis que le Renault se contente d'une modularité basique (un comble pour un Scenic !). ■

TIBO / PEUGEOT

46 990 € / 42 990 €*
Peugeot E-3008 73 kWh GT - 210 ch

Le nouveau 3008 adopte un profil plus élancé que le modèle actuel. S'il reste plaisant à mener, difficile d'oublier son poids : plus de 2,1 tonnes !

A. SAUNIER

47 490 € / 42 500 €*
Renault Scenic E-Tech Grande Autonomie Techno Iconic - 220 ch

Le Scenic E-Tech annonce une sacrée autonomie : jusqu'à 625 km (cycle WLTP) grâce à une grosse batterie de 87 kWh utiles.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

1. Inclut le volume du coffre AV. 2. De 10 à 80 % de capacité. 3. Banquette avancée/reculée.

SPÉCIAL MATCHS
Les nouveautés

Certaines références sont bien installées en tête des ventes de leur segment. Pourtant, en 2024, elles vont devoir faire face à d'ambitieux nouveaux modèles, aux prestations affûtées. Catégorie par catégorie, voici cinq matchs qui nous ont permis de mesurer les qualités de ces jeunes challengers face aux incontournables icônes qu'ils entendent déboulonner de leur piédestal.

Par l'ensemble du service Essais

Sur le marché hexagonal, les modèles français se retrouvent naturellement en tête des ventes dans la plupart des catégories. Et Renault comme Peugeot se taillent les meilleures parts du gâteau. Avec de notables exceptions cependant, comme le Tesla Model Y, huitième au palmarès des ventes toutes catégories et toutes énergies confondues. Une récente baisse de prix et sa fabrication en Europe (qui lui permet de conserver le bonus) devraient lui garantir une année 2024 sereine… à moins que le BMW iX1 d'entrée de gamme ne vienne lui contester sa domination ? On vous donne notre avis p.32. Auparavant, nous aurons aussi confronté le nouveau Renault Espace, désormais rival direct du vieillissant (mais toujours vaillant) Peugeot 5008 (p. 30). Quant à la star des SUV coupés, dont les ventes se font à près de 60 % en hybride, va-t-elle devoir craindre le tout récent Toyota C-HR ? Verdict p. 28. Même question s'agissant de la dernière déclinaison, 100 % électrique, de la Peugeot 308. Handicapée par un prix ambitieux et une puissance inférieure à la moyenne, elle va peut-être parvenir à concurrencer la modeste mouture d'entrée de gamme de sa première rivale tricolore : la Renault Megane E-Tech (p. 27). Enfin, autre confrontation riche d'enseignements (p. 26) : celle du futuriste et séduisant Hyundai Kona avec le Renault Captur, tous deux en opposition frontale dans leurs versions hybrides.

HYUNDAI KONA/RENAULT C

TOYOTA C-HR/RENAULT ARKANA P. 28

N. SOLER

RENAULT ESPACE/PEUGEOT

défient les stars

APTUR P. 26

N. SOLER

PEUGEOT E-308/RENAULT MEGANE E-TECH P. 27

N. SOLER

5008 P. 29

A. SAUNIER

BMW IX1/TESLA MODEL Y P.30

N. SOLER

SUV CITADINS HYBRIDES LE CAPTUR TREMBLE MAIS RÉSISTE

VOLKSWAGEN

1. Modèle photographié en finition Iconic.

Hyundai Kona

L'équipement est pléthorique et ultra-moderne. En revanche, le design intérieur du Kona manque de fantaisie, et ses plastiques quelconques nuisent à la finition.

Renault Captur

Le Captur se distingue par son ergonomie judicieuse, ses matériaux de qualité et sa finition soignée. L'écran de 9,3" comprend des menus intuitifs.

NOS MESURES	Hyundai Kona	Renault Captur
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 43 ch	2 moteurs électr. 49 +20 ch
Cylindrée	1 580 cm³	1 598 cm³
Couple maxi (thermique/électrique)	144/170 Nm	144/205 + 50 Nm
CO_2/Bonus ou malus	105 g/km/0 €	106 g/km/0 €
Boîte	Auto., 6 vitesses	Auto., 4 +2 vit. en électr.
Vitesse maxi	171 km/h	160 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s4	33s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s6	7s6
Consommation moyenne	5,4 l/100 km	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,1/6/5,2 l/100 km	6,5/6,6/6 l/100 km
Poids	1 500 kg	1 415 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	65 m
Volume de coffre	495 dm³	De 334 à 454 dm³

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

SÉCURITÉ: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6 sur Captur + 7 sur Kona) • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse.

AGRÉMENT: • Accès et démarrage mains libres • Bluetooth • Caméra de recul (360° sur Kona) • Clim' auto. (bizone sur Kona) • Ecran tactile + GPS + Mirror Screen • Jantes alu 18" • Rétroviseurs réglables et rabattables électr., etc.

LES DIFFÉRENCES	Hyundai Kona	Renault Captur
Banquette coulissante	Indisponible	Série
Conduite semi-autonome niveau 2	Série	800 €
Sièges avant chauffants	Série	400 €
Système audio hi-fi	Série	600 €

LES NOTES DU LABO Auto Plus	Hyundai Kona	Renault Captur
Comportement routier	14	16
Equipements de sécurité	15	14
Agrément/performances	14	12
Confort/insonorisation	14	16
Equipements de confort/garantie	19	18
Habitabilité/coffre	18	8
Aspects pratiques	9	15
Présentation/finition	13	16
Consommation/coût à l'usage	17	14
Prix	6	14
	2e 139/200	1er 143/200

Le verdict Auto Plus Victoire : Renault Captur E-Tech full hybrid

S a nouvelle appellation "E-Tech enginereed" remplace l'Iconic pour désigner la finition haut de gamme du Captur, mais ne change rien au contenu (2). Le SUV de Renault reste richement équipé. Mais son concurrent en propose encore plus : conduite semi-autonome de niveau 2, caméra 360°, hi-fi Bose, etc. Sans surprise, le coréen est plus cher que le français, mais pas qu'un peu : 5 900 €* en sus ! Même si ce surcoût très élevé rend le Captur grand favori pour la victoire finale, le Kona n'a pas dit son dernier mot. Un peu plus long (4,35 m contre 4,23 m pour le Renault), il l'emporte en matière d'habitabilité. Les passagers profitent de plus d'espace à bord et son coffre contient davantage de bagages. Mais le Captur, plus pratique avec sa banquette coulissante, ses rangements plus volumineux, son ergonomie mieux étudiée et sa finition supérieure (matériaux de meilleure qualité, soigneusement assemblés) tire son épingle du jeu. Sur le plan des performances, aucun des deux ne prend le dessus sur l'autre. Seules les sensations diffèrent. Le quatre cylindres coréen, souple et discret, est bien épaulé par une boîte six vitesses à double embrayage, aux changements de rapports doux et fluides. La transmission du Captur à crabots, plus lente, génère de petits à-coups. Avantage aussi au Kona pour sa consommation inférieure (jusqu'à 1,4 l/100 km économisé sur route !). Mais le français rattrape son retard et dépasse son rival côté comportement et confort. Plus agile et mieux amorti, il offre de meilleures sensations et affiche une efficacité supérieure… pour bien moins cher. C. T.

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

2. Mis à part le pack esthétique baptisé "pack Look Warm Titanium".

COMPACTES ÉLECTRIQUES UNE MEGANE AU JUSTE PRIX

PHOTOS: N. SOLER

Peugeot E-308

Identique à celle des versions thermiques, la planche de bord est bien présentée, mais les interfaces tactiles manquent de réactivité et de simplicité.

Renault Megane E-Tech

Finition soignée et interfaces ultra-modernes à bord de la Megane. On apprécie notamment le planificateur d'itinéraires inclus dans la navigation.

"C'est pas du jeu !" pourrait lancer l'E-308 à la Megane E-Tech, en prenant des accents de Calimero. En effet, la Peugeot reste inflexible, avec des tarifs (élevés) qui n'ont pas évolué depuis son arrivée sur le marché, tandis que la Renault a au contraire mis de l'eau dans son vin. La version "Autonomie confort AC7 Evolution ER" (ouf!) a ainsi vu son prix fondre de 4000 €. Bonus et remises déduits, l'écart atteint désormais 4400 € entre les deux rivales ! Certes, côté look, cette Megane destinée en priorité aux flottes n'aguiche guère, avec ses jantes en tôle et ses teintes couleur de muraille, quand l'E-308 arbore moult chromes, jantes alu et couleurs chatoyantes. Mais à bord de cette dernière, on déchante. Pas à cause de la finition (moins léchée que celle de la Renault, mais plus que correcte), mais à cause des interfaces lentes et mal fichues, de l'habitabilité arrière franchement comptée et du coffre, digne d'une… E-208 ! Sur la route, la Peugeot retrouve des couleurs avec son comportement routier ultra-agile et des performances supérieures grâce à ses 26 ch supplémentaires[1]. Mais la Megane ne démérite pas, et dispose même d'une direction plus précise, d'une meilleure filtration des défauts du bitume et de très pratiques palettes au volant pour ajuster la récupération d'énergie. Elle enfonce le clou au chapitre de l'autonomie : sa batterie plus grosse (60 contre 51 kWh) lui permet de parcourir 330 km sur autoroute avec une charge, contre seulement 280 pour la Peugeot, même si celle-ci pourra faire "le plein" plus vite. Au final, la Lionne a toutes les peines du monde à justifier ses tarifs ambitieux…

V. D.

NOS MESURES (Labo Auto Plus)	Peugeot E-308	Renault Megane E-Tech
Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion (capacité utile)	51 kWh	60 kWh
Couple maxi	270 Nm	250 Nm
CO_2/Bonus	0 g/km/- 4 000 €	0 g/km/- 4 000 €
Vitesse maxi	171 km/h	150 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s1	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s	7s3
Autonomie moyenne	330 km	390 km
Route/Autoroute/Ville	380/280/340 km	440/330/405 km
Recharge prise domestique (2,3 kW)	28 h	30 h
Wallbox (7,4 kW)/Prise rapide[1]	8 h/23 mn (100 kW maxi)	10 h/34 mn (130 kW maxi)
Poids	1 693 kg	1 663 kg
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	66 m
Volume de coffre	313 dm³	407 dm³

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

SÉCURITÉ : • ABS + ESP + AFU • AFIL[2] • Airbags (6) • Freinage auto. d'urgence • Phares à leds • Phares et essuie-glaces auto. • Régulateur adaptatif.

AGRÉMENT : • Aide au stationn. AR • Banquette 2/3-1/3 • Bluetooth • Caméra de recul • Clim' auto. bizone • GPS • Instrum. num. • Mirror Screen • Pompe à chaleur.

LES DIFFÉRENCES	Peugeot E-308	Renault Megane E-Tech
Aide au stationnement avant	Indisponible	1 850 €[3]
Conduite semi-autonome	1 000 €	1 850 €[3]
Jantes alliage	Série	600 €[4]
Sièges AV et volant chauffants	Série	450 €

2. Active, sur Megane. 3. Options groupées. 4. Inclut des pneus tous temps M+S.

LES NOTES DU (Labo Auto Plus)	Peugeot E-308	Renault Megane E-Tech
Comportement routier	17	17
Equipements de sécurité	14	14
Agrément/performances	14	15
Confort/insonorisation	16	16
Equipements de confort/garantie	16	15
Habitabilité/coffre	2	9
Aspects pratiques	10	14
Présentation/finition	15	17
Autonomie	13	16
Prix	7	13
	2e 124/200	1re 146/200

Le verdict Auto Plus — **Victoire : Renault Megane E-Tech**

1. En mode Sport ou en écrasant la pédale d'accélérateur au maximum. En mode Normal, on ne dispose que de 109 ch et 82 en Eco.

SUV COUPÉS DU STYLE ET DES INCONVÉNIENTS...

HYBRIDE
Toyota C-HR
1.8 Hybride Design[1] - 140 ch
36 900 € / 34 400 €*

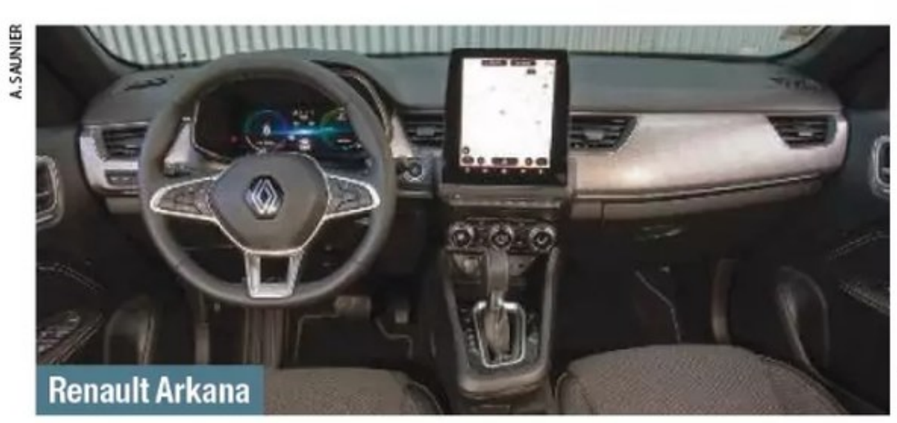
HYBRIDE
Renault Arkana
E-Tech full hybrid Techno - 145 ch
35 000 € / 33 950 €*

PHOTOS : N. SOLER

1. Modèle photographié en finition Collection.

A. SAUNIER
Toyota C-HR

Le C-HR ne manque pas de sex-appeal. Encore moins d'équipements ! Mais certains plastiques sont peu flatteurs et l'ergonomie laisse parfois à désirer.


A. SAUNIER
Renault Arkana

Le restylage n'a rien apporté de nouveau à bord du français. Néanmoins, sa présentation reste agréable et le système multimédia simple à utiliser.

Encouragé par le succès du premier opus, Toyota remet le couvert avec un C-HR largement repensé. Design encore plus spectaculaire et mécanique hybride boostée à 140 ch pour la version la plus abordable (122 ch auparavant) : le "coupé sur échasses" japonais ne craint plus l'affrontement face au Renault Arkana E-Tech 145, l'un de ses principaux adversaires sur le marché européen. Malheureusement, Toyota n'a pas jugé utile d'allonger son SUV, un peu plus logeable que le précédent, mais aux places arrière encore trop confinées (accès délicat, faibles surfaces vitrées, largeur aux coudes insuffisante). Le français, pourtant décevant sur ce sujet, fait mieux et propose de surcroît un volume de coffre bien supérieur. Il conserve également l'avantage en matière d'ergonomie, bien plus intuitive que celle de son camarade, dont les commandes au volant alambiquées et les alertes sécuritaires trop intrusives et compliquées à déconnecter (manque de bol, elles se réactivent à chaque démarage), agacent plus qu'elles ne protègent. Le C-HR se rattrape avec sa douceur de conduite et sa sobriété supérieures, mais la transmission à variation continue emballe trop facilement le moteur et ne se montre pas aussi reposante que celle à crabots de l'Arkana, pourtant peu réactive. Bilan mitigé côté confort également, avec un amortissement qui manque de douceur. La victoire s'éloigne donc pour le nippon, d'autant plus qu'en dépit de la grande générosité de son équipement et des 2 500 € de remise actuellement offerts par Toyota, l'Arkana conserve un court avantage au chapitre du budget.

T. R.

NOS MESURES (Labo Auto Plus)	Toyota C-HR	Renault Arkana
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 95ch	2 moteurs électr. 49+20 ch
Cylindrée	1 798 cm³	1 598 cm³
Couple maxi (thermique/électrique)	142/185 Nm	144/205 + 50 Nm
CO_2/Bonus ou malus	106 g/km/0 €	107 g/km/0 €
Boîte	Auto. à variation continue	Auto., 4 + 2 vitesses
Vitesse maxi	167 km/h	165 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s	33s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8	7s8
Consommation moyenne	6,1 l/100 km	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/7/5,2 l/100 km	6,4/6,5/6 l/100 km
Poids	1 487 kg	1 476 kg
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	69 m
Volume de coffre	390 dm³	484 dm³

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

SÉCURITÉ : • ABS + AFU + ESP • Airbags (6 sur Arkana, 8 sur C-HR) • AFIL active • Codes/phares auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Surv. d'angles morts.

AGRÉMENT : • Aide au stationnement AV/AR • Bluetooth + USB • Caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. (bizone sur C-HR) • Ecran tactile avec réplication smartphone • GPS • Instrum. numérique • Jantes alu 18" • Vitres AR surteintées.

LES DIFFÉRENCES	Toyota C-HR	Renault Arkana
Régulateur de vitesse adaptatif	Série	Indisponible
Siège conducteur électrique	Série	Indisponible
Sièges avant et volant chauffants	Série	Indisponibles
Toit ouvrant électrique en verre	Indisponible	800 €

LES NOTES DU (Labo Auto Plus)	Toyota C-HR	Renault Arkana
Comportement routier	13	15
Equipements de sécurité	15	14
Agrément/performances	10	11
Confort/insonorisation	13	15
Equipements de confort/garantie	17	15
Habitabilité/coffre	7	10
Aspects pratiques	9	13
Présentation/finition	13	15
Consommation	14	13
Prix	11	12
	2e 122/200	1er 133/200

Le verdict Auto Plus — **Victoire : Renault Arkana**

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

SUV FAMILIAUX 7 PLACES FORCE ET JEUNESSE L'EMPORTENT

PHOTOS : A. SAUNIER

Renault Espace

Identique à celle de l'Austral, la jolie planche de bord de l'Espace se distingue par ses deux superbes écrans, à la fois lisibles et faciles à utiliser. Bravo Renault !

Peugeot 5008

Le style de la console séduit toujours autant, mais l'ambiance intérieure du 3008 apparaît austère et le système multimédia s'avère un peu dépassé…

En fin de carrière, l'actuel Peugeot 5008 doit affronter un nouvel Espace bourré de talent. Pour l'aider, sa gamme vient de s'enrichir d'une mécanique hybride 48V de 136 ch. En face, le Renault n'est proposé qu'avec une motorisation de 200 ch, "full hybrid" : un bloc thermique de 130 ch, épaulé par deux moteurs électriques de 68 ch et 34 ch alimentés par une batterie 2 kWh (0,43 kWh pour le 5008). Cette hybridation, plus ambitieuse que celle de son rival, se traduit par une consommation moyenne alléchante de 6,2 l/100 km. En face, le trois cylindres du Peugeot, associé à une boîte auto. à double embrayage qui intègre un moteur de 48V, affiche des progrès significatifs par rapport au 1.2 PureTech 130 EAT8 qu'il remplace, avec 6,6 l/100 km. Toutefois, il ne parvient pas à faire aussi bien que l'Espace. Et avec 64 ch de moins, il se révèle logiquement moins tonique. Cependant, en ville ou dans les bouchons, les deux modèles font preuve d'une égale douceur, l'Espace ajoutant à cette qualité un niveau de confort exceptionnel. Les passagers y sont aussi un peu plus à l'aise au deuxième rang, à l'inverse du troisième rang, où seul le Peugeot peut accueillir décemment des adultes. Notez que le sochalien montre un sens pratique supérieur, grâce à ses sièges indépendants au deuxième rang et à ses strapontins extractibles au troisième. Pour autant – et malgré un surcoût de 4600 € –, l'Espace l'emporte : outre son confort et son moteur, bien plus puissant et économique, il se justifie par la modernité de son habitacle et de ses systèmes bien plus faciles à appréhender.

D. B.

NOS MESURES	Renault Espace	Peugeot 5008
Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	2 moteurs électr 68 + 34 ch	Moteur électrique 28 ch
Cylindrée	1 199 cm³	1 199 cm³
Couple maxi (thermique/électrique)	205/205 + 50 Nm	230/55 Nm
CO_2/Malus	109 g/km/+ 660 €(1)	130 g/km/+ 310 €
Boîte	Auto., 5 + 2 vitesses	Auto., 6 vitesses
Vitesse maxi	178 km/h	192 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s2	32s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s	7s2
Consommation moyenne	6,2 l/100 km	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,5/6 l/100 km	6,3/6,6/7 l/100 km
Poids	1 765 kg	1 587 kg
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	66 m
Volume de coffre	170/480/670 dm³(2)	214/639/779/dm³(2)

1. Malus au poids. 2e configuration 7 places/5 places banquette reculée/avancée.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

SÉCURITÉ : • ABS + ESP + AFU • AFIL(2) • Airbags (6) • Freinage auto. d'urgence • Phares à leds • Phares et essuie-glaces auto. • Régulateur adaptatif.

AGRÉMENT : • Aide au stationn. AR • Banquette 2/3-1/3 • Bluetooth • Caméra de recul • Clim' auto. bizone • GPS • Instrum. num. • Mirror Screen • Pompe à chaleur.

LES DIFFÉRENCES	Renault Espace	Peugeot 5008
Conduite semi-autonome de niveau 2	400 €	Série
Hayon mains libres	Série	430 €
Roues arrière directrices	Série	Indisponible
Sellerie cuir	Série	2 380 €

LES NOTES DU LABO Auto Plus	Renault Espace	Peugeot 5008
Comportement routier	15	14
Equipements de sécurité	14	13
Agrément/performances	15	11
Confort/insonorisation	16	15
Equipements de confort/garantie	19	14
Habitabilité/coffre	7	13
Aspects pratiques	14	15
Présentation/finition	17	16
Consommation/coût à l'usage	14	12
Prix	9	14
	1er 140/200	2e 137/200

Le verdict Auto Plus Victoire : Renault Megane E-Tech

1. Estimation, Tesla ne communiquant pas les puissances. 2. De 10 à 80 % de capacité. 3. Coffre AR/AV. 4. Pack Innovation.

SUV ÉLECTRIQUES BMW S'ATTAQUE À TESLA

ÉLECTRIQUE

BMW iX1
eDrive20 - 204 ch
46 900 € / 39 100 €*

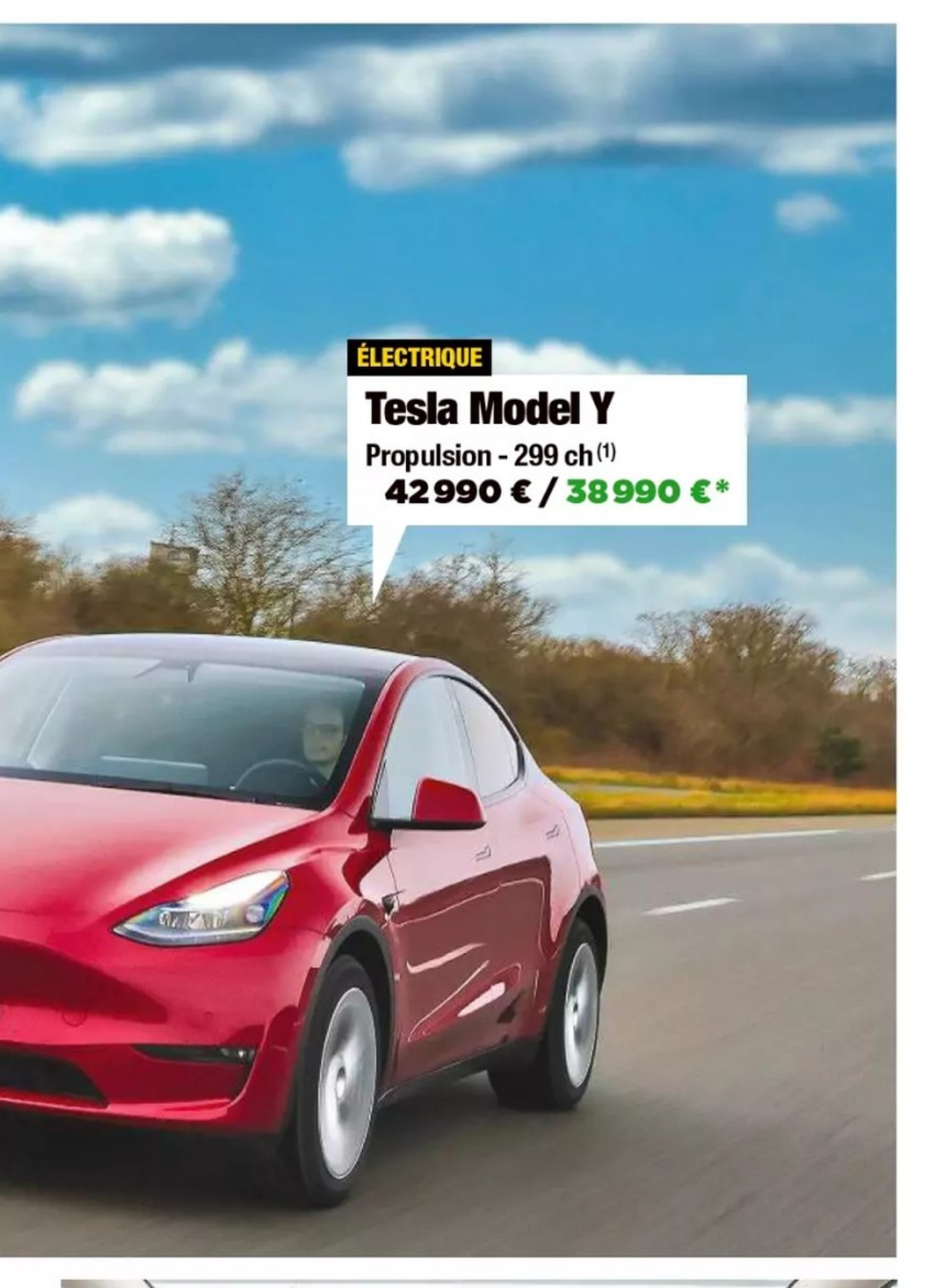
PHOTOS : N. SOLER

A modèle comparable, être si proche de Tesla côté tarifs est déjà un bel exploit, tant la marque américaine est championne du rapport prix/prestations. Un résultat que l'iX1 doit, d'une part, à l'arrivée d'une nouvelle motorisation de 204 ch en entrée de gamme (contre 313 ch jusque-là), d'autre part, à une généreuse remise (- 8 %), suffisante pour le rendre éligible au bonus. Il ne reste plus qu'à s'aligner sur les prestations de ce Model Y.

Rappelons que le Tesla a été en 2023 la voiture la plus vendue dans le monde toutes énergies confondues. Une sacrée référence que le BMW ne prend pas à la légère. Doté d'une plus grosse batterie (mais d'une efficience moindre), il affiche des autonomies quasi identiques à celles du Tesla. Notons cependant que l'américain recharge ses accus plus rapidement, et qu'il peut aussi compter sur son excellent réseau de Superchargeurs dédiés. Mais au quotidien, le match est très serré. Une fois les questions (cruciales) des tarifs et des autonomies évacuées, ces deux SUV électriques se révèlent finalement très différents dans leurs approches respectives. A l'intérieur, chacun campe sur ses positions. Le Tesla joue à fond la carte du minimalisme, son écran central, toujours aussi réactif et fluide, regroupant presque toutes les fonctions. Y compris celles du combiné d'instrumentation, aux abonnés absents derrière le volant. On s'y fait, mais pas avec plaisir… Chez BMW, la tradition germanique a du bon. Le bandeau rassemble deux beaux écrans, parfaitement lisibles. On regrette simplement les menus un peu fouillis. Avantage, en revanche, pour l'américain aux places arrière : plus logeable, il offre un espace profond pour les pieds, tandis qu'un large toit vitré (de série) éclaire l'habitacle. Chez BMW, l'arrière est moins accueillant, à cause de cotes plus restreintes et d'une banquette trop ferme. Il rend les armes surtout côté coffre : suffisant dans l'absolu, il est surclassé par la soute XXL du Model Y, doublée d'un petit coffre à l'avant. L'iX1 se défend mieux quand on en prend le volant, malgré un logique déficit côté performances (presque 100 ch d'écart). Si les deux rivaux sont plaisants à mener, le BMW est plus communicatif. Le Model Y étant pénalisé

L'intérieur de cet iX1 mise sur un classicisme tout à fait réussi. Le niveau de finition est élevé, la position de conduite, idéale. Les deux écrans, s'ils rassemblent un peu trop de fonctions, sont fluides et agréables à utiliser.

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



Plus long de 26 cm, le Model Y profite logiquement de cotes intérieures plus généreuses. Mais c'est surtout son énorme soute qui impressionne.

NOS MESURES	BMW iX1	Tesla Model Y
Moteur électrique	Synchr. à aimants perm.	Synchr. à aimants perm.
Batterie lithium-ion (capacité utile)	64,8 kWh	57 kWh
Couple maxi	250 Nm	440 Nm
CO_2/Bonus	0 g/km/- 4 000 €	0 g/km/- 4 000 €
Vitesse maxi	169 km/h	217 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s1	27s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s	3s7
Autonomie moyenne	355 km	360 km
Route/Autoroute/Ville	410/295/370 km	400/300/380 km
Recharge prise domestique (2,3 kW)	34 h	23 h
Wallbox (7,4 kW)/Prise rapide (2)	11 h/29 mn (130 kW maxi)	9 h 30/20 mn (170 kW maxi)
Poids	1 900 kg	1 895 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	65 m
Volume de coffre	477 dm³	695/105 (3) dm³

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

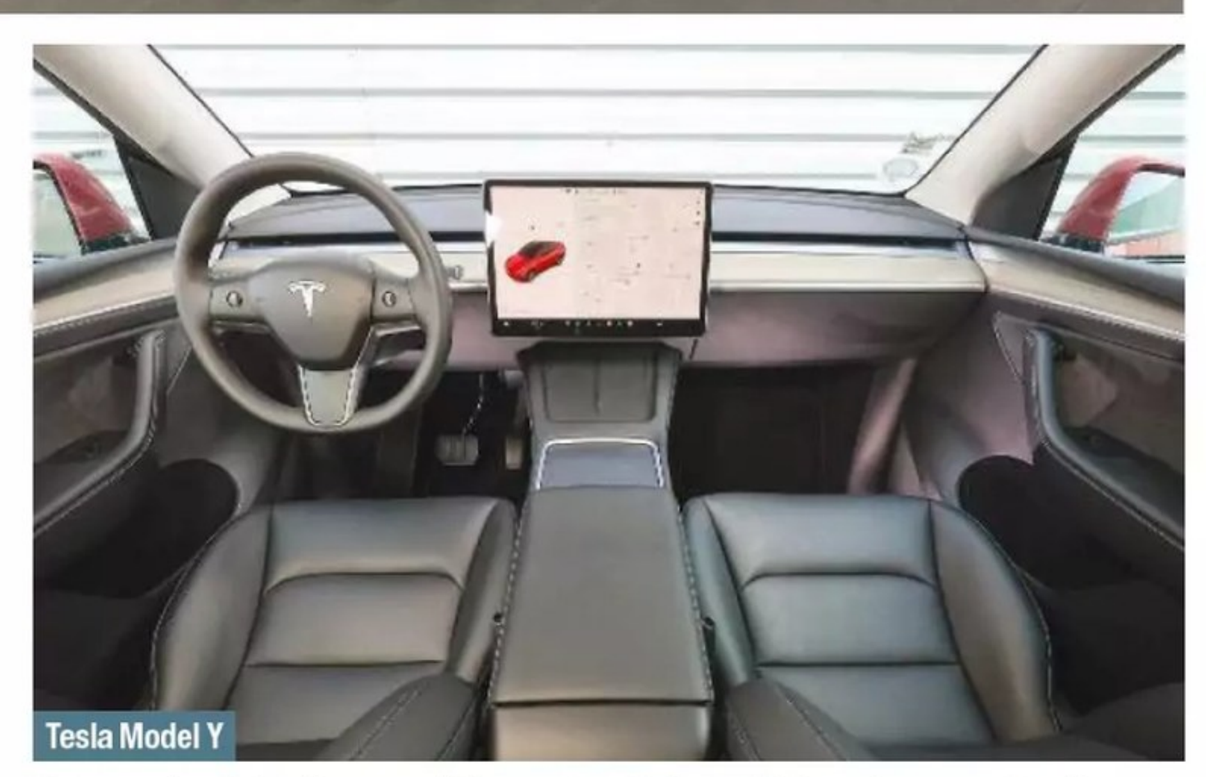
SÉCURITÉ: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6 sur Tesla, 7 sur l'iX1) • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régul./limit. de vitesse avec lecture des panneaux.

AGRÉMENT: • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Clim' auto. bizone • Ecran tactile avec Mirror Screen et GPS • Pompe à chaleur.

LES DIFFÉRENCES	BMW iX1	Tesla Model Y
Assistance au créneau	3 350 € (4)	Indisponible
Caméra de recul 360°	3 350 € (4)	Série
Conduite semi-autonome de niveau 2	2 000 €	Série
Sellerie simili-cuir	900 €	Série

LES NOTES DU LABO Auto Plus	BMW iX1	Tesla Model Y
Comportement routier	16	16
Equipements de sécurité	12	13
Agrément/performances	15	16
Confort/insonorisation	16	14
Equipements de confort/garantie	16	20
Habitabilité/coffre	7	14
Aspects pratiques	14	13
Présentation/finition	17	15
Autonomie	10	10
Prix	11	12
	2e 134/200	1re 143/200

Le verdict Auto Plus — **Victoire : Tesla Model Y**


Tesla Model Y

Tout pour le minimalisme : voilà le cap dont Tesla ne dévie toujours pas. Pas de combiné d'instruments, un écran géant rassemblant toutes les commandes ou presque… Ultra-moderne, mais pas toujours pratique. La finition est bonne.

par une direction moins précise. A cela s'ajoute un amortissement bien trop ferme, désagréable au quotidien. Côté équipement, l'iX1 perd gros. Même si l'ensemble est correct comme le volume du coffre, c'est le Model Y qui est la référence en la matière. Ce sont donc ces deux points qui permettent au Tesla de gagner le match face à un BMW néanmoins très recommandable.
C. R. R.

NOUVELLES MARQUES CHINOISES

Entre ombre

De nouveaux constructeurs automobiles, dans leur immense majorité de nationalité chinoise, se disent prêts à envahir l'Europe. Mais quels modèles vont-ils nous vendre et comment vont-ils s'y prendre ? Didier Laurent

Pendant longtemps, ces marques au nom parfois imprononçable exposaient une pâle copie d'un modèle allemand premium dans un salon international, avant de disparaître quelques mois plus tard. Trop compliqué. Mais, avec l'avènement de la voiture électrique, leur spécialité, elles ont vu les portes de l'Europe s'ouvrir et ont rapidement affiché leurs intentions. Ainsi, au Mondial de l'automobile, fin 2022, a-t-on pu voir des modèles avenants en matière de design, bien équipés et aux finitions honorables. Certes, ces voitures, aujourd'hui distribuées chez nous, offrent souvent des prestations générales encore un peu inférieures à ce que proposent les

ILS SONT DÉJÀ EN FRANCE

N. SOLER

AIWAYS

UN PETIT TOUR ET PUIS…

Fondé en 2017 à Shanghai, Aiways a débuté chez nous en inondant les loueurs de voitures corses à l'été 2022 avec un grand SUV, baptisé U5. Puis un SUV coupé, l'U6. En avez-vous déjà croisé ? Il y a peu de chance… Aiways voulait s'appuyer sur les réseaux de centres-autos pour vendre et entretenir ses voitures, mais aujourd'hui seuls quatre points de vente indépendants sont référencés. Peut-être que l'argument de l'U5, à savoir une périodicité d'entretien "tous les 5 ans ou 100 000 km", n'a pas séduit les réparateurs. En 2023, seulement 100 Aiways ont été immatriculés en France.

AVENIR EN FRANCE

LEAPMOTOR

PETIT MAIS COSTAUD

L'homme d'affaires Didier Sirgue, patron du circuit d'Albi et de l'importateur SNC, a mis les moyens pour faire décoller la marque. Et le marché lui a donné raison. Celle-ci s'est fait remarquer l'an dernier grâce à la T03. Avec sa bonne bouille, son autonomie décente et son prix au ras des pâquerettes, cette petite citadine électrique a connu un certain succès. Plus important, le groupe Stellantis (PSA, Fiat, Opel…) est devenu son actionnaire à 20 %. L'assurance d'une implantation à grande échelle.

AVENIR EN FRANCE

LYNK & CO

LA VOITURE SANS ENGAGEMENT

Autre marque du groupe Geely, Lynk & Co est arrivé chez nous avec un modèle économique qui consiste à louer une voiture "à la carte" (au mois ou plus) sans engagement. Grâce à cela, le constructeur chinois a immatriculé 3 300 voitures l'an dernier. Le SUV hybride rechargeable en question, le "01", est un Volvo XC40 revisité. La suite de l'aventure ? Le SUV "02" 100 % électrique, lui, prévu fin 2024.

AVENIR EN FRANCE

BYD

L'ÉTOILE MONTANTE

BYD (Build Your Dream, construisez vos rêves), c'est du sérieux. Le fait de choisir des concessionnaires physiques, avec des interlocuteurs dédiés, rassure. Pas moins de 100 concessions seront opérationnelles d'ici fin 2025. Pour l'instant, ses produits présentent des lacunes : l'Atto 3 déçoit sur le plan du comportement routier, la Dolphin maîtrise mal ses aides à la conduite, et la Seal n'est pas à la hauteur du standing revendiqué. Mais la marque apprend très vite, a des compétences industrielles et logistiques énormes et s'est imposée au dernier trimestre 2023 comme le plus gros vendeur d'électriques au monde (grâce à la Chine) devant Tesla (à qui elle fournit aussi des batteries).

AVENIR EN FRANCE

MG MOTOR

LA GROSSE SURPRISE

C'est le leader incontestable des marques chinoises dans l'Hexagone. En s'appuyant sur un large réseau de concessionnaires (heureux de cette collaboration), MG Motor a vendu plus de 33 000 voitures en France l'année dernière (quasiment autant que Nissan, plus que DS ou Suzuki), dont 20 000 et quelques unités de sa compacte MG4. Ni le Citroën C5 Aircross, ni la VW Golf ne peuvent en dire autant ! Et si la perte du bonus n'arrange pas ses affaires, le mastodonte asiatique garde des tarifs très serrés qui ont contribué à son succès. MG fait partie du groupe SAIC, dont le premier actionnaire est le gouvernement chinois.

AVENIR EN FRANCE

SERES

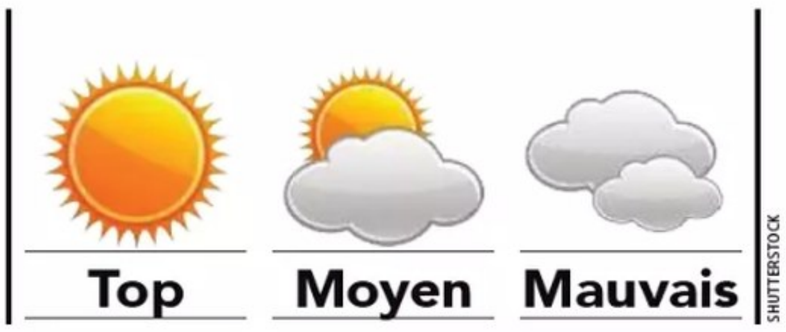
LA LOI DES SERES

Malgré un siège social basé en Californie et l'un des cofondateurs de Tesla dans l'équipe, Seres est détenu par des capitaux chinois. Ici, la marque, distribuée par un importateur (SNC comme Leapmotor), ne propose qu'un seul modèle, le Seres 3. Mais comme le prouvent ses ventes anecdotiques (230 l'an dernier), ce rival du Captur n'a pas pu exister dans la catégorie surchargée des SUV citadins. Le maintien de la marque est donc de plus en plus flou.

AVENIR EN FRANCE

et lumière

marques historiques. Mais les constructeurs chinois sont la plupart du temps beaucoup moins chers et ils apprennent très vite. Reste que, aussi doués soient-ils, ils doivent construire un réseau de distribution comme d'après-vente, et aussi faire homologuer leurs modèles pour le Vieux Continent, ce qui est long et coûteux. Et la perte du bonus pour les voitures produites à l'autre bout du monde n'arrange rien. A ce jour, les marques qui ont réussi à réellement s'installer en Europe, et plus encore en France, se comptent donc sur les doigts d'une main. Mais d'autres viendront bientôt leur prêter main-forte. Panorama complet des forces en présence sur notre territoire. ■



ILS POURRAIENT ARRIVER

XPENG — XPENG

LA GRANDE INCONNUE

Les annonces ne sont pas toujours très claires, tout comme la liste des pays où la XPeng P7, une grande berline qui semble concurrencer la Tesla Model S, sera vendue. Elle l'est déjà en Chine, mais aussi en Norvège, porte d'entrée incontournable de l'Europe pour les électriques du bout du monde. La P7 y a glané son homologation en vue d'une arrivée élargie sur le Vieux Continent. La Suède et les Pays-Bas devraient suivre. XPeng pourrait aussi débarquer en France armé de la P5, rivale de la Tesla Model 3, et de deux SUV.

AVENIR EN FRANCE

NIO — NIO

UTOPIE ÉLECTRIQUE

Fondé en 2014, ce constructeur innovant est déjà présent en Europe dans les pays scandinaves, ainsi qu'en Allemagne. Nio a essayé de marquer les esprits avec son EP9 (1 360 ch, 100 % électrique) ou en dépassant les 1 000 km d'autonomie avec son ET7 Long Range. Mais sa spécificité, ce sont les stations d'échange (!) de batterie, qui permettent de s'exonérer des temps de charge. Hélas, sur les 120 prévues en Europe, seule une trentaine ont vu le jour. Depuis l'année dernière, les annonces se font plus rares, Nio quittant même la Formule E après une décennie de sponsoring. Pour la France, il a constitué une équipe de direction, mais n'a pas donné de date d'arrivée.

AVENIR EN FRANCE

OMODA ET JAECCO (CHERY)

DEUX POUR LE PRIX D'UNE

Comme la plupart de ses compatriotes, Chery annonce vouloir s'attaquer "bientôt" à l'Europe avec des modèles électriques et hybrides rechargeables. Ce groupe, créé en 1997, a fait ses premières armes grâce à une co-entreprise avec Jaguar-Land Rover pour le marché chinois. Il possède depuis 2018 son propre bureau d'études près de Francfort (Allemagne) sur lequel il s'appuiera pour lancer deux marques sur le marché européen : Omoda et Jaecco. En France, un réseau de concessionnaires avec une centaine de points de vente aurait déjà accepté de commercialiser dès cette année un SUV compact électrique, l'Omoda 5, qui tentera de concurrencer le Peugeot E-3008 et le Renault Scenic.

AVENIR EN FRANCE

ZEEKR — ZEEKR

DOUCEMENT MAIS SÛREMENT

Filiale du groupe Geely, propriétaire de Volvo et Smart à 50 %, ZeekR a ouvert quelques concessions en Scandinavie. Il s'est installé à Göteborg (Suède) dans un quartier où Geely a déjà construit cinq tours et son propre hôtel. Avec une berline de près de 5 m de long (la 001) et un SUV dérivé du Smart #1 baptisé "X" *(photo)*, ZeekR joue la carte du haut de gamme et a d'ailleurs débauché l'ancien directeur de Lexus Europe. A défaut d'un réseau étendu, la marque misera sur des "flying doctors" (techniciens chargés de venir prendre la voiture pour les réparations ou l'entretien). Les premiers modèles pourraient être vendus chez nous en fin d'année.

AVENIR EN FRANCE

VINFAST

VINFAST, L'EXCEPTION ASIATIQUE

Ce nouveau constructeur n'est pas chinois mais vietnamien. Il n'a pas rebroussé chemin après moult annonces, mais son déploiement en Europe est bien plus lent que prévu. VinFast est pourtant un énorme groupe avec beaucoup de moyens, mais il lui manquait le feu vert de l'Europe pour avancer, ce qu'il a fini par obtenir en septembre. Côté ventes, le vietnamien ouvrira des showrooms en nom propre (style Tesla), associés à des concessionnaires multimarques. Tous les véhicules présentés au Mondial de l'automobile en octobre 2022, à commencer par le grand VF8, vont enfin pouvoir être livrés…

AVENIR EN FRANCE

COÛT AUX 1000 KILOMÈTRES : 8 MATCHS POUR LES DÉPARTAGER

Hybrides plus économiques que les diesels ?

AU SOMMAIRE

Y. LEFEBVRE
Alfa Romeo Tonale p. 26

N. SOLER
BMW X1 p. 26

Y. LEFEBVRE
Citroën C5 Aircross p. 28

Y. LEFEBVRE
Hyundai Tucson p. 28

SHUTTERSTOCK

Avec la flambée du malus écologique et un prix des carburants tutoyant 1,80 € le litre, il est tentant de viser les modèles hybrides, moins taxés et prometteurs de gains à la pompe. Mais sont-ils vraiment plus économiques qu'un bon vieux diesel à la sobriété incomparable ? Nos réponses avec quatre hybrides simples et autant de rechargeables face à leur équivalent au gazole…

Après trois décennies de règne, le diesel vit les heures les plus sombres de son histoire. Montré du doigt de toutes parts et désormais boudé par les automobilistes craignant de ne plus avoir accès aux grandes villes, il ne représentait plus que 9,7 % du marché automobile français en 2023. Soit huit fois moins qu'au milieu des années 2000 ! Signe des temps, c'est aussi la première fois que les électriques (16,8 % du marché l'an dernier) passent devant au classement des ventes. Mais les grandes gagnantes de l'effondrement du gazole restent les hybrides (simples et rechargeables), qui représentent désormais près d'un tiers des immatriculations de véhicules neufs, et ce malgré un tarif souvent supérieur à celui d'un modèle essence ou diesel comparable (quand ce dernier existe encore).

Pourtant, gare au miroir aux alouettes : les versions les plus économiques ne sont pas forcément celles que l'on imagine. Oubliez en effet les consommations miraculeuses annoncées par les constructeurs pour vanter les vertus des hybrides (rechargeables en particulier), généralement supérieures, dans la vraie vie, à celles du diesel équivalent. Ce n'est pas systématiquement le cas, mais il est parfois difficile, voire impossible, d'amortir le surcoût à l'achat du modèle électrifié, même si ceux-ci profitent d'une réduction voire d'une exonération du malus au poids [1]. Pour vous aider à faire le bon choix, nous avons organisé huit matchs opposant les hybrides, simples ou plug-in, à leur équivalent diesel. ■

COMMENT NOUS AVONS PROCÉDÉ ?

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

- Evalué leur éventuel surcoût à l'achat face au diesel, en tenant compte des remises pratiquées en concession, du malus écologique et de la taxe au poids. Celle-ci impacte les diesels de 1 600 kg et plus, ainsi que certaines hybrides simples [1].
- Calculé, avec les mesures de notre labo, leur coût à l'usage en carburant (1,79 €/l pour le SP95-E10, 1,76 €/l pour le gazole), ainsi qu'en électricité (0,25 €/kWh à domicile) pour les hybrides rechargeables [2].
- Déterminé le kilométrage nécessaire pour récupérer l'éventuel surcoût à l'achat des hybrides rechargeables [2] et celui durant lequel les hybrides simples restent potentiellement plus économiques à l'usage que leur équivalent diesel.

MAZDA

Mazda CX-60 p. 30

Y. LEFEBVRE

Mercedes GLA p. 30

Y. LEFEBVRE

Renault Clio p. 31

Y. LEFEBVRE

Volkswagen Golf p. 31

1. Abattement forfaitaire de 100 kg (hybrides simples) ou exonération (hybrides plug-in homologués à plus de 50 km en mode électrique).
2. En tenant compte d'un usage aux 2/3 en mode 100 % électrique et 1/3 en thermique.

Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid Veloce - 130 ch 46 000 € / 45 800 €*

HYBRIDE SIMPLE

Y. LEFEBVRE

Hésitation légitime…

Premier modèle électrifié de la longue histoire d'Alfa Romeo, le séduisant Tonale 1.5 Hybrid est l'un des rares SUV à hybridation légère à pouvoir rouler quelques mètres, à faible allure (ville, manœuvres), en mode zéro émission. Intégré à la boîte auto. TCT à 7 rapports (hélas très lente), le mini-bloc électrique, alimenté par une batterie tout aussi modeste (0,8 kWh), permet au quatre cylindres de se contenter de 7,4 l/100 km d'essence entre deux pleins. Mais pas de rendre dynamique cette variante de 130 ch, fort placide. De même puissance, mais encore moins tonique, le 1.6 turbodiesel offre, curieusement, un agrément supérieur, grâce à une boîte 6 rapports à double embrayage plus douce et plus réactive. Le bon vieux bloc 1.6 séduit surtout par sa frugalité: 6,6 l/100 km en moyenne. Las, le Tonale diesel est puni de près de 1 300 € de malus, en additionnant la nouvelle taxe sur le poids (plus de 1 600 kg) à celle sur les émissions de CO_2. Mais il ne lui faut que 92 000 km pour reprendre des couleurs face à la version hybride, plus gourmande… ■

DIESEL

Tonale

1.6T Diesel Veloce - 130 ch
46 500 € / 47 300 €*

S. THOMPSON / ALFA ROMEO

NOS MESURES (LABO Auto Plus)	Hybride	Diesel
Moteur	4 cylindres en ligne, turbo-essence, 16S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Moteur électr. 20 ch	–
Cylindrée	1 469 cm³	1 598 cm³
Couple maxi	240 Nm à 1 500 tr/mn	320 Nm à 1 500 tr/mn
CO_2/Bonus ou malus	129 g/km/+ 280 €	141 g/km/+ 1 284 € (3)
Transmission/boîte	Aux roues avant, auto., 7 vit.	Aux roues avant, auto., 6 vit.
Poids	1 619 kg	1 665 kg
Accélération 1000 m D. A.	32s9	34s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s3	9s
Consommation moyenne	7,4 l/100 km	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,1/7,6/7,4 l/100 km	6,5/6,6/6,7 l/100 km
Autonomie électrique/thermique	–/743 km	–/833 km
Coffre	430 dm³	430 dm³

L'HYBRIDE FACE AU DIESEL		
Agrément de conduite	Moyen	Bien
Différence de prix à l'achat	– 1 500 €	
Coût aux 1000 km	132 €	116 €
	Rentable jusqu'à 92 000 km ■	

VERDICT

Moins cher grâce au malus élevé frappant le diesel, le Tonale hybride tire son épingle du jeu durant plus de 90 000 km. Au-delà, le "mazout" reprend ses droits. Gros rouleurs, choisissez bien!

BMW X1 xDrive25e M Sport - 245 ch 58 700 € / 58 700 €*

HYBRIDE RECHARGEABLE

N. SOLER

Le diesel a encore son mot à dire

Nos fidèles lecteurs savent combien le X1 xDrive25e fait référence dans le clan des SUV compacts plug-in. Ses atouts? Une présentation léchée, des performances au-dessus de la mêlée, un agrément de conduite hors pair, une autonomie électrique bien supérieure à la moyenne (68 km) et un appétit modéré pour un engin de 1,9 tonne (7,1 l/100 km). Mais il a aussi un gros défaut: son prix! 58 700 € en finition M Sport. Pas de malus, grâce à son efficience électrique, mais pas un euro de remise… En optant pour son équivalent diesel, le X1 xDrive23d (micro-hybride), vous économisez 3 100 €, la remise d'environ 2 % compensant les 1 170 € de malus et de taxe au poids qui le pénalisent. Moins cher, mais aussi très frugal: 5,6 l/100 km seulement. Dès lors, même en favorisant au mieux les phases de roulage électriques, le X1 rechargeable doit parcourir 145 000 km, juste pour effacer son surcoût à l'achat, et encore, en chargeant, chargeant et encore chargeant sa batterie pour limiter les trajets en allumant le bloc thermique. ■

DIESEL

X1

xDrive23dM Sport - 211 ch
55 500 € / 55 600 €*

N. SOLER

NOS MESURES (LABO Auto Plus)	Hybride rechargeable	Diesel
Moteur	3 cylindres en ligne, turbo-essence, 12S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Moteur électr. 110 ch	Moteur électr. 19 ch
Cylindrée	1 499 cm³	1 995 cm³
Couple maxi	477 Nm	400 Nm à 1 500 tr/mn
CO_2/Bonus ou malus	17 g/km/0 €	128 g/km/+ 1 170 € (3)
Transmission/boîte	4x4, auto., 7 vitesses	4x4, auto., 7 vitesses
Poids	1 910 kg	1 770 kg
Accélération 1000 m D. A.	27s2	29s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s2	4s9
Consommation moyenne	7,1 l/100 km (1)	5,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,3/7,8 l/100 km (1)	5,3/5,2/6,2 l/100 km
Autonomie électrique/thermique	68/661 km	–/803 km
Coffre	477 dm³	466/573 dm³ (2)

L'HYBRIDE RECHARGEABLE FACE AU DIESEL		
Agrément de conduite	Très bien	Très bien
Différence de prix à l'achat	+ 3 100 €	
Coût aux 1000 km électr./thermique	52 €/127 €	–/98 €
	Rentable à 145 000 km ■	

VERDICT

Grâce à son hybridation légère, le "23d" est un vrai chameau. Et aussi plaisant à conduire que le "25e" rechargeable, pourtant un chouïa plus performant. Petits ou gros rouleurs, le diesel s'impose!

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

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

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Citroën C5 Aircross ë-DCS6 Max - 136 ch 41 450 € / 38 400 €*

HYBRIDE SIMPLE

Y. LEFEBVRE

Ça sent le roussi pour le HDi…

Plus tout jeune, le brave 1.5 BlueHDi 130. Et cela commence à se percevoir au volant du C5 Aircross. Ce diesel manque en effet de discrétion à l'accélération comme en vitesse de croisière (bourdonnements en guise de bande-son). Il manque surtout de brio en reprises, en particulier avec toute la smala à bord et le grand coffre rempli à bloc. Son faible appétit en gazole (6,2 l/100 km) lui permet, en revanche, d'aller de Paris à Montpellier sans ravitailler. Ce qui ne le rend pas forcément plus économique, le SUV de Citroën ayant récemment inauguré une très efficiente variante hybride 48V du trois cylindres PureTech, associé désormais à une inédite boîte à double embrayage (ë-DCS6) intégrant un petit moteur électrique de 28 ch (136 ch au total). Une chaîne de traction plus douce, discrète et performante que celle de la version diesel, malgré une transmission assez lente. Elle est surtout à peine plus gourmande que le HDi (6,7 l/100 km). Le tout pour 1 400 € de moins, ce qui lui permet de rester rentable durant plus de 130 000 km. Intéressant!

DIESEL

C5 Aircross

1.5 BlueHDi EAT8 Max - 130 ch
41 750 € / 39 800 €*

Y. LEFEBVRE

NOS MESURES (LABO Auto Plus)	Hybride	Diesel
Moteur	3 cylindres en ligne, turbo-essence, 12S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Moteur électr. 28 ch	–
Cylindrée	1 199 cm³	1 499 cm³
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	300 Nm à 1 750 tr/mn
CO_2/Bonus ou malus	127 g/km/+ 240 €	144 g/km/+ 1 386 €
Transmission/boîte	Aux roues avant, auto., 6 vit.	Aux roues avant, auto., 8 vit.
Poids	1 544 kg	1 550 kg
Accélération 1 000 m D. A.	32s5	33s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6	8s6
Consommation moyenne	6,7 l/100 km	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,4/7,2/6,5 l/100 km	6/6,3/6,4 l/100 km
Autonomie électrique/thermique	–/791 km	–/854 km
Coffre	615/755 dm³ (1)	615/755 dm³ (1)

L'HYBRIDE FACE AU DIESEL		
Agrément de conduite	Bien	Moyen
Différence de prix à l'achat	– 1 400 €	
Coût aux 1 000 km	120 €	109 €
	Rentable jusqu'à 132 000 km	

VERDICT

Cette nouvelle version hybride 48V du C5 Aircross ne fera pas regretter le BlueHDi aux familles nomades. Douce, agréable et surtout économique, elle convient très bien à ce confortable SUV.

1. Banquette reculée/avancée.

Hyudai Tucson 1.6 T-GDi Hybrid Executive - 230 ch 46 600 € / 43 700 €*

HYBRIDE SIMPLE

N. SOLER

Y. LEFEBVRE

L'agrément ou les économies ?

A 200 € près, le Tucson diesel et son frangin hybride non rechargeable s'affichent au même tarif. Cet écart en faveur de la version essence électrifiée est hélas beaucoup trop faible pour que celle-ci soit rentable, même à court terme. Le CRDi (pourvu d'une hybridation légère 48V) consomme en effet 1 l/100 km de moins (voire 1,5 l sur autoroute) d'un carburant qui demeure un peu moins cher à la pompe que le SP95-E10. Résultat: une confortable autonomie de 870 km (140 km de plus que le 1.6 T-GDi) et un coût aux 1000 km inférieur de 16 €. Intéressant, sauf que le Tucson diesel se contente de 136 ch, contre… 230 ch au crédit de l'hybride! Une variante plus lourde à cause de sa batterie (sans conséquence sur le volume du coffre, cela dit), mais bien plus performante. Son agrément de conduite supérieur (reprises éclair, silence de fonctionnement) compense donc son décevant bilan économique et pourra justifier son choix. Pour le reste, les deux SUV font jeu égal, avec un comportement un rien pataud, mais aussi une dotation de série fort généreuse.

DIESEL

Tucson

1.6 CRDi 48V Executive - 136 ch
46 400 € / 43 900 €*

N. SOLER

NOS MESURES (LABO Auto Plus)	Hybride	Diesel
Moteur	4 cylindres en ligne, turbo-essence, 16S +	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S + électr.
Hybridation	Moteur électr. 60 ch	Alterno-démarreur
Cylindrée	1 598 cm³	1 598 cm³
Couple maxi	350 Nm	320 Nm à 1 000 tr/mn
CO_2/Bonus ou malus	131 g/km/+ 330 €	136 g/km/+ 720 € (1)
Transmission/boîte	Aux roues avant, auto., 6 vit.	Aux roues avant, auto., 7 vit.
Poids	1 670 kg	1 626 kg
Accélération 1 000 m D. A.	28s6	32s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s4	7s
Consommation moyenne	7,1 l/100 km	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,7/8,1/6,5 l/100 km	6,2/6,5/5,9 l/100 km
Autonomie électrique/thermique	–/732 km	–/870 km
Coffre	603 dm³	603 dm³

L'HYBRIDE FACE AU DIESEL		
Agrément de conduite	Très bien	Bien
Différence de prix à l'achat	– 200 €	
Coût aux 1 000 km	132 €	116 €
	Rentable jusqu'à 13 000 km	

VERDICT

Si l'agrément et les performances priment à vos yeux sur le coût à l'usage, le Tucson hybride vous comblera de bonheur. A la pompe en revanche, le diesel, hélas mécaniquement terne, reste imbattable.

Mazda CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV Exclusive Line - 327 ch 59 000 € / 57 200 €*

HYBRIDE RECHARGEABLE

MAZDA

Diesel de pointe mais malus au poids

Mazda a créé la surprise l'an dernier en dotant son CX-60 d'un gros V6 3.3 diesel, gorgé de couple et à la technologie de combustion novatrice. Un moteur fort agréable, y compris à l'oreille, mais osé, en ces temps hostiles au mazout ! Deux variantes au programme, fortes de 200 ou 254 ch et dotées d'une hybridation légère, qui contribue à une remarquable sobriété pour un SUV familial de près de 2 tonnes : 6,5 l/100 km pour le bloc le plus puissant ! Les kilogrammes cumulés au-delà des 1 600 kg lui valent hélas un malus au poids de 4 700 €, en sus des 740 € pour le CO_2. Ce qui porte la punition à plus de 5 000 €. Voilà pourquoi la puissante version hybride rechargeable de 327 ch, plus chère au départ, affiche finalement un tarif inférieur de 4 800 €. Il n'y a donc pas à hésiter, même si son appétit s'envole une fois les 54 km d'autonomie électrique épuisés : en rechargeant quotidiennement, son coût au kilomètre reste inférieur à celui du diesel. Avec de meilleures "perfs" et une remarquable douceur de fonctionnement en prime. ■

DIESEL

CX-60
3.3 e-Skyactiv D
Exclusive Line - 254 ch
58 300 € / 62 000 €*

MAZDA

NOS MESURES (LABO Auto Plus)	Hybride rechargeable	Diesel
Moteur	4 cylindres en ligne turbo-essence, 16S	6 cylindres en V turbodiesel, 24S
Hybridation	Moteur électr. 175 ch	Moteur électr. 17 ch
Cylindrée	2 488 cm³	3 283 cm³
Couple maxi	500 Nm à 4 000 tr/mn	550 Nm à 1 500 tr/mn
CO_2/Bonus ou malus	33 g/km/0 €	137 g/km/+ 5 440 € (2)
Transmission/boîte	4x4, auto. 8 vitesses	4x4, auto. 8 vitesses
Poids	2 111 kg	2000 kg
Accélération 1 000 m D. A.	27s1	28s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s	4s6
Consommation moyenne	8,3 l/100 km (1)	6,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,7/7,9/9,2 l/100 km (1)	6,5/6,3/6,6 l/100 km
Autonomie électrique/thermique	54/602 km	–/892 km
Coffre	540 dm³	540 dm³

L'HYBRIDE RECHARGEABLE FACE AU DIESEL		
Agrément de conduite	Très bien	Bien
Différence de prix à l'achat	– 4 800 €	
Coût aux 1 000 km électr./thermique	65 €/137 €	–/114 €
	Rentable immédiatement ■	

VERDICT
Aussi plaisant et sobre soit-il, le, le CX-60 V6 diesel, plombé par les taxes, ne peut rien faire face à la version plug-in, rentable dès le premier kilomètre parcouru. Bonus, celle-ci est aussi plus agréable.

1. Consommations batterie vide. 2. Malus au poids inclus.

Mercedes GLA 250 e AMG Line - 211 ch 58 450 € / 53 800 €*

HYBRIDE RECHARGEABLE

Y. LEFEBVRE

Prise de pouvoir peu électrisante

Lorsqu'on compare les prix catalogue des GLA 250 e et 220 d, la partie semble pliée d'avance au profit de la version diesel, plus avantageuse. D'autant qu'elle bénéficie des quatre roues motrices, refusées à l'hybride plug-in. La transmission 4Matic pénalise hélas le 220 d sur la balance, qui n'échappe plus, en 2024, à la taxe au poids. En additionnant celle-ci au malus "traditionnel", le SUV renfloue les caisses de Bercy de 3630 €… Ce qui le fait perdre en intérêt, malgré son appréciable sobriété (en particulier sur son terrain de prédilection, l'autoroute) et son agrément conduite supérieur à celui du 250 e. Encore moins léger, ce dernier souffre en effet d'un comportement encore plus pataud que celui d'un GLA sans batterie, mais aussi d'un étonnant manque de douceur (pédale de frein brutale, quatre cylindres rugueux et sonore, vibrations lors des transitions entre moteur thermique et électrique). Enfin, l'hybride ne peut bénéficier de l'option banquette coulissante et son coffre est plus petit… Mais côté porte-monnaie, c'est lui qui assure. ■

DIESEL

GLA
220 d 4Matic
AMG Line - 190 ch
57 500 € / 56 500 €*

MERCEDES-BENZ

NOS MESURES (LABO Auto Plus)	Hybride rechargeable	Diesel
Moteur	4 cylindres en ligne, turbo-essence, 16S + électr.	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Moteur électr. 109 ch	–
Cylindrée	1 332 cm³	1 950 cm³
Couple maxi	450 Nm	400 Nm à 1 600 tr/mn
CO_2/Bonus ou malus	26 g/km/0 €	151 g/km/+ 3 630 € (3)
Transmission/boîte	Aux roues avant, auto., 8 vit.	4x4, auto., 8 vitesses
Poids	1 857 kg	1 763 kg
Accélération 1 000 m D. A.	29s2	29s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s1	5s1
Consommation moyenne	7,8 l/100 km (1)	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,5/7,7/8,2 l/100 km (1)	6,2/6/7,5 l/100 km
Autonomie électrique/thermique	49/448 km	–/772 km
Coffre	370 dm³	393/503 dm³ (2)

L'HYBRIDE RECHARGEABLE FACE AU DIESEL		
Agrément de conduite	Bien	Très bien
Différence de prix à l'achat	– 2 700 €	
Coût aux 1 000 km électr./thermique	56 €/139 €	116 €
	Rentable immédiatement ■	

VERDICT
Le GLA 250 e fait mieux que se défendre sur les inflexibles aspects budgétaires. Mais partout ailleurs (côté pratique, agrément de conduite, comportement routier), nous lui préférons le diesel…

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

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

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

Renault Clio 1.6 E-Tech full hybrid Evolution - 145 ch 23800 € / 23100 €*

HYBRIDE SIMPLE

Y. LEFEBVRE

Etonnante Clio Blue dCi !

La Clio full hybrid embarque un bloc 1.6 de 91 ch, un moteur électrique de 49 ch, ainsi qu'un alterno-démarreur de 20 ch. Cet ensemble, qui délivre 145 ch en puissance maxi combinée, fonctionne sans heurts (et parfois en mode 100% électrique jusqu'à 70 km/h environ), procure de bonnes relances malgré la lenteur de la boîte auto., et se contente de 5,3 l/100 km en moyenne. La citadine polyvalente par excellence… Sauf que, pour 2400 € de moins, Renault propose toujours l'excellente Clio 1.5 Blue dCi, un peu moins performante, mais supérieure en agrément (mécanique plus discrète, souplesse de fonctionnement remarquable, boîte 6 vitesses parfaitement étagée). Bonus : elle ne consomme que 5 l/100 km de gazole. Que du bonheur également côté amortissement. Seul regret, Renault ne la décline qu'en finition de base Evolution, privée de caméra de recul et de GPS, alors que l'hybride ouvre la porte aux niveaux supérieurs. Impossible, par ailleurs, de profiter d'une boîte automatique avec le diesel, même en option… ■

DIESEL

Clio
1.5 Blue dCi Evolution - 100 ch
22000 € / 20700 €*

N. SOLER

NOS MESURES (LABO Auto Plus)	Hybride	Diesel
Moteur	4 cylindres en ligne, turbo-essence, 16S + 2 électr.	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 8S
Hybridation	2 moteurs électr. (49 + 20 ch)	–
Cylindrée	1598 cm³	1461 cm³
Couple maxi	205 Nm	260 Nm à 1750 tr/mn
CO_2/Bonus ou malus	96 g/km/0 €	108 g/km/0 €
Transmission/boîte	Aux roues AV, auto., 4+2 vit.	Aux roues AV, manu, 6 vit.
Poids	1310 kg	1220 kg
Accélération 1000 m D. A.	31s4	32s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e	6s2 (en Drive)	7s9/10s/13s
Consommation moyenne	5,3 l/000 km	5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,5/5,9/4,9 l/100 km	4,9/5/5 l/km
Autonomie électrique/thermique	–/735 km	–/780 km
Coffre	293 dm³	340 dm³

L'HYBRIDE FACE AU DIESEL		
Agrément de conduite	Bien	Très bien
Différence de prix à l'achat	+ 2400 €	
Coût aux 1000 km	95 €	88 €
	Impossible à rentabiliser ■	

VERDICT
Particulièrement sobre, la Clio E-Tech fait hélas cher payer son hybridation. Impossible de la rentabiliser face à l'excellente version diesel, qui offre même un agrément supérieur.

1. Banquette reculée/avancée.

Volkswagen Golf 1.4 eHybrid DSG6 Style - 204 ch 46975 € / 37600 €*

HYBRIDE RECHARGEABLE

Y. LEFEBVRE

Court sursis pour le TDI…

Le temps où la Golf régnait en maître sur le marché européen est révolu. Détrônée par le T-Roc en 2023, troisième au palmarès des ventes, la berline n'occupe plus que le neuvième rang… Au point de voir Volkswagen appliquer de grosses remises avant la commercialisation de la version restylée, dévoilée cette semaine (voir p. 20) : tablez sur environ 16% pour le 2.0 TDI 150 et même 20% pour l'hybride rechargeable de 204 ch, à finition équivalente. La Golf "à prise" ne réclamant finalement que 400 € de plus que le diesel, il ne lui faut que 27000 km pour atteindre son seuil de rentabilité (à condition de la recharger quotidiennement) face à un diesel pourtant remarquablement sobre (5,2 l/100 km). Ses atouts ? 46 km d'autonomie électrique et une belle sobriété de la part du moteur 1.4 TSI, une fois les accus à plat. Plus performante, moins sonore, la Golf eHybrid a cependant un gros défaut, la contenance ridicule de son coffre, qui perd 150 dm³ à cause de l'imposante batterie installée sous son plancher… ■

DIESEL

Golf
2.0 TDI DSG7 Style - 150 ch
44075 € / 37200 €*

N. SOLER

NOS MESURES (LABO Auto Plus)	Hybride rechargeable	Diesel
Moteur	4 cylindres en ligne turbo-essence, 16S	4 cylindres en ligne, turbodiesel, 16S
Hybridation	Moteur électr. 110 ch	–
Cylindrée	1395 cm³	1968 cm³
Couple maxi	350 Nm	360 Nm à 1600 tr/mn
CO_2/Bonus ou malus	21 g/km/0 €	123 g/km/+170 €
Transmission/boîte	Aux roues avant, auto., 6 vit.	Aux roues avant, auto., 7 vit.
Poids	1569 kg	1439 kg
Accélération 1000 m D. A.	29s6	30s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s4	5s8
Consommation moyenne	6,5 l/000 km (1)	5,2 l/000 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,3/6,9 l/100 km (1)	5,1/5/5,5 l/100 km
Autonomie électrique/thermique	46/615 km	–/961 km
Coffre	280 dm³	431 dm³

L'HYBRIDE RECHARGEABLE FACE AU DIESEL		
Agrément de conduite	Très bien	Bien
Différence de prix à l'achat	+ 400 €	
Coût aux 1000 km électr./thermique	56 €/118 €	–/91 €
	Rentable à 27000 km ■	

VERDICT
L'intérêt économique de la Golf 1.4 eHybrid n'était pas évident au départ, considérant la formidable frugalité du 2.0 TDI. Mais le faible surcoût à l'achat de l'hybride est finalement rapide à amortir.

À L'ASSAUT DES BEAUX JOURS !

Visuels non contractuels

-50%
sur votre abonnement

7,50€/mois
les 6 premiers mois
au lieu de ~~15,25€~~

- **Version numérique incluse** dans votre abonnement, à consulter sur kiosquemag.com
- **Abonnez-vous en quelques clics** sur kiosquemag.com en scannant le QR code ci-contre.

BULLETIN D'ABONNEMENT

à retourner sous enveloppe affranchie à : Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9

1. Je choisis mon offre d'abonnement et mon mode de paiement : **# M040 # D1552389**

❑ **OFFRE MENSUELLE** **-50%**
résiliable sans frais à tout moment
Auto Plus chaque semaine **+** 1 guide / an **+** votre accès illimité au site Auto Plus Premium **pour seulement 7,50 €**/mois pendant 6 mois puis 8 € /mois au lieu de ~~15,25€~~*.
Je remplis le mandat ci-dessous accompagné de mon RIB(1). (1)

❑ **OFFRE ANNUELLE** **-45%**
52 n° **+** 1 guide **+** votre accès illimité au site Auto Plus Premium **pour seulement 99 €** au lieu de ~~182,91€~~*.
Mon abonnement se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part(2). Je remplis le mandat ci-dessous accompagné de mon RIB ou je joins un chèque libellé à l'ordre de Auto Plus. (2)

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 :

PLUS RAPIDE,
JE M'ABONNE EN QUELQUES CLICS SUR KiosqueMag
à l'adresse : bit.ly/ap-guide22
Muni de mon RIB ou de ma carte bancaire, je m'abonne en toute sécurité !
SCANNEZ-MOI !

2. J'indique mes coordonnées :

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

Nom** :

Prénom** :

Adresse** :

Code postal** : Ville** :

Téléphone (portable de préférence) : (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 et gérer votre abonnement)

❑ Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège 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 à l'année se compose du prix kiosque (132,99 €), des frais de port (23,92 €), du site internet (26 €). (1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 6 mois, je serai prélevé de 8 € par mois. (2) 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. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/05/2024. 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 abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, 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. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.

LES 290 MEILLEURES VOITURES DU MARCHÉ

La sélection «Auto Plus»

Bien acheter c'est surtout bien choisir… Pour vous y aider, Auto Plus a opéré une sélection des meilleures voitures du moment. En optant pour une de ces autos, vous ne vous tromperez pas beaucoup !

Les essayeurs d'Auto Plus testent chaque année plusieurs centaines de nouveaux modèles. La quasi-totalité de ceux que les constructeurs lancent passent entre leurs mains expertes. Un travail qui nous permet aujourd'hui de vous proposer ce guide exclusif des 290 meilleures voitures du marché…

De quoi s'agit-il ? Avant tout des meilleurs modèles de chaque constructeur. Dans chaque gamme, nous avons retenu la ou les versions les plus compétitives. Cela ne signifie pas qu'il s'agit de la meilleure auto du marché dans sa catégorie, mais de la meilleure dans la gamme de cette marque. Nous avons, dans la mesure du possible, sélectionné pour chaque modèle les « best of » en essence, en GPL et en diesel (ainsi qu'en hybride et en électrique, le cas échéant). Le choix entre ces types de motorisations dépend en effet souvent de l'usage que chaque automobiliste fait de son auto. Dernière précision : nous avons exclu de cette sélection les marques et les modèles les plus extrêmes, tant par leurs performances que par leurs tarifs, dont le choix relève souvent de critères beaucoup plus subjectifs.

SOMMAIRE

42 **Always**
42 **Alfa Romeo**
44 **Audi**
47 **BMW**
54 **BYD**
55 **Citroën**
58 **Cupra**
59 **Dacia**
61 **DS Auto**
62 **Fiat**
63 **Ford**
64 **Honda**
66 **Hyundai**
68 **Jaguar**
69 **Jeep**
71 **Kia**
74 **Land Rover**
75 **Leapmotor**
75 **Lexus**
77 **Lotus**
78 **Lynk & Co**
78 **Maserati**
78 **Mazda**
80 **Mercedes**
84 **MG**
86 **Mini**
86 **Mitsubishi**
87 **Nissan**
89 **Opel**
91 **Peugeot**
96 **Porsche**
98 **Renault**
103 **Seat**
104 **Seres**
104 **Škoda**
105 **Smart**
107 **Suzuki**
108 **Tesla**
110 **Toyota**
113 **Vinfast**
114 **Volkswagen**
121 **Volvo**

AIWAYS

U5 204 ch Prime

ENTRÉE PROMETTEUSE

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

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

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 990 € - 0 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 63 kWh
COFFRE	563 dm³
POIDS	1797 kg
L x l x h (en m)	4,68 x 1,87 x 1,70
VITESSE MAXI	165 km/h
1000 m D. A.	29,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,1 s
TEMPS DE CHARGE	1h (rapide) 10h (Wallbox 6,6 kW)
AUTONOMIE	334 km

Les étoiles ★★★☆☆

⊕ Habitacle spacieux · Autonomie intéressante

⊖ Motricité sur sol mouillé · Pas de boîte à gants

U6 218 ch

UN STYLE PLUS À LA MODE

Deux après le lancement de l'U5, Aiways dévoile l'U6. Facturé 1000 € de plus que son frangin, l'U6 se distingue par son profil de sportif. Ce dernier veut en effet surfer sur la vague très à la mode des SUV coupés. A notez que la silhouette particulière n'impacte pas trop sur l'espace aux places arrière. Seul le coffre apparaît un peu décevant. Côté technique, le chinois bénéficie d'un moteur électrique un peu plus puissant que celui de l'U5. Pour le quotidien, les 218 ch suffisent. La batterie de 63 kWh, elle, est identique à celle de l'U5 mais l'autonomie annoncée de 405 km s'avère un peu optimiste...

L'U6 mise sur son originalité pour séduire : notez les petits détails liés à l'aérodynamique au niveau des spoilers avant et arrière.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	218 ch
Couple	315 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 20
BATTERIE	lithium-ion 63 kWh
COFFRE	510 dm³
POIDS	1796 kg
L x l x h (en m)	4,81 x 1,88 x 1,64
VITESSE MAXI	166 km/h
1000 m D. A.	29,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	6h40 (11kW) 33h (secteur)
AUTONOMIE	350 km

Les étoiles ★★★☆☆

⊕ Look plus agressif · Places arrière pratiques

⊖ Charge rapide limitée à 90 kW · Image de marque

ALFA ROMEO

Giulia 2.9 V6 510 AT8 Quadrifoglio

PHYSIQUE D'ATHLÈTE

Ce n'est plus la déclinaison la plus sportive de la Giulia puisqu'il y a eu la GTAm ! Mais dans cette livrée Quadrifoglio, la Giulia possède toutes les caractéristiques d'une vraie sportive. Elle embarque un moteur V6 de 510 ch à la mélodie très convaincante, notamment pour les badauds, car à l'intérieur, ça manque un peu de vocalises. Sachez que dorénavant, cette déclinaison est uniquement disponible en version boîte auto. à 8 rapports. Si cette dernière s'avère peu réactive en conduite sportive, au quotidien, elle remplit parfaitement son rôle et se révèle douce et agréable ! Pour info, le 100 km/h est abattu en 4s4.

Le style de la Quadrifoglio se reconnaît au premier coup d'oeil : jantes 19 pouces, disques de freins en céramique carbone et quatre sorties d'échappement.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	93 500 € - 40 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	228 g/km + 60000 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2891 cm³
Puissance	510 ch à 6500 tr/mn
Couple	600 Nm à 2500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 19 - 285/30 R 19
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	388 dm³
POIDS	1700 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,88 x 1,43
VITESSE MAXI	307 km/h
1000 m D. A.	22,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	11,9 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Moteur/boîte · Sonorité du V6 (à l'extérieur) · Plaisir de conduite

⊖ Agilité

Tonale 1.5 Hybrid 130 TCT Sprint

COSTUME SUR MESURE

Le Tonale débarque sur le créneau des SUV compacts ou il devra affronter des adversaires de taille (Audi Q3, BMW X1, Mercedes GLA...). Pour séduire, l'italien mise avant tout sur son style très raffiné. Même chose à l'intérieur ou le Tonale avance un habitacle cossu, et une dotation très complète. Cela dit, certains détails de finition manque de justesse. On est également déçu par la modularité (pas de banquette coulissante). Sous le capot de cette version hybride, le 1.5 turbo essence modère sa consommation (7,4 l/100 km) mais l'ensemble moteur/boîte manque hélas de réactivité et de douceur.

Le Tonale hérite de la même plate-forme que le très pépère Jeep Compass, pour autant le comportement routier apparaît plutôt agile.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 500 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	139 g/km + 898 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1469 cm³
Puissance	130 ch à 5750 tr/mn
Couple	240 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/40 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	430 dm³
POIDS	1619 kg
L x l x h (en m)	4,53 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	181 km/h
1000 m D. A.	32,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

⊕ Style séduisant · Prestations routières

⊖ Détails de finition · Boîte peu réactive

Tonale Plug-in Hybrid Q4 280 Tributo

DANS LA COUR DES GRANDS

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

⊕ Agrément mécanique · Autonomie en 100 % électrique

⊖ Volume de coffre · Tarif élevé

Grâce à une batterie plus imposante que celle du Jeep Compass, son cousin, le Tonale revendique une autonomie en tout électrique de 70 kilomètres.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	61 600 € - 10 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	29 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 332 cm³
Puissance	280 ch cumulés
Couple	430 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/40 R 20
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	320 dm³
POIDS	1 904 kg
L x l x h (en m)	4,53 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	206 km/h*
1000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,7 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★½☆

Stelvio 2.0 TB 280 Q4 Veloce

NOUVEAU LOOK

Le SUV a profité, tout comme la Giulia, d'une légère mise à jour concernant le style. La face avant et la signature lumineuse ne sont pas sans rappeler celle du Tonale, le nouveau SUV de la marque. Sous le capot de cette version essence de 280 ch, on retrouve le très véloce 2.0 turbo de la Giulia. Hormis une sonorité (trop) discrète, le bloc affiche une santé de fer. L'engin abat le 0 à 100 km/h en moins de 6s2, pour une conso moyenne de 10,2l/100 km. Mais surtout, le Stelvio procure des sensations assez rares au volant d'un SUV de ce gabarit et obéit au doigt et à l'oeil en toutes circonstances.

⊕ Agrément moteur/boîte · Présentation

⊖ Malus assassin · Détails de finition

Comme pour le Tonale, le Stelvio restylé profite de nouveaux phares dotés de la technologie à led matricielle et comportant trois blocs distinctifs.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	68 100 € - 17 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	192 g/km + 51 912 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 995 cm³
Puissance	280 ch à 5 250 tr/mn
Couple	400 Nm à 2 250 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	64 litres
COFFRE	463 dm³
POIDS	1 775 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,91 x 1,68
VITESSE MAXI	230 km/h*
1000 m D. A.	26,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	10,2 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

Tonale 1.6 Multijet 130 TCT Sprint

LE PLUS AGRÉABLE DES TONALE

Pour à peine plus (malus inclus) que la version d'entrée de gamme essence hybride de 130 ch, le Tonale peut disposer de ce 1.6 turbodiesel équivalent.... mais un peu bruyant. Autres bémols : des performances un peu justes, une plage d'utilisation du 1.6 turbo assez limitée, et un relatif manque de réactivité de la boîte TCT quand on veut doubler rapidement. Cela dit, la douceur de la mécanique et la fluidité de la transmission apparaissent ici bien plus convaincantes qu'au volant de l'offre essence. En outre, il est efficace avec ses 6,6 l/100 km et à son réservoir de 55 litres. Dans ces conditions et c'est appréciable à l'heure de l'électrique et de ses autonomies limitées, ici on peut parcourir plus de 800 km sans faire le plein !

La présentation est soignée et se veut dynamique avec son dessin avenant. La dotation est moderne.

Cette version diesel profite d'une belle autonomie. Elle pourrait aussi se montrer plus discrète et offrir de meilleures performances.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 000 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	155 g/km + 3 119 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	130 ch à 3 750 tr/mn
Couple	320 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/50 R18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	430 dm³
POIDS	1 620 kg
L x l x h (en m)	4,53 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	34,2 s
80 à 120 km/h (en d)	9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Conso attractive · Conduite plaisante

⊖ Confort ferme · Boîte un peu lente

AUDI

A1 Sportback 30 TFSI 110 Advanced

SURCOÛT RAISONNABLE

Pour seulement 940 € de plus que le moteur essence d'entrée de gamme, cette version ajoute 15 ch et une boîte à six rapports. Pas de quoi transformer l'A1 en foudre de guerre, d'autant que le manque de reprises en sixième n'en fait pas une véritable autoroutière, et la sonorité typique du moteur 3 cylindres manque un peu de noblesse pour certains amateurs de premium. Mais l'auto assure un confort de conduite certain, d'autant qu'elle se montre bien amortie et silencieuse. A bord, on retrouve la finition sérieuse de la planche de bord, en dépit de quelques plastiques durs et brillants.

Le surcoût à finition équivalente par rapport à la version 95 ch est vite oublié au regard de l'agrément de conduite, même si le moteur reste à 3 cylindres.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27700 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	125 g/km + 290 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	110 ch à 5000 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	352 dm³**
POIDS	1105 kg
L x l x h (en m)	4,03 x 1,74 x 1,41
VITESSE MAXI	203 km/h
0 à 100 km/h	9s5
CONSOMMATION MIXTE	5,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

⊕ **Présentation · Technologie · Agrément de conduite**

⊖ **Détails de finition**

A6 55 TFSI e Quattro S tronic Competition

QUOTIDIEN ÉLECTRIQUE

Suivant la tendance, l'A6 cède à l'hybridation rechargeable en mariant un puissant 2.0 TFSI de 252 ch à un moteur électrique de 143 ch. Ce dernier est alimenté par une batterie à la capacité relativement importante de 14,1 kWh. De quoi envisager une quarantaine de km au quotidien sans brûler d'essence, et faire un peu oublier le diesel. Ceci-dit, si l'appétit du moteur thermique batterie vide est annoncé réduit avec à peine plus de 7 l/100 km, un bon TDI restera plus économe sur long trajet. Et par ailleurs, le coffre est ici amputé de 130 dm³ par rapport aux A6 classiques.

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

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	78 100 € - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	32 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	367 ch cumulés
Couple	500 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/45 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	360 dm³
POIDS	2010 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,89 x 1,46
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s6
CONSOMMATION MIXTE	1,4 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ **Capacité de batterie · Performances**

⊖ **Tarif · Coffre en berne**

A3 Sportback 40 TFSI e S line

ÉLECTRISANTE

Résolument dans l'air du temps, l'Audi A3 propose une motorisation hybride rechargeable. Techniquement, elle reprend un bloc 1.4 turbo essence ultra-sobre (sans la technologie de coupure de la moitié des cylindres), ainsi qu'une boîte auto. S tronic dotée de six rapports. Surtout, avec une capacité de batterie de 13 kWh, l'autonomie en électrique atteint 42 km en ville et sur route. Et batterie vide, donc en hybride, la conso dépasse à peine 7 l/100 km. Dommage que le système électrique ampute le coffre d'un quart de son volume, et que le prix atteigne des sommets, d'autant que le bonus a disparu en 2023.

Non seulement l'A3 TFSI-e permet des économies en électrique mais, en mode hybride, ses performances sont à la hauteur des 204 ch.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 110 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	30 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1395 cm³
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 dm³
POIDS	1616 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,82 x 1,46
VITESSE MAXI	227 km/h*
1000 m D. A.	28,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

⊕ **Autonomie en électrique · Sobriété en hybride · Performances**

⊖ **Coffre sacrifié**

S8 TFSI Quattro

UNE S QUI NE MANQUE PAS D'R !

Restylée également, la S8 est une tradition depuis l'apparition de l'A8 dans les années 1990. Sauf que, vu ses accélérations, cet opus mériterait carrément un badge RS. Avec 571 ch, son V8 biturbo est quasiment aussi performant que celui de la RS 6. La grande routière de 5,18 m de long et 2,2 tonnes est ainsi capable de passer de 0 à 100 km/h en moins de 4s. Et ce dans un confort princier, la S8 s'équipant d'une suspension qui s'adapte aux bosses grâce à une caméra qui scrute la route en permanence. Mieux, elle peut s'incliner de 3° à l'intérieur du virage pour annihiler le roulis !

Des performances de feu, une efficacité inimaginable mais un niveau de filtration qui déconnecte de la route, telle est la vocation de la S8, récemment restylée.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	167600 € - 49 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	262 g/km + 60000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3996 cm³
Puissance	571 ch à 6000 tr/mn
Couple	800 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/40 R 20
RESERVOIR	82 litres
COFFRE	516 dm³**
POIDS	2305 kg
L x l x h (en m)	5,18 x 1,95 x 1,48
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	3s8
CONSOMMATION MIXTE	11,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

⊕ **Perfomances · Efficacité · Confort**

⊖ **Budget - Malus**

e-Tron GT Quattro Design

ANTI TESLA

Vous trouvez les Tesla Model S trop exotiques ou pas assez chics ? Audi propose une alternative avec l'e-Tron GT, il faut l'avouer plus raffiné à bord. Côté performances, les 530 ch (avec l'Overboost) assurent des accélérations canon. Aussi, le catalogue d'options prévoit des roues arrière directrices (5 400 €) pour dynamiser le comportement, et des suspensions pneumatiques pour gommer les irrégularités de la route. Hélas, faute de hayon, le coffre est peu pratique. Surtout, l'autonomie moyenne n'excède pas 385 km selon nos mesures, et le réseau de recharge rapide reste trop dispersé.

⊕ Raffinement extrême · Performances

⊖ Autonomie juste · Options coûteuses

Ultra-raffinée, puissante et élégante, l'e-Tron GT est moins chère qu'une Tesla Model S mais elle va moins loin !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	107 420 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	530 ch
Couple	640 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	265/35 R 21- 305/30 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 93,4 kWh
COFFRE	404 + 75 dm³
POIDS	2 344 kg
L x l x h (en m)	4,99 x 1,97 x 1,42
VITESSE MAXI	245 km/h*
1000 m D. A.	22,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
TEMPS DE CHARGE	9h30 (11kW)
AUTONOMIE	385 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★½☆

SQ2

300 CH SOUS LE CAPOT

Sous ses airs paisibles de SUV relooké, le SQ2 risque d'en surprendre plus d'un : avec son moteur 2.0 emprunté à la S3, il développe 300 ch et atteint le 1000 m D.A. en 25s3, bien aidé par la motricité de la transmission intégrale, et la rapidité de la boîte S tronic ! Et s'il ne faut évidemment pas s'attendre à la précision d'une Renault Mégane RS, la direction se montre franche et le châssis dynamique, voire joueur avec un postérieur qui accepte volontiers de glisser au lever de pied. En outre, le SQ2 se montre plutôt doux à l'usage. Reste à accepter un confort ferme et un tarif dépassant désormais les 112 000 €, malus inclus !

⊕ Accélérations · Motricité · Présentation

⊖ Budget et malus

Imaginez un Renault Captur RS capable d'accélérer de 0 à 100 km/h en moins de 5 s... le SQ2, c'est un peu cela !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57 060 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	193 g/km + 55 023 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 984 cm³
Puissance	300 ch à 5 300 tr/mn
Couple	400 Nm à 2 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/45 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	376 dm³
POIDS	1 558 kg
L x l x h (en m)	4,20 x 1,80 x 1,51
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	25,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,8 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

Q2 30 TFSI 110 Design

NEZ REPOUDRÉ

Le petit mais coûteux Q2 a profité d'un léger restylage en 2021 avec une calandre redessinée et de nouveaux phares 100% LED reconnaissables à une signature lumineuse inédite. A bord, les changements sont subtils et les systèmes multimedia n'évoluent pas. La qualité des matériaux et des assemblages reste exemplaire mais la place est comptée au niveau des jambes . Le coffre lui, est dans la moyenne du segment. En entrée de gamme essence, on retrouve le 3 cylindres 1.0 turbo, sobre mais aux performances juste suffisantes et à la sonorité roturière dans une Audi.

⊕ Finition soignée · Comportement sain

⊖ Performances justes · Prix/ équipement

L'entrée de gamme Q2 est certes mieux équipée qu'avant mais son prix dépasse désormais largement les 30 000 € !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 300 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	132 g/km + 360 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	110 ch à 5 500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	376 dm³**
POIDS	1 250 kg
L x l x h (en m)	4,21 x 1,80 x 1,54
VITESSE MAXI	197 km/h
0 à 100 km/h	11s2
CONSOMMATION MIXTE	5,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★½☆

Q3 35 TFSI 150 Mild Hybrid S tronic Design

REGISTRE INTÉRESSANT

Rival du BMW X1 et du Mercedes GLA, le Q3 avance un style agressif, une planche de bord futuriste avec un large écran et un espace intérieur correct. Cette version 35 TFSI reçoit un 1.5 turbo essence doux à l'usage, suffisamment performant, discret et peu gourmand. Mieux : avec la rapide boîte auto. S tronic (+1 420 €), il gagne un microhybridation réduisant encore son appétit ! Pour ne rien gâter, le châssis se veut sécurisant tout en préservant une certaine agilité. Reste que les sensations de conduite sont filtrées et l'amortissement toujours un peu ferme.

⊕ Présentation soignée · Moteur talentueux · Boîte auto. douce

⊖ Sensations filtrées

Le 1.5 TFSI peut couper la moitié de ses cylindres à vitesse stabilisée pour gagner en sobriété.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 220 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	146 g/km + 1 629 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5 000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/65 R 17
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	507/627 dm³
POIDS	1 546 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,86 x 1,62
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,0 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Q3 45 TFSI e S line

PLUS BRANCHÉ QUE JAMAIS

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

⊕ Performances · Coffre correct

⊖ Autonomie électrique juste · Conso en mode hybride

Pour accéder au bonus de 1000 €, il faut négocier le prix de vente de cette version S line sous les 50000 €.

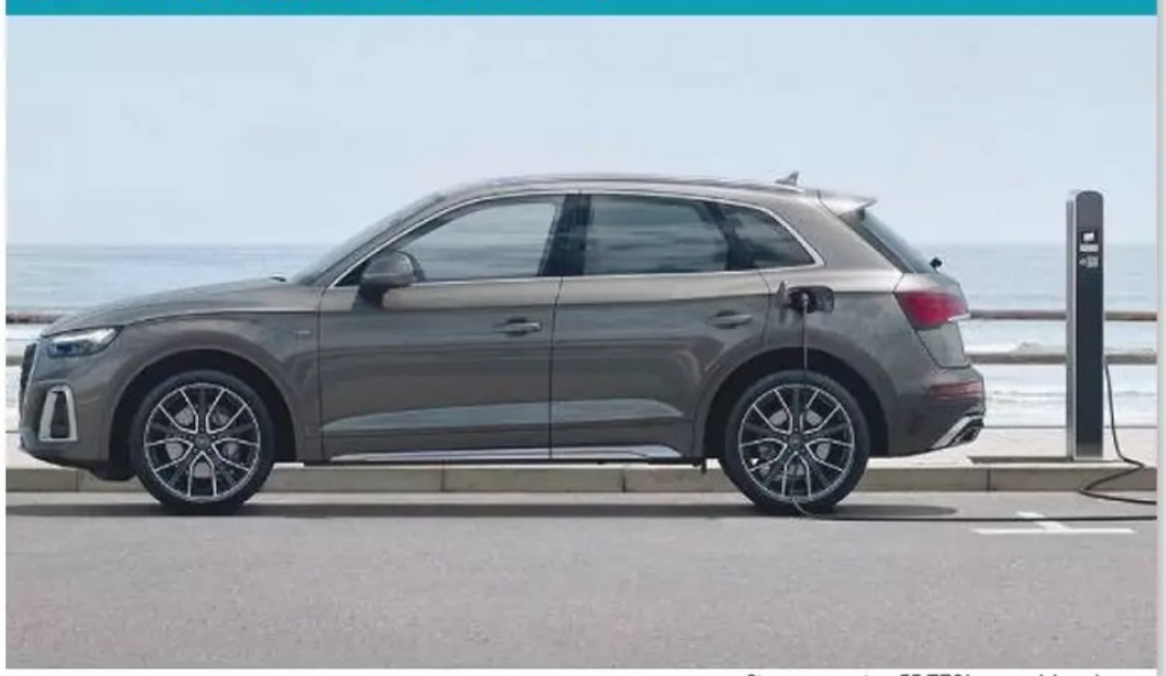
Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 080 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	37 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 395 cm³
Puissance	245 ch cumulés
Couple	400 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	405/525 dm³
POIDS	1 857 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,85 x 1,63
VITESSE MAXI	210 km/h*
1000 m D. A.	29,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

Q5 55 TFSI e Quattro S tronic S line



JOUEUR DE BATTERIE

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

⊕ Autonomie électrique · Performances

⊖ Conso en hybride · Prix

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

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	76 000 € - 16 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	35 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 984 cm³
Puissance	367 ch cumulés
Couple	500 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	465 dm³
POIDS	2150 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,90 x 1,67
VITESSE MAXI	239 km/h
0 à 100 km/h	5s3
CONSOMMATION MIXTE	1,5 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

Q3 35 TDI S tronic S line

GRAND ROULEUR

Le 2.0 TDI 150 s'adresse surtout aux gros rouleurs, car le surcoût par rapport au moteur essence de même puissance dépasse les 3000 €. D'un autre côté, son couple important à bas-régime offre un confort de conduite supérieur et, au besoin, la boîte S tronic l'aide à braver les difficultés. Côté comportement, le Q3 se montre sécurisant et offre même un soupçon de dynamisme au prix d'une suspension un peu ferme mais qui ne dérangera pas les passagers, bien lotis notamment à l'arrière. Par ailleurs, le coffre est grand et une banquette coulissante permet d'en d'augmenter le volume.

⊕ Présentation moderne · Habitacle fonctionnel

⊖ Tarif face à l'essence · Tendance ferme

Le style séduit, plus encore sur cette finition S line dotée d'un traitement sportif avec sa calandre et ses protections noires laquées.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 700 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	133 g/km + 400 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 968 cm³
Puissance	150 ch à 3000 tr/mn
Couple	340 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/45 R 18
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	507/627 dm³
POIDS	1 652 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,86 x 1,62
VITESSE MAXI	198 km/h
1000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	7 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Q5 Sportback 40 TDI Quattro Design

CHER DESIGN

Suivant la tendance lancée par les BMW X4 et Mercedes GLC Coupé, l'Audi Q5 se décline en version Sportback. Même si le dessin est réussi, le surcoût de 3 200 € par rapport à la carrosserie classique apparaît assez élevé. Et le pavillon plongeant impose de baisser un peu la tête en s'installant sur la banquette. Heureusement, la garde au toit est inchangée, et le coffre volumineux, surtout quand on avance sa très pratique banquette coulissante : jusqu'à 523 dm³ malgré la présence d'une roue galette sur notre modèle d'essai. A la conduite, pas de changements, avec des moteurs identiques.

⊕ Présentation · Espace intérieur

⊖ Accès arrière · Tarif

Le Q5 Sportback impose de baisser davantage la tête en s'installant à l'arrière mais demeure spacieux.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	63 300 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	166 g/km + 6126 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	204 ch à 3800 tr/mn
Couple	400 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	255/45 R 20
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	442/523 dm³
POIDS	1948 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,90 x 1,66
VITESSE MAXI	222 km/h*
1000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★½☆

A8 Limousine 60 TFSI e Avus

LE PRIX DU CONFORT

Légèrement restylé en 2022, le vaisseau amiral d'Audi, long de 5,32 m dans cette variante Limousine, excelle en matière de confort aux places avant comme aux places arrière. Au volant, l'agréable sensation d'onctuosité est renforcée ici par la présence d'une mécanique hybride rechargeable à la fois douce et puissante avec ses 462 chevaux. Outre les performances et l'agrément offert par le moteur 3.0 V6 turbo essence, la batterie, d'une capacité utile de 14,4 kWh, qui alimente le petit moteur électrique (136 ch) permet d'échapper au malus et de rouler en électrique sur près de 45 km.

⊕ Agrément moteur · Confort royal · Equipement

⊖ Gabarit XXL

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

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	146 500 € - 22 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	43 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2995 cm³
Puissance	462 ch cumulés
Couple	700 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/40 R 20
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	434 dm³
POIDS	2500 kg
L x l x h (en m)	5,32 x 1,95 x 1,49
VITESSE MAXI	250 km/h
1000 m D. A.	24,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	10,3 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

SQ8 e-tron Quattro 503 ch

ELECTRONS LIBRES

Avec deux blocs électriques cumulant 503 ch, le SQ8 e-tron n'amuse pas le terrain et expédie le 1000 m D.A. en 24s8 ! Pas mal, vu sa carrure et son poids... qui pénalisent l'agilité, mais les suspensions pilotées garantissent un bon maintien de caisse en virage. Confortable malgré les jantes 20", cette version Sportback conserve la même habitabilité (généreuse) à l'arrière que le SQ8 classique. Le grand coffre de 583 dm³ (plus 44 dm³ à l'avant) est identique lui aussi. En revanche, la lunette plus inclinée réduit la visibilité arrière. S'il dispose de 350 km d'autonomie réelle sur autoroute, il faudra éviter d'avoir le pied lourd pour les parcourir !

⊕ Performances · Habitabilité/coffre

⊖ Poids très élevé · Visibilité arrière

Par rapport au Q8, le SQ8 se démarque par un style plus sportif avec éléments noir laqués. Cette version Sportback est également plus dynamique.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	113 210 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique asynchrone
Puissance	503 ch
Couple	973 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	285/45 R20
BATTERIE	Li-ion 106 kWh
COFFRE	528 dm³
POIDS	2725 kg
L x l x h (en m)	4,92 x 1,98 x 1,62
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	4s5
TEMPS DE CHARGE	30 mn (80% sur prise rapide)
AUTONOMIE	451 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

Q8 e-tron 55 S line quattro

CONFORT AU PRIX FORT

Lancé sous le nom d'e-tron, tout simplement, ce SUV était le premier modèle 100 % électrique d'Audi. Restylé fin 2022, il est devenu Q8 e-tron... Sans ne rien reprendre du Q8 existant. En dehors du nom, le SUV en profite surtout pour s'offrir une petite remise à niveau côté autonomie, annoncée à 532 km sur cette version. Le tout, grâce à d'imposantes nouvelles batteries, données pour 104 kWh nets. Des piles qui pèsent évidemment leur poids, et pas de miracle, le Q8 e-tron n'est pas aussi agile qu'un BMW iX, son concurrent direct. Mais il joue plus dans le registre du confort, qui lui est probant.

⊕ Autonomie en hausse · Confort

⊖ Manque d'agilité · Tarif qui explose

L'e-tron change de nom mais c'est bien une mise à jour du tout premier modèle électrique de la marque.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	98 800 € - 12 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	408 ch
Couple	664 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/45 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 114 kWh
COFFRE	583+44 dm³
POIDS	2659 kg
L x l x h (en m)	4,92 x 1,94 x 1,64
VITESSE MAXI	197 km/h
1000 m D. A.	26,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,3 s
TEMPS DE CHARGE	12h (11kW) 84h (secteur)
AUTONOMIE	532 (c km

Les étoiles ★★★½☆

BMW

118i Edition Sport

EN AVANT TOUTE !

Comme vous le savez, la BMW Série 1 a tout changé : son look, sa présentation, mais aussi et surtout son architecture ! Adieu les roues arrière motrices, bonjour la traction avant, héritage d'une plateforme partagée avec Mini. Heureusement, l'agilité est toujours au rendez-vous. Quant à ce 3-cylindres, bien aidé par un turbo qui souffle dès les plus bas régimes, il offre des accélérations et reprises quasi sportives ! En revanche, ce deuxième niveau de finition, baptisé Lounge, est encore trop dépouillé, avec ses petites roues de 16 pouces et ses sièges en tissu... D'autant que le tarif n'a rien d'amical et vient encore d'augmenter.

⊕ Moteur tonique et sobre · Comportement routier

⊖ Prix · Niveau d'équipement

La berline compacte de chez BMW se distingue par sa calandre XXL... et surtout par ses roues avant motrices !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 800 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 330 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	140 ch à 4 600 tr/mn
Couple	220 Nm à 1480 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1404 kg
L x l x h (en m)	4,32 x 1,80 x 1,44
VITESSE MAXI	209 km/h
1000 m D. A.	30,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

120d xDrive M Sport

FORCE BRUTE

La plus performante des Série 1 diesel s'offre un 2.0 costaud, affichant 190 ch et pas moins de 400 Nm de couple. Les performances sont donc élevées, d'autant que la boîte automatique est aussi douce que réactive et que la transmission intégrale (imposée pour cette motorisation) offre une motricité parfaite. Reste que les suspensions raffermies de cette finition M Sport dégradent le confort, tandis que les amateurs de sportivité regretteront le caractère typé propulsion de l'ancienne Série 1. Quant aux tarifs, ils atteignaient des sommets inavouables, et ils augmentent encore !

Avec ses 190 ch, la BMW 120d affiche des performances dignes d'une petite sportive !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 000 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	138 g/km + 818 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	190 ch à 4000 tr/mn
Couple	400 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/35 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1619 kg
L x l x h (en m)	4,32 x 1,80 x 1,44
VITESSE MAXI	230 km/h*
1000 m D. A.	29,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Performances sportives · Motricité

⊖ Suspensions fermes · Agilité en retrait

218d Active Tourer M Sport

UN DIESEL POUR VOYAGER LOIN

Dans certaines circonstances, le diesel reste un choix judicieux, notamment pour ceux qui roulent beaucoup. Aussi, pour son monospace fraichement renouvelé, BMW propose une seule et unique motorisation diesel, à savoir un 2.0 diesel de 150 ch obligatoirement associé à la convaincante boîte auto. à sept rapports. Grâce à cette bonne combinaison, l'agrément de l'Active Tourer séduit sur tous les plans. Son couple suffisant de 360 Nm à 1 500 tr/mn permet au monospace d'être à l'aise sur tous les terrains. Surtout, la conso raisonnable de 5,5 l/100 km (mesurée par notre labo) permet d'effectuer quelques économies à la pompe.

Malgré la présence d'un petit réservoir de 45 litres, cette version 218d dispose d'une très belle autonomie sur autoroute (environ 800 km).

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 200 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	127 g/km + 240 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	150 ch à 3750 tr/mn
Couple	360 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 19
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	462/569 dm³
POIDS	1614 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,83 x 1,58
VITESSE MAXI	208 km/h
1000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,5 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Conso peu élevée · Agrément du 2.0 diesel · Autonomie

⊖ Petit réservoir

M240i xDrive M Performance

UN SIX EN LIGNE, SINON RIEN !

C'est indiscutablement la motorisation reine chez le constructeur bavarois. Ainsi, la M240i dispose du très mélodieux six cylindres en ligne turbo de 374 chevaux. Disponible à chaque instant, le bloc 3.0 émerveille par son agrément et sa souplesse. Une fois le mode "Sport" enclenché, le coupé se transforme en une véritable petite GT. On a même droit au petit coup de gaz lorsque la boîte auto. à 8 vitesses tombe un rapport. Frissons garantis ! Certains pourront critiquer la transmission intégrale xDrive, cela dit, le tempérament joueur est bien là. Elle constitue aussi un gage de sécurité supplémentaire pour ceux qui ne sont pas forcément à l'aise avec les pures propulsions.

La transmission intégrale xDrive confère à la M240i une motricité exemplaire.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64 250 € - 26 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	185 g/km + 32 935 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2998 cm³
Puissance	374 ch à 5500 tr/mn
Couple	500 Nm à 1900 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 19 - 255/35 R 19
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	420 dm³**
POIDS	1765 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,84 x 1,41
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s3
CONSOMMATION MIXTE	8,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

⊕ L'un des meilleurs moteurs · Performance/polyvalence

⊖ Plaisir onéreux · Pas de boîte mécanique

320 e Touring

PLAISIR "DIGITAL"

La Série 3 a récemment bénéficié d'un restylage… qui concerne surtout la planche de bord, désormais dotée d'une imposante tablette numérique qui modernise fortement l'habitacle. Pour le reste, qu'elle soit en berline ou, comme ici, en break Touring, la familiale BMW continue de soigner les sensations de conduite, avec un châssis très dynamique. La motorisation hybride rechargeable de cette 320 e n'impressionne cependant pas par son autonomie électrique, mesurée par nos soins à seulement 40 km en moyenne, et sa consommation est assez élevée une fois la batterie épuisée.

Par rapport à la 330 e offrant 292 ch, cette 320 e forte de 204 ch abaisse le ticket d'entrée de 6 500 € et reste donc aussi hors de prix !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	56 550 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	39 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	163 ch à 3900 tr/mn (+ 113 ch élec.)
Couple	300 Nm à 1350 tr/mn (+ 265 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/50 R17
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	410 dm³
POIDS	1900 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,83 x 1,44
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	7s9
CONSOMMATION MIXTE	8,3 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Evolutions intérieures notables · Comportement et performances

⊖ Autonomie électrique limitée · Tarif costaud

320d Touring M Sport

PETIT, MAIS MALIN

Depuis des lustres, les breaks BMW misent davantage sur le plaisir de conduite que sur le volume de chargement, et la nouvelle Série 3 Touring ne fait pas exception : avec 459 dm³, son coffre est en effet parmi les plus petits du segment. Mais cette soute se rattrape grâce à ses petites astuces d'aménagement : ses formes sont carrées, son seuil de chargement est bas, la banquette se rabat en un tournemain et la lunette du hayon est même ouvrante. Sous le capot de cette 320d, un 2.0 turbo diesel performant et sobre, mais qui pourrait se faire plus discret lors des accélérations.

Le break Série 3 n'est pas plus long que la berline, ce qui explique son volume de chargement quelconque.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58 850 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	133 g/km + 400 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 995 cm³
Puissance	190 ch à 4 000 tr/mn
Couple	400 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/50 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	459 dm³**
POIDS	1 705 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,83 x 1,44
VITESSE MAXI	230 km/h
0 à 100 km/h	7s1
CONSOMMATION MIXTE	4,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Performances et sobriété · Aspects pratiques

⊖ 5e place inconfortable · Moteur un peu sonore

420i Cabriolet

RETOUR AUX SOURCES

Pour un peu plus de 60 000 €, BMW vous ouvre les portes de sa sublime Série 4 cabriolet. A ce tarif, point de six en ligne mais un quatre cylindres turbo de 184 ch. Avec ses 300 Nm, le 2.0 assure le minimum syndical et en conduite cool, la consommation ne s'envole pas (7,7 l/100 km). Sachez que comme la plupart des cabriolets actuels, le décapotage peut s'effectuer en roulant (jusqu'à 50 km/h) ou à l'arrêt. L'opération ne réclame pas plus de 18s. Une fois le filet anti-remous installé, les turbulences dans l'habitacle sont quasi-inexistantes.

On prend du plaisir au volant de cette version de 184 ch. Le poids élevé défavorise l'agilité mais les suspensions assurent un bon niveau de confort.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	61 700 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	152 g/km + 2544 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 998 cm³
Puissance	184 ch à 5 000 tr/mn
Couple	300 Nm à 1 350 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 19 - 255/35 R 19
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	312/395 dm³
POIDS	1 758 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,86 x 1,39
VITESSE MAXI	236 km/h*
1 000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Ligne · Insonorisation

⊖ Poids élevé · Ticket d'entrée

i4 M50 M Performance

ÇA VA CHAUFFER !

Dotée d'un moteur électrique par essieu, cette i4 M50 revendique 544 ch et 795 Nm de couple... et vous colle au fond du siège avec ses accélérations virulentes ! Mais cela ne dure pas longtemps : le système de propulsion se bride après quelques coups d'accélérateur pour éviter la surchauffe ! Par ailleurs, l'auto est lourde (près de 2,3 tonnes), et cela se ressent au travers du comportement routier, qui pourrait être plus agile. Quant à l'autonomie, elle est correcte, sans plus, vu le prix : comptez 340 km sur autoroute, en restant raisonnable sur l'accélérateur ! Au final, la i4 M50 séduit surtout par sa présentation cossue, même si son habitabilité déçoit pour un modèle de cette taille.

La BMW i4 soigne sa présentation, mais les interfaces tactiles sont un peu pénibles à utiliser.

Cette i4 50 M marche fort... mais pas longtemps. Et difficile d'oublier son poids élevé.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	77 200 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	544 ch
Couple	795 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R18 - 255/45 R18
BATTERIE	80,7 kWh
COFFRE	433 dm³
POIDS	2286 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	220 km/h
1 000 m D. A.	23 s
80 à 120 km/h (en d)	2,1 s
TEMPS DE CHARGE	15h (7,4 kW) / 31 mn (borne rapide)
AUTONOMIE	370 km

Les étoiles ★★★½☆

⊕ Performances

⊖ Poids élevé · Autonomie en conduite rapide · Comportement perfectible

M440i Cabriolet xDrive M

TOILE DE MAÎTRE

L'information principale pour la nouvelle Série 4 cabriolet concerne le retour de la capote en toile. La ligne sublime du coupé est conservée et afin d'assurer une excellente insonorisation / isolation, la capote profite d'une structure rigide. Ce procédé a également le bénéfice de limiter la prise de poids par rapport au coupé (+ 150 kg). Ce qui l'est moins, c'est le surcoût ! En version M440i xDrive M, comptez 6 500 € de plus. Une fois au volant, les flux d'air sont bien canalisés et les vocalises du six cylindres biturbo de 374 ch donnent les frissons à chaque accélération.

Une simple pression sur un bouton permet d'ouvrir ou fermer la capote. L'opération prend 18 secondes et peut s'effectuer en roulant jusqu'à 50 km/h.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	83 500 € - 26 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	177 g/km + 17 247 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2 998 cm³
Puissance	374 ch à 5 500 tr/mn
Couple	500 Nm à 1 900 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 19 - 255/35 R 19
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	312/395 dm³
POIDS	1 930 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,86 x 1,39
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	24,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,8 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Ligne préservée · Insonorisation de la capote · Transmission xDrive évoluée

⊖ Prix qui explose !

M4 Coupé Compétition

LA VERSION QUE L'ON M !

Tout en haut de la pyramide Série 4, trône la sulfureuse M4 Compétition. Totalement décomplexé, ce coupé avance des performances proches d'une GT. Et pour cause, son six cylindres en ligne biturbo développe 510 ch et 650 Nm de couple ! Uniquement disponible avec la boîte auto à 8 rapports, la M4 vous plaque littéralement au dossier, à chaque accélération. Le 0 à 100km/h est en effet expédié en 3s9. Au volant, l'équilibre est parfait et l'embonpoint se fait à peine ressentir (1 725 kg). Surtout, la transmission aux roues arrière, promet des séances de glisse, dignes d'un chaud de patinage artistique.

Les M3/M4 Compétition peuvent disposer d'une transmission intégrale très évoluée facturée 4 500 €.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	112 500 € - 41 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	223 g/km + 60000 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2993 cm³
Puissance	510 ch à 6 250 tr/mn
Couple	650 Nm à 2750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/40 R 18 - 285/35 R 19
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	440 dm³**
POIDS	1 725 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,89 x 1,40
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	3s9
CONSOMMATION MIXTE	10,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Performances de folie · Ensemble moteur/boîte

⊖ Poids élevé · Plus de 110 000 € !

520d xDrive 197 ch

UN DIESEL AU LONG COURS

La nouvelle Série 5 conserve une offre thermique notamment cette version diesel 520d de 197 ch. Une offre suffisante malgré le gabarit croissant de l'auto... qui se montre en contrepartie, très habitable. Également bien finie et ultra-technologique, elle s'avère aussi confortable; le moteur est un peu bruyant mais c'est compensé par une insonorisation soignée. Et l'agrément ne déçoit pas. Certes le poids élevé de cette version intégrale (+ 2 600 €) nuit à la sobriété de l'ensemble, malgré la micro-hybridation, mais descendant à 6 l/100 km sur autoroute, elle se fera alors apprécier des gros rouleurs.

L'intérieur de cette nouvelle Série 5 en met plein la vue : grands écrans, finition au top, technologies dernier cri... Dommage pour l'ergonomie qu'il faille passer par l'écran central pour tant de fonctions.

La nouvelle génération évolue sensiblement sur le plan du style qui manque pourtant d'originalité.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	67 700 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	144 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 995 cm³
Puissance	197 ch à nc tr/mn
Couple	400 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/40 R20 - 275/35 R20
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	560 dm³
POIDS	1 930 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,90 x 1,52
VITESSE MAXI	228 km/h
1000 m D. A.	29 s
80 à 120 km/h (en d)	6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Moteur discret · Présentation

⊖ Consommation en ville · Ergonomie

i5 eDrive40 M Sport Edition

LA ROUTIÈRE À RALLONGE

Version 100% électrique de la dernière génération de BMW Série 5, l'i5 débute avec cette eDrive40 dotée d'un seul moteur entre les roues arrière délivrant 340 ch. Longue de 5,06 m, elle peut ainsi caser ses batteries sur son empattement de 3 m. Des accus d'une capacité nette de 81,2 kWh. "Seulement", ce qui la limiterait à quelque 380 km d'autonomie réelle... Correct dans l'absolu, mais encore un peu juste, surtout pour une berline premium destinée aux gros rouleurs. En revanche, elle recharge assez vite. Lourde (2 205 kg), elle est néanmoins performante et on apprécie sa tenue de route et son agilité remarquable (avec les roues arrière directrices et la suspension adaptative en option).

Aussi longue que l'ancienne Série 7, cette huitième génération de la "Cinq" ! Et tout aussi confortable, avec sa suspension pneumatique de série à l'arrière.

L'i5 eDrive40 bénéficie, en série, de sièges sport électriques et chauffants. Du moelleux pour les longs trajets, du maintien dans les virages.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	79 500 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
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 R19
BATTERIE	Li-ion 81,2 kWh
COFFRE	490 dm³
POIDS	2205 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	6s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (borne rapide 205 kW)
AUTONOMIE	477 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Comportement routier · Grande douceur de conduite

⊖ Autonomie sur autoroute · Alertes de sécurité intrusives

i4 eDrive 40

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 210 kW) que l'on peut trouver désormais sur la majorité des aires d'autoroute. Pratique pour les longs trajets. Plaisante à mener et très dynamique, l'i4 devrait également convaincre les fans de la marque en terme de comportement routier.

Les relances sont énergiques et le comportement typé propulsion séduit.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	63 950 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique
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 dm³
POIDS	2135 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	187 km/h
1000 m D. A.	26,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE	58h (secteur) 10h (11kW)
AUTONOMIE	434 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Autonomie confortable · Accepte les charges rapides · Confort

⊖ Poids très élevé

i7 xDrive60

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 12 500 €). Outre les versions thermiques, la 7 se décline, ici, en version 100 % électrique de 544 ch. En revanche, l'autonomie de 420 km assurée par la grosse batterie de 105,7 kWh déçoit un peu. A l'intérieur, c'est le grand spectacle ! La part belle est donnée à l'exceptionnel niveau de finition ainsi qu'au multimédia. Ainsi, les passagers peuvent disposer d'un écran géant de 79,5cm/31,3" pour regarder leurs séries favorites sur Amazon ou Netflix.

Grâce aux quatre roues directrices, les 5,40 m de long se font très vite oublier. Mais surtout, quel exceptionnel niveau de confort !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	151 800 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (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 dm³
POIDS	2770 kg
L x l x h (en m)	5,40 x 1,95 x 1,55
VITESSE MAXI	240 km/h*
1000 m D. A.	24,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
TEMPS DE CHARGE	12h (11kW) 66h (secteur)
AUTONOMIE	420 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★★

⊕ Niveau technologique · Présentation/finition · Confort épatant

⊖ Tarif hors-sol

Z4 M40i Auto. M Performance

PUR PLAISIR

Pour rappel, le Z4 qui vient tout juste de passer par la case restylage, dispose d'une capote électrique rapide et efficace (elle se replie en 10 s et jusqu'à 50 km/h). L'habitacle est cossu et offre une position de conduite parfaite. Sous le capot de cette version M40i trouve sa place un musical 6-cylindres en ligne biturbo. Puissant (340 ch) et ultra-souple, il offre un agrément exceptionnel, d'autant qu'il est secondé par une boîte auto. 8 rapports très douce. Malgré un poids élevé (1535 kg), le Z4 fait preuve d'une belle agilité en virage. Mais ses suspensions tressautent un peu trop en mode Sport.

⊕ Agrément · Intérieur cossu

⊖ Prix et malus · Suspension en mode Sport

Le style de cette génération a quelque peu dérouté les fans de la marque : ces lignes un brin torturées ne sont pas très habituelles chez BMW.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	70 300 € - 23 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	183 g/km + 28 413 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2 998 cm³
Puissance	340 ch à 5 000 tr/mn
Couple	500 Nm à 1 600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/40 R 18 - 275/40 R 18
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	288 dm³
POIDS	1 580 kg
L x l x h (en m)	4,33 x 1,87 x 1,31
VITESSE MAXI	250 km/h
1 000 m D. A.	24,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,2 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

X1 xDrive 25e M Sport

LOIN DEVANT

En point d'orgue, le X1 se dote d'une convaincante motorisation hybride rechargeable de 245 ch. Ici, 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...

⊕ Système hybride performant · Autonomie en tout électrique · Douceur de conduite

⊖ Prix élevé

Une fois la batterie à plat, le trois cylindres modère sa consommation. Comptez une moyenne de 7,1 l/100 km. Pas mal !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58 700 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	16 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 499 cm³
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 dm³
POIDS	1 910 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
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

X1 sDrive 18i xLine

LE RETOUR DU PETIT PRINCE

Best-seller de BMW en France, le X1 s'allonge de 53 mm et s'élargit de 23 mm par rapport à l'ancien. Si presque rien ne change d'un point de vue technique (même plateforme), le X1 dispose néanmoins d'un style plus agressif, via cette calandre très prononcée. Les changements les plus notables ont lieu dans l'habitacle. Le SUV hérite en effet de la planche de bord du monospace Série 2 Active Tourer. Toutes les commandes passent ainsi par la grande dalle numérique. D'ailleurs, cela réclame un petit temps d'adaptation. Sous le capot, le 1.5 turbo essence brille par ses performances et sa sobriété (7 l/100 km) s'avère meilleure que par le passé.

⊕ Moteur sobre · Agrément général · Habitabilité

⊖ Prix/équipement

En plus d'être sobre, ce trois cylindres essence de 136 ch d'entrée de gamme offre un très bel agrément général.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 250 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	145 g/km + 1 504 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 499 cm³
Puissance	136 ch à 4 400 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/45 R 19
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	516/623 dm³
POIDS	1 583 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,65
VITESSE MAXI	196 km/h
1 000 m D. A.	31,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,0 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

iX1 xDrive30 M Sport

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 son dynamisme. Un tempérament de sportif que l'on retrouve surtout dans les virages... A ce chapitre, il fait carrément partie des meilleurs. L'autre bonne nouvelle concerne le coffre qui reste satisfaisant pour la catégorie.

⊕ Agilité étonnante · Performances

⊖ Plus de 61 000 € · Autonomie trop juste

Difficile d'atteindre les 300 km sur autoroute mais le iX1 accepte les charges rapides jusqu'à 130 kW.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	61 050 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	313 ch
Couple	494 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66,5 kWh
COFFRE	477 dm³
POIDS	2 040 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

POLITIQUE DE GROUPE

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

⊕ Agrément moteur · Capacité de relance étonnante · Consommation

⊖ Volume de coffre en baisse

Une fois la batterie à plat, le 2.0 turbo réclame en moyenne 8,4 l/100 km. De son côté, le coffre perd 98 dm³ en raison des batteries...

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	70 950 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	46 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	292 ch
Couple	420 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/45 R 20 - 275/40 R 20
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	408 dm³
POIDS	2080 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,90 x 1,68
VITESSE MAXI	205 km/h*
1000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,4 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

X3 xDrive 20d xLine

RIGUEUR ALLEMANDE

C'est cette version diesel de 190 ch qui réalise le gros des ventes. Et c'est tout sauf un hasard. Performant, économe en carburant, ce moteur est en outre doté de série d'une boîte auto. irréprochable qui sait en tirer le meilleur parti. La transmission intégrale xDrive, elle aussi fournie d'office, permet d'être à l'aise dans les conditions difficiles (hors piste, neige...) à condition d'avoir les pneus adéquats. En revanche, on s'attendait à mieux en termes de confort (suspensions assez fermes) et d'équipements high-tech, trop limités sur un véhicule à près de 60000 €.

⊕ Agrément de conduite · Consommation raisonnable

⊖ Confort ferme · Trop d'options

Depuis le léger restylage opéré à la fin de l'année 2021, les feux arrière profitent d'un dessin inédit.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 000 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	151 g/km + 2370 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	190 ch à 4000 tr/mn
Couple	400 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/60 R 18
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	506 dm³
POIDS	1909 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,90 x 1,68
VITESSE MAXI	201 km/h
1000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

iX3 M Sport 80 kWh Impressive

POUR FAMILLES BRANCHÉES

Basé sur le X3, le iX3 qui vient tout juste d'être retouché, embarque une grosse batterie de 80 kWh, couplée à un moteur électrique annonçant 286 ch. Contrairement à ses deux concurrents directs (l'Audi e-tron et la Mercedes EQC), le BMW ne profite pas d'une transmission intégrale. Seules les roues avant entraînent ce lourd SUV de 2208 kg. Cela dit, les performances sont tout à fait convenables (0 à 100 km/h en 6s9). Mais l'essentiel concerne l'autonomie. En moyenne, le iX3 peut effectuer 315 km. C'est correct, mais sur autoroute, n'espérez guère parcourir plus de 285 km.

⊕ Autonomie correcte · Douceur de conduite

⊖ Confort perfectible · Look quasi-similaire au X3

Comme le X3, le ix3 électrique a profité d'un léger restylage au niveau de la calandre et des optiques.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	82 300 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	286 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 20 - 275/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 80 kWh
COFFRE	458 dm³
POIDS	2208 kg
L x l x h (en m)	4,74 x 1,90 x 1,67
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	27,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
TEMPS DE CHARGE	9h (11 kW) 14h (6kW)
AUTONOMIE	315 km

Les étoiles ★★★½☆

X4 M Competition

LE X4 M LE SPORT

Variante plus élancée et dynamique du X3, le X4 a lui aussi bénéficier du restylage de mi-carrière. Comme pour mieux affirmer son positionnement sportif, il se décline déjà dans cette version M Competition. Le département Motorsport n'y est pas allé avec le dos de la cuillère, puisque ce X4 revendique 510 ch extraits d'un 6-cylindres 3.0 biturbo gavé aux stéroïdes ! En matière d'accélération, cet imposant SUV (4,76 m de long et presque 2 tonnes à vide) rivalise avec une BMW M2 Competition, mais peut emporter plutôt confortablement cinq adultes et leurs bagages (515 dm³ de coffre). Sympa...sauf le prix !

⊕ Performances · Agrément

⊖ Tarif et malus · Confort ferme

Comme le X3, le X4 est restylé. Cette version M gagne notamment un nouveau bouclier.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	119 200 € - 41 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	244 g/km + 60000 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2993 cm³
Puissance	510 ch à 6250 tr/mn
Couple	650 Nm à 2750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/40 R 21 - 265/40 R 21
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	515 dm³**
POIDS	2085 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,93 x 1,62
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	3s8
CONSOMMATION MIXTE	10,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

BMW

iX xDrive40 Edition Sport

TOUT D'UN CONCEPT-CAR !

Semblant venir tout droit d'un film de science fiction, ce monstrueux SUV 100 % électrique interpelle aussi bien par son look que par son imposant gabarit (proche de celui d'un X6). Une fois à l'intérieur de l'iX, on reste bouche bée ! Le dessin très contemporain du mobilier séduira les fans de déco moderne, grâce à un savoureux mélange de matériaux haut de gamme. Quoi qu'il en soit, l'habitabilité aux places arrière est géante. Cette version d'entrée de gamme xDrive40 profite d'un niveau de puissance suffisant de 326 ch mais l'autonomie ne dépasse pas les 300 km...Un peu juste pour voyager !

A l'image de celles d'un coupé à quatre portes, les vitres sans encadrements participent au folklore.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	84 200 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	326 ch
Couple	630 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/50 Y 21
BATTERIE	Lithium-ion 76,6 kWh
COFFRE	548 dm³
POIDS	2452 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,97 x 1,70
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	54h (secteur) 8h20 (11kW)
AUTONOMIE	299 km

Les étoiles ★★★½☆

⊕ Look inédit · Places arrière

⊖ Encombrement · Autonomie moyenne

BYD

Dolphin 150 kW Design 204 ch

PRODUIT D'APPEL

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

Question design, la Dolphin n'est pas la plus inspirée des compactes mais ses prestations valent le détour.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 990 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	205/50 R17
BATTERIE	Li-ion 60,4 kWh
COFFRE	345 dm³
POIDS	1658 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,77 x 1,57
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s
TEMPS DE CHARGE	40 mn (10 à 80%, à 88 kW max.)
AUTONOMIE	427 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Tarif serré - Confort · Finition

⊖ Plus de bonus écolo · Pertes de motricité

XM 4.4 V8 653

COLOSSAL !

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

De série, le XM reçoit des roues de 21". Mais pour 3100 € en plus, il est possible d'opter pour des jantes géantes de 23" !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	178 000 € - 39 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	36 g/km 0 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	4395 cm³
Puissance	653 ch cumulés
Couple	800 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 21 - 315/40 R 21
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	527 dm³
POIDS	2710 kg
L x l x h (en m)	5,11 x 2,01 x 1,76
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s3
CONSOMMATION MIXTE	1,5 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★☆☆

⊕ Prouesse technologique · Performance

⊖ Freinage à la peine · Amortissement ferme

Seal Excellence AWD 530 ch

À L'ATTAQUE DE TESLA

Avec sa berline familiale Seal, quatrième modèle du constructeur chinois en France, BYD s'attaque frontalement à la Tesla Model 3. Outre une version deux roues motrices de 312 ch proposée à 46 990 €, celle testée ici offre 530 ch et quatre roues motrices, le tout assorti de sacrées performances, d'un très beau sens de l'accueil aux places arrière et d'un équipement ultra-complet. Et l'autonomie ? Sur le papier, elle est intéressante puisque elle est annoncée à 520 km, mais lors de notre premier essai, la consommation relevée n'aurait pas permis de dépasser 320 km. A vérifier dès que possible…

Le style extérieur, très Tesla, s'offre aussi des feux façon Renault, mais l'ensemble est plutôt réussi.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 990 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	530 ch
Couple	670 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R19
BATTERIE	Li-ion LFP 82,5 kWh
COFFRE	400 + 53 dm³
POIDS	2185 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,88 x 1,46
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	3s8
TEMPS DE CHARGE	37 mn (80% sur borne rapide)
AUTONOMIE	520 km km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Sens de l'accueil · Performances

⊖ Tarifs pas si serrés · Autonomie juste ?

Han Executive

ENVIE DE RÉGNER

Avec la Han, BYD s'attaque à Tesla ! Longue de 5 m, cette élégante berline façon grand coupé quatre portes semble viser la clientèle des Model S. Toutefois, affichée à partir de 71 160 € (avec la peinture métal rouge Impérial à 360 € incluse), la Han se rapproche plutôt de la Model 3. Animée par deux blocs (un sur chaque essieu) d'une puissance cumulée de 517 ch, la BYD revendique une belle autonomie de plus de 500 km grâce à sa batterie de 86,4 kWh. Ultra-véloce et plutôt bien suspendue, la Han peut aussi compter sur une présentation moderne, une finition soignée et une habitabilité très correcte.

⊕ Performances · Présentation/finition · Tenue de route

⊖ Réseau de distribution

La Han tire son nom d'une des plus grandes dynasties chinoises. Efficace et performante, cette grande berline sportive ne manque pas d'atouts.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	71 160 € - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	517 ch
Couple	700 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 86,4 kWh
COFFRE	410 dm³
POIDS	2 250 kg
L x l x h (en m)	5,00 x 1,91 x 1,50
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	3s9
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide)
AUTONOMIE	521 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

Tang Flagship 7 places

AU NIVEAU DES MEILLEURS

Ce crossover familial 7 places est un jumeau technique de la Han. Basé sur la même plateforme, il en reprend le principe de la double motorisation (un bloc électrique par essieu) et affiche donc, lui, aussi, 517 ch. Il profite aussi de la même batterie de 86,4 kWh. Mais, pénalisé par son aérodynamique moins favorable, il se contente de 400 km d'autonomie. Au volant, on apprécie ses performances et son comportement sain et rassurant. On craque aussi pour sa planche de bord moderne, son équipement complet ainsi que pour son habitabilité généreuse, même si le 3e rang tient davantage du dépannage.

⊕ Relances/accélérations · Douceur de conduite · Dotation de série

⊖ Places du 3e rang

Nouveau venu sur le segment des SUV électriques à 7 places, le Tang affiche des ambitions premium et séduit par ses prestations élevées.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	70 800 € - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	517 ch
Couple	680 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/40 R22
BATTERIE	Lithium-ion 86,4 kWh
COFFRE	235/1 655 dm³
POIDS	2 489 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 1,95 x 1,73
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	4s6
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide)
AUTONOMIE	400 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

Atto 3 Design

HONNÊTE PROPOSITION

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

⊕ Présentation intérieure originale · Places AR · Performances

⊖ Comportement pataud

L'Atto 3 revendique une autonomie de 420 km et sa compatibilité avec la recharge rapide lui permet de passer de 30 à 80% de capacité en 29 mn.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 990 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique
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 dm³
POIDS	1750 kg
L x l x h (en m)	4,46 x 1,88 x 1,62
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s3
TEMPS DE CHARGE	40mn (rapide)
AUTONOMIE	420 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

CITROEN

C3 1.2 PureTech 110 Max

VRAIE PETITE ROUTIÈRE

Avec un turbo, le 1.2 offre toujours des performances élevées sous le capot de la C3, et même encore meilleures que celles des versions diesel. De quoi faire de cette petite citadine une voyageuse hors pair, d'autant que son appétit reste raisonnable et que le confort de suspension se montre exceptionnel pour une citadine. La dotation du haut de gamme rebaptisé Max comprend les Airbumps, la clim' automatique, l'écran tactile, le GPS et les jantes alu. Notez que des sièges Advanced Confort, optionnels, peuvent ajouter encore du moelleux à la qualité d'amortissement.

⊕ Agrément moteur · Confort/équipement

⊖ Châssis molasson · Prix

Avec le 1.2 turbo, la C3 trace la route, et des sièges Advanced Confort en option peuvent ajouter encore du moelleux.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	23 550 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	121 g/km + 125 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	110 ch à 5 500 tr/mn
Couple	205 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 16
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	298 dm³
POIDS	1 146 kg
L x l x h (en m)	4,00 x 1,75 x 1,48
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	32,3 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	8,4/11,2/14,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

C4 1.2 PureTech 130 Plus

DIGNE CITROËN

Avec ce niveau de finition Feel, la nouvelle C4 gagne la suspension à butées hydrauliques progressives, qui assure un confort ouaté digne de la marque. Elle acquiert aussi un équipement dans l'air du temps avec notamment une instrumentation numérique, lisible à défaut de très complète, le mirror screen et une clim' auto bizone. Surtout, elle ouvre la voie à des motorisations plus performantes, notamment à la version 130 ch du 1.2 PureTech, pleine de ressources et peu gourmande. Si le comportement routier est serein, la souplesse de l'amortissement génère quelques mouvements de caisse.

⊕ Confort · Agrément mécanique

⊖ Châssis peu agile · Taille compteurs numériques

Avec sa suspension à butées hydrauliques et son moteur alerte en reprises, cette version fait de la C4 une agréable voyageuse.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 700 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	122 g/km + 150 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	131 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/60 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1 274 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,80 x 1,53
VITESSE MAXI	190 km/h
1 000 m D. A.	31,8 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	7,9/10,2/13,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

ë-C4 Électrique 156 ch Autonomie étendue Plus

DU MIEUX, MAIS…

En plus de l'offre de 136 ch, la compacte ë-C4 se décline désormais dans cette version "Autonomie étendue", dotée d'une batterie plus grosse (51 kWh utiles) et forte de 20 ch supplémentaires. Sans être ébouriffantes, les performances progressent, mais c'est surtout le rayon d'action qui y gagne: + 85 kilomètres en moyenne. Voilà qui donne davantage de polyvalence à cette compacte, qui manque cependant de dynamisme, souffre d'une habitabilité limitée et d'un équipement peu généreux. Ses suspensions confortables sauvent (un peu) la mise…

⊕ Confort · Autonomie améliorée

⊖ Agrément limité · Habitabilité

La Citroën ë-C4 est une des compactes électriques les moins chères du marché, même si la MG4 est nettement plus abordable.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 050 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
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 R18
BATTERIE	Li-ion 51 kWh
COFFRE	369 dm³
POIDS	1 624 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,80 x 1,52
VITESSE MAXI	151 km/h
1 000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en d)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	8h (7,4 kW) - 28h (2,3 kW)
AUTONOMIE	345 km

Les étoiles ★★★½☆

C4 1.5 BlueHDi 130 EAT8 Plus

BORNES TO BE ALIVE

Seul diesel encore proposé après la disparition du BlueHDi 110, le BlueHDi 130 est livré d'office avec la boîte auto. à 8 rapports, douce et peu énergivore : la compacte détient même un record de sobriété selon nos mesures, avec 5,3 l/100 km en moyenne (soit quasi 2 l/100 km de moins que l'essence 1.2 PureTech 130 EAT8, facturé 1 800 € de moins cependant). Une vraie machine à faire défiler les bornes kilométriques donc, d'autant que l'on retrouve une suspension ultra-moelleuse, et un équipement déjà correct sur cette finition Plus, avec clim' auto, caméra de recul, jantes alu…

⊕ Agrément mécanique · Sobriété · Confort

⊖ Mouvements de caisse

La C4 offre un dessin original, des matériaux de bonne facture et deux écrans, même si celui des compteurs paraît un peu simpliste.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 500 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	130 g/km + 310 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 499 cm³
Puissance	130 ch à 3 750 tr/mn
Couple	300 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	195/60 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1 350 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,80 x 1,53
VITESSE MAXI	187 km/h
1 000 m D. A.	32,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,3 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

C4 X 1.2 PureTech 130 EAT8 Max

LA C4 SORT LA RALLONGE

La C4 faisait déjà figure d'originale parmi les berlines compactes, avec son profil étiré et surélevé. Citroën pousse encore plus loin l'originalité avec cette variante C4 X, tout aussi confortable, et plus longue de 24 cm. Un surcroît qui profite exclusivement au volume de coffre, en forte hausse (+210 dm³). Revers de la médaille : avec son profil de fastback, le pavillon plongeant de la C4 X peut gêner la tête des plus grands aux places arrière. De plus, elle renonce au hayon de sa petite soeur, au profit d'une ouverture classique : l'accès au fond du coffre s'en trouve plus compliqué…

⊕ Confort royal · Coffre géant

⊖ Accès au coffre · Hauteur places AR

Avec son profil façon fastback surélevé, la C4X déjoue les conventions et offre un immense coffre.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 450 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km + 280 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	130 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	195/60 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	610 dm³
POIDS	1 311 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,80 x 1,53
VITESSE MAXI	195 km/h
1 000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

C5 X Hybride 225 ë-EAT8 Max

ULTRA BRANCHÉE !

Faute de diesel, seules les versions hybrides rechargeables permettent d'économiser à l'usage. A condition d'en accepter le tarif (12 700 € de plus que le PureTech 130 !), et de pouvoir se brancher souvent, la capacité de batterie ne permettant pas d'envisager plus de 40 km en tout électrique. Une fois la pile déchargée, le 1.6 turbo essence reste tonique mais boit aisément 8 l/100 km selon nos mesures. Et avec un réservoir de 40 litres seulement, l'autonomie ne dépasse pas 500 km. Pour le reste, la C5 X se montre moelleuse dans cette version hybride, forcément dotée d'une suspension pilotée.

⊕ Confort · Habitabilité

⊖ Surcoût · Autonomie

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

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57 050 € - 10 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	27 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	225 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	445 dm³
POIDS	1791 kg
L x l x h (en m)	4,81 x 1,82 x 1,49
VITESSE MAXI	233 km/h*
1000 m D. A.	28,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,0 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★½☆

C5 Aircross 1.2 PureTech 130 You

LE PLUS MALIN DES SUV

Le C5 Aircross restylé est reconnaissable à sa calandre plus agressive, avec une nouvelle signature lumineuse (deux lignes de leds qui s'écartent). A bord, les aérateurs ont été modifiés, tout comme l'implantation de l'écran tactile. On retrouve la modularité digne d'un monospace (sièges arrière indépendants et coulissants, coffre géant). Avec 130 ch, le 3 cylindres essence est tonique et plutôt sobre. On apprécie particulièrement les suspensions à butées hydrauliques moelleuses. En contrepartie, le plaisir au volant est limité par les mouvements de caisse prononcés.

⊕ Monospace déguisé · Confort ouaté · Moteur suffisant

⊖ Mouvements de caisse

Calandre inédite, feux de jours remaniés, lignes plus acérées... le C5 Aircross restylé se remarque !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 300 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	140 g/km + 983 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	131 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	615/755 dm³
POIDS	1484 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,84 x 1,69
VITESSE MAXI	184 km/h
1000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	8,2/10,6/15,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,3 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

C3 Aircross 1.2 PureTech 130 Max

AUTOMATIQUEMENT VÔTRE

Dans ce haut de gamme, le 1.2 turbo est boosté à 130 ch et se voit forcément associé à une boîte auto. EAT6. Soit un ticket à 30 150 €. Pour ce prix, les performances sont d'un haut niveau, la conduite facile malgré quelques à-coups de transmission à basse vitesse et la dotation soignée avec la clim' auto, le Mirror Screen, le freinage automatique d'urgence, la banquette coulissante... Cette finition Max reçoit aussi unécran tactile 9". On profite alors d'un petit SUV très polyvalent, pratique et confortable (à l'exception de quelques trépidations à basse vitesse)...

⊕ Agrément global · Aspects pratiques

⊖ A-coups de transmission · Prix

Avec la version 130 ch du 1.2 turbo, forcément associé à la boîte auto., le C3 Aircross fait preuve d'un tonus insoupçonné. Mais le prix est coquet ici.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30 400 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	146 g/km + 1 629 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	131 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	215/50 R 17
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	433/548 dm³
POIDS	1 330 kg
L x l x h (en m)	4,16 x 1,76 x 1,64
VITESSE MAXI	184 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

C5 Aircross Hybrid 136 ch ë-DCS6 Plus

HYBRIDE EN MODE LÉGER

Le C5 Aircross reçoit l'offre hybride 48V de 136 ch: évolution (avec chaîne de distribution) du trois cylindres 1.2 PureTech, associé à un bloc électrique de 28 ch. Ce dernier est intégré à une boîte de vitesses à double embrayage inédite et combiné à une petite batterie de 0,4 kWh. Cette électrification permet d'économiser 0,8 l/100 km en moyenne par rapport au 1.2 PT 130 ch, et jusqu'à 1,7 l/100 km en ville, là où les moteurs hybrides trouvent tout leur intérêt. Douce et discrète, cette mécanique améliore le confort déjà élevé du SUV. Dommage, la boîte de vitesses encore lente pénalise l'agrément dans certaines phases de conduite.

⊕ Confort · Consommation

⊖ Prix/équipement · Boîte lente

L'hybridation classique apportée au C5 Aircross rehausse son confort de conduite, limitant notamment les à-coups.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 850 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	127 g/km + 240 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	136 ch à 5 500 tr/mn (+ 28 ch élec.)
Couple	230 nm à 1 750 tr/mn (+ 55 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	225/55 R18
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	615 / 755 dm³
POIDS	1 544 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,97 x 1,66
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	32,5 s
80 à 120 km/h (en d)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

CITROEN

C5 Aircross Hybrid 225 ë-EAT8 Max

UN VRAI RESTYLAGE

Derrière sa proue redessinée en 2022, le C5 Aircross conserve toutes ses qualités de confort, d'habitabilité et de modularité. Cette version hybride rechargeable offre jusqu'à 46 km d'autonomie électrique, pour un appétit raisonnable (7,7 l/100 km). Les performances sont d'un bon niveau, et le gage d'un bel agrément de conduite, même si l'on note quelques à-coups de la boîte auto. à basse vitesse. Seul bémol: si les suspensions, très douces, offrent un excellent confort de roulage, c'est au prix de mouvements de caisse importants et d'un comportement pataud en virage. Enfin son tarif n'a plus rien d'amical.

⊕ Excellent confort · Modularité arrière

⊖ Comportement peu dynamique · Qualité de certains plastiques

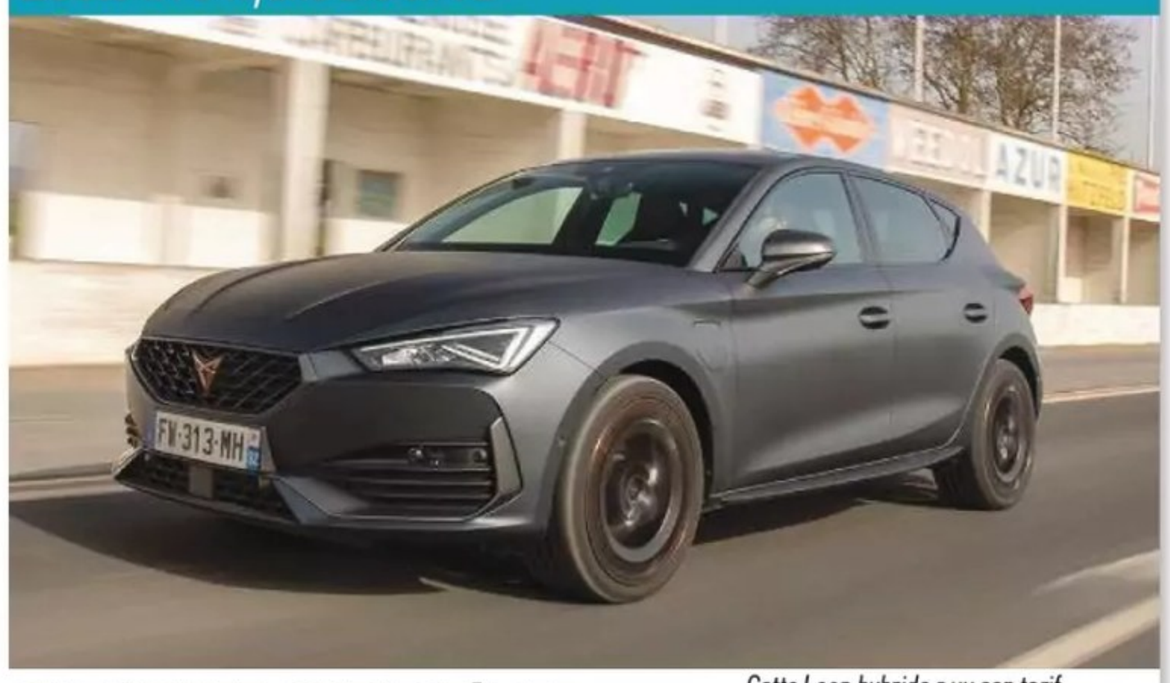
Le très confortable et spacieux C5 Aircross fait bon usage de cette motorisation hybride rechargeable efficace.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 000 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	29 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	160 ch à 5500 tr/mn (+ 81 kW élec.)
Couple	300 Nm à 3000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/55 R18
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	522-662 dm³
POIDS	1850 kg
L x l x h (en m)	4,5 x 1,97 x 1,69
VITESSE MAXI	225 km/h
1000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en d)	4,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Leon 1.4 e-Hybrid 245 ch VZ



SILENCE ET CARACTÈRE

Cette version hybride rechargeable de 245 ch combine un 1,4 turbo essence de 150 ch à un bloc électrique de 85 kW. Ce dernier est alimenté par une batterie de 13 kWh. L'autonomie atteint jusqu'à 42 km en tout électrique. Son caractère sportif est réel et les 400 Nm de couple cumulés garantissent des performances très correctes. La direction est précise, les freins performants, le comportement rassurant. On peut reprocher le timbre effacé du 4-cylindres et la perte de punch lorsque les batteries s'épuisent. La faute à un poids élevé de 1646 kg, hybridation oblige.

⊕ Performances / Comportement · Agrément électrique

⊖ Poids · Sonorité moteur

Cette Leon hybride a vu son tarif augmenter de 5390 € !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	52 690 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	29 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1395 cm³
Puissance	245 ch cumulés
Couple	400 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/35 R 19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	287 dm³
POIDS	1646 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,80 x 1,45
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	28,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

CUPRA

Born 77 kWh 230 XL

L'HORIZON S'ÉTEND

Bien équipée avec cette batterie XL de 77kWh qui développe 230ch, la Cupra Born rassure tout d'abord par son autonomie. Plus de 460 km sur route c'est bien par rapport à la concurrence. Ensuite le châssis offre un comportement rigoureux, sans être d'une agilité folle, la belle pèse tout de même 1886 kg. Malgré ses jantes de 19", le confort ferme ne présente rien de rédhibitoire et les passagers arrière profitent d'une habitabilité généreuse, supérieure à celle offerte par la Renault Mégane E-Tech, rivale directe de l'espagnole. Au volant, on retrouve l'instrumentation numérique de sa cousine Volkswagen ID.3 mais le système multimédia s'avère hélas encore un peu lent.

⊕ Autonomie · Habitabilité arrière · VW ID.3 bien plus chère

⊖ Interface lente

Pour passer de 58 à 77 kWh, cette Born ne vous réclamera que 1 000 € de plus. Elle vous offre alors de précieux kilomètres d'autonomie en plus.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 900 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	230 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R 19
BATTERIE	lithium-ion 77 kWh
COFFRE	403 dm³
POIDS	1886 kg
L x l x h (en m)	4,33 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	162 km/h
1000 m D. A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
TEMPS DE CHARGE	8h30 (11kW) 61h (secteur)
AUTONOMIE	420 km

Les étoiles ★★★★☆

Formentor 1.5 TSI 150 V Business Edition

TICKET D'ENTRÉE

Ce 1.5 TSI de 150 ch est le moteur essence d'entrée de gamme du Formentor. Il est disponible en boîte mécanique ou comme ici en automatique (+ 1 900 €). Souple et discret à l'usage, ce n'est pas un foudre de guerre. Cependant ses performances demeurent acceptables. A l'intérieur, l'habitacle est moderne et la finition est soignée. L'ergonomie demande un peu d'accoutumance et l'on regrette d'avoir à quitter la route des yeux pour effectuer de simples commandes. Tout se fait via le système multimédia. Les passagers arrière quant à eux, profitent d'un espace digne de la catégorie supérieure.

⊕ Présentation · Finition soignée · Habitabilité

⊖ Ergonomie discutable

A défaut de performances exceptionnelles, ce Formentor d'entrée de gamme aura le mérite de proposer un tarif abordable.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 905 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	150 g/km + 2049 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/45 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	431 dm³
POIDS	1435 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,84 x 1,53
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	30,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,9 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Formentor 2.0 TSI 310 4Drive VZ

100 % MAISON

Ce SUV est le premier modèle de la marque exclusivement badgé Cupra. Il profitait, à son lancement, de ce 4 cylindres de 310 ch disponible uniquement en 4 roues motrices, avec une boîte auto DSG7. Les performances sont de premier ordre et mettent en valeur les qualités du châssis repris de la nouvelle León. Les programmes de la suspension pilotée permettent au choix de privilégier le confort ou la fermeté tout en préservant le comportement routier sécurisant. Disponible dans un unique niveau de finition VZ, le Formentor est handicapé par un malus qui a triplé (48 901 €).

⊕ Qualités routières · Performances · Style

⊖ Malus effrayant

Avec 310 ch, 400 Nm de couple et une boîte DSG7 efficace, il était le plus puissant des Formentor jusqu'à l'arrivée du VZ5.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 250 € - 20 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	191 g/km + 48 901 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	310 ch à 5450 tr/mn
Couple	400 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/40 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	431 dm³**
POIDS	1 644 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,84 x 1,53
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s9
CONSOMMATION MIXTE	8,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

Spring 65 ch Extreme

AFFAIRE PLUS JUTEUSE

À côté de l'entrée de gamme de 45 ch (Essential) qui reste donc au catalogue, l'électrique low cost Dacia Spring est désormais proposée en version de 65 ch, alliée à la finition Extreme. Avec 20 ch de plus, la minicitadine sur batterie gagne en agrément de conduite et peut s'insérer et suivre plus facilement le flot de la circulation. Sur la route, cependant, les prises de roulis importantes dans les virages, le freinage peu puissant et l'autonomie insuffisante (annoncée pour 220 km en moyenne) limitent son usage. Attention une nouvelle évolution de la Spring arrive bientôt.

⊕ Agrément moteur · Prix/équipements

⊖ Autonomie sur route · Comportement

Avec 20 ch de plus la Spring gagne de la tonicité à l'accélération. Esthétiquement pas de différence avec la 45 ch.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	22 300 € - 2 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	65 ch
Couple	113 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	165/70 R14
BATTERIE	Li-ion 26,8 kWh
COFFRE	310 dm³
POIDS	1035 kg
L x l x h (en m)	3,74 x 1,58 x 1,52
VITESSE MAXI	125 km/h
0 à 100 km/h	13s7
TEMPS DE CHARGE	56 mn (80%) / 13h30
AUTONOMIE	220 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

DACIA

Spring 45 ch Electric Essential

ENCORE ABORDABLE

Quelques petites évolutions sont à noter du côté de la première Dacia électrique, qui profite par ailleurs d'un tarif attractif mais en constante augmentation ! Comme les autres modèles de la marque, la Spring fait plus moderne grâce à sa nouvelle calandre. Cette version 45 ch fait désormais office d'entrée de gamme baptisée Essential, l'offre 65 ch se faisant en finition Extreme. Attention, l'écart de prix avec ses concurrentes se réduit… Concernant la partie électrique, rien ne change sur cette offre, parfaite en ville mais limitée en dehors avec ses 200 km d'autonomie... moyenne.

⊕ Prix encore imbattable · Autonomie suffisante pour la ville

⊖ Direction floue et peu agréable · Tarif qui augmente régulièrement

Après l'apparition de la nouvelle calandre qui "restyle" légèrement la Spring, la version plus puissante de 65 ch l'épaule désormais.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	20 800 € - 2 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	45 ch
Couple	125 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	165/70 R 14
BATTERIE	Lithium-ion 27,4 kWh
COFFRE	310 dm³
POIDS	949 kg
L x l x h (en m)	3,74 x 1,77 x 1,52
VITESSE MAXI	126 km/h
1000 m D. A.	40,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	22,3 s
TEMPS DE CHARGE	4h50 (7.4 kW) 9h (3.7 kW)
AUTONOMIE	162 km

Les étoiles ★★★★☆

Sandero Eco-G 100 Essential

L'ACHAT MALIN

Dacia met à l'honneur le GPL. Tout comme le Duster (et la Renault Clio), la Sandero bénéficie du convaincant 1.0 Eco-G 100. Associé à une boîte de vitesses à 6 rapports, le TCe 100 fait preuve d'une belle polyvalence. Ville, route et même autoroute, ce moteur offre des accélérations assez toniques (sauf en sixième). Alors certes, sur le mode GPL, le moteur consomme en moyenne 2 l de plus (soit 8,6 l/ 100 km), mais le prix bas de ce carburant finira par séduire les plus sceptiques...D'autre part, sachez que cette version GPL est accessible avec la finition de base à moins de 14 200 € !

⊕ Tarif imbattable · Budget carburant · Confort/agilité en progrès

⊖ Relances en 6ème

A l'aise sur tous les parcours (ville, route, autoroute), cette Sandero permet de réaliser de belles économies.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	14 150 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	109 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	100 ch à 4 600 tr/mn
Couple	170 Nm à 2 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1170 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,76 x 1,50
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	33,4 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	8,8/11,9/18,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,2 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Sandero Stepway TCe 110 Extreme

LA STEPWAY MONTE EN GAMME

Forcément la Sandero n'échappe pas à la nouvelle identité visuelle de la marque, avec la calandre modernisée et le nouveau logo. La gamme a également été quelque peu remaniée mais cela n'est pas sans conséquence sur les tarifs hélas... Visuellement plus musclée qu'une Sandero classique avec ses barres de toit modulables, la jolie version Stepway en finition haut de gamme évolue, avec l'arrivée du nouveau TCe 110, inauguré par le Jogger. Forcément, avec ce moteur trois cylindres turbo, la Sandero améliore ses performances et les consommations apparaissent raisonnables (6,3 l/100 km), cependant dans cette version Extreme, l'addition dépasse finale les 18000 €...

On retrouve avec grand plaisir les très pratiques barres de toit modulables, inaugurées par cette génération.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	18 150 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	125 g/km + 210 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	110 ch à 5000 tr/mn
Couple	200 Nm à 2900 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 HR 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	356 dm³
POIDS	1154 kg
L x l x h (en m)	4,10 x 1,85 x 1,59
VITESSE MAXI	173 km/h
1000 m D. A.	33,1 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	7,5/10,9/18,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Prestations intéressantes · Nouveau TCe 110 convaincant · Look plus sympa

⊖ Hausse des tarifs

Duster Eco-G 100 Journey +

TOUJOURS PREM'S

Disposant depuis peu du nouveau style Dacia, le Duster en a profité pour s'offrir une planche de bord inédite et moins rustique. Plutôt bien doté dans cette finition Journey +, il propose un tarif encore compétitif malgré de régulières augmentations. Le bloc 1.0 Eco-G de cette version accepte l'essence ou le GPL, soit un formidable atout avec ses rejets de CO_2 plus faibles, son malus réduit et sa consommation de gaz (9,8 l/100 km) certes supérieure à celle de l'essence (7 l/100 km) mais pour un prix à la pompe moitié moins élevé. Et avec ses deux réservoirs, l'autonomie totale dépasse les 1200 km !

La nouvelle calandre DC Link à l'avant, l'inscription "Dacia" en toutes lettres à l'arrière, une inédite planche de bord... pour des tarifs encore compétitifs.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	20 900 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	127 g/km + 240 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	100 ch à 4600 tr/mn
Couple	170 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/65 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	479 dm³
POIDS	1309 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,81 x 1,70
VITESSE MAXI	160 km/h
1000 m D. A.	36,2 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	10,8/14,6/22,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Autonomie · Agrément de conduite · Dotation complète

⊖ Tarifs encore en hausse

Jogger Eco-G 100 Essential (5 pl)

NOUVELLE STAR

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

Le Jogger en impose mais sa direction douce facilite les manœuvres. Les passagers seront également séduits par le confort de la suspension.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	17 590 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	119 g/km + 75 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	100 ch à 4600 tr/mn
Couple	170 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	815 dm³
POIDS	1286 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,79 x 1,68
VITESSE MAXI	163 km/h
1000 m D. A.	35,1 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	9,0/13,0/22,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,9 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

⊕ Prix/polyvalence · Moteur ECO-G pertinent · Habitabilité

⊖ Moteur un peu creux

Duster Blue dCi 115 4x4 Extreme

LA VERSION MONTAGNARDE

Si la plupart des SUV vendus à 20000 € (Renault Captur, Peugeot 2008...) sont indisponibles en 4x4, le Duster, lui, profite d'une véritable transmission intégrale, contre un surcoût de 2300 €. Et ce n'est pas de l'esbroufe ! Associé à une boîte spécifique, dont la première est ultra-courte, ce Duster peut réellement arpenter les chemins de traverse. Revers de la médaille, on est souvent obligé de démarrer en seconde en ville, sous peine de désagréables à-coups. En outre, avec le Blue dCi 115, récemment modifié, la consommation grimpe en moyenne de 0,9 l/100 km.

Encore loin de ses rivaux, le Duster n'en finit pas d'augmenter ses tarifs.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 800 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	139 g/km + 898 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 8S
Cylindrée	1461 cm³
Puissance	115 ch à 3750 tr/mn
Couple	260 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	418 dm³
POIDS	1462 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,81 x 1,69
VITESSE MAXI	173 km/h
1000 m D. A.	34,3 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	nc/9,6/13,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Capacités en tout-terrain · Un vrai 4x4 abordable

⊖ Etagement boîte au quotidien · Consommation

DS 9 E-Tense 4x4 360 Rivoli+

DÉBAUCHE DE PUISSANCE

La DS9 joue la démonstration de force dans cette version haut de gamme, chère mais dotée d'une mécanique hybride au top. Le 1.6 turbo-essence est ici épaulé par deux moteurs électriques, dont un à l'arrière pour distribuer sa puissance aux quatre roues. L'ensemble délivre pas moins de 360 ch pour des performances sportives. Hélas, l'autonomie électrique est beaucoup trop juste : il faut compter sur une consommation de 8,6 l/100 km en moyenne en hybride (batterie déchargée). Si le comportement routier se montre efficace, au freinage comme en virage, l'amortissement est perfectible.

⊕ Performances · Comportement routier

⊖ Tarif (+ 12 850 €) · Autonomie électrique

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

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	79 850 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	41 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	360 ch cumulés
Couple	520 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/40 R 20
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	476 dm³
POIDS	2012 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,87 x 1,46
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	26,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

DS 3 PureTech 100 Bastille

NOUVEAU DÉPART

Tout juste restylé, le petit SUV BCBG arbore un bouclier et des feux redessinés, et un éclairage à Leds dès la version de base. A l'intérieur, la planche de bord est originale et élégante, même si quelques plastiques durs et brillants dans les parties basses détonnent. Autre bémol : aux places arrière, l'espace reste compté, ainsi que dans le coffre. Nouvelle entrée de gamme, la version Bastille, habillée de tissu, comporte déjà l'essentiel. Fort de 100 ch, l'essence de base offre déjà des performances correctes, tandis qu'on apprécie le châssis dynamique et le bon niveau de confort.

⊕ Agrément de conduite · Confort

⊖ Espace intérieur · Détails de finition

Le DS 3 restylé arbore une proue plus sportive (calandre noire, bouclier et feux redessinés).

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30 100 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	125 g/km + 210 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	100 ch à 5 500 tr/mn
Couple	205 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	350 dm³
POIDS	1 207 kg
L x l x h (en m)	4,12 x 1,80 x 1,54
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	10s8
CONSOMMATION MIXTE	5,5 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★½☆

DS 3 1.5 BlueHDi 130 Performance Line

ROULER CHIC ET LONGTEMPS

Pour se relancer, le très chic DS 3 a bénéficié d'un (timide) restylage. Bonne nouvelle il reçoit toujours le 1.5 diesel BlueHDi 130 associé à une boîte auto. On apprécie la douceur d'utilisation, les passages de vitesses s'enchaînant sans accroc. Ainsi motorisé, il réclame 6 l/100 km, en moyenne comme sur autoroute. Correct mais pas exceptionnel. Néanmoins, il permet d'approcher les 700 km d'autonomie. Malgré son habitacle plus cossu et original, le DS 3 n'est pas mieux insonorisé que le Peugeot 2008, doté du même moteur. D'autre part, l'espace est compté à l'arrière : la place du milieu est à proscrire, le petit coffre se révèle peu pratique à charger. Et il n'est vraiment pas donné pour une Citroën chic.

La présentation est soignée et originale, à défaut d'offrir une ergonomie réfléchie.

Le DS 3 peut mettre en avant une belle autonomie dans cette version diesel de 130 ch mais le tarif est moins attractif !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 100 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	133 g/km + 400 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	130 ch à 3750 tr/mn
Couple	300 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	215/60 R17
RESERVOIR	41 litres
COFFRE	312 dm³
POIDS	1 283 kg
L x l x h (en m)	4,12 x 1,80 x 1,54
VITESSE MAXI	183 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en d)	7,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6 l/100 km

Les étoiles ★★★☆☆

⊕ Agrément/confort · Peu gourmand

⊖ Habitabilité · Tarif élevé

DS AUTO

DS 7 BlueHDi 130 EAT8 Bastille

L'UTILE ET L'AGRÉABLE

Restylé l'an dernier, le DS 7 gagne encore en allure. Alerte en toutes circonstances et frugal, le 1.5 BlueHDi assure l'entrée de gamme et représente un choix judicieux, surtout qu'il dispose forcément de la douce boîte auto. Dommage qu'il ne puisse être associé à l'amortissement piloté par caméra, qui fait la fierté de la marque sur d'autres modèles. Cela-dit, la suspension d'origine se montre déjà très prévenante. Côté comportement, le châssis fait preuve d'efficacité malgré une tendance sous-vireuse. Dans cette finition de base, le DS 7 fournit déjà le GPS, l'aide au stationnement, etc.

⊕ Performances honnêtes · Confort · Comportement serein

⊖ Scan suspension indisponible

Son récent restylage met le DS7 à jour du nouveau style DS (bouclier et feux de jours revus, calandre élargie, phares affinés...).

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 800 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	143 g/km + 1 276 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	130 ch à 3750 tr/mn
Couple	300 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	541 dm³
POIDS	1510 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,89 x 1,63
VITESSE MAXI	195 km/h
0 à 100 km/h	10s9
CONSOMMATION MIXTE	5,5 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

DS 7 E-Tense 4x4 360 Performance Line +

POUR BUSINESSMAN PRESSÉ

Pour 5 200 € de plus que l'E-Tense 300, DS propose cette version superlative de 360 ch. Le surcroît de 60 ch est obtenu grâce à une gestion optimisée de la transmission et de la batterie. En mode Sport, le 1000 m. D.A. est accompli en 26s5, contre 27s2 pour l'E-Tense 300 (même si l'on aurait aimé une boîte auto. plus réactive). Autre différence : des voies élargies et un châssis abaissé qui permettent un comportement routier bien plus dynamique. Ce DS 7 peut rouler une quarantaine de kilomètres en mode électrique, après quoi le moteur thermique réclamera 9,1 l/100 km en moyenne.

⊕ Confort / comportement · Présentation / finition

⊖ Surcoût (+ 5 200 €) · Boîte peu réactive

Dans cette très puissante version hybride rechargeable, le DS 7 n'a peur d'aucun rival allemand !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	68 700 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	40 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	360 ch cumulés
Couple	520 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 21
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	467 dm³
POIDS	1960 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,89 x 1,63
VITESSE MAXI	235 km/h*
1000 m D. A.	26,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,1 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

FIAT

500e 42 kW 118 La Prima

GONFLÉE À L'ÉLECTRIQUE !

Par rapport à la 500 e de 95 ch, celle-ci gagne 23 ch et surtout, une batterie de 42 kWh. De quoi lui assurer un plus grand rayon d'action, et notamment 263 km en ville et sur route. Sur l'autoroute toutefois, n'espérez pas plus de 182 km. On oubliera donc les trajets à l'autre bout du pays, 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.

⊕ Moteur tonique · Autonomie route / ville

⊖ Prix ambitieux · Autonomie autoroute

Cette 500 électrique, tonique et ultra-douce, est une citadine idéale qui permet aussi de partir en week-end.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 900 € - 3 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique 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 dm³
POIDS	1365 kg
L x l x h (en m)	3,64 x 1,69 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
TEMPS DE CHARGE	16h (secteur) 4h20 (11kW)
AUTONOMIE	236 km

Les étoiles ★★★★☆

600e 54 kWh 156 ch Red

LE GRAND NUMÉRO ?

Inspiré par le design de sa petite sœur la 500, le crossover 600 en reprend également les optiques rondes (avec paupières). A bord, la présentation pimpante et colorée ne suffit pas à faire oublier l'utilisation de matériaux peu valorisants ainsi qu'un équipement qui n'est que correct. Et à l'arrière, les plus de 1,80 m risquent fort d'être à l'étroit. Uniquement proposé en électrique pour l'instant, le 600 e séduit par sa douceur de conduite et son confort élevé. Pas sportif pour un sou, il affiche cependant des relances toniques qui lui offrent une belle polyvalence. Doté d'une autonomie dans la moyenne, il peut faire le "plein" en une demi-heure à 100 kW.

⊕ Douceur/confort · Tarif bien placé

⊖ Places AR · Finition moyenne

L'inédite 600 e s'inspire très clairement de la 500X pour l'allure et de la récente 500 e pour la proue.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 900 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
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 R16
BATTERIE	Li-ion 54 kWh
COFFRE	360 dm³
POIDS	1520 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
0 à 100 km/h	9s
TEMPS DE CHARGE	27 mn (80% sur borne rapide)
AUTONOMIE	409 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

FISKER

Ocean Extreme 564 ch

L'ÉLECTRIQUE, SAVEUR PACIFIQUE

Premier modèle du californien Fisker à débarquer chez nous, l'Ocean est un SUV 100 % électrique de 564 ch annonçant 707 km d'autonomie... pour le prix d'un Model Y Performance. Alléchant, sauf que sur la route, les sensations de conduite ne sont pas au rendez-vous. En cause un châssis peu agile, une direction sans consistance et, un comble pour une voiture électrique, un manque d'agrément. De plus, ici chaussé en 22" (de série, ce sont des 20"), l'amortissement s'est montré incapable d'absorber efficacement les défauts du bitume. C'est finalement l'habitacle de l'Ocean qui séduit le plus avec une présentation moderne et élégante. On appréciera le mode "cabriolet" ou toutes les vitres se baissent (hors pare-brise).

Le dessin de la planche de bord n'est pas sans rappeler les Tesla ou les créations des constructeurs chinois.

Le "California Mode" permet d'ouvrir les vitres latérales et le toit ainsi que, c'est inédit, les custodes arrière et la lunette. Une fonction redoutable pour les brushings!

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	64 590 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	564 ch
Couple	736 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/55 R22
BATTERIE	Li-ion 107 kWh
COFFRE	476 dm³
POIDS	2434 kg
L x l x h (en m)	4,78 x 1,99 x 1,64
VITESSE MAXI	205 km/h
0 à 100 km/h	3s9
TEMPS DE CHARGE	10h (7 kW) - 25 mn (150 kW)
AUTONOMIE	707 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★½☆☆

⊕ Habitacle moderne et lumineux · Performances

⊖ Matériaux et finition · Comportement et agrément

FORD

Puma 1.0 Flexifuel Hybrid 125 Titanium

LE ROI DE LA POMPE

Ford est le constructeur qui propose le plus de modèles compatibles à l'E85. Encore mieux ici, il y ajoute la micro-hybridation : ainsi le budget d'utilisation est tout simplement imbattable ! Et ce, malgré la surconsommation de l'E85 (qui a pour conséquence directe de réduire considérablement l'autonomie). Pour le reste, on retrouve toutes les qualités du crossover Ford, toujours aussi plaisant à mener grâce à son bloc volontaire et ses trains roulants efficaces qui participent grandement à l'agrément de conduite. De quoi faire en partie oublier l'habitacle austère et l'habitabilité réduite.

⊕ Budget carburant imbattable · Tenue de route · Tonus du 1.0 Ecoboost

⊖ Autonomie avec l'E85

Le Puma dispose d'un bloc compatible à l'E85, ce qui en fait un modèle particulièrement intéressant financièrement.

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	26 500 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	118 g/km + 50 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	125 ch à 6 000 tr/mn
Couple	210 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	475 dm³
POIDS	1 223 kg
L x l x h (en m)	4,19 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	176 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	10,0/12,9/18,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,3 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Puma 1.0 EcoBoost Hybrid 155 Powershift ST-Line X

TONIQUE ET PERFORMANT

Le Puma "ne boit" que de l'"essence (et parfois, de l'E85...) avec trois mécaniques EcoBoost de 125, 155 et même, 200 ch pour la sportive version ST. Uniquement proposé avec la boîte automatique Powershift, l'EcoBoost 155 ch se montre tonique et performant. Idéal pour mettre en avant le comportement dynamique du SUV de Ford qui reste une référence en la matière. A bord, si la dotation est complète et la finition, soignée, la présentation manque un peu de fantaisie, même si on note quelques efforts dans cette livrée sportive ST-Line X. Et à l'arrière, les plus grands ne seront pas à la fête.

⊕ Performances · Tenue de route

⊖ Présentation austère · Habitabilité

Le Puma bénéficie d'une finition soignée. Hélas, même si cette version ST-Line X fait des efforts, l'ensemble reste assez austère.

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	32 650 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	127 g/km + 246 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	155 ch à 6 000 tr/mn
Couple	220 Nm à 3 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	475 dm³
POIDS	1 324 kg
L x l x h (en m)	4,19 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

FORD

Kuga 2.5 Duratec 190 Hybrid FlexiFuel Vignale

LA FORMULE DEUX EN UN

Sur cette version du Kuga, Ford propose le meilleur des deux mondes avec une version hybride simple (non rechargeable, donc), capable de fonctionner au superéthanol E85. A l'heure où le prix des carburants s'enflamme, cette proposition a tout du bon plan financier. La sobriété de la mécanique et le prix attractif de l'E85 permettent de substantielles économies et côté usage, on est séduit par l'agrément de l'ensemble hybride. Dommage que le comportement ne se montre pas plus dynamique. Autres regrets : la fermeté de son amortissement et le manque de fantaisie de son habitacle, particulièrement austère.

⊕ Budget d'utilisation · Agrément mécanique

⊖ Suspensions fermes · Présentation austère

Le Kuga hybride deux roues motrices accepte aussi du superéthanol E85. Une version restylée arrive.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 400 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	120 g/km + 100 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2488 cm³
Puissance	190 ch cumulés
Couple	200 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/60 R 18
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	500/641 dm³
POIDS	1 675 kg
L x l x h (en m)	4,63 x 1,89 x 1,66
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 ★★★★★

Mustang Mach-E AWD Extended Range

SCANDALE ? PAS DU TOUT !

Prendre le nom d'une mythique sportive pour l'accoler sur un SUV électrique, il fallait oser mais il faut bien reconnaître que c'est réussi. Tout d'abord, dans cette version à grosse batterie (99 kWh) et deux moteurs (un sur chaque essieu), le Mustang Mach-E délivre 351 ch aux quatre roues. Et, avec une autonomie moyenne de presque 400 km et un temps de recharge acceptable (80% en 45 mn sur une borne rapide), le SUV électrique Ford n'a rien de contraignant. Alerte et plaisant à conduire, il se montre, en plus spacieux. Et, même sans bonus, il affiche un rapport prix/équipement attractif dans sa catégorie.

⊕ Agrément de conduite · Autonomie · Prix/équipement

⊖ Pas de bonus

Ce Mustang Mach-E à grosse batterie et transmission 4x4 séduit par son tonus, son comportement et son autonomie (jusqu'à 440 km sur route).

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	73 990 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	351 ch
Couple	580 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 99 kWh
COFFRE	500+90 dm³
POIDS	2214 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,63
VITESSE MAXI	184 km/h
1000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,7 s
TEMPS DE CHARGE	10h (11 kW) 15h (7,4 kW)
AUTONOMIE	399 km

Les étoiles ★★★★☆

Kuga 2.5 Duratec PHEV Powershift 225 ST-Line

LES BONNES MANIÈRES

La troisième génération de Kuga propose une motorisation hybride avec le 2.5 Duratec de 190 ch ainsi que cette mécanique hybride rechargeable 2.5 Duratec de 225 ch. Capable de rouler jusqu'à 56 km en tout électrique, le SUV Ford se révèle très plaisant à conduire et peu gourmand, même quand le moteur thermique se réveille. Hormis une boîte Powershift qui fait un peu trop mouliner la mécanique, ainsi qu'un comportement trop sage (avec une direction qui manque de ressenti), difficile de reprocher quoique ce soit à ce Kuga écolo, dont la version restylée est en préparation.

⊕ Consommation · Douceur de conduite

⊖ Agrément de la boîte automatique · Direction

Le troisième opus du Kuga adopte une mécanique hybride rechargeable qui délivre 225 ch.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 300 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	22 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2488 cm³
Puissance	225 ch cumulés
Couple	200 Nm cumulés
ALIMENTATION	Électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/60 R 18
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	500/641 dm³
POIDS	1 857 kg
L x l x h (en m)	4,63 x 1,89 x 1,66
VITESSE MAXI	191 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

HONDA

Civic 2.0 e:HEV 184 ch Advance

MATURITÉ À POINT NOMMÉ

La Civic vient de fêter son cinquantième anniversaire avec le lancement de cette toute nouvelle génération ! Et visiblement, Honda s'est mis en tête d'en faire celle de la maturité. Derrière le look sérieux, on retrouve également une finition d'un bon niveau mais un peu austère. La bonne surprise vient de l'agrément de conduite en général, et du moteur en particulier. Cet hybride simple de 184 ch est l'un des très rares de ce type à se montrer réactif et agréable, sans trop monter dans les tours quand il est sollicité. Son amortissement est lui aussi très bien jugé. La Civic grandit beaucoup, ce qui profite logiquement à l'habitabilité, mais peut poser des problèmes au moment de trouver une place de stationnement.

⊕ Agrément de conduite · Très logeable ·

⊖ Gabarit · Tarif élevé (+ 6 820 € !)

Le style de la Civic s'est assagi au fil des générations mais elle a aussi beaucoup grandi.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 820 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	114 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1993 cm³
Puissance	184 ch cumulés
Couple	315 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	235/40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	440 dm³
POIDS	1 487 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,81 x 1,41
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Civic Type R

CHERCHEZ L'INTRUSE

La gamme Honda est aujourd'hui rationnelle, et écologique, avec tous ses modèles soit électriques soit hybrides. La Civic, récemment renouvelée, n'est d'ailleurs disponible qu'en hybride... Sauf à opter pour sa jumelle démoniaque, la Type R ! Avec 329 ch thermiques et une boîte manuelle, elle est l'intruse de la gamme, et matraquée par le malus. Mais quelle pépite ! Le train avant se montre exceptionnel d'efficacité, même sous les coups de bélier du couple généreux. On adore aussi son intérieur rouge et noir, et ses atours plus discrets qu'avant mais toujours très sportifs (aileron, boucliers). Une espèce en voie de disparition !

⊕ Performances · Efficacité du train avant · Boîte manuelle parfaite

⊖ Lourd malus

Plus discrète que par le passé, la Civic Type R est toujours une pépite dans la gamme de Honda. Mais le malus n'est pas clément.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57 220 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	186 g/km + 35 346 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1996 cm³
Puissance	329 ch à 6500 tr/mn
Couple	420 Nm à 2600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	265/30 R19
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	440 dm³**
POIDS	1429 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,89 x 1,41
VITESSE MAXI	275 km/h
0 à 100 km/h	5s4
CONSOMMATION MIXTE	8,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

ZR-V 2.0 e:HEV Sport 184 ch

LE TROISIÈME ÉLÉMENT

Avec 4,57 m de long, le Z-RV s'intercale entre le HR-V et la prochaine génération de CR-V. Ce SUV compact au style sans extravagance dispose de la même plateforme que la Civic (et du même moteur). Mais, il se révèle plus placide favorisant le confort à la précision. Son offre hybride simple comprend un 2.0 e:HEV essence et deux petits blocs électriques: le premier entraînant les roues avant le second régénérant la petite batterie, l'ensemble développant 184 ch. Les performances sont honorables pour seulement 6,3 l/100 km. La présentation, également reprise à la Civic, se révèle tout aussi fonctionnelle.

⊕ Consommation modérée · Mécanique plaisante

⊖ Tarif salé · Coffre et rangements

Véritable référence, la technologie hybride Honda brille tant par sa douceur d'utilisation que par sa sobriété en carburant.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 450 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 330 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1993 cm³
Puissance	143 ch à 6000 tr/mn (+ 184 ch élec.)
Couple	186 Nm à 4500 tr/mn (+ 315 Nm)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/55 R18
RESERVOIR	57 litres
COFFRE	390 dm³
POIDS	1616 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	31 s
80 à 120 km/h (en d)	5,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

HR-V e:HEV Advance

PETIT DÉMÉNAGEUR

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

⊕ Douceur à l'usage · Habitacle pratique

⊖ Comportement pataud · Bruit moteur

Forcément hybride, le nouveau HR-V se montre à la fois doux à l'usage (surtout en ville où il évolue souvent en électrique), performant et sobre.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 840 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	122 g/km + 150 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	131 ch
Couple	253 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/50 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	366 dm³
POIDS	1397 kg
L x l x h (en m)	4,34 x 1,79 x 1,59
VITESSE MAXI	169 km/h
1000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

e:Ny1 68,8 kWh Advance 204 ch

GABARIT INTERMÉDIAIRE

Long de 4,39 m, l'e:Ny1 (prononcez à l'anglaise "anyone") est, au choix, un grand crossover citadin ou un petit SUV compact. Spacieux et accueillant, il se montre rassurant et confortable. Affiché à 47 700 €, et privé de bonus, il va avoir du mal face aux modèles chinois aux tarifs agressifs car même avec sa dotation pléthorique, cette variante 100% électrique du HR-V (mais dotée d'une proue spécifique) paraît bien chère. D'autant qu'il faut se contenter d'une autonomie de seulement 340 km en moyenne et, surtout, d'une charge rapide limitée à 78 kW.

⊕ Dotation de série · Douceur/confort

⊖ Autonomie · Temps de recharge

Bien qu'il ressemble au HR-V, l'e:Ny1 inaugure une plate-forme spécifique réservée aux modèles électriques. Il est aussi un peu plus long (de 5 cm).

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 700 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/50 R18
BATTERIE	Li-ion 68,8 kWh
COFFRE	344 dm³
POIDS	1752 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,79 x 1,59
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s6
TEMPS DE CHARGE	6h (11 kW) / 45 mn (78 kW)
AUTONOMIE	340 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★½☆

HONDA

CR-V 2.0 i-MMD Hybride Recharg. Advance Tech 184

UN CR-V ENFIN BRANCHÉ

Le nouveau CR-V s'inspire du récent HR-V, s'allonge de 11 cm mais n'offre plus de version 7 places. Dommage. Il s'enrichit de l'hybride rechargeable, recevant 60 km d'autonomie électrique (selon nos mesures). Un bon score dans la catégorie. Satisfaisant en performances, doté d'un bel agrément malgré sa transmission via un réducteur, il relance correctement. Jouant plus la carte du confort que du dynamisme, y compris sur l'inutile mode Sport (la suspension pilotée se durcit légèrement), il se montre très habitable, se dote d'un vaste coffre et d'une dotation riche sur cette unique mais onéreuse version.

⊕ Confort et douceur d'utilisation · Habitabilité AR et coffre

⊖ Rapport prix/puissance · Manque de dynamisme

Pas vraiment dynamique, ni par son châssis ni par son moteur, le CR-V s'apprécie en revanche pour son confort et sa douceur d'utilisation.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	63 150 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	18 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 993 cm³
Puissance	148 ch à 6 100 tr/mn (+ 184 ch élec.)
Couple	189 Nm à 4 500 tr/mn (+ 335 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	235/60 R18
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	680 dm³
POIDS	1 932 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,87 x 1,67
VITESSE MAXI	185 km/h
1 000 m D. A.	31 s
80 à 120 km/h (en d)	6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

Bayon 1.0 T-GDi 100 48V Intuitive

DIGNE PETIT FRÈRE

Le Bayon complète par le bas la gamme des petits SUV Hyundai, aux côtés du Kona. Pratique avec ses rangements généreux, son coffre correct, et ses places arrière aussi spacieuses que celles de son grand-frère, le coréen ne manque pas d'atouts, notamment face à un rival comme le VW T-Cross. Et si ses plastiques rigides, y compris en haut de la planche de bord, peuvent décevoir, le design est réussi. Mieux, son trois cylindres turbo à hybridation légère, sobre et volontaire à l'accélération, convainc. Son comportement se montre sain mais on aurait aimé des suspensions moins trépidantes.

⊕ Espace intérieur · Moteur volontaire

⊖ Suspension trépidante · Détails de finition

Le nouveau Bayon est au Kona ce que le VW T-Cross est au T-Roc : comprenez un petit frère digne d'intérêt.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	23 950 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	119 g/km + 75 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	998 cm³
Puissance	100 ch à 4 500 tr/mn
Couple	172 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1 193 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,78 x 1,50
VITESSE MAXI	183 km/h
1 000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	9,4/12,3/17,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

HYUNDAI

i20 1.0 T-GDi Hybrid 48V 100 ch Executive

LA BONNE RIVALE ?

Bénéficiant de subtiles retouches (calandre, bouclier avant, feux arrière…) depuis l'an dernier, l'i20 propose ici un trois cylindres essence de 100 ch avec micro-hybridation 48V et boîte à sept rapports avec double embrayage. L'ensemble séduit à l'usage tant sur la douceur de conduite que l'agrément. Les dépassements sont prompts, mieux encore en mode Sport ou le bloc 1.0 s'excite (et offre une sonorité pas désagréable). La consommation ne séduit pas autant malgré la micro-hybridation. Dommage. Le châssis très équilibré donne le sourire et rend la conduite plaisante sur petites routes. Mais attention, chaussée de jantes alu de 17", l'i20 se montre ferme. Les sièges confortables compensent un peu. La présentation est classique mais soignée et bien agencée.

On est assis bas dans l'i20, et la position de conduite est bonne. Malgré le restylage, la planche de bord n'évolue pas. Les grands écrans de série sur cette finition Executive sont très lisibles, mais celui situé au centre oblige à tendre le bras.

Avec ses suspensions typées sport et sa mécanique à la fois douce et performante, l'i20 donne la priorité aux sensations de conduite, au détriment du confort.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	26 800 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	121 g/km + 125 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	998 cm³
Puissance	100 ch à 4 500 tr/mn
Couple	172 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	285 dm³
POIDS	1 197 kg
L x l x h (en m)	4,07 x 1,78 x 1,45
VITESSE MAXI	179 km/h
1 000 m D. A.	33,3 s
80 à 120 km/h (en d)	8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Présentation avenante · Mode sport appréciable

⊖ Restylage léger · Intuitivité du syst. multimédia

Kona Hybrid Intuitive 141 ch

HYBRIDE ULTRA-SOBRE

Le Kona change tout ! Plus long (+ 14,5 cm), il se rapproche d'un SUV compact, offrant une excellente habitabilité et un coffre spacieux. Le look extérieur, moderne et original, est au diapason d'une planche de bord dominée par des interfaces numériques fournies de série dès cette finition de base Intuitive très bien dotée. Mais c'est surtout sa sobriété qui impressionne : seulement 5,2 l/100 km en ville. L'une des meilleures valeurs de la catégorie ! Voilà qui permet de pardonner un comportement routier sain mais guère dynamique, des suspensions trépidantes et une récupération d'énergie manquant de progressivité.

⊕ Sobriété remarquable · Habitabilité et dotation

⊖ Phares exposés · Tarifs trop élevés

Plus lourd qu'avant d'environ 60 kg, le Kona n'affole pas les chronos, mais il se montre très sobre.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 400 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	105 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 580 cm³
Puissance	105 ch à 5700 tr/mn (141 ch cumulés)
Couple	147 Nm à 4000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/65 R16
RESERVOIR	38 litres
COFFRE	495 dm³
POIDS	1 485 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,83 x 1,57
VITESSE MAXI	165 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en d)	7,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,4 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Tucson 1.6 T-GDi Hybrid 230 Executive

HYBRIDE PLAISANT

Au côté des versions microhybrides 48V, le Tucson propose cette version "full" hybride. Comprenez que son système électrique peut le mouvoir seul, sur quelques centaines de mètres après avoir récupéré de l'énergie en décélérations, et qu'il aide le moteur thermique à l'accélération. Un gage de sobriété, surtout en ville où il se contente de 5,9 l/100 km. Sur autoroute en revanche, son appétit tutoie 8 l/100 km. Rien de déraisonnable au regard des capacités d'accélérations, quasi sportives. Par ailleurs, l'ensemble moteurs/boîte automatique garantit une belle douceur à l'usage.

⊕ Sobriété ville/route · Performances · Douceur à l'usage

⊖ Consommation autoroute

Ce Tucson "full" hybride se montre sobre en ville et sur route. Pour parcourir plusieurs dizaines de km sans essence, il existe une version rechargeable 4x4 !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 350 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 330 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	180 ch à 5500 tr/mn (+ 91 ch élec.)
Couple	265 Nm à 1500 tr/mn (+ 264 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	603 dm³
POIDS	1670 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,87 x 1,66
VITESSE MAXI	201 km/h
1000 m D. A.	28,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Kona 65 kWh Premium 217 ch

PETIT SUV, GRAND CŒUR

Comme son cousin le Kia Niro, le Kona II existe en 100 % électrique. Derrière son look très... dénué de protection de carrosserie, il propose une excellente habitabilité pour la catégorie. On apprécie la présentation moderne, qui ne délaisse pas pour autant les boutons physiques, pratiques et intuitifs au quotidien. Bon point pour la régénération, réglable depuis le volant jusqu'au mode One Pedal. Le tarif est plus élevé que celui de nombre de ses rivaux, surtout pour profiter de la belle autonomie de cette version. S'il n'est pas exaltant à conduire, son confort et sa dotation font mieux que compenser.

⊕ Confort · Equipement

⊖ Tarif · Châssis placide

Le nouveau Kona EV adopte un style très moderne mais un peu pataud. La version hybride est mieux protégée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 950 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	217 ch
Couple	255 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	215/55 R17
BATTERIE	65,4 kWh
COFFRE	495 dm³
POIDS	1773 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,58
VITESSE MAXI	172 km/h
1000 m D. A.	29 s
80 à 120 km/h (en d)	4,2 s
TEMPS DE CHARGE	NC
AUTONOMIE	420 km

Les étoiles ★★★★☆

Tucson 1.6 CRDi 136 48V DCT-7 N Line Executive

SOBRE AVANT TOUT

Le Tucson propose toujours aux gros rouleurs un 1.6 CRDi micro-hybride. Affiché tout de même 2850 € plus cher que l'essence équivalent, il consomme en contrepartie quasiment 2 l/100 km de moins en moyenne. On apprécie par ailleurs sa belle disponibilité à bas régime et la douceur de la boîte auto. (une boîte manuelle est proposée en entrée de gamme, pour 1700 euros de moins). Côté comportement, le Tucson demeure un peu trop souple en virage et pas ultra-moelleux pour autant, la suspension générant quelques secousses. Mais il se montre sûr en situation d'urgence, surtout au freinage.

⊕ Sobriété · Comportement serein · Boîte auto. douce

⊖ Roulis en virage

La présentation à bord du Tucson est très réussie, surtout à partir de la finition Creative qui offre un large écran multimédia (10,25").

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 390 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 540 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	136 ch
Couple	320 Nm
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	495 dm³
POIDS	1626 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,87 x 1,56
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

HYUNDAI

Ioniq 6 77 kWh Pack Executive

FILLE DE L'AIR

Cette grande berline reprend la plateforme et l'ensemble batterie/moteur de la Ioniq 5, dans une carrosserie profilée au maximum pour fendre l'air le mieux possible. Résultat : une autonomie que nous avons mesurée à 465 km en moyenne, et qui atteint même 545 km sur route ! La Tesla Model 3 Grande Autonomie est battue. Le tout assorti d'une charge rapide permettant de récupérer 80% de capacité en 20 mn. L'habitacle suréquipé est accueillant, même si l'on regrette le confort ferme des suspensions, et le coffre étroit et peu accessible, pour une berline de presque 4,90 m de long.

⊕ Autonomie record · Capacité de charge rapide

⊖ Confort ferme · Coffre peu pratique

Priorité a été donnée à l'aérodynamisme dans le profil élancé de cette originale berline électrique. Et cela profite à l'autonomie.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	63 190 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	229 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 77,4 kWh
COFFRE	464+45 dm³
POIDS	1989 kg
L x l x h (en m)	4,86 x 1,88 x 1,50
VITESSE MAXI	185 km/h
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,7 s
TEMPS DE CHARGE	9h (11kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	465 km

Les étoiles ★★★★☆

E-Pace P200 Flexfuel R-Dynamic S

LE CHOIX DE RAISON

Pour réduire le malus, la solution se nomme Flexfuel. Avec son installation bioéthanol d'origine, le E-Pace a davantage d'arguments. Et avec la crise actuelle, faire son plein pour 55 €, le calcul est vite gagnant. Reste qu'avec "seulement" 200 ch et une valeur de couple pas dingue, les performances de ce lourd chaton ne sont pas exceptionnelles. Heureusement, avec une boîte automatique assez douce, le 4 cylindres offre un bel agrément. En finition S, le tarif est presque attractif, mais l'équipement est un peu juste : pas de sellerie cuir, des petites jantes. Dommage pour une Jaguar.

⊕ Fiscalité plus avantageuse · Restylage réussi

⊖ Moteur un peu juste · Habitabilité moyenne

Si elle n'est pas la plus excitante à conduire, cette version Flexfuel permet de sérieuses économies.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	54 900 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	114 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	200 ch à 5500 tr/mn
Couple	320 Nm à 1200 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	245/45 R 21
RESERVOIR	67 litres
COFFRE	397 dm³
POIDS	1928 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,90 x 1,65
VITESSE MAXI	212 km/h*
1000 m D. A.	NC
80 à 120 km/h (en drive)	5,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	12,6 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

JAGUAR

XE P250 R-Dynamic S

RETOUCHES DYNAMIQUES

Commercialisée depuis 2015, la Jaguar XE a eu droit à un lifting en 2019. Extérieurement, la berline britannique a vu sa sportivité progresser avec des boucliers redessinés et des feux avant affinés. Autre évolution significative, l'apparition de LED de série pour les projecteurs. Sous le capot les motorisations Ingenium sont reprises, sauf les blocs de 200 ch et 380 ch en essence et 163 ch en diesel. C'est donc le quatre cylindres en ligne de 250 ch qui s'impose en entrée de gamme essence. On prend du plaisir à son volant. Volontaire, ce bloc se marie très bien avec un châssis de bonne tenue. Son malus est problématique.

⊕ Mariage moteur/boîte auto · Confort de roulement

⊖ Accès à bord · Prix et malus

Jugée un peu placide à son lancement, la berline Jaguar s'affirme depuis son restylage en 2019. Mais c'est déjà la fin de carrière.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	55 300 € - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	175 g/km + 7462 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	250 ch à 5500 tr/mn
Couple	365 Nm à 1300 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/45 R 18
RESERVOIR	63 litres*
COFFRE	392 dm³**
POIDS	1611 kg
L x l x h (en m)	4,68 x 1,85 x 1,42
VITESSE MAXI	242 km/h*
0 à 100 km/h	6s7*
CONSOMMATION MIXTE	8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

E-Pace P300e R-Dynamic HSE

HYBRIDE TRÈS PREMIUM

Reposant sur la plate-forme technique du Discovery Sport, l'E-Pace a bénéficié en 2021 d'une signature lumineuse, d'une calandre et de boucliers remaniés qui modernisent son allure tandis que l'habitacle cossu gagne une instrumentation numérique dernier cri avec écran multimédia de 11,4". À l'usage, cet E-Pace de 309 ch fait preuve d'un beau tempérament en hybride, qui s'accompagne de belles vocalises. L'appréciable autonomie électrique de 40 km doit être optimisée car sinon son poids élevé se paye à la pompe (9,1l/100). Un bel écrin qui pâtit d'un tarif excessif et qui n'a plus droit au bonus.

⊕ Restylage réussi · Autonomie élec. correcte

⊖ Masse très élevée · Pas de bonus

Avec ce moteur hybride rechargeable, le Jaguar E-Pace est mieux placé sur son segment. En revanche, il est lourd...

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	70 200 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	32 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	309 ch à 5500 tr/mn
Couple	540 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	397 dm³
POIDS	2174 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,99 x 1,65
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	30,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,1 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

I-Pace EV400 R-Dynamic SE

ECLAIR DE GÉNIE ?

Avec son premier SUV 100% électrique, Jaguar s'attaque au Tesla Model X. Comme celui-ci, l'I-Pace dispose d'une forte réserve de puissance (400 ch) et affiche des performances de tout premier ordre. On appréciera plus la ligne racée que la facture salée de la bête. Sinon, l'auto présente bien et se montre plus agile que son rival californien. Les batteries qui autorisent une autonomie mesurée de 372 km sont logées dans le plancher et permettent de voir venir. A bord, belle habitabilité et présentation haut de gamme malgré le manque de cachet. La charge requiert 10h sur une Wallbox !

⊕ Comportement routier · Habitabilité · Ligne originale

⊖ Tarif très élevé

Le I-Pace présente bien et se montre tout à fait agréable à conduire grâce à de belles performances.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	93 100 € - 13 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	400 ch
Couple	696 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/65 R 18
BATTERIE	lithium-ion 90 kWh
COFFRE	488 dm³
POIDS	2231 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,90 x 1,57
VITESSE MAXI	205 km/h
1000 m D. A.	25,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,2 s
TEMPS DE CHARGE	45 min (rapide) 10h (wallbox)
AUTONOMIE	372 km

Les étoiles ★★★★☆

F-Pace P400e Phev R-Dynamic S

CHAT PEU ENDURANT

Avec désormais 8 ans dans les pattes malgré un restylage en 2020, le F-Pace commence à dater. Cette nouvelle version hybride rechargeable promet de belles performances (à peine plus de 5s pour le 0 à 100 km/h !), des consos réduites, et surtout d'éviter un malus pénalisant. A l'intérieur, l'ambiance est toujours chaleureuse et bien finie. Et châssis et amortissement sont au diapason. Les regrets viennent du tarif, franchement élevé, et de l'autonomie en 100 % électrique, assez faiblarde : environ 30 km dans la vraie vie. C'est juste, quand la concurrence se rapproche dangereusement des 100 km !

⊕ Performances · Ambiance générale

⊖ Tarif élevé · Autonomie électrique faible

Le F-Pace n'est plus tout jeune mais son style reste d'actualité. Ce PHEV évite largement le malus.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	84 800 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	37 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	404 ch cumulés
Couple	640 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 19
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	485 dm³
POIDS	2230 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,94 x 1,67
VITESSE MAXI	240 km/h
0 à 100 km/h	5s3
CONSOMMATION MIXTE	1,6 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★☆☆

F-Pace D200 Mhev R-Dynamic S

DE MEILLEURS ARGUMENTS

Face à des Audi Q5 et autres Porsche Macan, difficile de se faire une place au soleil pour le Jaguar F-Pace. Pourtant, grâce à son restylage, le "gros" matou bénéficie de nombreuses évolutions. Si le style reste proche, les moteurs progressent, à l'instar du 4 cyl. diesel d'une puissance de 200 ch. Sans être le plus raffiné du marché, il possède une micro-hybridation 48V qui lui apporte un peu plus de souplesse et de meilleures émissions de CO_2. Et il faut dire que sa boîte à 8 rapports est un modèle d'agrément. A bord, l'habitacle est encore plus cossu et gagne en modernité. Reste un tarif trop élevé.

⊕ Standing supérieur · Performances suffisantes

⊖ Tarif coquet · Masse élevée

Moins dynamique que son petit frère E-Pace, le grand SUV Jag gagne néanmoins en prestance.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	69 400 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	170 g/km + 8770 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	204 ch à 3750 tr/mn
Couple	430 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/65 R 18
RESERVOIR	62 litres
COFFRE	548 dm³**
POIDS	1876 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,94 x 1,67
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	8s0
CONSOMMATION MIXTE	6,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

JEEP

Avenger 156 ch Electrique Summit

L'AMÉRIQUE VOIT PETIT

La fusion entre PSA et FCA pour former Stellantis commence enfin à porter ses fruits tel cet inédit Avenger, SUV petit format au style avenant proposé ici avec un moteur électrique communs à ses cousines techniques DS 3 et Peugeot e-2008. On retrouve donc 156 ch sous le pied droit, et une batterie de 51 kWh utiles sous le plancher. Le tout est bon pour une autonomie de plus de 400 km d'après Jeep. L'Avenger a aussi pour lui une bonne bouille et une présentation sympa à l'intérieur, qui aide à faire oublier quelques plastiques franchement moyens. Et il est moins cher et mieux équipé que ses cousines...

⊕ Tarif bien placé · Gabarit pratique en ville

⊖ Détails de finition · Habitabilité derrière

L'Avenger récupère la technique de cousines comme la DS 3 électrique. Le tout, dans un format ultra-compact.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 500 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique 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	215/65 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	355 dm³
POIDS	1615 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,78 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
0 à 100 km/h	9s0
TEMPS DE CHARGE	24mn (rapide)
AUTONOMIE	408 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★½☆

Renegade 4xe 190 PHEV Limited

JEEP VERTUEUSE

Il faut vivre avec son temps. Jeep l'a bien compris en dotant son Renegade d'une motorisation hybride rechargeable plutôt réussie. Dans cette déclinaison de 190 ch (il existe aussi une version 240 ch), les performances sont plutôt bonnes batterie chargée. Lorsque que cette dernière est vide (34 km d'autonomie en 100% électrique mesurés), le 1.3 Turbo a davantage tendance à faire entendre sa voix. Mais pour éviter le malus, ça vaut le coup ! Plus lourd que ses concurrents, en raison de ses 4 roues motrices, le Renegade 4xe affiche aussi une meilleure polyvalence par mauvais temps.

⊕ Conversion à l'hybride réussie · Belle dotation de série

⊖ Coffre moins logeable · Tarif élevé

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

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 100 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	43 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 332 cm³
Puissance	190 ch
Couple	270 Nm (+ 250 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/45 R 19
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	345 dm³
POIDS	1 832 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,81 x 1,70
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,9 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Compass 4xe 240 PHEV Summit

À PERFECTIONNER

C'est le haut de gamme des Compass. Un moteur hybride rechargeable fort de 240 ch et associé à la transmission intégrale. Cette finition Summit est sérieusement équipée. Par rapport à la version "190", les reprises sont plus franches, sans pour autant que la consommation soit réellement supérieure. En revanche, question autonomie, cela reste un peu juste avec seulement 35 km en électrique. Heureusement, la recharge sur Wallbox ne réclame que 1h30. Confortable à défaut d'être dynamique, le Compass 4xe souffre malheureusement de sa masse élevée.

⊕ Belles performances · Confort et équipements

⊖ Coffre réduit · 35 km seulement en électrique

Le choix de la version hybride rechargeable est discutable en raison de son coût d'achat élevé.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 250 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	45 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 332 cm³
Puissance	240 ch cumulés
Couple	270 Nm (+ 250 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/45 R 19
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	403 dm³
POIDS	1 915 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,88 x 1,65
VITESSE MAXI	196 km/h
1000 m D. A.	29,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,1 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

Compass 4xe 190 PHEV Overland

CHÈRE TECHNOLOGIE

Alors que le Compass 100 % thermique n'est plus disponible, le haut de gamme est représenté par deux offres hybrides rechargeables, dont cette définition de 190 ch. On dispose déjà de la transmission intégrale de série, un raffinement absent chez nombre de concurrentes. Si les performances sont bonnes, l'autonomie en mode électrique n'est pas énorme et il sera difficile d'amortir le surcoût de la version par rapport aux versions hybrides simples. En finition Overland, l'équipement est déjà satisfaisant, avec la clim' auto 2 zones, les jantes alliage 18", l'instrumentation numérique...

⊕ Bonnes performances · Dotation intéressante

⊖ Autonomie moyenne · Surcoût important

Avec ses petits airs de Grand Cherokee, le Compass restylé fait tourner les têtes. Ses tarifs en revanche...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 750 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	43 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 332 cm³
Puissance	190 ch cumulés
Couple	270 Nm + 250 Nm élec.
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/45 R 19
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	403 dm³**
POIDS	1 935 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,88 x 1,65
VITESSE MAXI	183 km/h
0 à 100 km/h	7s9
CONSOMMATION MIXTE	1,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★½☆

Wrangler 4xe PHEV 380 Overland

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 débourser pour s'offrir ce bijou de technologie hybride. Forcément, avec 380 ch (batterie pleine), les performances sont au top, alors que les capacités 4x4 sont conservées. Mais avec son Cx d'armoire normande, le Wrangler ne roulera pas plus de 38 km en électrique.

⊕ Reprises de sportive · Intérieur original et cossu

⊖ Tarif démentiel · Autonomie en électrique

Uniquement disponible en 4 portes, le Jeep Wrangler a changé de dimension en passant à l'hybride rechargeable.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	81 700 € - 16 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	79 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 995 cm³
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 dm³
POIDS	2 348 kg
L x l x h (en m)	4,89 x 1,90 x 1,84
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	28,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	11,4 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

KATE

K0 12 ch Version Standard

ENCORE PLUS BRANCHÉE

La K0 (prononcez K-zéro) est un quadricycle lourd à moteur électrique accessible dès 16 ans avec un permis B1. La prise en main est plutôt simple. Les sièges confortables, revêtus de cuir vegan, sont du plus bel effet. La position de conduite est moins agréable tout comme la direction lourde car sans assistance ! Un phénomène qui, heureusement, disparaît en roulant. Et là, l'expérience devient vraiment sympa. Très vite, on se prend au jeu de rouler cheveux au vent face au sourire des passants. En plus de son capital sympathie, la K0 est étonnamment confortable, avec une bonne tenue de route. Seuls hics, son prix et son autonomie, sans oublier que c'est forcément la "troisième" voiture du foyer.

La planche de bord est des plus basiques, avec un compteur à aiguille, un témoin de charge de la batterie et trois commodos.

Craquante à souhait, la Kate K0 reprend fidèlement le look de la célèbre Mini Moke. Elle se révèle très agréable à conduire, même dans la circulation parisienne.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 900 € - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 900 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	12 ch
Couple	NC
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	NC
BATTERIE	Li-ion LFP 7 kWh
COFFRE	NC dm³
POIDS	450 kg
L x l x h (en m)	3,15 x 1,50 x 1,50
VITESSE MAXI	70 km/h
0 à 100 km/h	NC
TEMPS DE CHARGE	8h (prise secteur)
AUTONOMIE	90 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★☆☆

⊕ Style toujours craquant · Confort satisfaisant

⊖ Tarif exagéré · Polyvalence limitée

KIA

Ceed SW 1.6 GDi Hybride Rechargeable 141 Active

L'AUTRE CEED BRANCHÉE

Dans la famille Ceed, seuls le SUV XCeed et le break SW ont droit à l'hybride rechargeable. Composé d'un moteur essence de 105 ch et d'un bloc électrique de 61 ch, l'ensemble délivre 141 ch cumulés. Une puissance raisonnable qui permet à la Kia d'afficher de bonnes performances ainsi qu'un bel agrément de conduite. Capable de réaliser de belles distances en tout électrique, la Ceed SW se montre donc assez sobre, même quand le 1.6 GDi fonctionne sans aide électrique. En revanche, avec les batteries logées dans le coffre, la capacité de chargement apparaît tout juste moyenne.

⊕ Consommation · Performances · Agrément de conduite

⊖ Volume de coffre

Capable, en ville, de parcourir jusqu'à 46 km sans réveiller son bloc thermique, la Ceed SW ne consomme que 5,6 l/100 km.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 940 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	29 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 580 cm³
Puissance	141 ch cumulés
Couple	265 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 16
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	495 dm³
POIDS	1 553 kg
L x l x h (en m)	4,61 x 1,80 x 1,47
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

XCeed 1.6 GDi Hybride Rechargeable 141 Active

UNE HYBRIDE SANS EXCÈS

A la pointe en terme de véhicules propres, Kia enfonce le clou avec cette XCeed plug-in. Rechargeable en 4h40 sur une prise domestique (3h sur une Wallbox), elle offre près de 40 km en mode 100% électrique. Bien assez pour les trajets du quotidien. Ensuite, le moteur 1.6 GDi de 105 ch prend le relais avec une aide électrique, comme sur une hybride classique. Sobre, mais également douce et plaisante, elle manque juste un peu de pep's. Autre grief, le coffre qui perd 108 dm³ et chute à 295 dm³. On se console avec la présentation soignée et la dotation complète, même dans cette finition intermédiaire Active.

⊕ Consommation · Prix/équipement

⊖ Volume de coffre · Performances moyennes

Spécialiste des modèles vertueux, Kia dispose, avec cette XCeed plug-in, d'un petit SUV sobre et agréable malgré des performances plutôt moyennes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 140 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	32 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 580 cm³
Puissance	141 ch cumulés
Couple	265 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 16
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	295 dm³
POIDS	1 598 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,83 x 1,50
VITESSE MAXI	198 km/h
1000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Niro 1.6 GDi Hybride 141 Premium

ELOGE DE LA SOBRIÉTÉ

Egalement proposé en hybride rechargeable et en 100% électrique, le Niro existe aussi en hybride simple, avec un 1.6 essence de 105 ch secondé par un bloc électrique de 43,5 ch, l'ensemble délivrant 141 ch combinés aux roues avant. Particulièrement sobre avec ses 5,6 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. Seuls les plus pointilleux critiqueront la direction un peu trop aseptisée.

⊕ Consommation · Equipement de série · Douceur de conduite

⊖ Direction

Dans cette variante hybride simple de 141 ch, le Kia Niro est un modèle de frugalité et de douceur. Alerte pour le quotidien, il est une référence.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 390 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	105 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 580 cm³
Puissance	141 ch cumulés
Couple	265 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	482 dm³
POIDS	1 449 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,55
VITESSE MAXI	165 km/h
1000 m D. A.	32,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

Niro EV 64,8 kWh 204 Premium

QUAND LE CONFORT PRIME

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

⊕ Confort · Performances · Volume de coffre

⊖ Roulis important

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

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 290 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	255 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 64,8 kWh
COFFRE	482+21 dm³
POIDS	1 712 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,57
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 30h (secteur)
AUTONOMIE	390 km

Les étoiles ★★★★☆

Niro 1.6 GDi Hybride Rechargeable 183 Premium

LA POLYVALENCE EN ATOUT

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

⊕ Confort d'amortissement · Agrément de conduite · Présentation/finition

⊖ Tarifs en hausse

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

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 040 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	21 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 580 cm³
Puissance	183 ch cumulés
Couple	265 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	364 dm³
POIDS	1 570 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,55
VITESSE MAXI	193 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Sportage 1.6 T-GDi Hybride 230 4x2 30 Years

SANS FIL À LA PATTE

Outre les offres micro-hybrides et hybride rechargeable, le Sportage existe aussi en variante hybride simple, forte de 230 ch combinés. L'ensemble mécanique procure un bel agrément et les performances sont au rendez-vous, même si le crossover coréen n'a rien d'un poids plume. On apprécie la douceur générale de l'ensemble mais on regrette l'amortissement sec. Plutôt sobre, le Sportage est un véhicule à vocation familiale, avec une banquette arrière spacieuse et accueillante et un coffre qui affiche une capacité très correcte. Dommage que ce Sportage pourtant vertueux, n'échappe pas au malus, même symbolique (190 €).

⊕ Douceur de conduite · Habitabilité · Volume de coffre

⊖ Confort d'amortissement

Avec un volume de 510 dm³, le coffre du Sportage est d'une capacité très correcte, mais les parois latérales pas planes peuvent gêner le chargement.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 290 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km + 280 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	230 ch cumulés
Couple	350 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	510 dm³
POIDS	1 672 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	194 km/h
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Sportage 1.6 T-GDi PHEV 265 4x4 GT-line Premium

CORÉEN PRISÉ

Kia est, avec Hyundai, l'une des marques les plus en pointe en matière d'électrification avec de nombreux modèles bénéficiant d'une hybridification. Ainsi, le Sportage qui existe en micro-hybride, en hybride simple et donc, ici, en hybride rechargeable. Animé par un ensemble mécanique de 265 ch cumulés, le SUV coréen se montre alerte et véloce. Hélas, le poids des moteurs plus celui des batteries entraîne une surcharge pondérale qui pénalise le comportement, pas vraiment dynamique. Dommage car la direction reste précise et le roulis, assez bien maîtrisé. On se console avec une sobriété remarquable en ville.

⊕ Douceur de conduite · Consommation en ville · Direction

⊖ Poids élevé

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

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 290 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	25 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	265 ch cumulés
Couple	350 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	470 dm³
POIDS	1 926 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	212 km/h
1000 m D. A.	28,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

EV6 77,4 kWh 4x4 325 GT-line

SPORTIF DE FAÇADE

Moins typé que la sportive version GT, cet EV6 ne manque pourtant pas de chevaux avec un bloc moteur sur chaque essieu pour une puissance combinée de 325 ch. Les performances sont, logiquement, toniques. Toutefois, en raison de son poids élevé et de son châssis qui manque de dynamisme, les sensations délivrées sont quelque peu décevantes. On se console heureusement avec une habitabilité généreuse, une autonomie appréciable (avec des temps de recharge réduits grâce à la compatibilité sur les bornes rapides) et une présentation moderne. Enfin le niveau d'équipement est à la hauteur du tarif !

⊕ Performances · Places AR · Présentation/dotation

⊖ Amortissement ferme

Si les 325 ch autorisent des relances toniques, le châssis pataud et le poids de l'EV6 ne lui permettent pas de jouer les véritables sportifs.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	65 490 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	325 ch
Couple	605 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 85,2 kWh
COFFRE	490+ 15 dm³
POIDS	2118 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,89 x 1,55
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	26,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
TEMPS DE CHARGE	39h (secteur) 9h (11kW)
AUTONOMIE	385 km

Les étoiles ★★★★☆

EV6 77,4 kWh 4x2 229 Air Design

A FOND LA FORME

Croisement d'une berline, d'un coupé et d'un crossover, l'EV6 est le cousin technique du Hyundai Ioniq 5. Comme lui, il "cache" sa batterie de 77,4 kWh (72,6 kWh utiles) dans le plancher et son bloc électrique de 229 ch à l'arrière, faisant de la coréenne, une propulsion. Toutefois, malgré cette architecture, sa puissance et son look, l'EV6 reste avare en sensations. La faute à son poids élevé et à sa direction qui manque de ressenti. Avec une autonomie moyenne de 391 km, le Kia s'en sort assez bien, d'autant que sa compatibilité avec les bornes de charge rapide (jusqu'à 800 V) permet de raccourcir les "pleins".

⊕ Autonomie correcte · Recharges rapides

⊖ Comportement pataud · Direction

Premier membre de la gamme EV, les 100% électriques de Kia, l'EV6 opte pour un style sportif assez audacieux.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57 490 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	229 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 77,4 kWh
COFFRE	490+ 45 dm³
POIDS	2004 kg
L x l x h (en m)	4,68 x 1,88 x 1,55
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,7 s
TEMPS DE CHARGE	39h (secteur) 9h (11kW)
AUTONOMIE	391 km

Les étoiles ★★★★☆

EV6 GT 77,4 kWh 4x4 585 ch

LE POIDS DES WATTS !

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

⊕ Performances · Confort soigné · Présentation

⊖ Manque d'agilité

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

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	74 690 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	585 ch
Couple	740 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 77,4 kWh
COFFRE	490+ 15 dm³
POIDS	2189 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,89 x 1,55
VITESSE MAXI	260 km/h
1000 m D. A.	22,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,0 s
TEMPS DE CHARGE	9h (11kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	350 km

Les étoiles ★★★★☆

KIA

EV9 GT Line 385 ch

STREET ART CORÉEN

Voici l'imposant SUV 100 % électrique EV9. Un style qui se démarque et surtout 7 vraies places. La présentation est moderne avec sa grande dalle numérique divisée en trois parties. L'ensemble présente bien mais ses plastiques inégaux limitent la sensation de luxe. Si on est épaté par l'insonorisation, il lui manque les roues arrière directrices. Mais vu le gabarit et le poids, il s'en sort bien et se montre plutôt confortable. La direction, trop démultipliée, peut agacer sur les routes sinueuses. L'autonomie réelle est plutôt de l'ordre de 400 km en moyenne mais la vitesse de recharge est rapide. Bien entendu le tout n'est pas donné même pour une Kia mais on en a néanmoins pour son argent.

Les sièges avant sont réglables électriquement, chauffants, ventilés, massants et à mémoire, avec en plus un réglage du maintien latéral.

Malgré ses 2,5 tonnes, l'EV9 accélère très correctement dans sa version de 385 ch et montre un bon niveau de confort, même avec les roues de 21".

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	86 000 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	385 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 99.8 kWh
COFFRE	828 dm³
POIDS	2569 kg
L x l x h (en m)	5,01 x 1,98 x 1,76
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	5s3
TEMPS DE CHARGE	24 mn (borne rapide 210 kW)
AUTONOMIE	505 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Espace intérieur et dotation · Confort/comportement

⊖ Direction trop démultipliée · Pas de roues AR directrices

LAND ROVER

Discovery Sport P300e S

COURANT ALTERNATIF

Le Discovery Sport évite tout malus avec cette motorisation hybride rechargeable inaugurée par l'Evoque (un petit 3 cylindres 1.5 turbo couplé à un électromoteur). Hélas, l'ensemble est incompatible avec l'option 7 places. Si la marque annonce 60 km en tout électrique, il faut plutôt en compter une petite quarantaine dans la vraie vie. Et une fois la batterie vide, le bloc thermique peut se montrer glouton. Il faut dire que le Disco Sport n'est ni aérodynamique, ni léger. D'ailleurs, son embonpoint se ressent en virage. Dommage, car avec 309 ch, il peut aller vite en ligne droite.

⊕ Confort · Douceur à l'usage

⊖ Poids · Conso batterie vide

Même en roulant souvent à l'électrique, n'espérez pas récupérer les 5250 € de surcoût par rapport à la version Flexfuel.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	61 300 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	34 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	309 ch cumulés
Couple	540 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	57 litres
COFFRE	963 dm³
POIDS	2168 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,92 x 1,73
VITESSE MAXI	209 km/h
0 à 100 km/h	6s6
CONSOMMATION MIXTE	1,5 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★½☆

Discovery D300 Mhev Dynamic HSE

BUS DE LUXE

Quasi aussi long qu'un Range, le Discovery offre un bel espace intérieur. Il peut ainsi intégrer deux vrais sièges supplémentaires dans le coffre, et la banquette coulissante permet de ménager assez d'espace pour sept. De plus, l'ambiance est ultra-chic et la finition impeccable. Seul moteur diesel disponible désormais, le 6 cylindres de 300 ch est à la fois mélodieux, "coupleux", et suffisamment performant pour emmener confortablement une smala et ses bagages en voyage. Mais malgré une micro-hybridation, il est gourmand, et très lourdement taxé (sauf pour les familles nombreuses).

⊕ Espace pour sept · Ultra chic · Musicalité moteur

⊖ Malus

Le malus est très élevé avec ce moteur V6 même si les familles avec 4 enfants à charge peuvent y échapper.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	93 500 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	223 g/km + 60000 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2996 cm³
Puissance	300 ch à 4 000 tr/mn
Couple	650 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 2 turbos + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/65 R 19
RESERVOIR	89 litres
COFFRE	986 dm³
POIDS	2386 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,99 x 1,89
VITESSE MAXI	209 km/h
0 à 100 km/h	6s8
CONSOMMATION MIXTE	8,3 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

Defender 110 P400e X-Dynamic SE

CRAPAHUTER EN SILENCE...

Par son style taillé à la serpe et ses capacités de franchissement, le dernier Defender évoque son aïeul. Sauf qu'il offre une plateforme dernier cri, des différentiels pilotés électroniquement et des suspensions pneumatiques. De quoi le rendre polyvalent, confortable sur route (à défaut d'y être agile) et à l'aise hors bitume. Mieux, il propose une motorisation hybride rechargeable, exemptée de malus CO_2, mais pas de malus au poids (homologué à moins de 50 km d'autonomie 100 % électrique en ville). Après une trentaine de kilomètres en électrique, son 4 cylindres réclame 12,6 l/100 km.

⊕ Style inimitable · Capacité de franchissement

⊖ Autonomie électrique · Malus

Dans cette version, le Def' peut crapahuter en électrique. La faune et la flore vous en seront reconnaissants. Mais il faut s'acquitter du malus au poids.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	92 700 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	59 g/km + 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 997 cm³
Puissance	404 ch cumulés
Couple	640 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 22
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	427 dm³
POIDS	2 740 kg
L x l x h (en m)	5,02 x 2,01 x 1,97
VITESSE MAXI	191 km/h*
1 000 m D. A.	28,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	12,6 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★½☆

Defender 130 P400 V8 HSE X-Dynamic

LES GRANDS ESPACES

Outre les versions90 et 110, il y a désormais cette offre 130 de 5,36 m de long dotée d'un gabarit de limousine ! De quoi permettre d'embarquer jusqu'à 8 personnes à bord de ce baroudeur (les passagers des places du fond peuvent même profiter de sièges chauffants et d'un toit vitré dédié), qui affectionne autant les passages de gués que les pavés des quartiers chics, à condition de ne pas avoir à faire de créneaux, difficiles avec un tel gabarit... Côté moteurs, on accède ici à l'essence P400, mais le diesel D300 est également proposé et tous deux sont sanctionnés par le malus maximal de 60 000 €.

⊕ Transporteur de troupes · Capacités tout-terrain

⊖ Inadapté à la ville · Consommation/malus

Ce mastodonte de 5,36 m de long peut faire voyager jusqu'à huit personnes dans les terrains les plus accidentés.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	107 600 € - 28 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	235 g/km + 60 000 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2 996 cm³
Puissance	400 ch à 5 500 tr/mn
Couple	550 Nm à 2 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/60 R 20
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	600/750/213 dm³
POIDS	2 704 kg
L x l x h (en m)	5,36 x 2,01 x 1,97
VITESSE MAXI	210 km/h
1 000 m D. A.	28 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	13,4 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

LEAPMOTOR

T03

UNE PUCE À PILES

Le chinois Leapmotor tente sa chance en Europe avec un premier modèle, la T03. Cette citadine de poche (3,62 m) 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 au quotidien pour bon nombre de citadins. Cela tombe bien, car c'est surtout en ville que 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.

⊕ Agilité/maniabilité · Places AR

⊖ Insonorisation · Direction

Avec sa petite bouille et ses rondeurs, la T03 tente sa chance sur le segment des citadines de poche 100% électrique. Et le bilan est plutôt satisfaisant.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 990 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique 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 dm³
POIDS	1 211 kg
L x l x h (en m)	3,62 x 1,66 x 1,58
VITESSE MAXI	133 km/h
1 000 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

Les étoiles ★★★½☆

LEXUS

LC 500h Sport+

LUXURY COUPÉ

Dans sa volonté de venir croiser le fer avec les marques premium allemandes, Lexus ne pouvait se passer d'un coupé Grand Tourisme. C'est le rôle dévolu au LC, un élégant modèle de 4,77 m de long. En version thermique, le Lexus mise sur un très mélodieux V8 de 464 ch mais cette offre dotée d'un V6 hybride est bien moins gourmande avec tout de même 359 ch. Malgré un sérieux embonpoint, le comportement demeure plaisant et efficace. En outre, l'ensemble hybride délivre de belles performances et offre un confort de conduite remarquable. Une alternative intéressante aux sacro-saintes allemandes.

⊕ Consommation maîtrisée · Comportement efficace · Confort préservé

⊖ Plus bourgeois que vrai sportif

Aux côtés d'une envoûtante, mais gourmande version V8 de 464 ch, le LC, en hybride V6 de 359 ch, mérite que l'on s'y intéresse.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	137 700 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	184 g/km + 30 624 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	3 456 cm³
Puissance	359 ch
Couple	348 Nm (+ 300 Nm électrique)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à variation continue
PNEUS	245/40 R 21 - 275/35 R 21
RESERVOIR	82 litres
COFFRE	197 dm³
POIDS	2 043 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,92 x 1,35
VITESSE MAXI	250 km/h*
1 000 m D. A.	26,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,4 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

LBX 1.5 Hybrid 136 ch Elegant

PETIT, CHIC ET… CHER

Avec l'élégant LBX, Lexus s'offre un SUV urbain… plus racé que le Yaris Cross dont il dérive. Il lui reprend la récente évolution du bloc hybride passé à 136 ch. Une offre un peu légère pour un modèle "haut de gamme" mais suffisant pour le quotidien en ville et même au-delà. Son comportement routier se révèle sage et serein, avec une tendance au sous-virage assez prononcée qui s'accorde mieux avec une conduite paisible. Confort de suspension et insonorisation progressent par rapport au Yaris Cross. Si l'agrément mécanique reste perfectible, il compense par un petit appétit réduit. La présentation intérieure soigne sa mise dans l'ensemble et comme pour la carrosserie, elle est différente de celle du demi-frère de chez Toyota.

De par le choix des matériaux et le soin apporté à la finition, l'habitacle fait haut de gamme.

Une bonne bouille, une touche de raffinement, un confort appréciable suffisent-ils à compenser un agrément de conduite entaché par les emballements de la boîte de vitesses ?

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 800 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	100 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1490 cm³
Puissance	91 ch à 5500 tr/mn (+ 94 ch élec.)
Couple	120 Nm à 6600 tr/mn (+ 185 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/55 R18
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	400 dm³
POIDS	1280 kg
L x l x h (en m)	4,19 x 1,83 x 1,56
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	9s2
CONSOMMATION MIXTE	4,6 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★☆☆

⊕ Confort / ambiance / finition · Consommation

⊖ Tarif - Habitabilité arrière · Transmission désagréable

LM 350h Executive 4WD (7 pl.)

UN SALON ROULANT

Lancé en Chine en 2020, le LM arrive en Europe avec cette inédite deuxième génération. Derrière ses formes clivantes, ce van au gabarit XXL (5,13 m de long!) et vendu à prix d'or cache un véritable salon roulant. Il reçoit jusqu'à sept personnes (dans la version essayée ici), dans un confort rare : écran de 14" à l'arrière (48" dans la version 4 places, facturée 158718 €!), sièges massants, ventilés et inclinables en couchette au deuxième rang… La douceur du 2.5 hybride participe au confort. Mais la lourdeur et le manque de maniabilité nuisent à l'agrément. Une vraie limousine!

Le style est massif mais on reconnaît immédiatement le nouveau dessin caractéristique des Lexus.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	123 700 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	167 g/km + 4818 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2487 cm³
Puissance	190 ch à 6000 tr/mn (250 ch cumulés)
Couple	239 Nm à 4300 tr/mn (+ 270 et 40 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/55 R19
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	NC dm³
POIDS	2420 kg
L x l x h (en m)	5,13 x 1,89 x 1,94
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	8s7
CONSOMMATION MIXTE	7,2 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Confort princier · Equipement riche

⊖ Tarif exorbitant · Maniabilité

NX 450h+ 4WD F Sport Executive

PREMIUM À BRANCHER

Cousin, huppé, du Toyota Rav4, le Lexus NX 450h est le premier hybride plug-in de la branche luxe de Toyota. Fort de 309 ch cumulés, ce SUV affiche des performances toniques tout en sachant être discret à la pompe. Bénéficiant d'une belle autonomie en 100% électrique (54 km en moyenne), il excelle en ville où sa douceur rend le trafic plus digeste. Sur les longs parcours, on apprécie son bon confort général et son comportement rassurant. Seul bémol, la transmission CVT pas assez réactive. A bord, la place ne manque pas avec une banquette accueillante et à l'avant, on est séduit par la présentation moderne. Moins par l'ergonomie…

Première Lexus hybride rechargeable, le NX 450h+ mise sur une autonomie en tout électrique suffisante pour les trajets du quotidien.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	80 500 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	25 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2487 cm³
Puissance	309 ch cumulés
Couple	227 Nm (+ 270 Nm + 121 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à variation continue
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	497 dm³
POIDS	2030 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,87 x 1,66
VITESSE MAXI	208 km/h
1000 m D. A.	29,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Consommation · Autonomie électrique

⊖ Tarif salé · Ergonomie

RX 450h+ 4WD Executive

ELOGE DE LA SOBRIÉTÉ

La cinquième génération du RX, le crossover-star de Lexus, se décline, pour la première fois, en version PHEV. L'ensemble mécanique fait preuve d'une belle sobriété et, en tout électrique, le japonais est capable, selon la marque, de parcourir 66 km. Pas mal... Silencieux à allure stabilisée, le RX donne en revanche un peu trop de la voix lors des relances. Autre grief : malgré un amortissement piloté embarqué, le Lexus accuse encore trop de mouvements de caisse. Dommage pour le confort et le dynamisme. En revanche, rien à redire sur les places arrière accueillantes ni sur l'équipement de série particulièrement fourni.

⊕ Autonomie électrique · Dotation de série

⊖ Prix · Moteur sonore

Pour la première fois, le RX passe au plug-in. Comptez 9h30 de charge pour un "plein" complet sur une borne publique (6,6 kWh maxi).

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	103 000 € - 10 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	25 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2487 cm³
Puissance	309 ch cumulés
Couple	227 + 270 + 121 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à variation continue
PNEUS	235/50 R 21
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	581 dm³
POIDS	2 186 kg
L x l x h (en m)	4,89 x 1,92 x 1,70
VITESSE MAXI	203 km/h
1000 m D. A.	27,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

RZ 450e Executive

DOIT MIEUX FAIRE

Lexus aura mis le temps mais voici son premier modèle 100% électrique qui arrive sur un segment où les rivaux premiums (et allemands) occupent déjà bien le terrain. Or, si le japonais se révèle convaincant en termes de performances, de douceur de conduite et parvient à proposer un bon compromis entre dynamisme et confort, sa petite batterie et son appétit élevé réduisent nettement l'autonomie. On attendait beaucoup mieux pour ce SUV arrivé après les autres et surtout, facturé plus de 80 000 €. Pas sûr que la présentation moderne et l'équipement ultra-complet suffisent à compenser.

⊕ Dotation de série · Agrément de conduite

⊖ Autonomie décevante · Tarif

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

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	85 600 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	313 ch
Couple	435 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 71,4 kWh
COFFRE	522 dm³
POIDS	2 175 kg
L x l x h (en m)	4,81 x 1,90 x 1,64
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	5s3
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW)
AUTONOMIE	404 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★☆☆

LOTUS

Eletre R 905 ch

PHILOSOPHIE INÉDITE

Avec son Eletre R, Lotus semble faire table rase du passé. Jugez par vous-même : ce gros SUV électrique mesure 5,11 m de long et pèse un âne mort (2 640 kg). Mais ne vous fiez pas à ces valeurs. Ce véritable monstre dispose de deux moteurs électriques pour une puissance maxi de 905 ch ! Forcément, lorsqu'on les sollicite, l'accélération laisse bouche bée. Ainsi, 3s suffisent pour propulser l'ensemble de 0 à 100 km/h. Et grâce à l'armada électronique (roues arrière directrices, transmission 4x4, suspension multibras pneumatique, vectorisation du couple...), l'Eletre R fait preuve d'une agilité étonnante.

Nous n'avions jamais vu une Lotus aussi raffinée et technologique. Les matériaux et la finition n'ont rien à envier aux SUV les plus luxueux.

L'aéro a été particulièrement travaillé, à l'image de l'aileron qui se déploie sur trois niveaux d'inclinaison.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	153 090 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	905 ch
Couple	958 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	275/40 R22 - 315/35 R22
BATTERIE	Li-ion 109 kWh
COFFRE	688 + 46 (AV) dm³
POIDS	2 640 kg
L x l x h (en m)	5,11 x 2,02 x 1,63
VITESSE MAXI	265 km/h
0 à 100 km/h	2s95
TEMPS DE CHARGE	5h50 (22 kW) / 20 mn (350 kW)
AUTONOMIE	450 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Agilité/performances · Intérieur luxueux

⊖ Poids · Prix inaccessible

LYNK & CO

01 PHEV 261 ch

LE CONCURRENT CHINOIS

Lynk & Co n'est distribuée dans l'Hexagone que depuis fin 2021. Cousin très proche du Volvo XC40 Recharge, le Lynk & Co 01 PHEV adopte logiquement la même technologie hybride rechargeable que son cousin suédois, mais s'en différencie avec une batterie plus importante garante d'une meilleure autonomie théorique. En revanche, son chargeur de 3,3 kW limite la vitesse de recharge. Un défaut compensé par son tarif concurrentiel (7 550 € de moins que le Volvo), sa garantie de 4 ans et la possibilité de l'entretenir au sein du réseau Volvo. Vous avez dit cannibalisation ?

Pas désagréable à regarder, le SUV chinois est un clone du Volvo XC40. Le comportement est neutre.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 500 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	27 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1477 cm³
Puissance	261 ch cumulés
Couple	265 Nm (+ 160 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	464 dm³
POIDS	1 903 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,86 x 1,70
VITESSE MAXI	197 km/h
1000 m D. A.	29,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,9 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Base et techno éprouvées · Tarif très attractif

⊖ Image à construire · Pas d'options

MAZDA

2 Hybrid 1.5 Hybrid Prime-Line

COPIE CONFORME

La Mazda 2 existe aussi en version hybride. En fait, elle n'est autre que le clone parfait de la Toyota Yaris, la star des citadines hybrides. Mazda ne s'est même pas embêté à modifier les éléments de carrosserie. Seul le logo change. Forcément, sous le capot on retrouve le très économe 3 cylindres de la Toyota, associé à un petit moteur électrique. Puissance cumulée : 116 ch. Avec une conso de seulement 4,8 l/100 km, la Mazda affiche un fort argument pour séduire. La douceur et l'agrément sont au rendez-vous, grâce à la boîte à variation continue mais lors des relances, cette dernière a tendance à faire hurler le moteur.

Clone de la Toyota Yaris, la Mazda2 va tenter de s'en démarquer en s'offrant un bouclier avant spécifique.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 350 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	87 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1490 cm³
Puissance	116 ch cumulés
Couple	120 + 141 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	185/65 R 15
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	295 dm³
POIDS	1 152 kg
L x l x h (en m)	3,94 x 1,75 x 1,50
VITESSE MAXI	173 km/h
1000 m D. A.	33,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	4,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Agrément en ville · Conso au ras des pâquerettes

⊖ Moteur bruyant lors des relances · Manque de personnalité

MASERATI

Grecale Modena

MASERATI TROUVE SON CRÉNEAU

En pleine poussée de croissance, Maserati lance celui qui devrait prendre une belle part dans ses ventes à l'année : le Grecale. Plus petit que le Levante, il se place en face du Porsche Macan. Cette version Modena, le milieu de gamme, propose un quatre cylindres micro-hybridé de 330 ch et quatre roues motrices. Il est certes cher payé, et ne peut rivaliser avec le Macan côté dynamisme. Mais son truc à lui, c'est plutôt l'esprit GT, fait de voyages au long cours, sans s'ennuyer. On apprécie donc le confort des suspensions pilotées, et la belle ambiance à bord, en décalage face à la rigueur germanique de ses concurrents.

Concurrent direct du Porsche Macan, le Grecale offre un esprit plus GT, avec un charme bien à lui.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	90 800 € - 21 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	203 g/km + 60000 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	330 ch à 5750 tr/mn
Couple	450 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/45 R 20 - 295/40 R 20
RESERVOIR	64 litres
COFFRE	535 dm³
POIDS	1 895 kg
L x l x h (en m)	4,85 x 1,98 x 1,67
VITESSE MAXI	240 km/h
0 à 100 km/h	5s3
CONSOMMATION MIXTE	8,8 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Esprit GT plaisant · Ambiance intérieure · Confort

⊖ Tarif toujours plus élevé

CX-30 2.0 Sky.-G M Hybrid 122 Prime-Line

L'ALTERNATIVE NIPPONE

Le CX-30 évolue au sein d'un segment très concurrentiel, dominé par le 3008. Pour se démarquer, le nippon mise sur son gabarit compact (il est 5 cm plus court que le Peugeot) et son look sportif. Après les subtiles évolutions de l'année dernière (nouveaux coloris, système connecté plus évolué), le CX-30 profite surtout d'un confort de suspension amélioré. Comme la plupart des autres moteurs de la marque, le gros 2.0 essence de 122 ch est associé à un système de micro-hybridation qui a pour avantage de modérer la conso (6,9 l) et de donner un petit coup de fouet lors des accélérations.

Face à la concurrence, le Mazda n'a pas à rougir en terme de dynamisme. Dans les virages, il se débrouille comme un chef !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 600 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	134 g/km + 450 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	122 ch à 6000 tr/mn
Couple	213 Nm à 4000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	51 litres
COFFRE	389 dm³
POIDS	1415 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,80 x 1,54
VITESSE MAXI	181 km/h
1000 m D. A.	32,6 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	9,6/14,0/21,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

⊕ Moteur convaincant · Excellente alternative

⊖ Habitabilité moyenne · Conso en ville

MX-30 e-Skyactiv Makoto

PRISE DE RISQUE

Mazda intègre le marché des véhicules 100 % électriques avec un très original SUV compact doté de portes à ouverture antagoniste. Long de 4,40 m de long, le MX-30 dispose d'un moteur électrique de 107 kW (143 ch). Une puissance suffisante pour le quotidien. Problème : il est alimenté par une modeste batterie 35,5 kWh. En utilisation mixte, n'espérez pas effectuer plus de 200 km (214 km en ville). Acceptable pour ceux qui roulent en ville mais pour les autres... Elle est désormais épaulée par une version hybride rechargeable (170 ch).

⊕ Dotation complète · Plaisir au volant

⊖ Autonomie · Habitabilité

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

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 850 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	145 ch
Couple	271 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 35,5 kWh
COFFRE	338 dm³
POIDS	1 666 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,80 x 1,56
VITESSE MAXI	145 km/h
1 000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,0 s
TEMPS DE CHARGE	14h (secteur) 5h30 (7,4 kW)
AUTONOMIE	191 km

Les étoiles ★★★½☆

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

LA VITESSE SUPÉRIEURE

Deux ans après le 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.

⊕ Qualité de fabrication · Mécanique hybride réussie · Habitabilité convenable

⊖ Confort peu convaincant

L'ensemble mécanique démontre une belle douceur mais le poids élevé influe sur le comportement et la dureté des suspensions pénalise le confort.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57 450 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	33 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2 488 cm³
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	235/60 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	570 dm³
POIDS	2056 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,89 x 1,68
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	5s8
CONSOMMATION MIXTE	1,5 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

CX-5 2.2 SkyActiv-D 150 4X2 Avantage

L'ALTERNATIVE JAPONAISE

Pour ceux qui ne trouvent pas le CX-30 assez logeable, il existe le CX-5. Déjà restylé une première fois, il profite cette fois-ci d'un coup de fraîcheur symbolique. Ainsi, la calandre, les optiques et les feux sont à peine retouchés. À bord, la présentation est soignée et gagne quelques inserts décoratifs mais la finition reste toujours en-dessous des standards de la catégorie. Sous le capot, le 2.2 diesel de 150 ch met en avant sa sobriété. Il n'en demeure pas moins dynamique, tout comme le châssis. Seul regret, il peine à se faire oublier. Enfin, si la dotation est complète, le tarif est élevé si on le compare à ses rivaux directs.

⊕ Comportement dynamique · Espace intérieur · Confort de suspension

⊖ Bruit moteur

Grâce aux modifications apportées au châssis, le CX-5 gagne en confort par rapport à l'ancien.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 200 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	147 g/km + 1 761 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2191 cm³
Puissance	150 ch à 4500 tr/mn
Couple	380 Nm à 1800 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	225/55 R 19
RESERVOIR	56 litres
COFFRE	581 dm³
POIDS	1599 kg
L x l x h (en m)	4,58 x 1,85 x 1,68
VITESSE MAXI	194 km/h
1000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	6,9/8,8/11,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

MX-5 1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line

LA RÉGALADE

Cette génération de MX-5 vit ses derniers moments ! La nouvelle arrivera bientôt. En attendant Mazda peaufine son joyeux petit roadster via des améliorations au niveau de la tenue de route et intègre également de nouveaux coloris ! Capable de filer la banane à son conducteur comme aucune autre voiture à un tarif accessible dès 30 850 €, la japonaise est un régal à conduire. Le conducteur est bien installé et le petit 1.5, à la sonorité plaisante, s'avère agréable et sobre. Et la capote se met ou s'enlève d'un geste, sans bouger de son siège. Enfin, dès le deuxième et inédit niveau de finition (à 34 550 €), la dotation est riche.

⊕ Plaisir de conduite · Prix et sobriété · Châssis impérial

⊖ Faible garde au toit

La MX-5 reçoit depuis 2022 un système électronique qui détecte une différence de rotation des roues arrière dans les virages. La tenue de route y gagne.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 000 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	142 g/km + 1 172 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1496 cm³
Puissance	132 ch à 7 000 tr/mn
Couple	152 Nm à 4 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/50 R 16
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	146 dm³
POIDS	1036 kg
L x l x h (en m)	3,92 x 1,74 x 1,23
VITESSE MAXI	188 km/h
1000 m D. A.	29,9 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	7,8/10,8/17,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

Les étoiles ★★★★½

MERCEDES

Classe A 180 AMG Line

TOUJOURS CHIC

Forte de son succès, la compacte se relance avec un timide restylage. L'essentiel se passe surtout sous le capot, où prend place un moteur à hybridation légère 48 V. Le 4 cylindres 1,3 l se montre alors plus sobre qu'auparavant, avec jusqu'à 0,9 l/100 km de moins sur route. Un terrain où la compacte est plaisante à mener, avec un châssis bien équilibré. En ville, la suspension secoue les occupants. Un phénomène amplifié par les jantes 18" de cette finition AMG Line. A bord, les changements sont moins nombreux. L'équipement est correct, mais l'indispensable est en option. La note grimpe vite !

Le lifting est modeste pour la Classe A qui se démarque avec de nouvelles signatures lumineuses.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 600 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 540 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 332 cm³
Puissance	136 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1660 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	348 dm³
POIDS	1 450 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,80 x 1,43
VITESSE MAXI	199 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Présentation/finition · Consommations en baisse

⊖ Tarif élevé · Confort à basse vitesse

Classe B 250e AMG Line

HYBRIDE EN FAMILLE

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

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

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 650 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	21 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 332 cm³
Puissance	218 ch cumulés
Couple	450 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R18
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	405 dm³
POIDS	1 750 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,80 x 1,55
VITESSE MAXI	223 km/h
0 à 100 km/h	7s6
CONSOMMATION MIXTE	0,9 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Autonomie électrique · Ambiance intérieure

⊖ Modularité limitée · Coffre riquiqui

Classe A 180 d AMG Line

SOBRE DIESEL

D'origine Renault (il s'agit du 1.5 dCi), le moteur diesel de la Classe A 180 d est ici parfois un peu à la peine. En effet, la compacte n'est pas un poids plume (1 514 kg), et ses 20 ch en moins par rapport à l'essence ne jouent pas en sa faveur. Le bloc peut en outre se montrer un peu sonore, ce qui ne sied pas vraiment à cette Mercedes très chic et techno. Par ailleurs, depuis son restylage, la 180 essence a droit à de la micro-hybridation, ce qui fait grimper son couple et baisser ses consos. Mais le prix inférieur du gazole et la belle sobriété du diesel lui permettent d'effacer rapidement le surcoût de 1 300 €.

La Classe A a été restylée... cela se voit (un peu) au niveau des optiques...

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 900 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 540 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 950 cm³
Puissance	116 ch à 3400 tr/mn
Couple	280 Nm à 1300 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	355 dm³
POIDS	1 530 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,80 x 1,43
VITESSE MAXI	202 km/h
1000 m D. A.	NC
80 à 120 km/h (en d)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Belle sobriété · Présentation toujours au top

⊖ Moteur sonore · Manque de puissance

CLA Shooting Brake AMG 45 S 4MATIC+

FORCE DE LA NATURE

Le CLA, déjà plutôt en jambes, se décline en break de chasse dans une démoniaque version AMG 45 S. Et les résultats surprendront bien des sportives : 421 ch, transmission intégrale et boîte auto. spécifique. Le ton est donné ! Efficace, agile et fun quand vous le voulez, ce "Shooting Brake" est un régal à conduire. Le système 4Matic+ offre même la possibilité de passer toute la puissance aux roues arrière pour les amateurs de glisse. Du reste, le modèle reprend l'intérieur de la Classe A... mais pas à ce prix. Comptez plus de 140 000 € après malus et options !

Avec son nouveau regard et sa grande bouche, le CLA retouché par AMG devient encore plus menaçant.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	83 000 € - 31 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	205 g/km + 60000 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1991 cm³
Puissance	421 ch à 6750 tr/mn
Couple	500 Nm à 5000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/35 R 19
RESERVOIR	51 litres
COFFRE	465 dm³**
POIDS	1725 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	270 km/h
0 à 100 km/h	4s0
CONSOMMATION MIXTE	8,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Performances de supercar · Transmission intelligente · Agilité

⊖ Tarif de supercar et malus

Classe C 200 Avantgarde Line

VALEUR D'AVENIR

Avec cette nouvelle et cinquième génération, la Mercedes Classe C est devenue encore plus désirable et s'est rapprochée de la Classe S, sa grande soeur. Si le style est à l'avenant, l'habitacle n'en démord pas avec une dotation technologique jamais vue sur le segment, de série ou en option. Mais comme d'habitude, ces dernières sont nombreuses et chères. Les dalles numériques affichent une très haute définition et leur utilisation est facile. Bien construite, la Classe C voit aussi son habitacle progresser. Le bloc essence se montre performant et sobre, à défaut d'offrir du caractère.

⊕ Techno évoluée · Confort et silence

⊖ Prix coquet · Coût des options

La prise de risque stylistique est minimale avec cette nouvelle génération, à peine plus longue que la précédente.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	54 700 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	146 g/km + 1 629 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 496 cm³
Puissance	204 ch à 5 800 tr/mn
Couple	300 Nm à 1 800 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	225/50 R 17
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	503 dm³
POIDS	1 711 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,82 x 1,44
VITESSE MAXI	246 km/h*
1 000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,3 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★½☆

Classe E 300 e AMG Line

UNE CLASSE À PART

Le style de la nouvelle Classe E ne casse pas les codes du genre extérieurement, mais une fois à bord, on est conquis, surtout quand elle se dote de la spectaculaire dalle qui regroupe deux écrans géants et même si elle n'a plus le cachet de la génération précédente. Et quelle qualité de finition ! En outre, la "E" peut recevoir des moteurs essence et diesels traditionnels, mais aussi des hybrides rechargeables à l'abri du malus, comme cette intéressante version de 313 ch dont la batterie de 19,5 kWh permet de parcourir une centaine de kilomètres en électrique. Et quel confort !

⊕ Confort royal · Techno embarquée

⊖ Dynamisme · Coffre riquiqui

Outre les recharges sur Wallbox (11 kW maxi), la batterie accepte les charges rapides en courant continu jusqu'à 55 kW en 30 mn (600 €).

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	77 800 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	18 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 999 cm³
Puissance	204 ch à 6 100 tr/mn (+ 129 ch élec.)
Couple	320 Nm à 2 000 tr/mn (+ 440 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	245/40 R19 - 275/35 R19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	370 dm³
POIDS	2 210 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	0,8 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

Classe C 300 e AMG Line

RECORD ÉLECTRIQUE

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

⊕ Autonomie électrique · Ambiance luxueuse

⊖ Coffre réduit · Détails de finition

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

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	66 500 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	12 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 993 cm³
Puissance	313 ch cumulés
Couple	550 Nm cumulés
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 dm³
POIDS	2 075 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 ★★★★☆

EQE 350 Electric Art

LA PETITE SOEUR

Mercedes intensifie le développement de sa gamme électrique qui comptera pas moins de neuf modèles à la fin de cette année. Après l'EQS, c'est au tour de l'EQE de voir le jour. Elle emprunte à sa grande sœur la plateforme EVA2 pour s'imposer dans ce segment, dominé par la Tesla Model S. Mais l'EQE compte sur sa présentation et sa finition pour prendre le large. On y retrouve même le large écran Hyperscreen, dont ne profite pas cette finition Electric Art d'entrée de gamme cependant. Mais l'essentiel est là pour voyager facilement, comme l'excellent planificateur de trajet. Le moteur arrière de 292 ch s'avère bien suffisant, même si le poids musèle les sensations à bord.

⊕ Autonomie correcte · Confort

⊖ Prix élevé · Habitabilité/coffre

Le coup de crayon de l'EQE, dicté par les contraintes aérodynamiques, est sans extravagance.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	80 400 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique 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 dm³
POIDS	2 400 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 ★★★½☆

MERCEDES

Classe S S 580e Limousine AMG Line

VOYAGE EN PREMIÈRE CLASSE

Lancée avec un moteur diesel, la Mercedes Classe S gagne une mécanique hybride rechargeable. Elle se compose d'un moteur 3.0 V6 à la hauteur du standing de cette limousine, et d'une gigantesque batterie lui permettant de rouler près de 80 km en mode électrique sur autoroute ! De quoi l'aider à abaisser sensiblement ses indices énergétiques et à passer sous tous les radars de l'administration fiscale. La suspension survole la route et les passagers sont aussi à l'aise que dans un vol en première classe. Reste que la soute à bagages est réduite en raison de l'équipement électrique.

La Classe S Limousine offre un moelleux d'amortissement sans pareil et une insonorisation travaillée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	155 149 € - 25 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	15 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne + élec., 24S
Cylindrée	2999 cm³
Puissance	510 ch cumulés
Couple	750 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	255/40 R 20 - 285/35 R 20
RESERVOIR	67 litres
COFFRE	355 dm³
POIDS	2526 kg
L x l x h (en m)	5,29 x 1,96 x 1,51
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	24,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,7 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★★

⊕ Technologies embarquées · Confort royal

⊖ Prix élitiste · Coffre amputé

GLC 300e AMG Line

AUTONOMIE FLORISSANTE

Le GLC 300 e reprend l'offre de la Classe C. Mais différence de taille, la capacité nette de la batterie, coquette sur la berline (25,4 kW), culmine ici à 31,2 kWh. À titre de comparaison, l'amusante Mini Cooper SE, pourtant 100 % électrique (184 ch), dispose de 28,9 kWh… On comprend mieux comment ce SUV de 2,4 t parvient à décocher des chronos de GTI et à proposer 85 km d'autonomie électrique ! Une distance record dans la catégorie. Revers de la médaille : batterie à plat, la consommation du 2.0 (204 ch) tutoie les 10 l/100 km… Pour le reste, ce GLC n'est que luxe et confort, mais au prix fort…

Poids lourd de sa catégorie (2400 kg), le GLC 300 e 4 Matic bat malgré tout des records d'autonomie. Mais aussi d'appétit, une fois sa batterie à plat…

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	76 950 € - 11 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	12 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1999 cm³
Puissance	313 ch cumulés
Couple	320 Nm (+ 440 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/55 R19
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	385 dm³
POIDS	2400 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,64
VITESSE MAXI	217 km/h
1000 m D. A.	27,8 s
80 à 120 km/h (en d)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,8 l/100 km

Les étoiles ★★★☆☆

⊕ Performances · Autonomie électrique

⊖ Tarif dissuasif · Appétit en thermique

EQS 580 AMG Line

LA CLASSE S DU FUTUR

La Mercedes EQS pousse encore plus loin les potentiomètres en matière de mobilité électrique… mais aussi la Classe S vers la retraite. Limousine du futur, elle présente les dernières trouvailles technologiques, dont une planche de bord entièrement numérique. Elle embarque dans son plancher une batterie de 107 kWh de capacité. Mercedes maîtrisant la question de l'efficience, elle peut facilement viser les 500 km d'autonomie sur autoroute. On pourrait simplement regretter les places arrière étriquées vu le gabarit, mais qu'importe : dans le segment des électriques, c'est une référence.

Avec son dessin original, la Mercedes EQS présente un coefficient aérodynamique record de 0,20 !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	166 900 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	523 ch
Couple	855 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 108 kWh
COFFRE	617 dm³
POIDS	2686 kg
L x l x h (en m)	5,22 x 1,93 x 1,52
VITESSE MAXI	212 km/h
1000 m D. A.	23,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,5 s
TEMPS DE CHARGE	10h30 (11kW) 90h (secteur)
AUTONOMIE	470 km

Les étoiles ★★★★★

⊕ Autonomie généreuse · Technologies embarquées · Performances sportives

⊖ Gabarit imposant

GLC 400 e 4Matic AMG Line

MONTÉE EN PUISSANCE

Après le succès du premier opus, cette nouvelle mouture peaufine son style, dans la continuité. Mais elle hérite de la plateforme de la Classe C, qui lui offre de meilleures prestations dynamiques, et d'inédites roues arrière directrices. Elles ne sont pas de trop pour aider ce gros bébé de 2 355 kg à tourner. Un poids élevé, qu'il doit surtout à une gigantesque batterie de 31,4 kWh. Franchir la barre des 100 km d'autonomie ne serait qu'une formalité. De quoi profiter du cocon technologique… et retarder le réveil du moteur essence, qui peut ingurgiter près de 9,0 l/100 km en moyenne !

Le nouveau GLC fait sa révolution avec la séduisante planche de bord empruntée à la Classe C.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	79 750 € - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	15 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1999 cm³
Puissance	381 ch cumulés
Couple	650 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	470 dm³
POIDS	2375 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,64
VITESSE MAXI	237 km/h
0 à 100 km/h	5s6
CONSOMMATION MIXTE	0,5 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Autonomie record · Confort et ambiance

⊖ Poids élevé · Consommations en hybride

GLC 63 AMG S E Performance 4Matic+ 680 ch

UN 4 CYLINDRES MEILLEUR QU'UN V8

Le nouveau GLC 63 AMG abandonne le V8 (!) au profit d'un quatre cylindres... de 476 ch épaulé par un moteur électrique de 204 ch. Hybride rechargeable (avec seulement 12 km d'autonomie électrique), il profite surtout en permanence d'un "boost" électrique. Une déferlante instantanée et constante de puissance et de couple, une allonge impressionnante à haute vitesse, des performances en nette hausse et le châssis est à la hauteur avec un antiroulis actif, quatre roues directrices et tout un arsenal qui rendent l'engin étonnamment à l'aise. Si le prix a grimpé de 30000 €, le malus n'est "que" de 23000 € !

L'intérieur ressemble beaucoup aux GLC "normaux", à part quelques liserés rouges et menus spécifiques.

Ce gros bébé de plus de 2,3 tonnes accélère très fort, réussit admirablement à faire oublier son poids sur petite route et préserve en outre un niveau de confort tout à fait acceptable au quotidien.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	138 350 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	170 g/km + 23070 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1991 cm³
Puissance	680 ch
Couple	1020 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	265/40 R21 - 295/35 R21
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	dm³
POIDS	2310 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,92 x 1,64
VITESSE MAXI	275 km/h
0 à 100 km/h	3s5
CONSOMMATION MIXTE	275 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Comportement · Performances · Bon confort

⊖ Tarif et malus...

GLC Coupé 300 de AMG Line

LE SUV QUATRE EN UN ?

Inédite variante coupé du récent GLC, elle conserve un style dans la continuité du précédent opus. Ici équipée de l'offre 300 de, combinant une grande batterie de 31,2 kWh et un moteur diesel de 197 ch, ce GLC offre plus de 100 km d'autonomie électrique et un diesel sobre (près de de 7 l/100 km environ). À l'usage, l'ensemble est assez convaincant malgré ses 2,4 t. Et si elles pénalisent son dynamisme, le confort reste de rigueur. Pas exempt de défauts, il est surtout très cher. Mais le compromis offert par sa motorisation demeure probant et aujourd'hui, il fait partie des meilleures propositions hybride rechargeable.

Très lourd, le GLC Coupé ne déborde pas de dynamisme, y compris avec les roues arrière directrices (dans les virages et en ville).

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	86 450 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	10 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1993 cm³
Puissance	197 ch (+ 136 ch élec.)
Couple	440 Nm (+ 440 Nm élec.)
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/55 R19
RESERVOIR	62 litres
COFFRE	390 dm³
POIDS	2420 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,89 x 1,61
VITESSE MAXI	219 km/h
0 à 100 km/h	6s4
CONSOMMATION MIXTE	0,4 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Autonomie électrique · Comportement / Confort

⊖ Petit coffre · Carrosserie exposée

GLE 300 d 4Matic AMG Line

TOUJOURS MIEUX

Le récent GLE a gagné 10 cm. Cela ne plaide ni pour la maniabilité ni pour l'agilité, mais il n'en a cure, puisqu'il privilégie confort et habitabilité. A l'arrière, les passagers sont choyés tandis qu'apparaissent deux sièges d'appoint. A l'espace s'ajoute le luxe d'équipements sophistiqués, allant de la conduite semi-autonome à une kyrielle de fonctions multimédias ! En entrée de gamme, le GLE se dote d'un bloc diesel 4-cylindres micro-hybride de 272 ch "très suffisant", pas trop gourmand. Mais il manque de noblesse pour un SUV chic... et ne lui évite pas le malus pour autant !

Difficile de faire rapidement la différence entre cette version restylée et le précédent GLE.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	97 850 € - 16 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	182 g/km + 26302 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1993 cm³
Puissance	272 ch à 3800 tr/mn
Couple	550 Nm à 1800 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 2 turbos + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	275/50 R 20
RESERVOIR	85 litres
COFFRE	500/603 dm³**
POIDS	2280 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 2,01 x 1,80
VITESSE MAXI	230 km/h
0 à 100 km/h	6s8
CONSOMMATION MIXTE	6,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Confort et habitabilité · Finition

⊖ Bruit moteur décevant · Malus costaud

MERCEDES

EQE SUV 350 AMG Line - 292 ch

LOURD MAIS CONFORTABLE

Basé sur la même plate-forme que la berline EQE, cet énorme SUV reçoit ici l'offre 350 4Matic, qui répartit ses 292 ch entre deux moteurs. Son couple généreux (765 Nm) aide à déplacer les 2,6 t vigoureusement. Mais pour profiter d'un châssis dynamique, il lui faut les roues arrière directrices (1 600 €), et son confort exceptionnel est obtenu avec les suspensions pneumatiques (2 100 €) et le vitrage feuilleté (1 100 €). La batterie de 89 kWh utiles, et une gestion intelligente de la consommation devraient permettre d'approcher les 400 km dans la vraie vie. Correct, sans être exceptionnel toutefois.

Malgré ses 292 ch, l'EQE SUV peine à faire oublier son poids sauf à opter pour les roues arrière directrices (1 600 €.)

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	101 250 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	292 ch
Couple	765 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R19
BATTERIE	Li-ion 89 kWh
COFFRE	520 dm³
POIDS	2580 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 1,94 x 1,69
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	6s6
TEMPS DE CHARGE	4h45 (22kW) / 9h15 (11 kW)
AUTONOMIE	459 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★½☆

⊕ Consommation / autonomie · Confort/ luxe

⊖ Tarif exorbitant · Poids / freinage

Classe G 500 AMG Line

EN DIGNE HÉRITIER

Ne vous fiez pas aux apparences, c'est bien un inédit Classe G, renouvelé après… 40 ans de carrière ! La plate-forme ainsi que l'habitacle ont été complètement revus et, côté moteurs, Mercedes n'y est pas allé de main morte. En effet, même la version "de base" a droit au gros bloc V8 essence de 421 ch. Sur la route, le Classe G régale avant tout par son excellent confort, mais évidemment beaucoup moins par son agilité avec ses 2,5 tonnes à déplacer. Les spécialistes du tout-terrain apprécieront de la présence des trois blocages de différentiel, qui facilitent le franchissement.

De loin, impossible de différencier ce Classe G de l'ancien, sauf au niveau des optiques.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	157 201 € - 31 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	339 g/km + 60000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3982 cm³
Puissance	421 ch à 5250 tr/mn
Couple	610 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	265/60 R 18
RESERVOIR	100 litres
COFFRE	454 dm³
POIDS	2429 kg
L x l x h (en m)	4,82 x 2,02 x 1,97
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	5s9
CONSOMMATION MIXTE	11,5 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★½☆

⊕ Look indémodable · Confort de suspension

⊖ Prix très élevés · L'agilité d'un parpaing

EQS SUV 450 4Matic AMG Line

DOIGTÉ D'ÉLÉPHANT

Si la berline EQS cultive une forme de retenue avec sa silhouette élancée, son équivalent SUV 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 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 : 8 700 € pour l'écran Hyperscreen, 2 600 € pour les sept places, … Ce SUV est une invitation au voyage, que permettent les 500 km d'autonomie de sa batterie selon nos mesures.

Oubliez la finesse de la berline éponyme : la version SUV s'affranchit de toutes ces considérations.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	150 150 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	333 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 dm³
POIDS	2535 kg
L x l x h (en m)	5,22 x 1,93 x 1,52
VITESSE MAXI	210 km/h
1000 m D. A.	26,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	10h30 (11kW) 90h (secteur)
AUTONOMIE	525 km

Les étoiles ★★★½☆

⊕ Habitabilité/confort · Equipement

⊖ Sensations au freinage · Prix très élevé

MG

MG4 51 kWh 170 ch Standard

MG PASSE À L'ATTAQUE

En lançant sa berline compacte électrique, la MG4, MG n'a pas fait les choses à moitié. Comme pour le reste de la gamme, son point fort principal est son prix d'appel : 29 990 €, voir 22 990 € avec le rabais MG. C'est non seulement en dessous de sa concurrente directe, la Renault Megane E-Tech, mais aussi moins cher qu'une Zoe équivalente ! Un uppercut côté tarifs qui ne vous laisse pas pour autant avec une auto dégarnie. L'autonomie est correcte avec la petite batterie de 51 kWh, et la MG4 est plaisante à mener. Attention cependant à quelques lacunes d'équipement et de finition.

MG propose un rabais de 5000 € sur tous ses modèles, qui sera reconduit, espérons-le, en avril.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 990 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	170 ch
Couple	250 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/60 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 51 kWh
COFFRE	350 dm³
POIDS	1645 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,84 x 1,51
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	30,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
TEMPS DE CHARGE	9h (7,4 kW)
AUTONOMIE	280 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Tarif serré · Comportement plaisant · Autonomie correcte

⊖ Finition moyenne

MG4 64kWh 204 ch Luxury

UNE ÉPINE VENUE DE CHINE

La MG4 est une sacrée épine dans le pied des constructeur généralistes, que ce soit Renault avec la Megane E-Tech, ou même Volkswagen avec l'ID3. En effet, la berline compacte chinoise est leur concurrente directe... Le tarif délirant en moins ! Alors bien sûr, il faut lui accorder quelques concessions, notamment au niveau de l'ergonomie des commandes, de l'écran un peu capricieux ou de l'ambiance à bord, pas au niveau des concurrentes. Mais pour le reste, la MG4 fait mouche : solide autonomie, comportement franchement plaisant, habitabilité réussie, et un look qui ne fait pas low-cost pour un sou. Ça va piquer !

La version haut de gamme de la MG4 se reconnaît à son double spoiler à l'arrière.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 990 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	250 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 64 kWh
COFFRE	335 dm³
POIDS	1 690 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,84 x 1,51
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW)
AUTONOMIE	340 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Bonne autonomie · Prix très attractif · Plaisante à mener

⊖ Ergonomie des commandes

MG5 156 ch Luxury

BREAK ÉCONOMIQUE

Les breaks 100% électriques ne sont pas légion sur notre marché. Le chinois MG dégaîne son nouveau modèle MG 5. S'il n'est visuellement pas aussi impressionnant que ses frères SUV, il a le mérite d'offrir un ratio encombrement/habitabilité plutôt bon pour un véhicule à piles. Son coffre peut ainsi varier de 479 à 1367 dm³. Comme sur le ZS EV, deux moteurs sont disponibles avec des puissances de 156 et 177 ch. Le premier est plus endurant, puisque équipé d'une plus grande batterie. Et les tarifs sont toujours intéressants, malgré d'importantes hausses ces derniers mois.

Si elle bénéficie du rabais de 5000 € de MG, cette MG5 se montre très intéressante.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 490 € - 2 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	156 ch
Couple	280 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 61,1 kWh
COFFRE	485 dm³
POIDS	1 591 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,82 x 1,53
VITESSE MAXI	184 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
TEMPS DE CHARGE	6h30 (11kW) 33h (secteur)
AUTONOMIE	300 km

Les étoiles ★★★½☆

⊕ Prix concurrentiel · Deux niveaux de puissance

⊖ Style moins flamboyant · Carrosserie exposée

MG4 XPower 64 kWh 4WD

SANS CONCURRENCE !

Avec cette décoiffante MG4 XPower de… 435 ch accessible à "seulement" 40490 €, MG lance un véritable pavé dans la mare des compactes électriques alors que la plupart des petites sportives ont disparu. Dotée de deux moteurs (un sur chaque essieu) et de quatre roues motrices, elle assure motricité et performances. Le 0 à 100 km/h est abattu en 3,8 s ! Alors oui, le châssis n'affiche pas la fermeté d'une véritable GTI, mais sur le réseau secondaire, la souplesse relative des suspensions permet d'obtenir un bon compromis confort/tenue de route.

En ce début d'année, MG fait des remises de 5000 € pour compenser la perte du bonus.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 490 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	435 ch
Couple	600 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R18
BATTERIE	Li-ion 64 kWh
COFFRE	350 dm³
POIDS	1 800 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,84 x 1,52
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	3s8
TEMPS DE CHARGE	NC
AUTONOMIE	385 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Accélérations éclair · Confort préservé

⊖ Coffre plus petit · Ecran peu réactif

ZS EV Luxury Autonomie Étendue

MATURITÉ ÉLECTRIQUE

Rares sont les restylages aussi significatifs que celui du ZS, dévoilé fin 2021. L'habitacle progresse sensiblement, avec des matériaux plus valorisants et une dotation technologique à jour, avec l'intrumentation numérique et un grand écran multimédia de 10,1". Le morceau de choix se trouve sous le châssis, avec une nouvelle batterie de 70 kWh, qui permet au SUV chinois de parcourir plus de 330 km. Le ZS EV est aussi désormais compatible avec la charge rapide en 92 kW. Si les tarifs avaient largement augmenté ces derniers mois, la confiscation de son bonus a incité MG à baisser son prix de 5000 €.

Restylé fin 2021, le ZS monte en gamme. S'il n'a plus droit au bonus, son prix avec le rabais MG de 5000 € le rend de nouveau très intéressant.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	32 990 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	156 ch
Couple	280 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 70 kWh
COFFRE	455 dm³
POIDS	1 654 kg
L x l x h (en m)	4,33 x 1,81 x 1,65
VITESSE MAXI	179 km/h
1000 m D. A.	30,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW)
AUTONOMIE	331 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Autonomie séduisante · Dotation pléthorique

⊖ Rétrovision arrière · Chargeur embarqué un peu lent

MG

EHS 1.5T GDI 158 PHEV Luxury

DANS LE COUP

Le spacieux EHS manque de coffre mais plus d'allure. Restylé, il adopte la proue moderne d'une version vendue en Asie. La présentation intérieure est assez soignée, les sièges confortables, le toit vitré s'ouvre en (très) grand, et la dotation presque sans faille. Derrière son style séduisant, il n'est peut être pas aussi efficace que ses concurrents, mais à ce prix, on peut passer outre ! D'autant qu'il se montre plutôt performant et peut rouler sur près de 45 km en 100% électrique. Dommage que son 4 cylindres soit un peu trop gourmand, et qu'il s'active dès que l'on met la ventilation... Plutôt ennuyeux si l'hiver est rude !

⊕ Rapport prestations/prix · Effort de présentation

⊖ Coffre moyen · Gourmandise du moteur essence

Nouvelles optiques et calandre agressives, cette version restylée de l'EHS a de l'allure.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 990 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	43 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1490 cm³
Puissance	258 ch cumulés
Couple	370 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 10 vitesses
PNEUS	235/50 R 18
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	348 dm³
POIDS	1792 kg
L x l x h (en m)	4,58 x 1,88 x 1,69
VITESSE MAXI	190 km/h*
1000 m D. A.	29,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,6 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

Marvel R 180 ch Luxury

VAISSEAU AMIRAL

Sans prétendre faire du Tesla, le MG Marvel R présente un style assez futuriste, notamment avec ce bandeau lumineux qui ceinture la proue. L'habitacle n'est pas en reste, avec une immense dalle multimédia de 19,4", visuellement réussie, mais dont l'interface manque toutefois de réactivité. Deux versions du Marvel R sont disponibles. Si la première favorise les perfs, la seconde a notre préférence car elle optimise l'autonomie, avec environ 330 km en cycle mixte. Sur route, si le confort est indéniable, même sur mauvais revêtement, le dynamisme est loin d'être une qualité du modèle.

⊕ Haut de gamme cohérent · Bonne autonomie · Tarif en baisse

⊖ Châssis paresseux

Le Marvel R n'a plus droit au bonus de 5000 € (passé à 4000 €), pas de souci, MG baisse provisoirement son prix de... 5000 € !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 990 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	180 ch
Couple	410 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	235/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 70 kWh
COFFRE	380 + 90 dm³
POIDS	1870 kg
L x l x h (en m)	4,68 x 1,92 x 1,62
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	8s4
TEMPS DE CHARGE	34h (secteur) 7h (11kW)
AUTONOMIE	337 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★½☆

MINI

Electric 184 ch Essential

UNE MINI QUI ÉTINCELLE

Destinée à parader dans les beaux quartiers, la Mini s'apprécie alors tout particulièrement en électrique. Avec sa batterie de 32,6 kWh, elle parcourt jusqu'à 205 km en ville. Envie d'aller plus loin ? Sachez qu'avec sa puissance de 184 ch, elle donne le sourire à chaque injonction du pied droit (80 à 120 km/h en 4,2 s). A l'occasion de son restylage, elle dispose de nouveaux équipements optionnels comme la suspension adaptative bien utile, le régulateur de vitesse intelligent et un nouvel avertisseur de franchissement de ligne. Enfin, le bonus de 4000 € adoucit un peu son tarif.

⊕ Agrément général

⊖ Autonomie sur route · Uniquement en 3 portes · Tarif (+ 2 700 €)

Idéale pour la ville, la Mini électrique vit ses derniers mois avant l'arrivée d'une nouvelle génération.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 400 € - 3 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	184 ch
Couple	270 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/55 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 32,6 kWh
COFFRE	200 dm³
POIDS	1440 kg
L x l x h (en m)	3,85 x 1,73 x 1,44
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	30,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
TEMPS DE CHARGE	16h (secteur) 3h20 (11kW)
AUTONOMIE	185 km

Les étoiles ★★★★☆

MITSUBISHI

ASX 1.6 MPI HEV 143 Instyle

VRAIS JUMEAUX

Difficile de distinguer l'ASX du Captur. La calandre s'orne de chrome et les trois diamants, logo du constructeur, remplacent le losange. À l'arrière la marque s'étend en lettres capitales sur le hayon. À l'intérieur, c'est un Renault Captur avec un logo "Mitsu" sur le volant et c'est tout. La présentation est soignée, la modularité bien pensée avec sa banquette coulissante. Le comportement routier est rassurant et le moteur hybride de 143 ch se montre sobre et efficace. Le prix plus élevé que la Française se justifie une dotation plus complète et une garantie de 5 ans contre 2 ans pour le Captur.

⊕ Comportement rassurant · Motorisation hybride convaincante

⊖ Boîte de vitesses · Tarif

La finition haut de gamme « Instyle », à partir de 37990 € est réservée aux deux moteurs hybrides. Elle inclut toit ouvrant, volant et sièges chauffants...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 990 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	114 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	143 ch cumulés
Couple	148 Nm (+ 205 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	334/454 dm³**
POIDS	1365 kg
L x l x h (en m)	4,23 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	9s9
CONSOMMATION MIXTE	5,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★☆☆

Eclipse Cross 2.4 PHEV 203 Instyle

ORIGINAL ET BRANCHÉ

L'Eclipse Cross n'existe qu'en hybride rechargeable. A défaut d'offrir les meilleures performances du segment, il joue la carte de la douceur. Silencieux, souple grâce à son 2.4 essence de 203 ch cumulés, il peut parcourir jusqu'à 43 km en mode électrique. Batterie vide, il se montre ensuite plus gourmand que la moyenne, avec l'excuse d'une transmission aux quatre roues, qui contribue à la sérénité du comportement. Son restylage récent lui a aussi offert plus de prestance et un nouvel écran multimédia. On apprécie enfin la dotation pléthorique ici (caméra 360°, cuir, toit ouvrant…) et la garantie de cinq ans.

⊕ Douceur de conduite · Autonomie électrique · Equipement/garantie

⊖ Consommation en hybride

L'Eclipse Cross offre une belle autonomie électrique et un fonctionnement ultra-doux en mode hybride. La gamme débute à 42490 €.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 490 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	46 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2360 cm³
Puissance	98 ch à 4000 tr/mn (+ 82 et 95 ch élec.)
Couple	193 ch à 2500 tr/mn(+ 137 et 195 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	415 dm³
POIDS	1976 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,81 x 1,69
VITESSE MAXI	163 km/h
1000 m D. A.	32,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

Qashqai Mild Hybrid 140 Tekna

PLUS AU GOÛT DU JOUR

Hormis un look modernisé, cette troisième génération de Qashqai propose aussi ce 1.3 turbo essence micro-hybride de 140 ch disponible uniquement en boîte mécanique. Ce moteur plutôt sobre, comptez 6,7 l/100 km sur autoroute, manque un peu de souplesse à bas régime.La commande de boîte au guidage trop lent ne fait pas référence. On se console avec un niveau d'équipement complet (clim auto bi-zone, hayon électrique, aide au maintien dans la voie...). Ce SUV bénéficie également d'un comportement routier rassurant. Evitez toutefois les jantes optionnelles de 19" qui dégradent le confort.

⊕ Consommation · Equipement complet

⊖ Commande de boîte · Souplesse à bas régime

Le Qashqai n'est plus proposé avec une motorisation diesel. Mais une nouvelle version e-Power 190 ch à fait son apparition.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 500 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	144 g/km + 1386 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	140 ch à 5500 tr/mn
Couple	240 Nm à 1650 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	508 dm³
POIDS	1435 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,84 x 1,63
VITESSE MAXI	192 km/h
1000 m D. A.	31,7 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	7,8/10,6/14,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

NISSAN

Leaf 40 kWh N-Connecta

SUBTILES RETOUCHES

Si elle conserve le patronyme de son aïeule, la Leaf a bénéficié d'un très léger restylage au printemps 2021. Les nouvelles jantes, 16" ou 17", affirment la sportivité et la calandre reçoit le nouveau logo de la marque. A bord le conducteur pâtit de la présence des batteries sous le plancher, qui imposent une positon de conduite en hauteur peu agréable. Derrière, l'espace disponible apparaît décevant au regard de l'encombrement. En ville, la Leaf surprend par son tonus et affiche une autonomie juste acceptable (environ 236 km). Cette dernière fond comme neige au soleil (183 km) sur autoroute.

⊕ Performances · Douceur de conduite

⊖ Autonomie sur autoroute · Habitabilité

En fin de carrière, la Leaf n'est plus proposée que dans cette "petite" version. L'offre 62 kWh a disparu.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 900 € - 6 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	150 ch
Couple	320 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 40 kWh
COFFRE	438 dm³
POIDS	1580 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,79 x 1,54
VITESSE MAXI	149 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
TEMPS DE CHARGE	21h sur secteur 7h30 sur Wallbox
AUTONOMIE	216 km

Les étoiles ★★★½☆

Qashqai Mild Hybrid 158 Xtronic Tekna +

VARIATIONS À L'INFINI

Ce Qashqai séduit par ses écrans dernière génération, son ergonomie simple et son coffre spacieux. Malgré cela, ce modèle à vocation familiale manque d'aspects pratiques. Les rangements sont petits, il n'y a pas de banquette coulissante. Regrettable, d'autant plus que ce bloc 1.3 de 158 ch est efficace et assure de bonnes relances tout en maîtrisant sa consommation. Ainsi motorisé, il n'est disponible qu'avec sa boîte automatique. A finition équivalente il faudra tout de même débourser 3 100 € de plus pour passer du Mild Hybrid 140 ch à ce dernier et jusqu'à 5000 € pour y associer la transmission intégrale.

⊕ Moteur performant · Consommation maîtrisée

⊖ Aspects pratiques · Tarifs

Le Qashqai progresse réellement sur le plan du comportement et du confort, mais il braque moins bien que ses concurrents.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 600 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	144 g/km + 1386 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	158 ch à 5500 tr/mn
Couple	270 Nm à 1800 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	508 dm³
POIDS	1482 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,84 x 1,63
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	31,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

NISSAN

Ariya 63 kWh 218 Advance

ZEN SOYONS ZEN

Première version des trois proposées par le constructeur Nippon, ce nouveau SUV électrique de Nissan dispose d'une batterie de 63 kWh qui développe 218 ch. Il n'est disponible qu'en deux roues motrices. Selon le constructeur l'autonomie en ville pourrait dépasser les 400 km. S'il reprend la plate-forme de la Renault Megane E-Tech, le comportement rassurant déjà connu sur la Française est davantage typé confort. De quoi laisser les occupants profiter du mobilier épuré et d'une parfaite sensation d'espace. Le tableau se gâte un peu avec une finition perfectible et quelques détails d'ergonomie à peaufiner.

⊕ Autonomie annoncée · Ambiance intérieure

⊖ Détails de finition · Ergonomie

Nissan a baissé le prix de l'Ariya de 5000 €, lui permettant de pouvoir bénéficier du bonus de 5000 € !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 800 € - 3 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	218 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 63 kWh
COFFRE	547 dm³**
POIDS	1980 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,85 x 1,66
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s5
TEMPS DE CHARGE	30mn (rapide)
AUTONOMIE	403 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

Juke 1.6 Hybrid 143 N-Design

UNE AFFAIRE DE FAMILLE

Le Juke se dote du 1.6 essence Hybride de 143 ch qui équipe aussi les Renault Clio, Captur et autre Arkana. Cette mécanique se montre douce et discrète. Atout supplémentaire en ville, le Juke évolue dans un silence absolu puisqu'il est capable de se déplacer en tout électrique jusqu' 50 km/h environ. Au-delà le moteur thermique se réveille mais il sait se montrer raisonnable et ne réclame que 6.4 l/ 100lm de moyenne. S'il se distingue par son comportement routier plaisant son style et ses aides à la conduite de dernière génération, les passagers trouveront le confort un ferme et le conducteur la boîte automatique manquant de réactivité.

⊕ Mécanique économe et discrète · Comportement routier ·

⊖ Confort ferme · Boîte lente ·

Le comportement routier ainsi que l'économie et la discrétion de la mécanique sont les points forts du Nissan Juke Hybrid.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 100 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	114 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	143 ch
Couple	148 Nm (+ 205 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	225/4 R19
RESERVOIR	46 litres
COFFRE	345 dm³
POIDS	1400 kg
L x l x h (en m)	4,21 x 1,80 x 1,60
VITESSE MAXI	162 km/h
1000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en d)	7,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Ariya 87 kWh e-4orce Evolve+ 394 ch

IL JOUE LES ORIGINAUX

Un style original, un habitacle spacieux et zen, une belle dotation sur cette finition Evolve+ qui reçoit aussi un moteur par essieu pour 394 ch et 600 Nm de couple cumulés... pour 2240 kg à vide ! Mais les performances sont dignes d'une sportive, et l'autonomie très respectable avec 425 km en moyenne. Il faudra faire avec un planificateur d'itinéraire décevant. Le mode e-Pedal, qui permet de conduire en n'utilisant que la pédale d'accélérateur est de la partie. L'Ariya manque d'agilité et prend pas mal de roulis. Pour ne rien arranger, sa direction manque de précision et ses roues de 20" génèrent des trépidations nuisibles au confort.

⊕ Habitabilité · Perfs/autonomie

⊖ Tarif élevé · Châssis pataud

L'Ariya est une alternative originale aux SUV électriques stars mais son tarif pourtant en baisse limite son succès.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	65 800 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	394 ch
Couple	600 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R20
BATTERIE	Li-ion 87 kWh
COFFRE	47 dm³
POIDS	2218 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,85 x 1,66
VITESSE MAXI	201 km/h
1000 m D. A.	26,8 s
80 à 120 km/h (en d)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	40 mn (80% - 130 kW) - 5h (22 kW)
AUTONOMIE	425 km

Les étoiles ★★★½☆

Qashqai e-Power 190 Tekna

ORIGINAL

Ce Qashqai a recours à une technologie hybride originale. Le 3 cylindres 1.5 turbo n'est pas relié aux roues et ne sert que de générateur pour alimenter le bloc électrique fort de 190 ch. En découle une grande douceur de conduite même si le 3 cylindres aurait pu être plus discret, surtout le matin au démarrage. Si son cousin le Renault Austral, avec qui il partage sa plate-forme, se montre plus économe en carburant et plus dynamique en comportement, ce Nissan reste plaisant à conduire et offre un rapport prix/équipement attractif. En revanche, il manque d'astuces (pas de banquette coulissante) et le niveau de finition est moyen à ce niveau de gamme.

⊕ Prix/équipement · Technologie convaincante

⊖ Modularité basique · Finition

Si la version 158 ch à hybridation légère peut disposer d'une transmission intégrale, ce e-Power se contente de 2 roues motrices.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 700 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	120 g/km + 100 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1497 cm³
Puissance	190 ch cumulés
Couple	330 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	498 dm³
POIDS	1688 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,84 x 163
VITESSE MAXI	177 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

X-Trail e-Power e4orce 213 Tekna+ 7 places

CONVAINCANT

Le quatrième X-Trail, devenu hybride, développe ici 213 ch dans cette version quatre roues motrices. Si la puissance est suffisante, la consommation sur autoroute (9,6 l/100km) et le réservoir de 55 litres ne permettent guère au gros SUV de parcourir plus de 570 km avec un plein. C'est un peu limite compte tenu du gabarit de ce type de modèle. Les passagers profitent de la montée en gamme de ce nouvel opus. La qualité de fabrication comme le confort sont remarquables. Une invitation au voyage. Attention toutefois, en configuration 7 places (+ 900 €), le volume de coffre devient symbolique (146 dm³).

⊕ Douceur de conduite · Qualité de présentation/confort

⊖ Consommation · Volume de coffre en 7 places

Cet X-Trail exploite comme le Qashqai e-Power un bloc essence qui génère l'électricité distribuée à la batterie et au moteur électrique via un onduleur.

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	56 100 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	152 g/km + 2544 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1497 cm³
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 dm³
POIDS	1959 kg
L x l x h (en m)	4,68 x 1,84 x 1,72
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Corsa Electric GS 156 ch

PROGRÈS TIMIDES

La Corsa adopte la calandre "Vizor". Dans l'habitacle, le levier de vitesses est remplacé par un interrupteur "e-toggle", à la prise en main moins naturelle qu'un levier classique. L'écran 10" / 25,4 cm (série) reçoit une nouvelle interface plus rapide, avec mises à jour à distance mais le cockpit reste peu attractif. Cette version 156 ch vient épauler l'offre 136 ch pour 1 200 € de plus. Le surplus de puissance n'est toutefois disponible qu'en mode Sport. L'autonomie passerait, selon Opel, de 357 à 405 km. En réalité, il faudra plutôt tabler sur 350 km en ville et 250 km sur autoroute, après quoi il faudra recharger.

⊕ Meilleure autonomie · Tenue de route · Restylage réussi

⊖ Gain limité en performances

La Corsa restylée se reconnaît à sa proue modifiée à la façon du nouveau design maison baptisé Vizor.

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 100 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	195/55 R16
BATTERIE	51 kWh
COFFRE	267 dm³
POIDS	1544 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,76 x 1,43
VITESSE MAXI	150 km/h
0 à 100 km/h	8s2
TEMPS DE CHARGE	NC
AUTONOMIE	405 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★☆☆

OPEL

Astra Electric GS 156 ch

HORIZON LIMITÉ

Opel accélère l'électrification de sa gamme avec l'Astra. Cousine de la Peugeot e-308, elle en reprend le bloc de 156 ch et la batterie de 51 kWh utiles. Celle-ci est suffisante au quotidien, mais pas pour voyager: sur autoroute, l'autonomie atteint péniblement 250 km. Difficile dans ces conditions d'envisager l'Astra Electric comme véhicule principal, ce qui rend son tarif encore plus indigeste. Dommage, car cette confortable berline est tonique et plaisante à conduire. A noter: elle sera aussi déclinée en break, avec les mêmes atouts... et les mêmes défauts.

Les réglages électriques ne concernent que le dossier et les lombaires. Et seul le conducteur y a droit...

Malgré les grandes roues de 18" (série), le confort reste d'un bon niveau. Les suspensions, certes fermes, ne se montrent pas excessivement raides.

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 990 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	156 ch
Couple	270 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/45 R18
BATTERIE	Li-ion 51 kWh
COFFRE	352 dm³
POIDS	1679 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,86 x 1,49
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	9s2
TEMPS DE CHARGE	30 mn (10 à 80% sur 100 kW max.)
AUTONOMIE	418 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★½☆☆

⊕ Présentation · Agrément de conduite

⊖ Prix/polyvalence · Autonomie

Astra 1.2 Turbo 130 GS

LA MANIÈRE ALLEMANDE

La sixième génération de la célèbre Opel affiche un style dynamique et élégant, avec, à l'avant, la calandre Vizor, LA nouvelle signature de la marque. Basée sur la même plateforme que ses cousines la DS4 et la dernière Peugeot 308, l'Astra affiche un comportement plaisant et sût tout en assurant un bon niveau de confort. Dans cette version animée par le 1.2 Turbo de 130 ch, l'Opel se montre alerte, le bloc assurant de bonnes reprises. A bord, la présentation est sobre, mais moderne et la qualité perçue, très correcte. On regrette juste de ne pas disposer de plus d'espace à l'arrière mais aussi, une flambée des prix.

⊕ Agrément de conduite · Confort

⊖ Tarif en hausse · Places AR

L'Astra, dont c'est le sixième opus, mise sur un design sobre mais élégant. Et avec ce 1.2 Turbo de 130 ch, elle distille un bel agrément de conduite.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	3 200 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	125 g/km + 210 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	130 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	362 dm³
POIDS	1 319 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,83 x 1,47
VITESSE MAXI	203 km/h
1000 m D. A.	31,1 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	7,2/8,8/12,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Astra Sports Tourer Hybrid 180 GS

MODÈLE À RALLONGE

Aux côtés de l'Astra berline, Opel propose un dérivé break, baptisé Sports Tourer. Ce modèle reprend les mécaniques de l'Astra cinq portes, à l'exception de la version hybride rechargeable de 225 ch. Mais pour les fans du plug-in, l'allemande se décline en Hybrid 180. Un ensemble mécanique judicieux, à la fois doux, plaisant et suffisamment alerte, même chargé. Comme la berline, le break offre un bon compromis confort/efficacité même si son poids élevé n'en fait pas le modèle le plus dynamique du marché. Enfin, si la dotation de série de cette livrée GS est complète, l'addition peut apparaître salée.

⊕ Douceur de conduite · Relances · Volume de coffre

⊖ Prix (+ 1 500 €)

L'Astra se décline aussi en break Sports Tourer. Ce déménageur, qui annonce plus de 500 dm³ de volume de chargement, se révèle sobre et alerte.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 200 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	23 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	180 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	516 dm³
POIDS	1 717 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,86 x 1,49
VITESSE MAXI	225 km/h
0 à 100 km/h	7s6
CONSOMMATION MIXTE	1,0 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

Astra Hybrid 180 GS

ETRANGÈRE AU COUP DE POMPE

Aux côtés de deux blocs essence (110 et 130 ch) et d'un diesel de 130 ch, la berline compacte allemande se met aussi à l'hybride rechargeable avec deux versions de 180 et 225 ch. La moins puissante des deux n'est pas la moins intéressante. Plus abordable financièrement, l'Hybrid 180 se montre, en effet, véloce et performante et surtout, même batteries vides, son 1.6 turbo a le bon goût de rester raisonnable à la pompe. Dans cette livrée GS d'inspiration sportive, l'Astra présente bien et l'équipement est complet. Dommage que "l'attirail" électrique ampute une bonne partie du coffre.

⊕ Consommation · Dotation de série · Performances honorables

⊖ Volume de coffre - Prix

Capable de parcourir plus de 40 km en 100% électrique, cette Astra hybride rechargeable se montre plutôt sobre quand les batteries sont à plat.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 050 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	23 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	180 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	313 dm³
POIDS	1 689 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	28,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

Crossland 1.2 Turbo 130 BVA Elegance

UN ÉLÈVE SANS HISTOIRE

Restylé en 2021, le Crossland conserve son moteur 1.2 Turbo de 130 ch, d'origine Stellantis. D'office associé à une transmission automatique à six rapports, l'Opel reste plaisant et fait preuve d'une belle douceur. Polyvalent et confortable à défaut d'être le plus dynamique des SUV urbains, l'allemand peine toutefois à sortir du lot, dans une catégorie très encombrée où bon nombre de rivaux se montrent plus attractifs que lui. A commencer par son frère le Mokka, plus moderne. Le Crossland garde toutefois pour lui, l'avantage d'une modularité supérieure (avec la banquette coulissante facturée 400 €) et d'une meilleure habitabilité grâce à ses dimensions plus généreuses.

⊕ Douceur de conduite · Polyvalence · Confort

⊖ Comportement pataud

En livrée GS, le Crossland soigne son look avec des jantes alu de 17'' et une peinture bi-ton.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 300 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	143 g/km + 1 276 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	130 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	215/50 R 17
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	420/540 dm³
POIDS	1 312 kg
L x l x h (en m)	4,22 x 1,77 x 1,61
VITESSE MAXI	185 km/h
1000 m D. A.	32 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

Mokka 1.2 Turbo 100 GS

L'AMI DES PETITES FAMILLES

Le Mokka dispose d'un trois cylindres essence et turbo de 100 ch. Associé à une boîte manuelle à six rapports bien étagée, il assure des relances et des accélérations suffisantes au quotidien. Il faudra juste s'habituer à un petit manque de pep's à bas régime. Plutôt sobre, ce bloc est donc un choix judicieux pour le Mokka qui, par ailleurs assure un comportement plaisant (mais souffre d'un amortissement ferme). Dans cette livrée GS, l'Opel fait des efforts de présentation et profite d'une dotation complète. Dommage que le coffre soit petit et les places arrière, étroites.

⊕ Consommation · Présentation · Polyvalence

⊖ Coffre/places AR

En finition GS, le Mokka soigne sa ligne avec des jantes de 17", une ligne de vitrage rouge et un toit, ainsi que des sabots de protection noirs.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27 600 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	124 g/km + 190 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	100 ch à 5500 tr/mn
Couple	205 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	288 dm³
POIDS	1 220 kg
L x l x h (en m)	4,16 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	172 km/h
1000 m D. A.	33,6 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	9,1/11,3/16,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

Grandland Hybrid4 300 GSe

UNE VISION DU SPORT

Le Grandland existe désormais dans cette version hybride rechargeable 4x4 de 300 ch dite GSe. L'essieu avant est animé par un 1.6 couplé à un bloc électrique, un second moteur électrique se chargeant de l'arrière. On est vite séduits par la douceur de conduite et par les performances de l'ensemble. Dommage que le comportement de l'Opel ne soit pas aussi plaisant, ni aussi dynamique, que celui du Peugeot. Uniquement disponible en finition sportive GSe, ce Grandland de 300 ch s'offre un petit look sympa, même si le capot noir reste facturé en sus (300 €) mais pour le sport il faudra voir ailleurs.

⊕ Douceur de conduite · Performances · Présentation sportive

⊖ Comportement assez pataud

La finition GSe, imposée avec l'ensemble Hybrid4, soigne son look et profite de suspensions adaptatives... un peu décevantes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 700 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	27 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	300 ch cumulés
Couple	520 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale non permanente Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/50 R 19
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	423 dm³
POIDS	1864 kg
L x l x h (en m)	4,48 x 1,83 x 1,61
VITESSE MAXI	235 km/h*
1000 m D. A.	26,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,0 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★½☆

Grandland 1.2 Turbo 130 BVA GS

ASCENDANT LION

Cousin du Peugeot 3008, l'Opel Grandland a eu droit, en 2021, a un restylage de mi-carrière. La modification la plus visible a été l'apparition de la calandre Vizor, arborée par toutes les Opel récentes. Le trois-cylindres 1.2 Turbo de 130 ch se montre tonique et plutôt sobre, même avec la boîte automatique, facturée 1 900 €. Plutôt confortable et profitant d'un comportement efficace, l'Opel mise sur une présentation sobre (voire terne), mais largement modernisée depuis le restylage. Enfin, dans cette livrée GS, le Grandland joue les sportifs élégants avec ses jantes de 18" et des éléments de carrosserie noirs.

⊕ Agrément de conduite · Dotation de série · Tenue de route

⊖ Prix (+ 2 000 €) - Présentation austère

Depuis le restylage de 2021, le Grandland arbore la calandre pleine Vizor qui caractérise les dernières Opel. Il a aussi modernisé son équipement.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 700 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	145 g/km + 1 504 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	130 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	542 dm³
POIDS	1410 kg
L x l x h (en m)	4,48 x 1,86 x 1,61
VITESSE MAXI	183 km/h
1000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

PEUGEOT

e-308 Allure 156 ch

RENDEZ-VOUS MANQUÉ

La nouvelle 308 électrique est à côté de la plaque. Certes, il s'agit d'une compacte sexy, confortable et fort plaisante à conduire. Mais ses rivales (Renault Megane E-Tech, MG4, Volkswagen ID.3, Cupra Born, etc.) proposent davantage de puissance (204 ch au minimum), d'autonomie (à peine 330 km mesurés par nos soins pour la E-308, de capacité de recharge et de place à bord, pour un prix souvent inférieur même si Peugeot, trop gourmand a déjà revu ses tarifs à la baisse. Même la "vieille" Tesla Model 3, fraîchement remaniée, a beaucoup à lui apprendre…

⊕ Douceur/silence · Tenue de route

⊖ Autonomie · Prix/prestations

La compacte Peugeot se décline désormais en version 100% électrique... mais quasiment rien ne la démarque d'une version thermique.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 900 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	156 ch
Couple	270 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/45 R18
BATTERIE	Li-ion 51 kWh
COFFRE	313 dm³
POIDS	1693 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	31,1 s
80 à 120 km/h (en d)	6 s
TEMPS DE CHARGE	8h (7,4 kW) - 30 mn (80 % sur 100 kW)
AUTONOMIE	330 km

Les étoiles ★★☆☆☆

E-208 GT 156 ch

UNE LIONNE SOUS TENSION

La 208 restylée gagne en caractère avec sa nouvelle proue et sa triple griffe mais elle change peu sur le reste. Cette version électrique voit tout de même sa batterie passer de 46 à 48 kWh et atteint 156 ch (l'offre 136 ch reste disponible). L'autonomie progresserait de 50 km (à vérifier). Nos relevés à l'ordinateur de bord laissent espérer environ 350 km en ville. Suffisant au quotidien pour se déplacer sereinement. Mais sur les grands axes, en mode Sport (le seul permettant de disposer des 156 ch et d'atteindre facilement 130 km/h) demande une recharge tous les 220 km environ. Rien d'alarmant, ses rivales ne font pas mieux, mais un gros rouleur se lassera des trop nombreuses recharges.

L'écran de 10"/25,4 cm (de série dès Active) reste identique. Seul le logiciel a été amélioré : vitesse de calcul augmentée, présentation modernisée...

Malgré 20 ch de plus (mais un couple identique, à 260 Nm), les performances changent peu par rapport aux 136 ch. Elles suffisent à maintenir l'agrément élevé.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 850 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
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 R17
BATTERIE	Li-ion 48 kWh
COFFRE	310 dm³
POIDS	1 455 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,75 x 1,43
VITESSE MAXI	150 km/h
0 à 100 km/h	8s2
TEMPS DE CHARGE	27 mn (borne rapide 100 kW)
AUTONOMIE	410 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Comportement plaisant · Confort et présentation

⊖ Autonomie sur autoroute · Habitabilité arrière juste

308 SW 1.2 PureTech 130 Allure

LA VERSION LONGUE

Avec le 1.2 PureTech de 130 ch, la 308 SW se montre alerte et très plaisante. Les relances sont franches et les accélérations, toniques, même avec du monde à bord et le coffre plein. Autre bonne nouvelle : ce bloc conserve intactes ses qualités de sobriété et de douceur. Et comme les suspensions filtrent bien les irrégularités, la 308 offre un très bon niveau de confort général. En revanche, si le volume de chargement est conséquent (575 dm³), les places arrière apparaissent un peu trop étriquées pour accueillir comme il se doit, des adultes de plus de 1,80 m.

⊕ Agrément mécanique · Consommation · Confort

⊖ Habitabilité

Rares sont les breaks compacts à éviter l'effet "sac à dos". La 308 SW s'en sort plutôt bien en affichant la même forte personnalité que la berline.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	32 470 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km + 280 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	130 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	575 dm³
POIDS	1 372 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	7,5/10,1/14,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

308 SW PHEV 180 Allure

ACCRO AUX BORNES

La 308 SW propose deux versions hybrides rechargeables. La moins puissante (180 ch toute de même...) suffira amplement à la plupart des usages. Et cela permettra de limiter les frais, la française n'étant pas spécialement bon marché (et peu négociable en concession). Au volant, on est bluffés par la douceur de l'ensemble mécanique avec des phases de transition thermique/électrique particulièrement feutrées. Les performances et l'agrément sont donc au rendez-vous, même si on aurait aimé un freinage plus facilement dosable. Enfin, les batteries, logées dans le coffre, réduisent le volume de chargement.

⊕ Performances · Douceur de conduite

⊖ Volume de coffre · Remises limitées

Une fois ses batteries déchargées, la 308 SW peut se montrer assez gourmande : 7,3 l/100 km de moyenne !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 520 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	23 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	180 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	484 dm³
POIDS	1 687 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,3 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

308 SW PHEV 225 GT

UNE VRAIE PREMIUM

Avec l'ensemble hybride rechargeable de 225 ch, la 308 SW affiche, certes, un beau tonus et un agrément au top. Mais, par rapport à la version de 180 ch, les performances progressent peu tandis que les tarifs s'envolent. Surtout dans cette livrée GT, la seule associée au PHEV 225. En revanche, difficile de critiquer la présentation cossue et sportive, la finition soignée ni la dotation de série, ultra-complète. Il est clair que la française n'a plus rien à envier à ses rivales les plus huppées, y compris les premium allemandes. Il faudra toutefois composer avec une habitabilité moyenne et un coffre réduit.

⊕ Performances · Présentation/finition

⊖ Volume de coffre · Le prix s'envole !

Performante, sobre et plaisante à conduire, la 308 SW hybride de 225 ch peine toutefois à justifier son surcoût face à la version de 180 ch.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 220 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	25 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	225 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225 40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	484 dm³
POIDS	1741 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	235 km/h*
1000 m D. A.	28,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,3 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★½☆

408 PHEV 180 Allure

LA FUITE EN ARRIÈRE

La 408 propose deux mécaniques hybrides rechargeables. Facturée 1 900 € de moins que la version PHEV de 225 ch, celle de 180 ch remplit déjà parfaitement son office. Souple, alerte et discret (tant en insonorisation qu'en phase de transition thermique/électrique) cet ensemble permet de profiter pleinement des excellentes qualités dynamiques de la nouvelle Peugeot. Confortable et efficace, la française donne le sourire au conducteur et fait se tourner les regards des passants avec son style original. Les passagers ne sont pas en reste puisque la 408 offre une belle habitabilité et ce, malgré son toit plongeant.

⊕ Habitabilité AR · Tenue de route · Présentation cossue

⊖ Accès aux places AR

On peut jouer les coupés et se soucier du sens pratique. La preuve avec la 408, dont le coffre de 414 dm³ ne craint pas les excédents de bagages.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 600 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	26 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	180 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	414 dm³
POIDS	1721 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,85 x 1,48
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	29,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

408 1.2 PureTech 130 Allure Pack

MÉLANGE DES GENRES

Avec la 408, Peugeot ose le mélange entre la berline, le coupé et le crossover. Imposante avec ses 4,69 m de long, la française n'en reste pas moins un modèle de dynamisme avec sa direction très communicative et ses trains roulants tout simplement épatants qui combinent parfaitement efficacité et confort. Avec le modeste 1.2 PureTech de 130 ch, les performances (surtout les reprises) laissent un peu sur leur faim. Mais au moins, cette 408 a le bon goût de ne pas jouer les gourmandes à la pompe. Tant mieux car, à près de 38 000 € (malus inclus), c'est bien le seul cadeau que fait la Peugeot.

⊕ Comportement routier · Consommation

⊖ Reprises · Prix

Croisement d'une berline, d'un coupé et d'un crossover, l'imposante 408 (4,69 m de long) n'en demeure pas moins un exemple d'agilité et d'efficacité.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 700 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 540 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	130 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	492 dm³
POIDS	1414 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,85 x 1,48
VITESSE MAXI	198 km/h
1000 m D. A.	10,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

508 SW Plug-in Hybrid 180 Allure

TRIPLE GRIFFE

Restylage bienvenu pour la 508 avec l'arrivée du logo remanié, de la signature lumineuse à trois griffes à l'avant, et d'un bandeau noir avec "Peugeot" en toutes lettres à l'arrière. Peu de modifications à bord en revanche si ce n'est des mises à jours et une ergonomie en progrès des interfaces. L'inédit, c'est l'arrivée de l'hybride rechargeable 180 ch, ici sur le break (+ 1 300 € par rapport à la berline). Agréable surprise avec un excellent compromis confort/comportement. Bien adapté, le groupe moteur permet 64 km d'autonomie électrique (annoncée) pour des performances proches de celles de l'hybride 225 ch.

⊕ Confort / insonorisation · Comportement routier

⊖ Tarif · Habitabilité / coffre

Le plus simple pour reconnaître la 508 restylée ? Les trois griffes lumineuses des feux de jour, à l'avant, à la place des anciens crocs surdimensionnés !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 500 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	28 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	150 ch à 6000 tr/mn (180 ch cumulés)
Couple	300 Nm à 3000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	215/55 R17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	539 dm³
POIDS	1771 kg
L x l x h (en m)	4,78 x 1,86 x 1,42
VITESSE MAXI	230 km/h
0 à 100 km/h	8s3
CONSOMMATION MIXTE	1,2 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

2008 1.2 PureTech 130 ch Allure

IL PEUT CONVENIR

Le 2008 premier prix qui profite aussi du récent restylage, s'équipe du 1.2 PureTech de 100 ch, un bloc associé à une boîte à six rapports. Fort d'un couple assez généreux, il se montre à l'aise partout et fait preuve d'une belle sobriété mais au-dessus le 1.2 PureTech en version 130 ch offre de meilleures performances encore. Deux problèmes se posent toutefois pour ce dernier : il impose la (plutôt agréable) boîte auto. EAT8 et n'est disponible qu'à partir de l'offre Allure. La facture s'alourdit alors de… 5400 €, soit de presque 21 % ! Certes la dotation s'enrichit, les performances sont meilleures et l'automatisme s'apprécie en ville, mais la consommation augmente nettement.

Le 2008 dérive de la 208 et reçoit tout naturellement une présentation très proche.

Le 2008 avant restylage ne manquait pas de caractère, mais cette version restylée l'affirme encore plus.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31 700 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 400 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	130 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	215/65 R16
RESERVOIR	41 litres
COFFRE	434 dm³
POIDS	1 205 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,78 x 1,51
VITESSE MAXI	203 km/h
1 000 m D. A.	31,8 s
80 à 120 km/h (en d)	6,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Moteur / boîte homogène · Bon comportement

⊖ Pas de boîte manuelle · Tarif déjà conséquent

2008 1.5 Blue HDi 130 ch GT

UNE GRANDE POLYVALENCE

Le 2008, restylé l'été dernier, a conservé son bloc BlueHDi de 130 ch. Discret à chaud et performant, le SUV soigne autant l'agrément de conduite que le confort. Paré ici d'une boîte auto. EAT8, remarquable de douceur et de réactivité, il est également sobre. A la fois agile et confortable, il propose le meilleur compromis en la matière. Si l'ergonomie (petit volant, compteurs en hauteur) peut ne pas convenir à tous, la présentation soignée flatte le regard, surtout en finition GT, un haut de gamme au tarif élevé mais à la dotation riche (clim' auto., jantes 17", caméra de recul, clé mains libres…).

Le style est toujours original, et la présentation assez soignée mais pour le prix il manque des équipements.

À l'arrière, le principal changement du 2008 restylé, c'est le changement intérieur des optiques.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 100 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	132 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	130 ch à 3700 tr/mn
Couple	300 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	215/65 R17
RESERVOIR	41 litres
COFFRE	421 dm³
POIDS	1 270 kg
L x l x h (en m)	4,31 x 1,75 x 1,55
VITESSE MAXI	186 km/h
1 000 m D. A.	32,6 s
80 à 120 km/h (en d)	7,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Présentation · Insonorisation

⊖ Ergonomie · Tarif

e-2008 115 kW GT 156 ch

UN LIFTING POUR ALLER LOIN

Une proue plus agressive, l'inédit logo, les trois griffes, le 2008 se remanie dans le nouveau style Peugeot. Plutôt réussi à l'extérieur, il change peu à l'intérieur où la présentation atypique fait toujours mouche. La finition soignée de même que l'équipement moderne séduisent (l'ergonomie, un peu moins…). L'offre électrique évolue avec l'arrivée de cette version de 156 ch. Les performances progressent un peu, en mode Sport. En Normal, il faut se contenter de 109 ch (et de 82 ch en Eco!). On apprécie l'augmentation de l'autonomie, désormais annoncée pour 402 km (soit environ 40 km de plus).

⊕ Autonomie en hausse · Comportement routier

⊖ Tarif élevé - Dotation incomplète · Perfs à peine améliorées

Si cette nouvelle version gagne 20 ch, le couple reste identique (260 Nm en mode Sport). La légère hausse de performances n'est pas flagrante.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 450 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4 000 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
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 R18
BATTERIE	Li-ion 48,1 kWh
COFFRE	388 dm³
POIDS	1 550 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,78 x 1,56
VITESSE MAXI	150 km/h
0 à 100 km/h	9s1
TEMPS DE CHARGE	80% en 30 mn
AUTONOMIE	402 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★☆☆

3008 1.5 BlueHDi 130 EAT8 Allure Pack

BIEN SOUS TOUS RAPPORTS

Le 3008 profite depuis quelque temps déjà, du bloc 1.5 BlueHDi de 130 ch. Vertueux et plutôt rond, ce moteur séduit par sa douceur d'utilisation et sa consommation maîtrisée même avec la boîte automatique EAT8 livrée d'office. Cette dernière participe en outre, grandement, au confort de conduite et fait preuve d'une belle rapidité. Le 3008 reste l'un des crossovers les plus dynamiques et sa présentation originale a fait mouche auprès des familles, même si l'ergonomie réclame un petit temps d'adaptation, notamment, l'utilisation de l'écran tactile. Toutefois, on observe un léger mieux depuis le restylage de 2020.

⊕ Consommation · BVA agréable · Présentation originale

⊖ Ergonomie encore perfectible

Avec un coffre de 547 dm³, le 3008 offre une belle contenance. Et le seuil bas comme les parois carrées facilitent le chargement.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 570 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	143 g/km + 1 276 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	130 ch à 3750 tr/mn
Couple	300 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	547 dm³
POIDS	1 529 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,85 x 1,63
VITESSE MAXI	186 km/h
1 000 m D. A.	33,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

E-3008 GT 210 ch

UNE 3e GÉNÉRATION ÉLECTRISANTE

Gros enjeu pour le nouveau 3008 qui opte pour un style fastback avec sa lunette arrière inclinée, une proue au dessin inédit et qui compte désormais une offre 100% électrique. Essayé ici, ce E-3008 étrenne une grosse batterie de 73 kWh et revendique 210 ch. Suffisant sans impressionner, il profite d'un bel agrément de conduite et se montre efficace en reprises pour dépasser malgré ses 2,1t (qui se ressentent).

La légendaire agilité des Peugeot est tout de même affectée mais au moins le confort est de haut niveau, tout comme l'insonorisation. Dans la veine du précédent opus, la présentation moderne et démarquée ne déçoit pas. Ultra-technologique, l'offre séduit, le coffre à plancher plat de 520 dm³ aussi, l'habitabilité arrière reste en revanche perfectible même si la garde au toit n'est pas affectée par sa silhouette.

Le large écran incurvé de 21"/53 cm est de série en finition GT, en option sur Allure. La partie droite, tactile, est un peu trop éloignée du passager, mais la barre de i-Toogles compense. La navigation du E-3008 intègre un planificateur de trajets.

Le 3008 sera proposé en versions thermique hybride 48V, hybride rechargeable et 100% électrique. Tout cela sur la même plate-forme, dite "BEV".

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
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 R20
BATTERIE	Li-ion 73 kWh
COFFRE	520 dm³
POIDS	2108 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,90 x 1,64
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	8s8
TEMPS DE CHARGE	30 mn (borne rapide 160 kW)
AUTONOMIE	527 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Consommation maîtrisée · Rapport agrément/confort · Ambiance et finition

⊖ Espace aux jambes arrière · Visibilité périphérique · Poids élevé

PEUGEOT

3008 1.2 PureTech 130 Active Pack

TOUJOURS VAILLANT

Look à part, habitacle original et cossu et prestations routières de haute volée : le 3008 cumule les bons points. Et pour en profiter, il n'est pas impératif de viser les blocs les plus puissants. En effet, grâce à son poids réduit, il s'accommode très bien des plus petits moteurs. La preuve avec ce 1.2 PureTech de 130 ch. Silencieux, doux et performant, il ne peine jamais. Son seul défaut réside dans son appétit, assez élevé quand on le sollicite trop. Même remplacé en fin d'année, le 3008 actuel continue d'affoler tous les compteurs en termes de chiffres de vente.

⊕ Présentation originale · Comportement routier · Agrément moteur

⊖ Consommation

En attendant la prochaine génération du 3008, présentée depuis peu, l'actuel opus continue de séduire en France, mais aussi, en Europe.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 320 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	138 g/km + 818 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	130 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/65 R 17
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	547 dm³
POIDS	1 479 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,85 x 1,62
VITESSE MAXI	185 km/h
1 000 m D. A.	33,1 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	8,4/10,9/16,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

5008 1.2 e-DSC6 136 ch GT 7 places

PAS DE JALOUX

À l'image de son petit frère, le 3008, le 5008 bénéficie lui aussi du nouveau moteur hybride 48V de 136 ch. Les 28 ch offerts par le petit bloc électrique et la présence de la nouvelle boîte auto. à double embrayage ne révolutionnent pas l'agrément. En revanche, grâce aux courtes phases en 100 % électrique, cette mécanique se contente de 6,6 l/100 km. Soit 0,9 l/100 km de moins que le PureTech 130 EAT8 qu'il remplace. Pas mal! Et si le prix augmente de 1 500 €, le malus, lui, diminue de près de 1 000 €. Intéressant d'autant plus pour un vrai modèle 7 places.

⊕ Moteur plus sobre · Vrai SUV 7 places

⊖ Performances · A-coups boîte auto.

Le Peugeot 5008 termine sa carrière en proposant une version hybride de 136 ch amenée à remplacer le précédent bloc PureTech de 130 ch.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 170 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	109 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	136 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R18
RESERVOIR	56 litres
COFFRE	639 - 779 dm³
POIDS	1 587 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,85 x 1,64
VITESSE MAXI	192 km/h
1 000 m D. A.	32,6 s
80 à 120 km/h (en d)	7,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

5008 1.2 PureTech 130 Active Pack

BONNE ENTRÉE EN MATIÈRE

Tout comme son petit frère, le 3008, dont il reprend la plate-forme et les moteurs, le 5008 n'a pas besoin de trop de chevaux pour briller. Même un petit 3-cylindres essence de 130 ch peut suffire à distiller un excellent agrément de conduite. Surtout quand il est épaulé par un turbo et qu'il s'agit du doux et sobre 1.2 PureTech. Même chargé, avec du monde à bord, la consommation est maîtrisée et les relances, largement suffisantes. Avec moins d'à-coups à basse vitesse, les cinq étoiles étaient assurées. D'autant que le 5008 affiche un comportement routier remarquable.

⊕ Agrément moteur · Consommation · Tenue de route

⊖ Petits à-coups à basse vitesse

Lancé en 2017 et restylé fin 2020 (en même temps que son petit frère, le 3008), le 5008 conserve aujourd'hui encore, un vrai sex-appeal.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 120 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	141 g/km + 1 074 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	130 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/65 R 17
RESERVOIR	56 litres
COFFRE	639/779 dm³
POIDS	1 501 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,85 x 1,65
VITESSE MAXI	184 km/h
1 000 m D. A.	33,2 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	9,0/12,4/16,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,3 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

PORSCHE

911 Carrera

INTEMPORELLE

Depuis son lancement en1964, la mythique Porsche 911 occupe une place particulière parmi les passionnés de la marque. Sa ligne, son architecture et sa grande polyvalence ont toujours séduit. Disponible à partir de 124 885 €, tout de même (et hors malus de 50 000 €), cette "simple" version d'entrée de gamme Carrera n'a rien d'un modèle au rabais. Ici, son moteur six cylindres à plat biturbo développe 385 ch et il est couplé à la fantastique boîte PDK. Les performances convenables permettent de se faire plaisir sur circuit le dimanche mais grâce à son habitabilité correcte et son bon confort de suspension, ce modèle se révèle être un excellent compagnon de voyage.

⊕ Ligne indémodable · Modèle polyvalent

⊖ Tarif en hausse de 9 200 € ! · Prix des options

Loin d'être une version au rabais, cette 911 d'entrée de gamme brille par sa polyvalence et sa facilité de conduite. Un vrai régal !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	124 885 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	233 g/km + 60000 €
MOTEUR	6 cyl. à plat, 24S
Cylindrée	2981 cm³
Puissance	385 ch à 6 500 tr/mn
Couple	450 Nm à 1 950 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/40 R 19 - 295/35 R 20
RESERVOIR	64 litres
COFFRE	163 dm³**
POIDS	1 505 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,86 x 1,30
VITESSE MAXI	293 km/h
0 à 100 km/h	4s2
CONSOMMATION MIXTE	10,3 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★½

911 Carrera Cabriolet S

PLAISIR DES SENS

Pour la 911 cabriolet, les ingénieurs de la marque ont voulu conserver au maximum les lignes du coupé. L'opération est réussie puisque la présence de la capote ne dénature en rien le dessin de la 911. Et une fois le toit ôté, la 992 laisse entrevoir ses magnifiques hanches XXL. Mais lorsque l'on roule cheveux au vent et que l'on veut profiter pleinement du Flat-6 biturbo de 450 ch, il faut cocher l'échappement sport à 2628 €. En effet, sans l'option, la sonorité est un peu étouffée...Au volant, les flux d'air dans l'habitacle sont contenus et la 911 fait preuve d'une efficacité quasi similaire au coupé.

⊕ Ligne magnifique · Plaisir de conduite décuplé

⊖ Visibilité arrière · Sonorité étouffée

Une simple pression sur un bouton et la capote se déplie en seulement 12s. L'opération peut s'effectuer en roulant jusqu'à 50 Km/h.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	154 885 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	241 g/km + 60000 €
MOTEUR	6 cyl. à plat, 24S
Cylindrée	2981 cm³
Puissance	450 ch à 6500 tr/mn
Couple	530 Nm à 2300 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 20 - 305/30 R 21
RESERVOIR	64 litres
COFFRE	163 dm³**
POIDS	1585 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,86 x 1,30
VITESSE MAXI	306 km/h
0 à 100 km/h	3s9
CONSOMMATION MIXTE	10,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

718 Cayman Style Edition

POUR SE DIFFÉRENCIER

Porsche a renouvelé une partie de la gamme 718 et le petit coupé sportif se dote désormais d'une superbe finition Style Edition. Basée sur le 718 et son 4 cylindres de 300 ch, le coupé se caractérise ici par ses coloris et ses éléments de décorations spécifiques. Il profite aussi d'une dotation plus complète. On a droit par exemple à une superbe sellerie cuir, des roues de 20", des embouts d'échappement noirs brillants. Les clients peuvent également personnaliser l'intérieur de leur Porsche avec des inserts noirs ou blancs. En revanche, le surcoût par rapport à la 718 classique s'élève à 8300 €, tout de même...

⊕ Eléments de personnalisation · Boîte manuelle extra

⊖ Prix/équipement · Surcoût élevé

Comme son appellation l'indique, le 718 Cayman Style Edition met l'accent sur le look. En outre, les clients peuvent personnaliser leur Porsche.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	74 129 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	213 g/km + 60000 €
MOTEUR	4 cyl. à plat, 16S
Cylindrée	1988 cm³
Puissance	300 ch à 6500 tr/mn
Couple	380 Nm à 2150 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	235/35 R 20 - 265/35 R 20
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	289 dm³**
POIDS	1335 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,81 x 1,30
VITESSE MAXI	275 km/h
0 à 100 km/h	5s1
CONSOMMATION MIXTE	9,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

Macan GTS

AVANT LA RÉVOLUTION

Alors qu'arrive le Macan 100 % électrique, l'actuel avait profité d'un second lifting en 2021. Tout comme le design extérieur, l'ergonomie à bord avait évolué : grand écran tactile, commandes sensitives. Pour ce qui est du plus intéressant, sachez que cette version reçoit un V6 biturbo qui permet d'expédier le 0 à 100 km/h en 4s5. Les mélomanes apprécieront la musicalité du bloc de 440 ch, les amateurs de conduite sportive seront eux séduits par l'agilité mais aussi par la précision assez étonnante du Macan GTS dans les courbes. Seuls bémols, la conso moyenne est élevée (11,3 l/100 km) et l'addition salée...

⊕ SUV agile · Moteur exaltant

⊖ Consommation · Prix élevé

Le Macan GTS voit sa garde au sol surbaissée de 10 mm par rapport aux autres versions. La relève arrive.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	98 626 € - 26 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	255 g/km + 60000 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2894 cm³
Puissance	440 ch à 5700 tr/mn
Couple	550 Nm à 1900 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	265/40 R 21 - 295/35 R 21
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	503 dm³
POIDS	2020 kg
L x l x h (en m)	4,73 x 1,93 x 1,60
VITESSE MAXI	272 km/h*
1000 m D. A.	23,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	11,5 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

Cayenne Coupé Turbo E-Hybrid 739 ch

MONSIEUR MUSCLE !

Le Cayenne profite d'un petit restylage. Dans cette version Turbo E-Hybrid, le V8 biturbo de 599 ch reçoit le renfort d'un moteur électrique de 149 ch. Puissance combinée: 739 ch ! Autant dire qu'avec un 0 à 100 km/h avalé en 3s7, ça déménage sévère. Alors oui, le train avant se révèle moins précis que celui du déjà très performant Cayenne S E-Hybrid, mais on reste malgré tout bluffé par la maîtrise des 2670 kg ! Et pour réaliser des "économies", la batterie de 25,9 kWh laisse espérer parcourir jusqu'à 72 km en mode tout électrique. Pas mal ! L'habitacle, lui, frise la perfection en matière de finition.

⊕ Perfs de folie · Ambiance à bord

⊖ Hors de prix · Poids d'éléphant

Le Cayenne vient d'être restylé mais pas seulement, il a amélioré son offre hybride rechargeable, notamment sur l'autonomie électrique.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	183 049 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	46 g/km 0 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	3996 cm³
Puissance	474 ch à 6000 tr/mn
Couple	600 tr/mn à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R20 - 295/45 R20
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	592 dm³
POIDS	2670 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,98 x 1,66
VITESSE MAXI	295 km/h
0 à 100 km/h	3s7
CONSOMMATION MIXTE	1,7 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★☆☆

RENAULT

Clio 1.5 Blue dCi 100 Evolution

EN VOIE DE DISPARITION

Les citadines diesels sont devenues aussi rares que les trèfles à quatre feuilles ! Parmi les survivantes, la Clio Blue dCi 100 reste le meilleur choix, en particulier grâce à sa remarquable polyvalence. Doux, discret et aidé par une boîte bien étagée, son bloc 1.5 affiche une belle nervosité, tout en maîtrisant son appétit. Côté châssis, la Renault réjouit toujours par son comportement agile et sa direction précise, tandis que l'amortissement reste conciliant. Enfin, l'habitacle moderne et bien fini est correctement équipé dans cette finition Evolution, la seule disponible avec ce moteur.

La finition est plutôt soignée à bord de la Clio qui profite toujours d'une ergonomie des commandes assez réussie.

Avec son diesel de 100 ch, la Clio offre des performances satisfaisantes pour un appétit très contenu.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	22 200 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	108 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 8S
Cylindrée	1461 cm³
Puissance	100 ch à 3750 tr/mn
Couple	260 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/55 R16
RESERVOIR	39 litres
COFFRE	340 dm³
POIDS	1173 kg
L x l x h (en m)	4,05 x 1,80 x 1,44
VITESSE MAXI	188 km/h
1000 m D. A.	32,9 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	7,9/10/13 s
CONSOMMATION MOYENNE	5 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Performances, agrément, comportement · Confort

⊖ Habitabilité moyenne

Clio E-Tech full hybrid Esprit Alpine 145 ch

JEU DE SÉDUCTION

La Clio V profite d'un important restylage puisque optiques, calandre et boucliers évoluent dans un style très dynamique façon nouveau Rafale... Un dessin un peu chargé sonnant comme un air de renouveau. À l'intérieur, les matériaux évoluent aussi vers des "processus de fabrication plus respectueux". Affichage 100 % numérique au cockpit (écran de 7", voir 10" comme ici), et dotation modernisée (conduite semi-autonome (niv. 2), régulateur adaptatif, caméra 360°...). Cette version dispose du bloc hybride simple de 145 ch se limitant à 5,2 l/100 km et révélant des phases 100% électriques rallongées.

⊕ Prix/équipements compétitif · Consommation faible · Présentation/finition

⊖ Boîte de vitesses lente

Le gabarit (4,05 m de long), équivalent à celui de ses rivales, n'évolue pas. Le châssis, également inchangé, soigne le confort sans négliger l'agilité.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27 600 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	95 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	94 ch à 5600 tr/mn (+ 49 et 24 ch élec.)
Couple	144 Nm à 3200 tr/mn (+ 205 et 50 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/45 R17
RESERVOIR	39 litres
COFFRE	293 dm³
POIDS	1238 kg
L x l x h (en m)	4,05 x 1,80 x 1,44
VITESSE MAXI	174 km/h
0 à 100 km/h	9s3
CONSOMMATION MIXTE	4,2 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

Zoe E-Tech R110 Evolution

LA REINE DE LA BATTERIE

La Zoe poursuit sa brillante carrière européenne. Depuis 2019, la deuxième génération lui offre un bon petit coup de jeune à bord avec, notamment, la présence d'un bloc compteur 100% numérique de 10". Les batteries, toujours logées dans le plancher, sont passées de 41 kWh à 52 kWh, ce qui a permis d'augmenter considérablement l'autonomie moyenne, mesurée à près de 300 km par le laboratoire Auto Plus. Enfin, la possibilité de la recharge rapide (hélas, une option facturée 1 000 €) a permis de réduire le temps du "plein". En version 110 ch, la Zoe excelle en termes de douceur et d'agrément de conduite.

⊕ Douceur de conduite · Autonomie · Présentation moderne

⊖ Charge rapide en option

La Zoe termine sa carrière et n'est plus disponible que sur stocks.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 300 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	109 ch
Couple	225 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/55 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 52 kWh
COFFRE	325 dm³
POIDS	1557 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,79 x 1,57
VITESSE MAXI	136 km/h
1000 m D. A.	34,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	9,4 s
TEMPS DE CHARGE	1h30 charge rapide 32h sur secteur
AUTONOMIE	291 km

Les étoiles ★★★★☆

Grand Kangoo 1.5 Blue dCi 95 ch Techno

UN ALLONGÉ, S'IL VOUS PLAÎT !

L'offre Grand Kangoo arrive avec 42 cm de longueur en plus ! De quoi proposer 7 sièges coulissants, une modularité pratique et inédite. Non utilisées, ces places accessibles pour des adultes, peuvent faire varier le coffre de 260 à 335 dm³ et même 1040 dm³ en configuration 5 places. En 2 places, les objets de plus de 3 m rentrent et pour le volume maximum, les rangs 2 et 3 peuvent s'enlever (mais c'est lourd et fastidieux. Long de 4,91 m, doté d'un diamètre de braquage de 13,1 m, le Grand Kangoo n'est pas une sinécure en manœuvre. Mais c'est le prix à payer pour autant de place. Imperturbable dans les virages, malgré ses 1810 kg, il est un peu juste avec son bloc diesel Blue dCi de 95 ch, certes souple et volontaire, et à l'agrément correct à vide. Enfin son appétit reste contenu. Parfait si vous n'êtes pas pressé.

Toutes les versions bénéficient d'un écran 8"/20,3 cm. Mais la navigation GPS n'est livrée de série qu'avec le haut de gamme Techno. Les menus sont clairs et intuitifs dans l'ensemble. En revanche, certaines fonctions manquent de réactivité.

Plus long de 42 cm que le modèle standard, le Grand Kangoo gagne en stabilité. Mais son diamètre de braquage élevé (13,1 m) le rend plus difficile à manœuvrer.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	32 400 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	150 g/km + 2205 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1461 cm³
Puissance	95 ch à 3000 tr/mn
Couple	260 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R16
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	260 à 1040 dm³
POIDS	1810 kg
L x l x h (en m)	4,91 x 1,92 x 1,84
VITESSE MAXI	155 km/h
1000 m D. A.	38,1 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	15/14,8/18,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

Les étoiles ★★★☆☆

⊕ Habitabilité et modularité · Nombreux détails pratiques · Comportement routier

⊖ Malus important · Poids élevé · Maniabilité

Zoe E-Tech R135 Iconic

PAS MIEUX, PAS MOINS BIEN...

Aux côtés de la Zoe R110, Renault propose cette version R135, uniquement associée à la finition haut de gamme Techno, ce qui fait gonfler la note. Pourtant, à l'usage, difficile de se rendre compte des différences entre les deux, du moins en ville. Les accélérations et les départs aux feux sont tout aussi toniques et l'agrément de conduite, identique. Il n'y a que sur les grands axes que les reprises apparaissent plus vives. Gare alors à l'autonomie qui peut vite s'écrouler. En Iconic, la Zoe dispose d'une présentation cossue et la dotation est complète. Il ne manque que la charge rapide, facturée 1000 €.

⊕ Performances · Agrément de conduite

⊖ Peu d'écart avec la R110 · Charge rapide en option

La bonne intégration des batteries dans le plancher n'empiète pas sur l'habitabilité, mais les imposants sièges avant masquent la visibilité.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 300 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	135 ch
Couple	245 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/55 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 52 kWh
COFFRE	325 dm³
POIDS	1542 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,79 x 1,57
VITESSE MAXI	144 km/h
1000 m D. A.	33,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,0 s
TEMPS DE CHARGE	1h30 charge rapide 32h sur secteur
AUTONOMIE	291 km

Les étoiles ★★★★☆

Kangoo E-Tech EV45 80 kWh Techno

L'ÉLECTRICITÉ AU PRIX FORT

Comme ses ennemis jurés, le Citroën Berlingo et le Peugeot Rifter, le Kangoo existe en 100% électrique. Sauf que le Renault se décline toujours en thermique. Un choix judicieux car, avec une autonomie mesurée de seulement 195 km, ce ludospace pensé pour les familles, souffre d'un rayon d'action plus que limité (mais ses rivaux aussi...). C'est d'autant plus regrettable que même avec le bonus de 5000 €, ce Kangoo s'affiche au tarif corsé de 37 200 €. Même si la dotation de série de cette version Techno est correcte (il manque toutefois le câble de recharge pour prise domestique, facturé 300 €), la pilule reste dure à avaler.

⊕ Agrément en ville · Dotation de série

⊖ Autonomie · Prix

Par rapport à la version de base 11 kW, ce Kangoo 80 kW accepte la recharge rapide, en courant continu (jusqu'à 80 kW) et en alternatif (jusqu'à 22 kW).

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 200 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	122 ch
Couple	245 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/55 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 45 kWh
COFFRE	560/735 dm³
POIDS	1868 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,86 x 1,84
VITESSE MAXI	132 km/h
1000 m D. A.	35,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	10,9 s
TEMPS DE CHARGE	5h (11kW)
AUTONOMIE	195 km

Les étoiles ★★★☆☆

RENAULT

Megane 1.3 TCe 140 Techno

UNE RÉFÉRENCE

La Megane profite aussi du moteur essence 1.3 TCe d'une puissance de 140 ch. Et c'est une réussite ! Ce bloc moderne brille à la fois par sa douceur, sa discrétion et sa souplesse dès les plus bas régimes… Cerise sur le gâteau, il se révèle, à l'usage, fort raisonnable côté consommations avec une valeur moyenne de seulement 6,8 l aux 100 km. Pour le reste, on retrouve ici les qualités de la Megane, à commencer par une présentation soignée, un équipement enrichi depuis le restylage de 2020 et un confort correct… mais qui aurait pu être encore amélioré avec davantage d'espace pour les jambes aux places arrière.

⊕ Moteur discret · Souplesse à bas régime · Consommation maîtrisée

⊖ Espace à l'arrière

Le 1.3 TCe de 140 ch est une réussite. Sobre, doux et performant, il fait merveille sous le capot de la Megane qui demeure une compacte très plaisante.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 800 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	130 g/km + 310 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 333 cm³
Puissance	140 ch à 4 500 tr/mn
Couple	260 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	455 dm³
POIDS	1 328 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,82 x 1,45
VITESSE MAXI	194 km/h
1 000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	6,8/10,0/15,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Megane E-Tech EV40 Standard Charge Equilibre

DES PAUSES À RALLONGE

Cette version d'entrée de gamme fait quelques sacrifices afin de contenir ses tarifs. Ainsi, la batterie, passe de 60 à 40 kWh. Et le bloc, lui, de 218 à 130 ch. Côté agrément de conduite, la perte de puissance est largement supportable, d'autant que la Renault conserve son châssis dynamique et ses excellentes qualités routières. seulement voilà, l'autonomie chute à 255 km. Et surtout, cette Megane E-Tech Standard Charge fait l'impasse sur le système de charge rapide. Il faudra donc, au mieux, 7h30 sur une Wallbox pour un plein. De quoi sérieusement limiter la polyvalence de la française.

⊕ Tenue de route · Présentation moderne

⊖ Temps de charge · Autonomie

Sa petite batterie et surtout, sa non-compatibilité avec la charge rapide réduisenttrop sa polyvalence.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 000 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	130 ch
Couple	250 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 40 kWh
COFFRE	407 dm³
POIDS	1 521 kg
L x l x h (en m)	4,20 x 1,77 x 1,51
VITESSE MAXI	152 km/h
1 000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,8 s
TEMPS DE CHARGE	7h30 (7,4kW) 21h (secteur)
AUTONOMIE	255 km

Les étoiles ★★★☆☆

Megane Estate 1.5 Blue dCi 115 EDC Evolution

SENS PRATIQUE AFFÛTÉ

Comme la berline, la Megane Estate affiche un look dynamique et élégant. On retrouve aussi le comportement efficace et le bon niveau de confort, ainsi que le 1.5 Blue dCi 115, sobre mais hélas, creux sous 2 000 tr/mn. D'où la nécessité de choisir la boîte auto. EDC. Si la présentation apparaît désormais datée, l'équipement est correct avec, notamment, la navigation de série. En revanche, l'habitabilité n'est pas exemplaire, la Renault privilégiant le volume de chargement (510 dm³ en dCi, 575 en TCe). Plutôt malin pour un break, tout comme la présence d'un plancher modulable et d'une banquette qui s'abaisse facilement.

⊕ Volume de coffre · Aspects pratiques · Consommation

⊖ Places AR

La Megane Estate affiche un look plutôt sportif. Cela ne l'empêche pas de jouer les déménageurs, même si les diesel perdent 65 dm³ par rapport aux essence.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 500 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 170 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 8S
Cylindrée	1 461 cm³
Puissance	115 ch à 3 750 tr/mn
Couple	270 Nm à 150 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 16
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	510 dm³**
POIDS	1 400 kg
L x l x h (en m)	4,63 x 1,82 x 1,45
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	11s1
CONSOMMATION MIXTE	4,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

Captur 1.0 TCe 90 Evolution

STAR SANS PAILLETTES

En entrée de gamme, le Captur profite d'un petit trois cylindres turbo de 90 ch, qui assure des relances correctes et offre un bel agrément. On apprécie aussi sa consommation raisonnable et sa bonne insonorisation. Notez que ce bloc existe en version GPL (forte de 100 ch), vendue 500 € de plus (uniquement en finition Evolution). Bien suspendu et profitant d'un bon compromis confort/efficacité, le SUV Renault a donc de beaux atouts. Toutefois, dans cette version Equilibre, le Captur ne propose pas certains équipements modernes, comme le GPS, proposé en option à 550 €.

⊕ Consommation · Tenue de route

⊖ Présentation terne · Equipement réduit

Le Captur, qui sera bientôt restylé, se passe de diesel pour faire la part belle à l'essence, notamment avec ce petit bloc TCe de 90 ch.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 800 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	132 g/km + 360 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	90 ch à 4 600 tr/mn
Couple	160 Nm à 3 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	402/522 dm³**
POIDS	1 182 kg
L x l x h (en m)	4,23 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	168 km/h
0 à 100 km/h	14 s
CONSOMMATION MIXTE	5,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★☆☆

Captur 1.0 TCe 100 GPL Evolution

LES BIENFAITS DU GAZ

Comme la Clio, le Captur existe dans cette version bicarburation GPL/essence de 100 ch qui éclipse le moteur TCe 90. On retrouve le caractère rond et la bonne volonté de ce bloc, qui se paye même le luxe d'afficher plus de pep's quand il roule au gaz de pétrole liquéfié. Les reprises, notamment, sont meilleures. Et même si la consommation de GPL est élevée, son coût à la pompe plus raisonnable permet de faire de belles économies à l'usage. Enfin, à noter que même avec le réservoir de GPL logé sous le coffre, le Captur conserve sa banquette coulissante et un volume de chargement décent.

Si la consommation de gaz est élevée, elle est compensée par le prix attractif du GPL à la pompe.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 800 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	119 g/km + 75 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	100 ch à 5000 tr/mn
Couple	170 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	362/482 dm³
POIDS	1312 kg
L x l x h (en m)	4,23 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	169 km/h
1000 m D. A.	35,5 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	10,2/13,9/21,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,0 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Agrément de conduite · Coût à l'usage · Modularité inchangée

⊖ Amortissement ferme

Captur 1.6 E-Tech Full Hybrid 145 ch Techno

LE SPORTIF EN DOUCEUR

Le Renault Captur, qui ne carbure qu'à l'essence (et au GPL) dispose d'une gamme partiellement électrifiée. Ainsi, aux cotés des offres micro-hybrides et du 1.6 plug-in 160 existe ce 1.6 E-Tech 145 ch hybride simple. Toujours aussi plaisant à mener grâce à son comportement rigoureux, précis et dynamique, le français profite, ici, d'une mécanique alerte et douce qui affiche de belles phases en 100% électrique. Avec une boîte auto. plus réactive, ce serait carrément parfait. Joliment présenté dans cette livrée sérieuse Techno, le Captur enfonce aussi le clou avec sa banquette coulissante pratique à l'usage.

En hybride simple, le Captur peut afficher de longues phases en 100% électrique. De quoi espacer davantage les arrêts à la pompe.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30 900 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	107 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	145 ch
Couple	144 Nm + (205 Nm + 50 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	334/454 dm³
POIDS	1415 kg
L x l x h (en m)	4,23 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	160 km/h
1000 m D. A.	33,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Comportement routier · Présentation/modularité · Agrément mécanique

⊖ BVA lente

Scenic E-Tech EV87 Iconic 220 ch

USURPATION D'IDENTITÉ

Le nouveau Scenic reprend la plate-forme de la Megane, soit plus précisément, celle, rallongée, du cousin Nissan Ariya, avec un empattement de 2,79 m. Par rapport à la "compacte", le Scenic s'allonge de 26 cm. Ce qui permet d'intégrer ici la grosse batterie de 87 kWh. Ainsi, paré d'un bloc électrique de 220 ch, il revendique 625 km d'autonomie... en ville (WLTP).

L'agrément de conduite est comparable à celui de la Megane, avec un confort qui reste ferme mais efficace, le nouveau modèle maintenant bien ses mouvements de caisse, notamment les prises de roulis. L'habitabilité est bonne, la modularité correcte sans plus. On apprécie le toit vitré baptisé Solarbay sans volet occultant mais au vitrage s'opacifiant par segments à la demande.

Légèrement orienté vers le conducteur, peu sensible aux reflets et aux rayures, l'écran de 12"/30,5 cm piloté par Google est lisible, réactif et facile d'utilisation, même si le nombre de fonctions perturbe au départ.

Par rapport à la Megane avec laquelle il partage sa plate-forme, le Scenic gagne 26 cm en longueur (dont 10 cm d'empattement), au bénéfice de l'habitabilité.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 500 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	220 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R20
BATTERIE	Li-ion 87 kWh
COFFRE	550 dm³
POIDS	1850 kg
L x l x h (en m)	4,47 x 1,86 x 1,57
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	7s9
TEMPS DE CHARGE	30 mn (charge rapide 80%)
AUTONOMIE	625 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Habitabilité / accès arrière · Autonomie prometteuse · Equipements de confort

⊖ Visibilité périphérique · Tarif en finition Iconic · Modularité quelconque

RENAULT

Arkana E-Tech Full Hybrid Esprit Alpine 145 ch

LÉGER REMODELAGE

Oui, l'Arkana a bien été restylé… Mais contrairement à la Clio, ici, il faut avoir l'œil. Visez le nouveau logo, qui trône au milieu d'une calandre au motif remanié et les feux arrière désormais transparents. C'est à peu près tout.. À l'intérieur, cela change encore moins… Sauf si l'on opte pour la récente finition Esprit Alpine. Elle apporte son lot d'éléments évocateurs (Alcantara, surpiqûres), mais aussi d'inédites jantes de 19", qui dégradent un peu un confort... néanmoins acceptable. Et de nouveaux plastiques sur cette finition sont moins qualitatifs que par le passé. Mais les tarifs ont baissé, et l'Arkana reste une proposition intéressante.

L'Arkana "restylé" ne change pas ses boucliers. Et ses optiques restent également identiques.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 600 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	110 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	145 ch
Couple	144 Nm à 3 200 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	216/60 R17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	484 dm³
POIDS	1 435 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 1,82 x 1,58
VITESSE MAXI	165 km/h
1000 m D. A.	33,4 s
80 à 120 km/h (en d)	7,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

⊕ Tarifs en baisse · Toujours homogène

⊖ Confort en 19" · Détails de finition

Austral 1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic Esprit Alpine

ESPRIT, ES-TU LÀ ?

En Iconic Esprit Alpine, l'Austral enfile le survêtement, mais sans verser dans le tuning de bas étage. Et pour en profiter, quoi de mieux que le "must" sous le capot ? D'où cette motorisation 1.2 E-Tech Full Hybride (mais pas rechargeable) de 200 ch. L'association entre le bloc thermique et les deux moteurs électriques fonctionne toujours bien. Mais l'originale boîte à crabots et sans embrayage reste encore trop lente et sujette à quelques à-coups. Renault doit améliorer cela, à suivre... Pour le reste, si présentation et finition sont au top, les roues de 20", de série, n'arrangent pas le confort.

Dans cette livrée, l'Austral mêle sportivité et élégance. Et pour plus de dynamisme, il propose même des roues arrière directrices (contre 1 800 €).

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 800 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	105 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	199 ch cumulés
Couple	205 + 205 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	525/650 dm³
POIDS	1 694 kg
L x l x h (en m)	4,51 x 1,83 x 1,62
VITESSE MAXI	178 km/h
1000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Présentation/fintion · Performances

⊖ Le prix flambe · Boîte de vitesses

Austral 1.2 Mild Hybrid Advanced 130 Evolution

PREMIER DE CORDÉE

Dans cette version d'entrée de gamme, l'Austral reçoit le trois cylindres 1.2 Mild Hybrid Advanced de 130 ch qui profite d'une micro-hybridation de 48 V. Un peu creux à bas régimes et pénalisé par un étagement de transmission un peu trop long, le Renault peut, en revanche, mettre en avant sa douceur de conduite et son comportement rigoureux. Dommage que les suspensions ne fassent pas preuve d'un peu plus de prévenance. Spacieux, même en l'absence de banquette coulissante (elle n'arrive, en série, qu'à partir du deuxième niveau de finition Techno), cet Austral profite, en outre, d'une dotation moderne et complète.

En attendant le nouveau Peugeot 3008, cet Austral pourrait bien se faire une belle place grâce à ses qualités dynamiques et son habitabilité.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 500 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	118 g/km + 50 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	130 ch à 4 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	530/655 dm³
POIDS	1 528 kg
L x l x h (en m)	4,51 x 1,83 x 1,52
VITESSE MAXI	178 km/h
1000 m D. A.	32,9 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	8,5/12,3/20,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

⊕ Habitabilité · Présentation/finition

⊖ Reprises · Suspensions fermes

Espace E-Tech full hybrid 200 Iconic

L'ESPACE CHANGE D'ORBITE

L'Espace... n'est plus un monospace ! Version rallongée de l'Austral, il perd les petites attentions qui ont fait la force des monospaces depuis les années 1980 : sièges indépendants, rangements astucieux, tablettes, rideaux… Sous le nom d'Espace se présente désormais un gros SUV 7 places (ou 5 places, au même prix) compétent. L'amortissement est bien plus prévenant que sur l'Austral, et les roues arrière directrices, ici de série, servent bien l'engin. Le moteur hybride de 200 ch est toujours sobre, même si les à-coups de sa boîte agacent. Et au deuxième rang, l'espace est généreux. C'est moins le cas derrière...

Le Renaut Espace, c'est tout simplement la version longue de l'Austral avec 7 cm de plus à l'empattement.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 000 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	109 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	130 ch (+ 50 et 25 ch élec.)
Couple	410 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	677 dm³
POIDS	1 698 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,84 x 1,65
VITESSE MAXI	175 km/h
0 à 100 km/h	8s8
CONSOMMATION MIXTE	4,6 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Mécanique sobre · Confortable

⊖ Boîte perfectible · 3e rang restreint

Arona 1.0 TSI 95 Copa

A L'AISE EN VILLE

La gamme débute à 23 990 € (finition Style) avec ce 3 cylindres de 95 ch qui ne peut-être couplée qu'a la boîte de vitesse mécanique. Pour 25 265 €, cette série Copa vous offre la caméra de recul, les projecteurs Full LED, ainsi que des jantes de 17". La surprise vient de la bonne volonté de ce 1.0. Si quelques vibrations se font ressentir au ralenti, on apprécie au quotidien son couple généreux (175 Nm dès 1500 tr/min). Son agrément supplante ses rivaux, notamment français : Renault Captur et Citroën C3 Aircross. Boîte de vitesses bien guidée et châssis rassurant finiront de vous convaincre.

⊕ Agrément moteur · Châssis convaincant

⊖ Modularité basique · Pas de boîte DSG en 95 ch

L'Arona est désormais décliné en trois motorisations essence, 95, 110 et 150 ch. Plus aucun moteur diesel n'est proposé.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 240 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 170 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	95 ch à 5000 tr/mn
Couple	175 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	411 dm³
POIDS	1 139 kg
L x l x h (en m)	4,16 x 1,78 x 1,54
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	33,5 s
80 à 120 km/h (en 4è/5è)	9,4/14,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Ateca 1.5 TSI 150 DSG7 Xperience

AU GOÛT DU JOUR

L'Ateca a subi un petit lifting en 2020. Sa calandre prend les contours de celle de son grand frère le Tarraco. Dans cette finition "Xpérience", un sabot de protection avant ajoute un petit côté baroudeur à ce SUV. Si l'habitabilité et le volume de coffre sont des atouts majeurs de l'Ateca, on déplore l'absence d'une banquette coulissante présente chez ses cousins rivaux les Volkswagen Tiguan et Skoda Karoq. Le châssis sécurisant s'accorde avec l'agrément que procure ce bloc de 150 ch. Capable de couper deux de ses 4 cylindres lorsque les conditions le permettent, la consommation est maîtrisée.

⊕ Moteur efficient · Habitabilité · Volume de coffre

⊖ Banquette coulissante

La boîte DSG douce et réactive convient bien au 1.5 TSI de 150 ch. La boîte mécanique n'est plus disponible à ce niveau de puissance.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 500 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	144 g/km + 1 386 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/40 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	515 dm³
POIDS	1 432 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,62
VITESSE MAXI	194 km/h
1000 m D. A.	31,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,9 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Arona 1.5 TSI 150 DSG7 FR

TOUT AUTOMATIQUE

Souple et silencieux, ce 1.5 de 150 ch offre des performances parmi les meilleures de la catégorie, tout en restant peu gourmand à l'usage. La boîte de vitesses mécanique disparaît de l'offre du constructeur. Cette version devient exclusivement associée à la boîte DSG à sept rapports. Dans cette finition FR, le look est assuré par des jantes de 17" et des projecteurs Full Led. Pas grand-chose à lui reprocher au niveau des équipements : digital cockpit, Clim bi-zone, Park assist, c'est très complet. D'autant qu'elle arbore une nouvelle planche de bord. Il ne lui manque qu'une banquette coulissante pour être parfaite.

⊕ Agrément de conduite · Equipement de série · Nouvelle planche de bord

⊖ Pas de banquette coulissante

Ce moteur de 150 ch est uniquement disponible avec la boîte DSG7. L'Arona fait aussi le plein de technologies et adopte la reconnaissance vocale.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 300 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km + 280 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	411 dm³
POIDS	1 253 kg
L x l x h (en m)	4,16 x 1,78 x 1,54
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	29,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,0 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Ateca 2.0 TDI 150 DSG7 Xperience

DSG7 SINON RIEN !

Sur l'Ateca, ce 2.0 TDI de 150 ch est associé obligatoirement avec la boîte automatique DSG7. La transmission mécanique limitait la consommation mais avec 6.4 l/100 km en moyenne, cette version offre toujours plus de 750 km d'autonomie. Les gros rouleurs apprécieront l'agrément de ce moteur TDI, un peu moins ses vocalises à l'accélération. A bord, les occupants bénéficient d'un ensemble spacieux, bien fini et confortable, même si les jantes de 18" provoquent quelques trépidations à basse vitesse. Enfin si certaines aides à la conduite sont disponibles de série d'autres ne sont accessibles qu'en option.

⊕ Sobriété · Agrément mécanique · Espace à bord

⊖ TDI peu discret

La version quatre roues motrices 2.0 TDI 150 a disparu catalogue.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 700 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km + 280 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	150 ch à 3000 tr/mn
Couple	360 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/40 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	515 dm³
POIDS	1 560 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,62
VITESSE MAXI	188 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

SERES

3 53,7 kWh Luxe

PROPOSITION INTÉRESSANTE

Premier modèle Seres distribué en Europe, le 3 est un crossover compact (4,39 m de long) 100% électrique. Si son amortissement souple garantit un bon niveau de confort, la direction floue et les pneus M+S (de série) n'en font pas un modèle de dynamisme. Toutefois, son comportement est rassurant. Spacieux et correctement équipé dans ce haut de gamme Luxe, le Seres 3 se montre aussi tonique. Et surtout, sa batterie de 53,7 kWh lui permet d'assurer près de 300 km d'autonomie moyenne (et jusqu'à 320 km en ville). Et le "plein" peut se faire en 30 mn sur une borne rapide (70 kW maximum).

⊕ Autonomie · Places AR · Reprises

⊖ Réseau/image

En Europe, le chinois Seres a encore tout à construire (image, réseau...). Mais son crossover 3 ne manque pas d'arguments.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	32 990 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	163 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 53,7 kWh
COFFRE	393 dm³
POIDS	1708 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,65
VITESSE MAXI	166 km/h
1000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,9 s
TEMPS DE CHARGE	9h (7,4kW) 17h (secteur)
AUTONOMIE	290 km

Les étoiles ★★★½☆

Octavia 1.0 TSI 110 Ambition

L'ACHAT MALIN

L'Octavia va bientôt avoir droit à son restylage. Mais en attendant, l'Octavia se décline toujours en une abordable version d'entrée de gamme de 110 ch. Il s'agit du fameux moteur trois cylindres turbo. Il est vrai que ce dernier peut manquer un peu de tonus lorsque l'on voyage à plusieurs et coffre chargé mais malgré tout, ce bloc essence fait bien le job. Par ailleurs, il modère sa consommation (5,1 l/ 100 km). L'autre atout de cette Octavia Ambition concerne sa belle habitabilité. En revanche, les fortes augmentations de tarifs ont mis à mal son excellent rapport prix/équipement !

⊕ Dotation correcte · Consommation

⊖ Moteur juste dans les relances · Rapport prix/prestations en baisse

A la fois discrète et élégante, l'Octavia n'a plus à rougir face à certains modèles haut de gamme. D'autre part, la version restylée arrive bientôt.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 710 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	118 g/km + 50 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	110 ch à 5500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	581 dm³**
POIDS	1301 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,47
VITESSE MAXI	208 km/h
0 à 100 km/h	10s8
CONSOMMATION MIXTE	5,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★½☆

SKODA

Fabia 1.0 TSI 95 Selection

TOUT D'UNE GRANDE

Avec son design à la fois élégant et attrayant, la nouvelle Fabia devrait à coup sûr augmenter son pouvoir de séduction. D'autre part, à l'intérieur, on n'est pas loin de la révolution! L'habitacle gagne nettement en modernité avec l'intégration d'une instrumentation numérique de 10,25" (26 cm) livrée de série sur Selection. Outre la jolie présentation, on profite d'une qualité des assemblages très correcte. De son côté, le TSI 95, augmente d'un cran les prestations face au 1.0 MPI 80. Lors des dépassements ou dans les relances en côte, la présence du turbo y contribue beaucoup.

⊕ Equipement moderne · Présentation séduisante · Moteur suffisant

⊖ Manque de dynamisme

Le châssis de la Fabia n'est pas un exemple de précision sur les petites routes. On apprécie cependant la douceur des suspensions.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	23 580 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	118 g/km + 50 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	95 ch à 5000 tr/mn
Couple	175 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	358 dm³
POIDS	1146 kg
L x l x h (en m)	4,11 x 1,78 x 1,46
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e)	10,2/15,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Karoq 1.0 TSI 110 Ambition

SKODA PEAUFINE SON SUV

Le Karoq se refait une petite beauté ! Rien de bien extravagant mais on note de subtiles retouches au niveau des blocs optiques, de la calandre, du bouclier et du becquet arrière. Pour le reste, rien ne change, la gamme s'articule toujours autour de deux essence (110 et 150 ch) et deux blocs diesels (116 et 150 ch). Le 1.0 TSI 110 d'entrée de gamme est bourré de talent et confère au Karoq un excellent agrément. A bord, la finition de base Ambition profite désormais d'une instrumentation numérique. Hélas, tous ces petits changements ont un surcoût.

⊕ 1.0 TSI séduisant · Dotation

⊖ Surcoût · Evolution très sommaire

Il faut avoir l'oeil pour voir les subtiles retouches opérées au niveau des optiques, de la calandre et du bouclier à l'occasion de ce restylage.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 290 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	132 g/km + 360 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	110 ch à 5500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	550/661 dm³**
POIDS	1265 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	187 km/h
0 à 100 km/h	11s1
CONSOMMATION MIXTE	5,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

Enyaq Coupé iV 299 ch RS

FAUX SPORTIF

Premier modèle 100 % électrique de Skoda à recevoir le blason RS, cet Enyaq iV Coupé affiche clairement ses ambitions de sportif avec sa couleur pétante, ses roues de 21 pouces et ses éléments de carrosserie spécifiques. Côté technique, le châssis est abaissé de 15 mm à l'avant et de 10 mm à l'arrière), ce qui favoriserait l'agilité... Hélas le poids trop élevé (2 217 kg) pénalise la tenue de route dans les virages. Sur la route, l'aspect sportif n'y est pas ! En revanche, la puissance du moteur électrique de cet Enyaq a été portée à 299 ch pour des performances honorables ! Dommage que l'autonomie de la batterie de 77 kWh ne permette pas d'effectuer plus de 400 km, et encore sans avoir le pied lourd.

Les sièges spécifiques à cette version promettent un excellent confort et un très bon maintien. En outre, la dotation de série s'avère riche !

Sur la route, cet Enyaq iV Coupé RS ne provoque pas le coup de foudre mais les quatre roues motrices assurent une motricité sans faille.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64 310 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	299 ch
Couple	460 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 21 - 255/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	588 dm³
POIDS	2217 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,88 x 1,61
VITESSE MAXI	181 km/h
1000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,9 s
TEMPS DE CHARGE	7h30 (11kW) 58h (secteur)
AUTONOMIE	395 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Look · Accélérations de GTI

⊖ Trop lourd · Autonomie en baisse

Karoq 2.0 TDI 150 DSG7 4x4 Sportline

SUR TOUS LES FRONTS

Cette version associée au fameux 2.0 TDI 150 DSG7 est avant tout destinée aux "gros rouleurs" qui recherchent un bon compromis entre performance et sobriété. Ce modèle qui bénéficie de la transmission intégrale s'adapte à tous les styles de conduite et se distingue par sa belle polyvalence. Capable d'évoluer en ville aussi facilement qu'une citadine, le Karoq peut également jouer les baroudeurs de luxe, surtout dans cette livrée Sportline qui bénéficie d'un équipement ultra complet (Caméra de recul, projecteurs Full LED, régulateur de vitesse actif, sellerie cuir/alcantara, jantes 18 pouces...).

Le coffre (de capacité variable grâce au plancher modulable) est grand. Dommage que la profondeur du pare-chocs gêne un peu l'accessibilité.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 600 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	151 g/km + 2 370 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 968 cm³
Puissance	150 ch à 3 500 tr/mn
Couple	340 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/50 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	550/661 dm³
POIDS	1 626 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,63
VITESSE MAXI	192 km/h
1000 m D. A.	31,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Ensemble moteur/boîte · Rapport prix/équipement

⊖ Poids · Prix

SMART

Smart #1 Premium

NOUVELLE DONNE

Le #1 (prononcé Hashtag-One) est le premier SUV de la marque. Longue de 4,27 m et forte d'une batterie de 66 kWh, cette Smart développe pas moins de 272 ch ! Ça marche, mais le comportement routier déçoit. Les suspensions souples la rendent sensible au roulis. A bord, on retrouve l'univers Smart, bien équipé, ultra connecté via l'écran tactile de 12,8". L'ergonomie est bien pensée et les rangements nombreux. La banquette coulissante sur 13 cm permet d'augmenter le volume de coffre. Le constructeur optimiste annonce une autonomie de 450 km alors qu'elle est évidemment inférieure dans la "vraie vie". Sur une borne rapide 80% de capacité sera récupérée en 30 minutes.

Côté équipement, cette Smart ne fait pas dans le détail. Assistance au créneau, conduite semi-autonome, régulateur de vitesse adaptatif, maintien dans la voie...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 815 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	272 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66 kWh
COFFRE	313 dm³
POIDS	1 800 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,83 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	6s7
TEMPS DE CHARGE	30mn (rapide)
AUTONOMIE	440 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

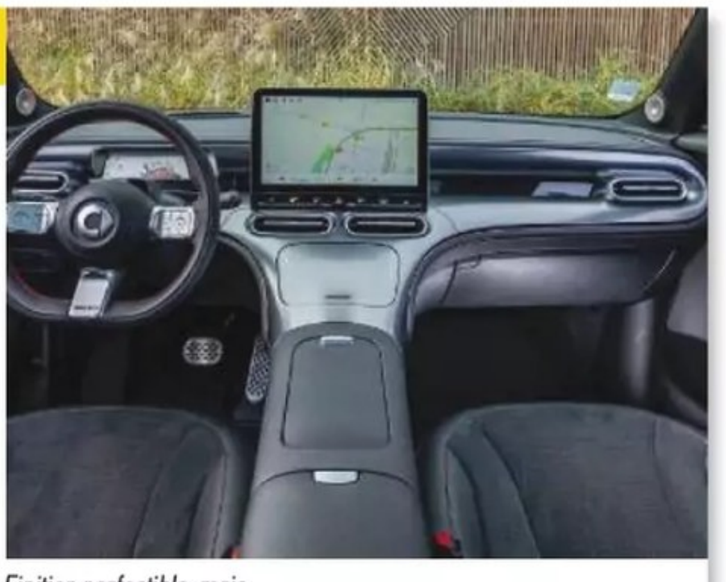
⊕ Aspects pratiques · Equipement de série

⊖ Comportement · Confort

#1 428 ch Brabus

POCHETTE-SURPRISE

Ce SUV aux lignes douces cache bien son jeu: dans cette version Brabus, à l'allure discrètement sportive, il affiche des performances très sportives, notamment en reprises. Une vivacité au service d'un châssis efficace doté d'un bel équilibre, même si on aurait aimé plus de précision dans la direction et de feeling. Quant au poids (près de 2 tonnes à vide), il se fait ressentir au travers de mouvements de pompage sur mauvaises routes, et le freinage est un peu dur à doser à basse vitesse. Pour le reste, ce #1 se montre plutôt accueillant et richement équipé, mais son ergonomie "tout tactile" manque de clarté et son coffre, de volume. Son autonomie est limitée et son prix assez élevé.



Finition perfectible, mais position de conduite bonne, équipement complet et rangements nombreux.

Extérieurement cette version Brabus se distingue par quelques éléments d'acastillage plus dynamiques, mais cela reste léger.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47815 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (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 R19
BATTERIE	62 kWh
COFFRE	333 - 445 dm³
POIDS	1955 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,83 x 164
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	24,7 s
80 à 120 km/h (en d)	2,2 s
TEMPS DE CHARGE	11h (7,4 kW) - 30 mn (borne rapide)
AUTONOMIE	290 km

Les étoiles ★★★☆☆

⊕ Performances soutenues · Bon comportement

⊖ Style sportif sobre · Pas frissonnante

#3 Electrique 272 ch Premium

DU STYLE, MAIS PAS QUE...

Voici le #3... soit la version coupé du #1 qui s'en distingue surtout de trois quarts arrière et par sa plus faible hauteur. Techniquement proche, il l'est aussi du cousin... Volvo EX30, reprenant l'offre propulsion de 272 ch, alimentée ici par une batterie de 66 kWh. Lourd de 1 800 kg, il ne marque pas par son dynamisme mais les accélérations musclées donnent un petit côté grisant à la conduite. Le comportement routier reste sage et sécurisant, plus orienté vers le confort que vers un réel dynamisme. La direction conserve un retour assez artificiel et le freinage est difficile à doser du fait de l'intervention de la récupération d'énergie et d'une fonction "e-pedal" un brin brutale.

La présentation est plutôt originale et assez valorisante dans cette finition Premium. Elle n'est pas luxueuse pour autant.

Plus bas que le #1, le #3 n'affiche pas un tempérament réellement plus sportif. Sa propulsion pourrait le rendre vif du train arrière, mais l'ESP veille au grain.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 315 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	272 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R19
BATTERIE	Li-ion 66 kWh
COFFRE	370 dm³
POIDS	1810 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,85 x 1,56
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s8
TEMPS DE CHARGE	3 h (22 kW) - 30 mn (150 kW)
AUTONOMIE	455 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Ambiance - dotation · Bon compromis routier

⊖ Direction peu informative · Aides à la conduite intrusives

Ignis 1.2 Dualjet Hybrid 83 ch Pack

UN MEILLEUR AGRÉMENT

Cette mini citadine a bénéficié l'an dernier d'un léger restylage, qui lui a notamment apporté des sabots de protection avant et arrière, mais aussi une augmentation des tarifs (!), l'Ignis dispose aussi d'une micro-hybridation plus aboutie. Elle améliore ainsi sa récupération d'énergie au freinage et bénéficie d'une meilleure souplesse en reprises. C'est agréable en ville, mais sur route, l'étagement trop long de la transmission et la faible puissance déçoivent. En ville, en revanche, son excellente maniabilité et sa faible largeur en font une bonne alternative aux références du genre.

⊕ Maniabilité · Système hybride

⊖ Puissance limitée · Tarifs en hausse

Traitée façon SUV, l'Ignis est en réalité une minicitadine aboutie dont le gabarit réduit s'apprécie au quotidien.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	19 660 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	112 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 197 cm³
Puissance	83 ch à 6 000 tr/mn
Couple	107 Nm à 2 800 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	175/60 R 16
RESERVOIR	32 litres
COFFRE	270/391 dm³
POIDS	896 kg
L x l x h (en m)	3,70 x 1,66 x 1,61
VITESSE MAXI	145 km/h
1000 m D. A.	34,4 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e)	16,0/25,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Swift Sport 1.4 Boosterjet Hybrid

COCKTAIL ÉTONNANT

Fin 2021, la Swift Sport a adopté l'hybridation légère en 48V, en même temps que son 4 cylindres 1.4 litre BoosterJet s'est modernisé (nouveaux injecteurs, nouvelle distribution, échappement retravaillé et une boîte plus courte). Les émissions de CO_2 ont baissé ainsi que les consommations (à peine plus de 6 l/100 km en moyenne), sans nuire aux performances, avec un 0 à 100 km/h effectué en seulement 7,9 s selon nos mesures. Une belle prouesse pour une petite sportive raisonnable et attachante (seulement 100 euros de malus), proposée sans surcoût dans un sympathique jaune vif.

⊕ Rapport prix/plaisir · Consommation réduite

⊖ Coffre trop petit · Suspensions fermes

Seulement 129 ch sous le capot mais de belles performances pour la Swift Sport et un tout petit malus.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	24 350 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	125 g/km + 210 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 373 cm³
Puissance	129 ch à 5 500 tr/mn
Couple	235 Nm à 2 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/45 R 17
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	295 dm³
POIDS	1 013 kg
L x l x h (en m)	3,89 x 1,74 x 1,50
VITESSE MAXI	195 km/h
1000 m D. A.	29,4 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	5,6/7,0/8,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Swift 1.2 Dualjet Hybrid CVT Pack

LA REINE DES VILLES

En version Pack, la Swift est bien équipée : elle dispose de l'accès et démarrage sans clé, de la clim' auto, de la navigation ou des 4 vitres électriques. Compacte et séduisante, la petite nippone est proposée avec un moteur 4 cylindres 1.2 litre rare à ce niveau de gamme, associé à une micro-hybridation. Si l'agrément ne s'en trouve pas transfiguré, l'association avec la boîte auto. à variation continue est agréable en ville, mais plus limitée sur autoroute. Mais, comme beaucoup d'autres modèles, les tarifs ont augmenté de manière sensible (plus de 21000 euros ici tout de même).

⊕ Citadine accomplie · Pas de malus

⊖ Prix en hausse · Carrosserie exposée

La Swift fait désormais payer cher ses charmes malgré une puissance somme toute assez modeste.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	21 250 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	115 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 197 cm³
Puissance	83 ch à 6 000 tr/mn
Couple	107 Nm à 2 800 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	185/55 R 16
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	295 dm³
POIDS	952 kg
L x l x h (en m)	3,85 x 1,74 x 1,50
VITESSE MAXI	162 km/h
1000 m D. A.	35,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	10,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Swace 1.8 Hybrid Pack

UNIS POUR LA VIE

De sa jumelle la Toyota Corolla Touring Sport, la Swace ne reprend que le plus modeste des deux moteurs. Celui-ci étant passé de 122 à 140 ch, la Suzuki suit l'évolution, héritant aussi d'une batterie de capacité supérieure. Les phases de roulage en mode électrique sont ainsi un peu plus longues. Le moteur thermique a cependant toujours tendance à donner de la voix par franche accélération. La mise à jour concerne aussi certains réglages du châssis, au profit du confort, ainsi que les écrans de la planche de bord et certaines aides à la conduite (détection des piétons et des cyclistes).

⊕ Consommation · Douceur en ville · Volume de coffre

⊖ Agrément moteur thermique

Clone de la Toyota Corolla Touring Sports, la Suzuki Swace en reprend la plus modeste de ses nouvelles mécaniques hybrides.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 250 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	102 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 798 cm³
Puissance	140 ch cumulés
Couple	142 Nm + 185 Nm électrique
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	205/55 R 16
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	592 dm³**
POIDS	1 400 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,79 x 1,46
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	9s4
CONSOMMATION MIXTE	4,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

SUZUKI

Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid Privilège

TOUJOURS PRÊT !

Concurrent des Peugeot 2008 et Renault Captur, le Vitara a pour lui une véritable allure de baroudeur. Il peut aussi séduire par son habitabilité satisfaisante et sa présentation réussie. Cette version dispose aussi d'un efficace 4 cylindres 1.4 turbo-essence épaulé d'une micro-hybridation et développant 129 ch. Doux à l'usage, il sait aussi se montrer plus dynamique, profitant d'un poids contenu. Ce qui l'aide aussi à consommer très peu pour la catégorie. Dommage, il manque d'insonorisation et d'une finition un peu plus cossue face à une concurrence très relevée dans ce segment.

⊕ Moteur dynamique · Existe en 4x4 (+ 2 000 €)

⊖ Insonorisation perfectible · Concurrence rude

Equipé de ce bloc 1.4 Boosterjet de 129 ch avec micro-hybridation, le Vitara brille par sa sobriété.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	22 190 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	120 g/km + 100 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 373 cm³
Puissance	129 ch à 5 500 tr/mn
Couple	235 Nm à 2 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	417 dm³
POIDS	1 214 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,78 x 1,61
VITESSE MAXI	184 km/h
1 000 m D. A.	31,0 s
80 à 120 km/h (4e/5e/6e)	7,8/9,8/12,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Across 2.5 Plug-in Hybrid E-Four Pack

CLONE PARFAIT

Suzuki a choisi de proposer l'Across uniquement avec l'ambitieux 4 cylindres 2.5 hybride rechargeable du Toyota RAV4, modèle dont il est le clone. La puissance maxi combinée est impressionnante (306 ch), et les performances dignes d'une GTI lorsque la batterie est chargée à bloc. Bonne nouvelle, une fois épuisés les 64 km d'autonomie électrique moyenne, la consommation en mode hybride est inversement proportionnelle aux performances, avec 6,6 l/100 km mesurés. Très proche du Toyota, le Across vient, comme lui, de recevoir un chargeur embarqué de 6,6 kW et de nouveaux écrans.

⊕ Performances de haute volée · Autonomie électrique

⊖ Prix très élevé · Concurrence du RAV4

Clone du Toyota RAV4, l'Across s'en démarque à l'extérieur avec une face avant totalement remodelée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 290 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	22 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2 487 cm³
Puissance	306 ch cumulés
Couple	227 Nm (+ 270 et 121 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	487 dm³
POIDS	1 951 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,86 x 1,69
VITESSE MAXI	189 km/h
1 000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid Style

UN CHOIX MALIN

Moins connu que le Vitara, le Suzuki S-Cross est un crossover qui a pourtant des arguments intéressants. Sous le capot, son petit 4 cyl. dispose d'une micro-hybridation 48V encore rare sur le segment. De quoi lui permettre une belle souplesse et une consommation intéressante. Autre atout du modèle, la possibilité d'être configuré en boîte auto et avec 4 roues motrices. A bord, si l'ambiance reste austère, la finition progresse et l'interface GPS est plutôt dans le coup. Surtout, l'habitabilité est généreuse, que ce soit aux places arrière, alors que le coffre s'avère pratique.

⊕ Un crossover pour les familles · Nombreuses versions

⊖ Châssis pépère · Tarif assez élevé

S'il n'est pas le plus sexy de sa catégorie, le Suzuki S-Cross profite d'une carrosserie bien protégée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27 490 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	120 g/km + 100 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 373 cm³
Puissance	129 ch à 5 500 tr/mn
Couple	235 Nm à 2 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	430 dm³
POIDS	1 242 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,79 x 1,58
VITESSE MAXI	195 km/h
1 000 m D. A.	30,8 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	7,8/10,0/12,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

TESLA

Model 3 Propulsion 283 ch

RÉFÉRENCE À SAISIR

Modèle à succès, la familiale au style épuré s'offre une proue inédite avec des feux affinés. Si elle n'est pas un modèle d'ergonomie et de confort, cette version remaniée arrive à faire moins bien sur le premier point et mieux sur le second. Alors que son prix grimpe, batterie et moteur n'évoluent pas mais l'aérodynamisme amélioré lui fait grappiller quelques 15 km d'autonomie. À l'intérieur, la Model 3 gagne en qualité perçue. Les nouveaux sièges avant sont désormais ventilés de série. À l'arrière, un petit écran apparaît. Le confort de roulement est grandement amélioré et le comportement reste plaisant.

⊕ Tarif encore serré - Autonomie convaincante · Confort désormais probant

⊖ Ergonomie discutable · Plancher haut à l'arrière

Grâce à un amortissement revu et au vitrage feuilleté généralisé, la Model 3 est devenue une berline vraiment confortable.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 990 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	283 ch
Couple	420 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R18
BATTERIE	Li-ion 57 kWh
COFFRE	555 dm³
POIDS	1 776 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,85 x 1,44
VITESSE MAXI	200 km/h
1 000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en d)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE	23h (secteur) / 9h (7,4 kW)
AUTONOMIE	400 km

Les étoiles ★★★★☆

Model Y 299 ch Propulsion

BONNE PIOCHE !

Dans la famille Tesla, je voudrais… le petit SUV ! À 42 990 €, le Model Y peut se contenter d'une petite batterie, mais conserve une belle autonomie moyenne de 360 km et profite toujours des excellentes stations de Superchargeurs. Ses performances se montrent amplement suffisantes et son habitabilité est généreuse. Enfin, le comportement routier est dynamique, mais les suspensions sont fermes. Dommage, les radars de stationnement ont été remplacés par un système à caméras peu efficace, du moins pour l'instant. Comme la Model 3, il va bientôt profiter d'un restylage.

L'intérieur reste très minimaliste avec son unique écran regroupant presque toutes les commandes.

Version haute de la Model 3, le Model Y devrait donc rapidement profiter lui aussi d'un restylage sérieux.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 990 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	299 ch
Couple	460 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R19
BATTERIE	LFP 60 kWh
COFFRE	854 + 117 (AV) dm³
POIDS	1909 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,92 x 1,62
VITESSE MAXI	217 km/h
0 à 100 km/h	6s9
TEMPS DE CHARGE	20h (secteur) - 17 mn (rapide)
AUTONOMIE	360 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Prix/prestations · Superchargeurs

⊖ Suspensions fermes · Plus de radars

Model Y Grande Autonomie

LA NOUVELLE RÉFÉRENCE

Si l'autonomie du Model Y d'entrée de gamme vous paraît insuffisante, Tesla propose, pour quelque 7 000 € de plus, la version Grande Autonomie. Selon l'américain, cette déclinaison revendique un rayon d'action de 533 km. Un peu optimiste, car dans la vraie vie, tablez plutôt sur 445 km mesurés par notre Labo. Une donnée somme toute assez confortable, notamment pour ceux qui roulent beaucoup. Par ailleurs, les performances délivrées par cette déclinaison de 514 ch s'annoncent canons. Le SUV expédie le 0 à 100 km/h en seulement 5s4. Seul hic : le confort de suspensions.

Dotée d'une transmission intégrale, cette version Grande Autonomie étonne par sa motricité.

Les chiffres (Labo)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 990 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	514 ch
Couple	493 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 75 kWh
COFFRE	695+ 105 dm³
POIDS	1986 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,93 x 1,63
VITESSE MAXI	217 km/h
1000 m D. A.	24,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
TEMPS DE CHARGE	30h (secteur) 9h (11kW) 1h (rapide)
AUTONOMIE	445 km

Les étoiles ★★★★★

⊕ Ambiance intérieure · Autonomie/performances

⊖ Prix (mais en baisse de 2000 €) · Raideur des amortisseurs

Model S Plaid 1020 ch

BERLINE HORS-SOL

Outre la capacité généreuse de la batterie de 100 kWh, la Plaid possède un groupe motopropulseur (trois moteurs électriques) de 1 020 ch qui lui permet d'expédier le 0 à 100 km/h en seulement 2s1 ! Rendez-vous compte, une Formule 1 ne fait guère mieux… Capable de dépasser les 320 km/h sur circuit, cette Tesla dispose en outre d'une excellente autonomie lorsque l'on adopte un rythme plus cool pour rouler aux vitesses réglementaires. En moyenne 637 km (selon Tesla). Mais une fois au volant, la modestie s'impose. En effet, cette débauche de puissance réclame une certaine dextérité…

La Model S Plaid est la berline 100 % électrique la plus rapide au monde. Elle va donc plus vite que la Porsche Taycan Turbo !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	109 990 € - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	1020 ch
Couple	1450 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 19 - 285/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 97 kWh
COFFRE	798 dm³
POIDS	2162 kg
L x l x h (en m)	5,03 x 1,99 x 1,44
VITESSE MAXI	322 km/h
0 à 100 km/h	2s1
TEMPS DE CHARGE	1h (rapide)
AUTONOMIE	637 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Accélérations surréalistes · Autonomie · Rapport prix/performances

⊖ Puissance excessive

TESLA

Model X Plaid 1020 ch

DRAGSTER FAMILIAL

Un 1 000 départ arrêté expédié en à peine plus de 19 s (21,5 s pour une Porsche 911 GT3 RS!) et des reprises éclair, l'imposant SUV électriqueModel X Plaid dépote ! Comme sa cousine la Model S, il a bénéficié d'une mise à jour technologique... et surtout, il embarque ici trois moteurs électriques pour 1 020 ch cumulés (!), et combine des performances de folie à un comportement diablement efficace… Le tout en offrant six vraies places et deux coffres immenses. Pour autant, la finition un peu légère fait tiquer à ce tarif. Enfin, les (deux) sièges indépendants de la deuxième rangée ne se rabattent pas !

⊕ Performances / comportement · Habitabilité

⊖ Finition / modularité · Insonorisation

Le Model X est surpuissant, spacieux, profite de portes arrière Falcon... et est hors de prix malgré une baisse de 17 500 €.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	116 990 € - 38 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	1020 ch
Couple	1400 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/40 R20 - 275/35 R20
BATTERIE	Li-ion 93 kWh
COFFRE	790 (AR) /180 (AV) dm³
POIDS	2455 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 2 x 1,68
VITESSE MAXI	263 km/h
1000 m D. A.	19,1 s
80 à 120 km/h (en d)	1,3 s
TEMPS DE CHARGE	
AUTONOMIE	430 km

Les étoiles ★★★★☆

Yaris 1.5 Hybride 116h Collection

HYBRIDE ATTACHANTE

Toujours fabriquée à Valenciennes, la quatrième génération de Toyota Yaris fera date. Déjà par sa ligne, bien plus séduisante que par le passé, mais également par sa motorisation hybride de 116 ch bien plus aboutie. Que ce soit en agrément, notamment en ville, et surtout en consommation, qui tombe sous les 5 l/ 100 km. En finition Iconic, très haut de gamme, on dispose de l'affichage tête haute, de la clim' auto 2 zones, des sièges chauffants... Pour un tarif il est vrai assez élevé pour une citadine. Enfin, le confort moelleux de sa suspension, la distingue de ses principales concurrentes.

⊕ Confort au quotidien · Agrément du moteur

⊖ Tarif de premium · Contenance de coffre

La quatrième génération de la Yaris progresse à tous les niveaux : agrément, confort et dotation. Un modèle incontournable!

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 450 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	97 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1490 cm³
Puissance	116 ch cumulés
Couple	120 Nm (+ 141 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	205/45 R 17
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	295 dm³
POIDS	1 162 kg
L x l x h (en m)	3,94 x 1,75 x 1,50
VITESSE MAXI	173 km/h
1000 m D. A.	33,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	4,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

TOYOTA

Aygo X 1.0 VVT-i 72 ch Collection

CHANGEMENT D'IDENTITÉ

Cette Aygo X utilise le châssis de la Yaris et adopte un look de mini Crossover. Sensation renforcée avec ses jantes de 18" et ses extensions d'ailes. Pensé pour la ville le 1.0 de 72 ch vibre un peu mais s'avère suffisant. Il atteint cependant ses limites hors agglomération. Dans cette version, la boîte manuelle à 5 rapports à l'étagement long pénalise les relances mais permet une consommation de 5.2 l/100 km en ville. A bord, les inserts de couleurs offrent un peu de gaité et participent à l'ambiance moderne et tentent de faire oublier le confort ferme. Enfin si cette Aygo X a gagné quelque 23 cm en longueur et 12,5 cm en largeur, l'habitabilité déçoit.

⊕ Moteur · Gabarit en ville

⊖ Habitabilité · Confort de suspensions

Destinée aux centres urbains, cette nouvelle Aygo X mérite les 1 000 € de supplément pour bénéficier de la boîte auto (CVT) gage d'agrément au quotidien.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	22 500 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	110 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	998 cm³
Puissance	72 ch à 6000 tr/mn
Couple	93 Nm à 4400 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	175/60 R 18
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	258 dm³
POIDS	963 kg
L x l x h (en m)	3,70 x 1,74 x 1,53
VITESSE MAXI	152 km/h
1000 m D. A.	37,0 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e)	18,4/29,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,3 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Corolla TS 2.0 Hybride Collection 196 ch

PROGRÈS EN DEMI-TEINTE

Élégante voire agressive, la Corolla n'a pas pris une ride. Retouches minimum donc pour ce restylage. Sous le capot, le 2.0 hybride passe de 184 à 196 ch. Toujours fluide et doux, son appétit reste inchangé sur route et autoroute, mais augmente de 0,6 l/ 100 km en ville. La puissance électrique atteint 113 ch, la batterie est plus musclée, et les phases en 100 % électrique sont plus longues et nombreuses. Mais les performances stagnent. Dommage car les réglages des trains roulants et de la direction ont été revus, améliorant la rigueur et la précision du comportement. Une montée en gamme qui se paye !

⊕ Comportement routier en progrès · Dotation à la page

⊖ Tarif qui grimpe (+ 4 750 €) · Agrément perfectible

Toyota a travaillé sur la mécanique hybride, le châssis et les équipements de sa Corolla. Les changements esthétiques, eux, sont très subtils.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 350 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	104 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1987 cm³
Puissance	152 ch à 6000 tr/mn (196 ch cumulés)
Couple	190 Nm à 5200 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/40 R18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	558 dm³
POIDS	1525 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,79 x 1,46
VITESSE MAXI	184 km/h
1000 m D. A.	29,9 s
80 à 120 km/h (en d)	5,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

Les étoiles ★★★☆☆

Corolla Touring Sports 1.8 e-CVT 140 GR Sport

EVOLUTION DE L'ESPÈCE

Comme la berline, la Corolla Touring Sports est déclinée en deux motorisations hybrides 140 et 196 ch. Ce premier niveau de puissance à gagné 18 ch. C'est avant tout le bloc électrique qui passe de 72 à 95 ch qui voit son couple évoluer et la capacité de la batterie s'accroitre. A l'usage les phases électriques sont bien plus nombreuses et cela participe à l'appétit de moineau de cette version. En revanche, à l'occasion d'accélérations vives, le moteur thermique reste encore trop sonore. On se console avec le volume de chargement très conséquent (592 dm³). On apprécie aussi le comportement rassurant et le confort des suspensions.

⊕ Sobriété à l'usage · Comportement · Volume coffre

⊖ Sonorité moteur dans les tours

Même en finition GR Sport avec ses jantes de 18", le confort de cette Corolla progresse. Les nouveaux réglages des trains roulants y sont pour beaucoup.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 250 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	107 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1798 cm³
Puissance	140 ch cumulés
Couple	142 Nm + 185 Nm électriques
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	592 dm³**
POIDS	1400 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,79 x 1,46
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	9s4
CONSOMMATION MIXTE	4,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

GR86

ENIVRANTE

Descendante de la GT86, cette GR86 hérite d'un nouveau 4 cylindres à plat, toujours atmosphérique, issu de chez Subaru. L'injection directe est de chez Toyota et l'ensemble transfigure ce modèle. Les 234 ch s'expriment pleinement avec des montées en régimes jusqu'à 7500 tr/mn. La boîte manuelle à 6 rapports est précise mais l'embrayage manque de progressivité, pas si simple au démarrage. Certes le confort est ferme, comme une sportive en fait. C'est vite oublié tant le plaisir au volant est grand grâce à son comportement joueur entre chaque enchaînement de courbes. Et que dire de ses vocalises, un régal.

⊕ Agilité/comportement · Moteur vivant ·

⊖ Confort ferme · Malus assassin

Avec la GR86, Toyota proposait une vraie sportive accessible mais le malus lui rajoute... 60000 €. Résultat, le constructeur jette l'éponge.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 900 € - 13 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	200 g/km + 60000 €
MOTEUR	4 cyl. à plat, 16S
Cylindrée	2387 cm³
Puissance	234 ch à 7000 tr/mn
Couple	250 Nm à 3700 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/40 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	276 dm³
POIDS	1275 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,78 x 1,31
VITESSE MAXI	226 km/h
0 à 100 km/h	6s3
CONSOMMATION MIXTE	8,8 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Prius Hybride Rechargeable Dynamic

TOUJOURS EFFICIENTE

La Prius V opte pour un style plus consensuel. Côté mécanique, le 1.8 de 122 ch fait place à un inédit bloc de 2.0 de 152 ch, associé à un moteur électrique de 163 ch soit une puissance cumulée de 223 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 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 Yaris Hybride.

La présentation intérieure abandonne les données centralisées. Le cockpit numérique adopte une forme originale.

Pour sa Prius hybride rechargeable, Toyota annonce une autonomie en "pur" électrique d'environ 70 km.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 900 € - 8 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	19 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1987 cm³
Puissance	223 ch cumulés
Couple	190 Nm + 208 Nm électriques
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	195/60 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	284 dm³
POIDS	1545 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,79 x 1,42
VITESSE MAXI	177 km/h
0 à 100 km/h	6s8
CONSOMMATION MIXTE	NC

*Données constructeurs

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

⊕ Moteur / agrément · Ligne enfin sympa

⊖ Habitabilté · Volume coffre

TOYOTA

GR Supra 2.0 258 ch

PLUS LUDIQUE

Comment ? Ce coupé aux lignes si évocatrices n'abrite qu'un "vulgaire" 4 cylindres. Et pourtant, ce moteur d'origine BMW affiche de belles caractéristiques. Et si la sonorité n'est pas au niveau de celle d'un 6 cylindres, les performances sont déjà excellentes. Mieux, avec quelques dizaines de kilos en moins sur le train avant que la version dotée du moteur 3.0, l'équilibre est encore meilleur, et le pilote prend davantage de plaisir sur circuit. A bord, la parenté avec BMW est évidente, mais la présentation est flatteuse, et l'équipement déjà très complet (affichage tête haute, audio JBL, chargeur à induction...).

⊕ Très belles performances · Équilibre parfait

⊖ Tarif · Sonorité

Impossible ou presque de différencier cette version 4 cylindres de la 6 cylindres. Qu'importe car c'est un coupé réussi !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 600 € - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	161 g/km + 4 543 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 998 cm³
Puissance	258 ch à 6 500 tr/mn
Couple	400 Nm à 1 550 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/40 R 18
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	310 dm³**
POIDS	1 395 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,86 x 1,30
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s2
CONSOMMATION MIXTE	7,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

RAV4 Hybride Rechargeable Collection

CHÈRE HYBRIDATION

Le Toyota RAV4 existe en hybride rechargeable. Une version devenue d'emblée la nouvelle référence chez les SUV compacts. En performance, il tient tête à bon nombre de GTi, en consommation moyenne, c'est du très bon également, avec seulement 6,6 l/100 km mesurés par notre labo. Mais surtout il affiche une belle autonomie en mode 100% électrique d'environ 65 km selon nos mesures. À l'été 2022 il a profité d'une évolution de son système multimédia, de l'adoption d'un écran central tactile plus grand, en revanche, il n'a toujours été restylé malgré ses six ans.

⊕ Restylage de printemps · Autonomie au top

⊖ Boîte perfectible · Version Trail indisponible

Avec cette version, Toyota met tout le monde d'accord en performances et en faible consommation.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	61 050 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	22 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2 487 cm³
Puissance	306 ch cumulés
Couple	227 Nm (+ 270 et 121 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	517 dm³
POIDS	1 985 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,86 x 1,69
VITESSE MAXI	189 km/h
1 000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Yaris Cross Hybride 116 Trail

ORIGINAL, PAS GOURMAND

Vous aimez la Yaris, vous aimerez encore plus cette déclinaison Cross. Ce SUV urbain affiche une ligne singulière et robuste, un peu à contre-courant de ce que propose la concurrence. A bord, le traitement est plus consensuel et identique à celui de la Yaris, mais on remarque l'intégration d'une instrumentation numérique. En revanche, l'espace intérieur s'avère assez étriqué. Mais le coffre, avec 436 dm³, est très généreux. Sous le capot, c'est le moteur de la Yaris Hybride qui rempile. Un peu juste en performances, il est en revanche très sobre. En version Trail, l'équipement est au top.

⊕ Offre originale sur le segment · Coffre volumineux

⊖ Reprises moyennes · Le prix n'est pas bradé

A l'instar de la citadine Yaris, cette déclinaison Cross est fabriquée en France, à Valenciennes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	32 900 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	112 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 490 cm³
Puissance	116 ch cumulés
Couple	120 Nm (+ 141 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	436 dm³
POIDS	1 242 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,77 x 1,60
VITESSE MAXI	166 km/h
1 000 m D. A.	33,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

bZ4X 2WD 11 kW Origin 204 ch

PAS ENCORE COMPÉTITIF

Cette version 4x2 du bZ4X est trop cher pour prétendre à un bonus... et n'est pas spécialement bien équipé, se montrant peu compétitif face à un Tesla Model Y de 299 ch. La présentation est terne, les plastiques durs omniprésents et la finition déçoit. L'ergonomie peut aussi dérouter. Il retrouve des couleurs sur l'habitabilité, le confort des sièges, et avec un volume de coffre correct. Avec 204 ch et 265 Nm, le bZ4X réalise des performances satisfaisantes pour une autonomie moyenne un peu décevante (surtout du fait de l'absence de planificateur de trajet). Le comportement un peu pataud est typé confort.

⊕ Confort · Style décalé

⊖ Pas de planificateur de trajet · Autonomie - Tarifs

Avec un déficit de presque 100 ch, le bZ4X ne peut rivaliser côté performances avec un Tesla Model Y 299 ch.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	55 700 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	204 ch
Couple	265 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	235/60 R18
BATTERIE	64 kWh
COFFRE	560 dm³
POIDS	1 911 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,86 x 1,65
VITESSE MAXI	166 km/h
1 000 m D. A.	30,4 s
80 à 120 km/h (en d)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	11h (Wbx 7,4 kW) / 45h (secteur)
AUTONOMIE	365 km

Les étoiles ★★★☆☆

C-HR 2.0 Hybride Rechargeable 223 ch GR Sport

LA VITESSE SUPÉRIEURE

Le nouveau C-HR arbore une esthétique toujours originale, dans l'esprit de la dernière Prius. À celle-ci, il emprunte aussi son offre hybride rechargeable de 223 ch, qui devrait lui permettre d'effectuer une soixantaine de kilomètres en électrique, tandis qu'il devrait se contenter d'environ 6 l/100 km de sans-plomb. La qualité de finition progresse, tout comme la surface vitrée et l'habitabilité à l'arrière (encore insuffisantes néanmoins), mais pas le coffre. Le confort aussi s'améliore. À noter : pour un premier prix plus accessible, il existe aussi en hybride simple de 140 ch.

Dommage, pour régler la puissance de régénération au freinage, il faut entrer dans le menu de bord. On aurait préféré des palettes au volant.

Le C-HR embarque deux chargeurs pour une puissance de 7 kW et une charge complète en moins de 2 h.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 400 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	19 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 987 cm³
Puissance	152 ch à 6 000 tr/mn (+ 163 ch élec.)
Couple	190 Nm à 4 400 tr/mn (+ 208 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/50 R19
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	350 dm³
POIDS	NC
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,57
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	7s3
CONSOMMATION MIXTE	0,9 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

⊕ **Confort/finition · Conso/autonomie**

⊖ **Habitabilité/coffre · Ergonomie**

VINFAST

VF8 Plus 408 ch

L'AUTRE CHOIX

Équipé d'un bloc de 150 kW sur chaque essieu, le SUV vietnamien VF8 revendique 408 ch pour 457 km d'autonomie annoncé. Sur la route, nous avons constaté un bon rapport agrément/confort, une direction précise et même un freinage bien géré et facile à doser. Les performances restent plutôt flatteuses. La présentation intérieure se veut premium avec un large écran multimédia, fluide et plutôt ergonomique. La garantie est de 10 ans ou 200 000 km ! Dommage qu'en matière de finition, et surtout à ce tarif, il ne puisse pas encore rivaliser avec les ténors du genre…

Pour l'agencement intérieur, VinFast ne se cache pas de s'être inspiré de Tesla. L'équipement est étoffé, mais la finition doit progresser.

Le style extérieur tente de se démarquer des autres productions sans pour autant proposer un dessin très clivant.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 390 € - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	408 ch
Couple	620 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R20
BATTERIE	Li-ion 87,7 kWh
COFFRE	376 dm³
POIDS	2600 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,94 x 1,67
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	5s9
TEMPS DE CHARGE	NC
AUTONOMIE	457 km

*Données constructeurs

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

⊕ **Performances et comportement · Agrément · Garantie 10 ans / 200 000 km**

⊖ **Finition perfectible**

VOLKSWAGEN

e-Up!

TOUJOURS PLUS LOIN !

Arrivée en 2013, l'e-Up ! version électrique de la citadine Up! a évolué en 2019, voyant la capacité de sa batterie quasi doublée. En résulte une autonomie rassurante en ville, de 250 km. Un environnement où l'e-Up! reste maniable, douce à l'usage, tonique et silencieuse bien sûr. L'installation d'une prise Wall box est toutefois nécessaire pour réduire les temps de charge à domicile à moins de 5h. Si le tarif a baissé avec le temps, il paraît encore élevé mais il est compensé en partie par une dotation incluant un câble pour se brancher sur bornes rapides, et une clim auto.

⊕ Autonomie correcte · Maniabilité · Equipement

⊖ Charge en 18h sur secteur...

S'il faut toujours éviter les grands axes où l'autonomie avoisine les 160 km, l'e-Up ! peut couvrir près de 250 km en ville sans recharger.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 030 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4 000 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	83 ch
Couple	212 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	185/50 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 36,8 kWh
COFFRE	272 dm³
POIDS	1 195 kg
L x l x h (en m)	3,60 x 1,65 x 1,50
VITESSE MAXI	130 km/h
1000 m D. A.	35,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	10,1 s
TEMPS DE CHARGE	4h30 sur Wallbox 18h sur secteur
AUTONOMIE	209 km

Les étoiles ★★★★☆

Golf 1.0 TSI 110 Life Plus

BRANCHÉE TECHNO

La célèbre Golf se veut plus plus technologique que jamais dans cette huitième génération, sortie en 2019. On trouve notamment une instrumentation numérique et un écran tactile de 10 pouces dès ce premier niveau de finition, doublés d'une ribambelle d'aides à la conduite. Hélas, l'ergonomie des interfaces, peu intuitive, impose de quitter souvent la route des yeux. Heureusement, l'habitabilité reste d'un très bon niveau, tout comme la finition. Version la plus abordable de la gamme, cette 1.0 TSI Life Plus offre un équipement complet et un moteur doux et souple, suffisant au quotidien.

⊕ Habitabilité et finition · Equipement

⊖ Interfaces complexes · Tarif déjà élevé

La Golf est moins donnée que jamais, y compris dans cette version d'entrée de gamme. Mais la dotation est déjà généreuse et le moteur 1.0 performant.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	32 395 € - 6 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	123 g/km - 170 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	110 ch à 5 500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	431 dm³**
POIDS	1 257 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,79 x 1,50
VITESSE MAXI	202 km/h
0 à 100 km/h	NC
CONSOMMATION MIXTE	5,3 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

Polo 1.0 TSI 95 Life

SÉANCE DE BOTOX

La Polo s'est offert un lifting de mi-carrière avec notamment un nouveau bouclier plus aéré en partie basse et des feux arrière en deux parties. Le 1.0 atmosphérique de 80 ch ayant disparu, l'entrée de gamme est assurée par la version turbo de 95 ch. Souple, performant et sobre, ce moteur est une réussite, qui laisse envisager des longs trajets sans fatigue et permet d'apprécier pleinement les qualités de la Polo, au premier rang desquels son habitabilité, son coffre, et sa finition impeccable avec notamment une planche de bord moussée à cœur, y compris sur la finition de base Life.

⊕ Finition irréprochable · 1.0 TSI bourré de talent · Coffre/habitabilité

⊖ Gabarit · Prix élevé

Réputé pour sa souplesse et son tonus, le 3 cylindres TSI 95 se montre aussi à l'aise en ville que sur route.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	24 655 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	120 g/km + 100 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	95 ch à 5 500 tr/mn
Couple	175 Nm à 1 600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	388 dm³
POIDS	1 153 kg
L x l x h (en m)	4,08 x 1,76 x 1,46
VITESSE MAXI	184 km/h
1000 m D. A.	32,7 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e)	10,4/15,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

Les étoiles ★★★★★

Golf 1.5 eTSI 150 Style

UN PEU DE JUS !

La Golf 1.5 eTSI 150 opte pour la micro-hybridation. Forcément dotée d'une boîte auto., elle se caractérise par son mini-moteur électrique (un alterno-démarreur) qui vient aider son homologue thermique à moins consommer. Il est alimenté par un batterie dédiée qui se recharge lors des décélérations. L'ensemble assure des accélérations sportives et une belle facilité d'usage, avec des passages de rapports doux et un Stop & Start imperceptible. Et aussi une belle sobriété : 6,1 l/100 km en moyenne. Mais le prix est élevé, surtout que les finitions hautes sont imposées. La version 130 ch est plus rationnelle.

⊕ Performances · Sobriété · Espace intérieur

⊖ Tarif

La Golf eTSI 150 se dote d'une micro-hybridation et s'associe obligatoirement à la boîte auto. DSG7. La version restylée arrrive.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 360 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	128 g/km + 260 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5 000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	431 dm³
POIDS	1 359 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,79 x 1,50
VITESSE MAXI	215 km/h
1000 m D. A.	29,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Golf 2.0 TSI DSG7 245 GTI

LA GTI FAIT DE LA RÉSISTANCE

Si les sportives semblent en voie d'extinction, la Golf GTI persiste et signe ! Un peu plus agressive côté style que les variantes plus populaires, elle adopte toujours un 2.0 turbo de 245 ch, obligatoirement associé à la boîte DSG7. Au quotidien, la Golf GTI impressionne toujours par sa facilité de conduite, son confort et... sa sobriété (7,8 l/100 km en moyenne !). Et en conduite sportive, on appréciera la présence du différentiel autobloquant qui maximise l'agilité et la motricité dans les virages. Mais si l'habitabilité est à saluer, l'ergonomie des interfaces reste perfectible.

⊕ Polyvalence impressionnante · Confort · Agrément moteur/boîte

⊖ Ergonomie

La Golf GTI reste la reine de la polyvalence. Si l'on reste raisonnable côté équipements et taille de jantes, le malus n'est pas délirant.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 210 € - 14 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	166 g/km + 6 126 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	245 ch à 4700 tr/mn
Couple	370 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/35 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	431 dm³
POIDS	1472 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,79 x 1,48
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	26,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,8 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

ID.3 58 kWh Pro Performance Style 204 ch

DES PROGRÈS DISCRETS

Lancée en 2020, l'ID.3 a eu des débuts difficiles, une finition indigne de la marque, une ergonomie décriée, sans parler de son allure peu inspirée. Outre une ligne adoucie et un prix en baisse de 1750 € à dotation comparable, les efforts ont surtout porté sur la qualité, avec des matériaux beaucoup plus cossus sur la planche de bord et les contre-portes. Le système multimédia reste en trop complexe, tandis que les nombreuses commandes tactiles, hyper-sensibles (sur le volant en particulier), agacent toujours. Spacieuse et bien équipée, l'ID.3 souffre encore, hélas, de suspensions fermes, à basse vitesse en particulier.

⊕ Autonomie correcte · Habitabilité / coffre

⊖ Ergonomie · Confort ferme

Le restylage est léger mais on notera l'arrivée d'un nouveau capot et d'un bouclier avant inédit.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 990 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4000 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R19
BATTERIE	Li-ion 58 kWh
COFFRE	403 dm³
POIDS	1800 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,81 x 1,57
VITESSE MAXI	163 km/h
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en d)	5 s
TEMPS DE CHARGE	34h (normal) - 35 mn (80% en 120 kW)
AUTONOMIE	355 km

Les étoiles ★★★★☆

Golf SW 1.0 eTSI DSG7 110 Life Plus

WAGON STYLÉ

La huitième génération de Golf se décline bien évidemment aussi en break. Allongée de 35 cm par rapport à la berline, elle affiche ainsi le meilleur volume de chargement de la catégorie, avec 610 dm³ (41 dm³ de mieux que l'ancienne génération). Le tout sans dénaturer son look, au contraire : la lunette arrière très inclinée donne du dynamisme au profil. En revanche, avec 4,64 m de longueur, l'allemande n'est pas des plus faciles à garer en ville ! Dotée ici d'un 1.0 eTSI de 110 ch à hybridation légère en 48V, elle offre un bel agrément et une consommation contenue de 6,8 l/100 km en moyenne.

⊕ Volume de chargement · Agrément moteur/sobriété

⊖ Gabarit imposant · Ergonomie complexe

La Golf SW se distingue par sa lunette arrière très inclinée qui lui confère un style dynamique, assez rare dans la catégorie.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 380 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	125 g/km + 210 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	110 ch à 5000 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	610 dm³
POIDS	1368 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,79 x 1,50
VITESSE MAXI	192 km/h
1000 m D. A.	33,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Arteon Shooting Brake eHybrid Elegance

FIÈRE ALLURE

Déclinaison plus récente de l'Arteon, le Shooting Brake concilie avec un indéniable brio élégance des lignes et volume intérieur. Les places arrière restent aussi spacieuses que celles de la berline tandis que le coffre propose un beau volume, y compris sur cette version hybride rechargeable embarquant un attirail électrique. Reprenant l'architecture mécanique de la Passat GTE, cette Arteon eHybrid affiche 218 ch et une batterie de 13 kWh promettant une cinquantaine de kilomètres en mode 100% électrique. Bonne nouvelle : elle ne coûte que 1 200 € de plus que la TDI 150.

⊕ Habitabilité · Coffre préservé · Dotation technologique

⊖ Poids élevé

Le Shooting Brake ne manque pas d'allure, ni de volume de chargement, même si celui de cette version se voit réduit par le système hybride.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	62 890 € - 8 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	26 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1395 cm³
Puissance	218 ch cumulés
Couple	400 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	245/40 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	494 dm³
POIDS	1849 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 1,88 x 1,47
VITESSE MAXI	222 km/h*
1000 m D. A.	28,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★★☆

VOLKSWAGEN

ID.7 77 kWh Pro Life Max 286 ch

UNE BERLINE AUX DENTS LONGUES

Voici l'inédite berline 100% électrique de Volkswagen, baptisée ID.7. Dotée d'une silhouette très élancée qui lui confère un Cx très avantageux, elle affiche un gros gabarit et un prix qui va avec. A bord, la qualité perçue fait d'emblée bonne impression avec son écran tactile XXL de 15"/38 cm. L'ID.7 séduit par son habitabilité et son coffre de 532 dm³. D'une puissance (suffisante) de 286 ch, forte d'une batterie de 77 kWh , elle annonce 620 km d'autonomie... soit plus de 400 km dans la vraie vie, à confirmer. Le confort et le comportement sont au niveau mais ne lui demandez pas de jouer les sportives. Elle est peu à l'aise en ville mais on y apprécie son faible rayon de braquage.

Comme pour les autres ID, le bouton qui permet de basculer entre l'ouverture des vitres AV et AR est toujours aussi agaçant.

L'ID.7 accepte les charges rapides juqu'à 170 kW. De quoi regonfler sa batterie de 77 kWh en 28 minutes environ, de 20 à 80 %. Correct, sans plus...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 990 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
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 R19 - 255/45 R19
BATTERIE	Li-ion 77 kWh
COFFRE	532 dm³
POIDS	2172 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,86 x 1,54
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	6s5
TEMPS DE CHARGE	28 mn (borne rapide 170 kW)
AUTONOMIE	620 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★½☆

⊕ Qualité de fabrication · Dotation complète · Habitabilité XXL

⊖ Poids - Tarif - Gabarit

Touran 1.5 TSI 150 Style 5 pl.

PRAGMATIQUE

Vous êtes parent d'une petite tribu, mais insensible à la mode des SUV ? Alors le Touran est fait pour vous. Si le design reste très cubique, cela profite aux places arrière, très spacieuses. Un atout, d'autant que la modularité reste exemplaire avec des sièges escamotables dans le plancher. En outre, le coffre est tellement immense qu'il peut accueillir, moyennant un surcoût de 800 €, une troisième rangée de sièges. Dommage que la gamme, désormais très réduite, débute avec ce 1.5 TSI de 150 ch, certes très agréable, mais un peu superflu et surtout très coûteux.

⊕ Habitabilité/coffre · Modularité

⊖ Tarif · Puissance superflue

S'il n'est plus vraiment à la mode, le Touran demeure spacieux et ultra-fonctionnel. Comptez 42350€ en finition d'appel.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 720 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	147 g/km + 1 761 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 6000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	502/677 dm³**
POIDS	1760 kg
L x l x h (en m)	4,53 x 1,83 x 1,66
VITESSE MAXI	209 km/h
0 à 100 km/h	8s9
CONSOMMATION MIXTE	5,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

ID.Buzz 77 kWh 204 ch Pro

PAPA COOL

Le Combi électrique est enfin là, après des années de tergiversations. Et le moins qu'on puisse dire, c'est que son look néo-rétro fait mouche : rarement un transporteur de troupes aura autant attiré l'attention ! Pour le reste, l'ID.Buzz fait confiance à la plateforme déjà vue sur l'ID.4, avec ici une batterie de 77 kWh. Mais le gabarit hors norme de l'engin pénalise forcément l'autonomie. Reste que voyager à bord est bien agréable : l'ambiance est très moderne, modulable à souhait (mais moins qu'un Multivan), même si la liste d'options est longue (2 810 € pour la déco rétro !). Et le tarif est élitiste.

⊕ Look néo-rétro · Conception moderne

⊖ Autonomie juste · Tarif/options

Le look de ce Combi électrique fait mouche ! Dommage que la déco biton rétro soit si chère payée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 450 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	1 100/1 283 dm³
POIDS	2709 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,99 x 1,94
VITESSE MAXI	147 km/h
1000 m D. A.	33,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
TEMPS DE CHARGE	7h30 (11kW) 58h (secteur)
AUTONOMIE	340 km

Les étoiles ★★★½☆

T-Cross 1.0 TSI 95 ch VW Edition

AMENDE HONORABLE

Critiqué pour sa finition décevante, le T-Cross a revu sa copie à l'occasion de son restylage. Tout n'est pas parfait, mais saluons les progrès ! Désormais doté d'un look plus séduisant, d'une planche de bord inédite et d'interfaces modernisées, il a conservé ses qualités. Très spacieux, pourvu d'un vaste coffre et d'une banquette coulissante, le petit SUV s'apprécie aussi pour son excellent confort et la sobriété de son 1.0 TSI 95. Il manque cependant d'un peu de dynamisme, et ses tarifs apparaissent un brin élevés… sauf dans cette série spéciale VW Edition, bien équipée mais pas éternelle.

C'est à bord que les modifications sont le plus visibles avec une planche presque entièrement nouvelle et plus qualitative.

Pas de révolution sur le T-Cross restylé dévoilé l'été dernier : de nouveaux boucliers et un filet de calandre qui s'éclaire, c'est à peu près tout !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 790 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km + 280 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	95 ch à 5 500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	205/60 R16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	444 à 569 dm³
POIDS	1 252 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,82 x 1,59
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	33,8 s
80 à 120 km/h (en 4è/5è)	10,6/16,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

Les étoiles ★★★⯪☆

⊕ Habitabilité, modularité, confort, finition en progrès

⊖ Encore quelques plastiques durs

T-Roc 1.0 TSI 110 Life

QUALITÉ EN HAUSSE

Construit sur le châssis de la Golf, le T-Roc fait partie des plus grands SUV citadins. En contrepartie, il réserve une habitabilité et un volume de chargement exemplaires. Si la qualité des matériaux pouvait décevoir à son lancement en 2017, VW corrige le tir avec le restylage de mi-carrière opéré en 2022. Outre des boucliers et calandres revus, il a ainsi gagné une planche de bord taillée dans un matériau moussé agréable au toucher. Hélas, les prix continuent de grimper, et dépassent les 30 000 €. Le moteur d'entrée de gamme donne toujours satisfaction et le comportement est rassurant.

Le léger restylage de mi-carrière du T-Roc se remarque à une proue légèrement redessinée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31 800 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	136 g/km + 650 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	110 ch à 5 500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	474 dm³
POIDS	1 284 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,82 x 1,58
VITESSE MAXI	179 km/h
1 000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	8,6/10,2/13,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Coffre/habitabilité · Moteur plaisant · Dotation moderne

⊖ Prix

T-Roc 1.5 TSI 150 DSG7 Style Exclusive

AGRÉABLE MAIS GLOUTON

Même si la boîte manuelle est très agréable à manipuler, rien de mieux qu'une transmission auto. pour une conduite coulée et décontractée. Surtout la DSG7, qui assure des changements de rapports rapides et sans heurts. Et si elle a tendance à privilégier un peu trop les bas-régimes en mode normal, le 1.5 TSI a suffisamment de souffle pour résister. Mais elle fait grimper un peu la conso. Même avec le système de coupure de la moitié des cylindres à vitesse stabilisée, le moteur réclame 8,2 l/100 km en ville. Pour le reste, on retrouve un habitacle pratique et un confort honnête.

Avec la boîte auto. DSG, le T-Roc 1.5 TSI offre un agrément de conduite élevé mais la conso a tendance à grimper, surtout en ville.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 495 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	145 g/km + 1 504 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 6 000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/40 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	474 dm³
POIDS	1 406 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,82 x 1,58
VITESSE MAXI	200 km/h
1 000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,5 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Agrément mécanique · Douceur à l'usage · Espace intérieur

⊖ Consommation en ville

T-Roc Cabriolet 1.5 TSI 150 DSG7 R-Line

IL NE MANQUE PAS D'AIR !

Jusqu'à présent, le concept de SUV cabriolet n'a jamais pris. Mais Volkswagen persiste en reconduisant le modèle découvrable du T-Roc, récemment restylé. Il faut avouer qu'il ne manque pas d'allure, ni de rigidité, même décapoté. Une vertu qui se paie avec un poids qui dépasse 1,5 tonne à vide. Le petit 1.0 TSI de 110 ch en soufffre toujours un peu. Mieux préparé, le 1.5 TSI de 150 ch, obligatoirement associé à une boîte DSG, fait grimper la note mais l'agrément est au rendez-vous. Les places arrière sont correctes, mais difficiles d'accès une fois la capote en place.

La capote électrique s'escamote en 15 secondes. Cette version a également profité du restylage et donc d'une planche de bord plus cossue qu'avant.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 830 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	155 g/km + 3 119 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 6000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	310 dm³
POIDS	1511 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,82 x 1,53
VITESSE MAXI	203 km/h
1000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,5 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

⊕ Confort · Agrément · Equipement

⊖ Tarif corsé (qui grimpe encore)

Taigo 1.5 TSI 150 DSG7 R-Line

SPORTIF EN APPARENCE

Le Taigo pimente un peu la conduite avec le 1.5 TSI de 150 ch, performant, peu gourmand grâce à son système de coupure de deux des quatre cylindres à allure cool, et forcément associé à la rapide boîte auto. DSG. On apprécie aussi, dans cette finition R-Line, les sièges sport offrant un meilleur maintien. Ceci-dit, pas de quoi s'extasier non plus, car le train avant n'est ni réactif ni très accrocheur, et la direction manque de précision. Enfin, à plus de 35 000 €, ce modèle n'est pas donné, même si son malus est léger. Restent les qualités intrinsèques du modèle, notamment son espace intérieur.

Le Taigo 1.5 TSI séduit par ses performances, sa douceur à l'usage et sa sobriété. Mais son châssis est moins plaisant que celui d'un Ford Puma.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 720 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	132 g/km + 360 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 6000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	419 dm³
POIDS	1290 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,76 x 1,52
VITESSE MAXI	210 km/h
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

⊕ Performances · Sobriété · Habitabilité

⊖ Comportement placide

Taigo 1.0 TSI 110 DSG7 Style

COSTUME BIEN TAILLÉ

Le Taigo se place entre le T-Roc et le T-Cross. Avec sa lunette arrière inclinée et des surfaces vitrées réduites, le nouveau venu surfe sur la vague des SUV coupés. Sa planche de bord cossue piquée à la Polo donne une impression de sérieux. Si son comportement routier ne prête pas le flanc à la critique, on s'ennuie un peu au volant à cause d'un manque d'agilité et de précision côté direction. Par ailleurs, le 1.0 TSI de 110 ch fait juste son job. Cette motorisation est facturée 910 € par rapport au 95 ch, avec 1 850 € de supplément pour avoir droit à la boîte auto., certes agréable.

Le style du Taigo est réussi, de même que le traitement de l'habitacle. Mais le châssis et ce moteur manquent de piment. Ceci-dit, la boîte auto. est douce.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 440 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	133 g/km + 400 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	110 ch à 5500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	419 dm³
POIDS	1247 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,76 x 1,52
VITESSE MAXI	187 km/h
1000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Présentation · Espace intérieur · Douceur à l'usage

⊖ Conduite peu grisante

Tiguan Allspace 2.0 TDI 200 Elegance Exclusive

DIGNE DES SOMMETS

En haut de la gamme du Tiguan Allspace, remplacé en 2023, on retrouve un 2.0 TDI de 200 ch. Proposé d'office en 4x4 avec la boîte automatique DSG7, ce diesel permet au SUV familial de s'affranchir de son poids, quelles que soient les conditions, y compris quand les sept places sont occupées et le coffre chargé. Déjà toniques avec le TDI 150, les reprises sont ici encore plus enthousiasmantes, mais l'appétit grimpe... tout comme le tarif et le malus ! On se consolera avec la dotation de cette finition Elegance Exclusive, qui apporte son lot d'aides à la conduite high-tech ainsi que le cuir.

Grâce au 2.0 TDI de 200 ch, on oublie vite le poids et le gabarit du Tiguan Allspace mais pas le budget.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64 000 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	170 g/km + 8770 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	200 ch à 3600 tr/mn
Couple	400 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	608/768 dm³**
POIDS	1823 kg
L x l x h (en m)	4,73 x 1,84 x 1,69
VITESSE MAXI	216 km/h
0 à 100 km/h	7s8
CONSOMMATION MIXTE	6,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Comportement routier · Equipement dernier cri

⊖ 3e rang exigu · Tarif/malus

Tiguan III 1.5 eTSI 150 ch R-Line Exclusive

LE THERMIQUE À LA RESCOUSSE...

Volkswagen renouvelle son Tiguan pour la troisième fois, et le nouveau ne manque pas d'allure avec sa proue assez agressive et ses flancs marqués. Il est ici doté d'un 1.5 eTSI 150 plutôt silencieux, doux à l'usage mais un peu juste au moment de doubler pour secouer les 1661 kg de l'engin. Et s'il faut le bousculer, il se réfugie dans la boisson (et peut dépasser les 9 l/100 km). Au volant, sentiment mitigé : la direction trop ferme et manquant de retour d'infos, associée au manque de dynamisme du châssis, n'incite pas à hausser le rythme. Le confort apparaît convenable, sans plus. À l'intérieur, la superbe planche de bord très high-tech fait son effet et la qualité de fabrication est digne de la marque. Spacieux, modulable, doté d'un coffre généreux, le Tiguan III fait néanmoins payer tout cela bien trop cher.

Au centre, trône un écran digital géant de 15"/38 cm (12,9"/33 cm pour les autres finitions). Le nouveau système multimédia gagne en facilité d'utilisation, mais les nombreux sous menus réclament de l'habitude et de la dextérité.

Douceur et discrétion caractérisent le 1.5 eTSI 150 ch. À l'usage, le système micro-hybride 48 V se singularise par un frein moteur assez prononcé.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	55 700 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	149 g/km + 2219 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	255/45 R19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	652 dm³
POIDS	1616 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,86 x 1,66
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	9s1
CONSOMMATION MIXTE	6,8 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★½☆

⊕ Choix des moteurs - Présentation / finition - Habitabilité généreuse

⊖ Tarif très, très haut perché - Confort perfectible - Direction peu agréable

ID.4 77 kWh 204 Pro Performance

LE COURANT PASSE

L'ID.4 est un SUV compact qui reprend la base de l'ID.3 mais avec des capacités de batterie supérieures. Au côté des versions "Pure" de 52 kWh, trop justes pour voyager, on trouve donc des modèles "Pro" de 77 kWh, au rayon d'action étendu. Selon nos mesures, l'allemand peut ainsi couvrir plus de 400 km sans ravitailler en milieu urbain, et plus de 350 km sur autoroute, même si la prudence invitera à "faire le plein" avant. Pas mal ! Vif à l'accélération, maniable et relativement agile avec sa transmission aux roues arrière ici, l'ID.4 est par ailleurs agréable à conduire, mais pas donné.

⊕ Autonomie correcte · Agrément de conduite · Diamètre de braquage

⊖ Tarifs

Les 204 ch assurent de bonnes performances et la batterie de 77 kWh offre une autonomie correcte au regard des prétentions familiales de l'ID.4.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 650 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 21 - 255/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	565 dm³
POIDS	2160 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,86 x 1,61
VITESSE MAXI	161 km/h
1000 m D. A.	30,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	401 km

Les étoiles ★★★★☆

ID.5 GTX 77 kWh 299 ch

PLUS GT QUE GTI

Comme l'ID.4 dont il dérive, le SUV coupé électrique ID.5 a droit à sa version performante, nommée GTX. Là aussi, il n'est pas vraiment question de sport, tant à cause du poids (2 250 kg) que des réglages finalement peu engageants de ce SUV familial. Qu'importe, on apprécie ses belles qualités de voyageur : silence, confort, habitabilité... L'autonomie est logiquement un peu moins généreuse que sur les versions moins puissantes, mais reste correcte. Ce qui l'est moins, c'est le prix demandé : 65 000 € ...hors options ! C'est 5600 € de plus que l'ID.5 de 200 ch, et 4250 € de plus que l'ID.4 GTX. Ça pique !

⊕ Performances · Confort général

⊖ Tarif très élevé · Pas vraiment sportif

Performant, l'ID.5 GTX l'est assurément. Mais il n'est pas vraiment sportif et préfère la conduite coulée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	65 200 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	299 ch
Couple	460 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	544 dm³
POIDS	2250 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,86 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	27,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
TEMPS DE CHARGE	7h30 (11kW) 58h (secteur)
AUTONOMIE	380 km

Les étoiles ★★★½☆

Touareg 3.0 TSI eHybrid 462 ch R

TENUE CORRECTE EXIGÉE

Cumulant 462 ch, cette version R du gros Touareg est toujours hybride rechargeable (avec près de 40 km d'autonomie électrique), ce qui lui permet d'éviter au passage le malus écologique. Le 3.0 V6 turbo de 340 ch est secondé par un bloc électrique de 136 ch, alimenté par une batterie de 14,3 kWh de capacité utile. Batteries vides, ce mastodonte de 2,5 tonnes réclame un peu plus de 10 l/100 km, une valeur élevée... mais très correcte pour ce gabarit. Et les performances décoiffent. Le comportement est plus précis, la douceur des suspensions et la souplesse de la sellerie cuir (de série) séduisent. Le restylage est léger, visible essentiellement au niveau de la calandre et des optiques.

La taille de l'écran (15"/38 cm) ne change pas. Mais un nouveau logiciel accélère la vitesse de calcul du GPS.

Plus agile et mieux maintenu, le Touareg restylé progresse en comportement sans pénaliser le confort, toujours remarquable de douceur.

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	103 700 € - 22 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	51 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2995 cm³
Puissance	340 ch (+ 136 ch élec.)
Couple	450 Nm à 1 340 tr/mn (600 Nm cumulés)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/45 R20
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	500 - 645 dm³
POIDS	2474 kg
L x l x h (en m)	4,91 x 1,99 x 1,72
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s1
CONSOMMATION MIXTE	2,3 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

⊕ Agrément de conduite · Confort et équipement

⊖ Tarif très élevé · Poids pachydermique

Amarok 3.0 TDI 240 ch Aventura

UN AIR D'AMÉRIQUE

L'Amarok II est un... Ford Ranger (châssis, moteur, boîte, multimédia...) doté tout de même des codes stylistiques Volkswagen. Profitant d'une position de conduite haute, il s'apprécie peu en manoeuvre avec son piètre diamètre de braquage (13,5 m). Son quatre cylindres 3.0 V6 rebaptisé "TDI" se montre souple à bas régime, volontaire à l'accélération grâce à son couple généreux et remarquable de discrétion mais il manque de sobriété. Sa capacité de chargement est élevée (jusqu'à 951 kg) et il peut remorquer jusqu'à 3,5 tonnes grâce à ses suspensions à lames à l'arrière mais ce choix pénalise le confort, surtout à vide. Il manque aussi de dynamisme, d'agilité et la direction n'est pas assez précise. Il compense un peu avec ses nombreuses et modernes aides à la conduite. Enfin en matière de présentation et de finition, il place la barre haute.

Le style reste classique, mais les matériaux, de bonne qualité et correctement assemblés, font oublier les gènes de "véhicule utilitaire" de l'Amarok. En outre, cette finition haut de gamme dispose d'équipements riches et modernes.

Boue, sable, neige ou cailloux, l'Amarok s'adapte à tous les terrains. Il dispose de six modes de conduite différents et d'une boîte de transfert avec blocage du différentiel pour crapahuter.

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	66 850 € - 14 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	265 g/km + 60000 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	3000 cm³
Puissance	240 ch à nc tr/mn
Couple	600 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 10 vitesses
PNEUS	275/45 R21
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	dm³
POIDS	2350 kg
L x l x h (en m)	5,35 x 1,91 x 1,89
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	31,7 s
80 à 120 km/h (en d)	6,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	10,6 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

⊕ Capacité d'emport · Agrément

⊖ Budget conséquent · Appétit non négligeable

VOLVO

V60 Recharge T6 AWD 350 Ultra

UN HYBRIDE DE RÉFÉRENCE

A partir de 66 500 €, la très élégante V60 se décline en version hybride rechargeable. En cumulant son petit moteur électrique et son bloc thermique, le break dispose de 350 ch. Une puissance suffisante, d'autant que la douceur exemplaire de cette mécanique séduit. Autre avantage, une fois la batterie pleine, la V60 peut parcourir jusqu'à 64 km. Pas mal ! Cela dit, une fois les accus à plat, le 4 cylindres turbo boit en moyenne 8,6 l/100 km. A noter que la V60 T6 et ses 2 073 kg n'aime pas être chahutée dans les virages. Son truc : avaler les kilomètres sur autoroute.

La V60 Ultimate est bien équipée : affichage tête haute, toit pano, phares à led directionnels, etc.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	72 950 € - 15 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	18 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1969 cm³
Puissance	350 ch cumulés
Couple	350 Nm (+ 309 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/40 R 19
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	411 dm³
POIDS	2 073 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,85 x 1,44
VITESSE MAXI	183 km/h
1000 m D. A.	25,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,7 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Douceur de la mécanique - Autonomie en tout électrique

⊖ Poids élevé - Dynamisme

C40 Recharge 238 Plus

NOUVELLE SILHOUETTE

A l'image de certains autres constructeurs, Volvo dégaine lui aussi un SUV au look de coupé. Basé sur la même plateforme que le XC40, le C40 a pour particularité de n'être disponible qu'en version 100 % électrique. En entrée de gamme, le SUV dispose ainsi de 238 ch et sa batterie de 69 kWh autoriserait une autonomie assez ambitieuse de 406 km. A bord, la présentation suédoise séduit mais en y regardant de plus près, on découvre quelques plastiques bas de gamme. A l'arrière, les passagers profitent d'un bel espace au niveau des jambes, cependant la garde au toit limitée peut gêner les plus grands.

Pour recharger la batterie du C40, comptez pas moins de 7h à 11 kW et seulement 30 min via une borne de recharge rapide.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	54 580 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique 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	235/50 R 19 - 255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 69 kWh
COFFRE	479+37 dm³**
POIDS	2052 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,88 x 1,60
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	7s4
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 32 min (rapide)
AUTONOMIE	453 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★½☆

⊕ Look - Autonomie - Gabarit

⊖ Trop lourd

EX30 Single Extended Range 69 kWh Ultra 272 ch

CONCENTRÉ SINO-SUÉDOIS

Un petit SUV électrique à partir de 37 500 €, voilà qui attire l'attention ! Mais malgré sa tendance écolo (matériaux recyclés, cuir vegan, empreinte carbone réduite…), il faudra attendre 2025 pour profiter du bonus. En attendant, on appréciera donc son bloc de 272 ch performants façon Smart #1... le cousin éloigné, la batterie de 69 kWh qui promet 476 km d'autonomie (comptez plutôt 370 km), le confort plus appréciable que sur le #1. Sain, sécurisant, sans être pataud pour autant, il offre une ambiance cosy, épurée, dépouillée à l'excès dans la plus pure tradition de la maison suédoise. Dommage que cela touche aussi l'ergonomie ultra-minimaliste caractérisée par la politique du "tout via l'écran central".

Tout passe par lui, même l'affichage des infos de conduite, le réglage des rétros ou l'ouverture de la boîte à gants. Devoir passer par des menus et des sous-menus pour accéder à une fonction de base agace, même si ceux-ci sont plutôt bien agencés.

Avec ses 4,23 m de long, l'EX30 est désormais le plus petit SUV de Volvo, mais pas le moins malin, ni le moins pratique.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 950 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	272 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R19
BATTERIE	Li-ion 64 kWh
COFFRE	318 + 7 (AV) dm³
POIDS	1860 kg
L x l x h (en m)	4,23 x 1,84 x 1,55
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s3
TEMPS DE CHARGE	27 mn (borne rapide 55 kW)
AUTONOMIE	476 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Confort / tenue de route - Ambiance / finition - Dotation pléthorique

⊖ Pas de bonus en 2024 - Coffre un peu juste - Politique du tout écran

VOLVO

XC40 Recharge 252 Extended Range Plus

GROS COUP DE POUCE

Volvo renouvelle les moteurs et les batteries (69 et 82 kWh) de son SUV compact électrique, le moteur des versions à deux roues motrices se dédoublant en une version 238 ch et cette offre de 252 ch qui passent aussi de l'avant à l'arrière. De plus, la batterie de grande capacité n'est plus réservée à la version 4x4 (408 ch). Elle se trouve ici associée à la propulsion, pour une très belle autonomie annoncée. Le reste ne change pas : du charme, de l'ambiance (même si les places arrière pourraient être plus accueillantes), du confort… au prix d'un comportement pataud et d'un tarif toujours plus conséquent.

La présentation intérieure séduit par son style spécifique, l'ergonomie de l'écran tactile est perfectible.

Depuis le restylage, le XC40 adopte le regard de sa variante coupé C40.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	54 870 € - 9 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	252 ch
Couple	420 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R19
BATTERIE	Li-ion 82 kWh
COFFRE	413 (AR) + 31 (AV) dm³
POIDS	2076 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	7s4
TEMPS DE CHARGE	NC
AUTONOMIE	514 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Autonomie prometteuse · Comportement sain

⊖ Places arrière · Tarifs élevés

XC60 Recharge T6 AWD Plus

LE LUXE SUÉDOIS

Ce XC60 réunit de bonnes performances sans tomber dans l'excès tarifaire. Même s'il n'est pas donné à près de 75 000 € dans cette finition Plus, le XC60 tout juste remodelé compense par une présentation léchée : inserts en bois, jantes alliage 19", planche de bord gainée de similicuir... La sensation "premium" domine sans tomber dans le "bling-bling". Les 350 ch cumulés offrent un bel agrément même si le poids rattrape vite les envies sportives. Mais à l'usage, l'hybridation lui confère encore plus de douceur tandis que la boîte auto. se substitue parfaitement à ce style de conduite coulée.

Le XC60 restylé représente ce qui se fait de mieux chez le constructeur suédois : classe, doux à l'usage et confortable.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	74 480 € - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	23 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1969 cm³
Puissance	350 ch cumulés
Couple	350 Nm (+ 309 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/45 R 20
RESERVOIR	71 litres
COFFRE	447 dm³
POIDS	2160 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,91 x 1,66
VITESSE MAXI	183 km/h
1000 m D. A.	26,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Douceur d'utilisation · Présentation intérieure · Style élégant

⊖ Poids

XC90 Recharge T8 AWD Start 7 pl.

VITRINE TECHNOLOGIQUE

Cette version hybride rechargeable de 455 ch cumulés n'émet pas plus de 76 g de CO_2/km. Le grand SUV suédois échappe ainsi au malus. Le 2.0 essence boosté à 310 ch est associé à un moteur électrique de 145 ch et pas moins de quatre modes de conduite sont proposés. Le mode "Pure" permet de rouler sur près de 30 km en électrique tandis que le mode "save" permet lui, de recharger les batteries tout en roulant. Mais une fois les batteries à plat, on dépasse allègrement les 9 l/100 km, à condition d'avoir le pied droit léger. Car avec une telle réserve de puissance, la tentation d'accélérer est forte !

Le XC90 T8 améliore son autonomie électrique avec près de 90 km annoncés. Pas mal !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	91 050 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	28 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1969 cm³
Puissance	310 ch (+ 145 ch électriques)
Couple	400 Nm (+ 309 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 20
RESERVOIR	71 litres
COFFRE	620/707 dm³**
POIDS	2297 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,93 x 1,78
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s4
CONSOMMATION MIXTE	1,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles ★★★★☆

⊕ Performances · Confort exceptionnel · Mode électrique

⊖ Prix

Banner

THE POWER COMPANY

DEMARREZ !
BATTERIES & CHARGEURS

POUR UN DÉMARRAGE FIABLE EN TOUTE SAISON!

Avec Banner, faites le choix de la qualité ! Une batterie choisie par les plus grands constructeurs et une gamme de chargeur pour en prendre soin ! Une charge externe permet de maintenir la pleine puissance de votre batterie et augmente sa durée de vie !

bannerbatterien.com

LEADING COMPANIES OF AUSTRIA

ŠKODA

Škoda Fabia
La citadine qui n'a pas peur
des grandes distances.

À partir de
99 €/mois(1)

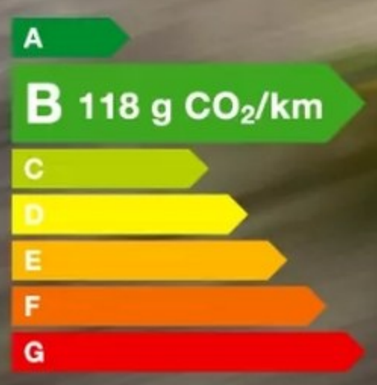
LLD 37 mois / avec apport
Prime à la conversion déduite

DISPONIBLE IMMÉDIATEMENT

Modèle présenté: Fabia Monte Carlo 1.0 TSI 95 ch BVM à **261 €**/mois sur 37 mois avec options, 1er loyer de **3 000 €**, remise de **4000 €** déduite.

Offre valable jusqu'au 31/03/2024. (1) Fabia Selection 1.0 TSI 95 ch BVM en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, 1er loyer de 4000 €, remise de 4000 € déduite hors assurances facultatives. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - SARL de droit allemand - Capital social: 318 279 200 € - Siège social: Braunschweig (Allemagne)- RC/HRB Braunschweig: 1819 - Intermédiaire d'assurance européen: D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) - Succursale France: BâtimentEllipse, 15 avenue de la Demi-Lune. 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise: 451 618 904 - Administration et adresse postale: 11, avenue de Boursonne - B.P. 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex. Monte-Carlo est une marque déposée par Monaco Brands.

Volkswagen Group France - SAS - Capital: 198 502 510 € - 11, av. De Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.



Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**