N° 30 TRIMESTRIEL JUILLET-AOÛT-SEPTEMBRE 2026

Auto Plus Vert !

NOUVEAU

LES MEILLEURES SOLUTIONS POUR MOINS POLLUER

Renault Twingo

Une électrique à 17 500 € et c'est une Twingo !

Le Toyota RAV4 évolue… en douceur

BMW i3 Elle change tout !

SPÉCIAL ÉLECTRIQUES

Les prix, les bonus, les autonomies de **150** modèles

Citroën ë-C5 Aircross

Dacia Spring

Mercedes CLA

Peugeot ë-308

ALPINE A290 GTS

LANCIA YPSILON HF

MINI JCW E

MATCH À TROIS SURVOLTÉ !

+ GUIDE EXCEPTIONNEL

Tous les modèles du marché à l'essai

157 VOITURES HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES TESTÉES

L 15782 - 30 - F: 5,20 € - RD

generation
renault
portes ouvertes 11-15 juin[1]

la petite **grande** voiture

RENAULT TWINGO E-TECH ELECTRIQUE

5 portes
jusqu'à 360 L de volume de coffre[2]
jusqu'à 2 m de longueur de chargement[3]
sièges indépendants, rabattables et coulissants[4]
jusqu'à 24 systèmes avancés d'aide à la conduite[5]
openR link avec Google intégré et plus de 100 apps disponibles[6]

à partir de
13 310€[7]
prime coup de pouce 6 180€ déduite[8]

profiter
de l'offre

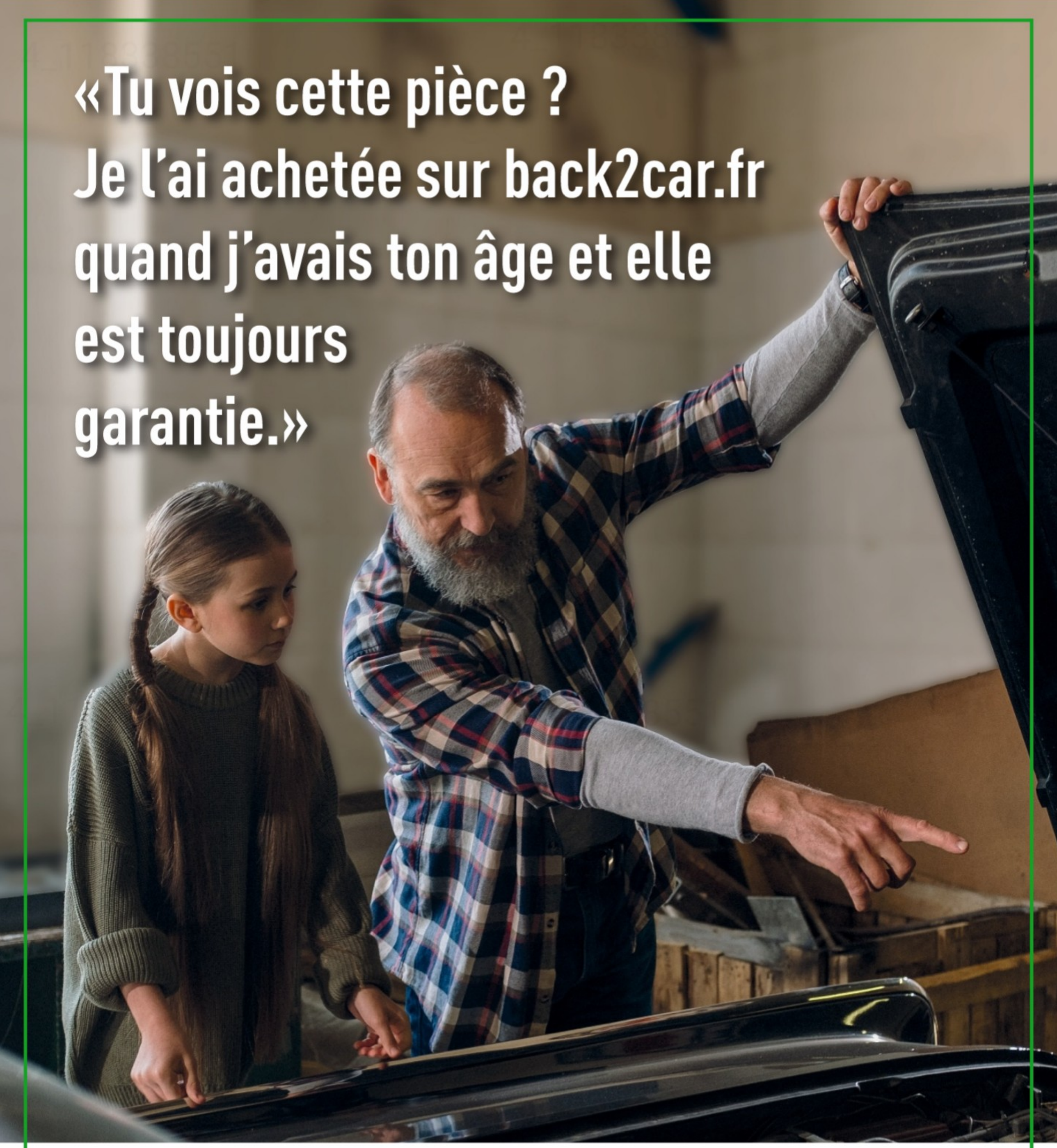
A 0g CO_2/km
B
C
D
E
F
G

éligible au leasing social(9)

modèle présenté : Twingo e-tech électrique techno 80 ch avec options jantes alliage diamantées noir 18" reverso et teinte métallisée vert absolu à 16 110€, prime coup de pouce déduite de 6 180€!(8) (1) ouverture exceptionnelle le 14/06/26. (2) avec sièges arrière avancés. équivaut à 305 dm³ en norme VDA. (3) selon version. siège conducteur non rabattable. (4) sièges arrière. (5) en option selon version. (6) selon version, toutes les marques Google sont la propriété de Google LLC. (7) selon prix conseillé pour achat Twingo e-tech électrique hors options. (8) montant max indicatif prime CertiNergy (siren 798 641 999) pour valorisation achat par client particulier d'un véhicule neuf particulier électrique M1 Renault éco-scoré de moins de 2,4 tonnes avec prix inférieur à 47 000€ ttc hors options, au titre dispositif certificats d'économie d'énergie (CEE), non soumis à TVA, dans réseau participant, **du 1er au 30/06/2026.** pour particuliers, selon niveau revenus. voir conditions auprès de votre revendeur. (9) sous réserve modalités gouvernementales du dispositif leasing social 2026 et sous réserve éligibilité au dispositif. **consommations min/max (kwh/100 km)*: 12,2/12,7. émissions de co_2 (g/km)*: 0 à l'usage, hors pièces d'usure.** *selon données wltp. Renault s.a.s. rcs nanterre 780 129 987.

renault.fr

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



NOTRE **GARANTIE À VIE** N'A PAS
FINI DE VOUS ACCOMPAGNER !

Back2car
la pièce auto recyclée

ÉLECTRISANTE, LA NOUVELLE TWINGO !

On n'a pas tous envie de rouler à l'électrique, question de choix, de goût, de conviction, mais évidemment de budget aussi. Pour autant, même si l'on affectionne particulièrement les moteurs thermiques, vivants et gratifiants, il faut reconnaître que l'électrique, au quotidien, peut se révéler appréciable. Mais le problème reste le même : le coût. Et pourtant, depuis le début de l'année, sur les quatre premiers mois, les ventes d'automobiles électriques ont progressé de 48 %... La guerre en Iran, la flambée des prix des carburants, le leasing social, une année 2025 moins réussie, un malus qui incite aussi à revoir ses projets... Ce sont sûrement autant de raisons de s'orienter plus sérieusement vers l'électrique. Évidemment, nombre de modèles ne sont pas accessibles et l'idée d'avoir une voiture électrique pour partir en vacances peut encore effrayer. Mais au quotidien, c'est une solution qui commence à faire son chemin dans la tête de nombre d'entre nous... Et cela tombe bien car les petites électriques commencent à se multiplier. La Dacia Spring n'est plus toute seule, la Leapmotor T03, la Citroën ë-C3 ou encore la Renault 5 E-Tech sont désormais de la partie.

Mais celle qui va faire parler d'elle dans les mois à venir, c'est bien la nouvelle Twingo, tant par son look néo-rétro, inspiré de la première génération, que par ses aptitudes, son comportement, son autonomie et son habitabilité *(voir p.32)*. Et ce qui va vous faire craquer, c'est son prix : à partir de 17 500 € dans sa version Autonomie Urbaine Techno, et même 13 750 € dans les meilleures conditions, mais pour une version d'entrée de gamme. Voilà qui donne à réfléchir.

Bien entendu, notre dernier numéro ne s'arrête pas uniquement à elle. Vous pourrez aussi y découvrir nos plus récentes informations sur la prochaine Toyota Yaris *(p.12)* et sur l'imminente BMW i3 *(p.8)*. Notre dossier spécial électrique vous permettra de comparer les prix, les caractéristiques et surtout les autonomies de 150 modèles électriques vendus en France. Et si vous hésitez entre hybride et électrique, nous vous proposons également 7 duels fratricides *(p. 24)*. Retrouvez aussi notre match électrisant entre la Lancia Ypsilon HF, l'Alpine A290 GTS et la Mini JCW E *(p.40)*, notre premier essai des inédits Toyota RAV4 *(p.36)*, Mercedes GLB *(p.50)* et MG S6 EV *(p.54)*... En tout et pour tout, pas moins de 175 modèles testés pour mieux vous orienter. Alors, bonne lecture et bonne réflexion...

Auto Plus Vert!

REWORLD MEDIA
LEADING MEDIA GROUP

Président : Reworld Media

axel springer

Président Axel Springer France : Patrick Werhmann

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

RÉDACTION

Rédacteur en chef adjoint : Franck Mozzanini (5448)
Assistante de la rédaction : Karine Saunier Roumestand (55 94)
Rédaction : Services actualités, essais, nouveautés, enquêtes et pratique d'Auto Plus. Vincent Desmonts, Fred Deleau, Maël Pilven.
Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)
Réalisation de la couverture : M&Cie, Compos Juliot
Réalisation graphique et gravure :
page 3 à 69 : Studio Pykha
page 70 à 114 : Rip Consulting

PUBLICITÉ

PUBLICITÉ COMMERCIALE
Directrice génrérale : Elodie Brétaudeau-Fonteilles
Directrice du pôle automobile : Nathalie Martins
Directrice adjointe du pôle automobile : Anne Buré-Emmel (29 21)
Plannings : Angélique Consoli (53 52), Stéphanie Guillard (53 50)
Trafic : Lea Joya

MARCHÉS DIRECTS
Directrice de publicité : Julie Aldabo (55 45)

MARKETING & ABONNEMENT

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

ABONNEMENTS ET DIFFUSION
Directeur marketing clients/diffusion : Germain Perinet

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

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

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat

ÉDITION

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

DIRECTION

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

Imprimeur : Roto France
Numéro ISSN : 0992-8154
Numéro CPPAP : 0526 K 93921
Dépôt légal : juin 2026
Trimestriel : juillet, août, septembre 2026

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

LE TRI + FACILE

Certifié PEFC
Ce produit est issu de forêts gérées durablement, de sources recyclées et contrôlées
PEFC 10-31-1557
www.pefc-france.org



SOMMAIRE

P.4 ..... Édito
P.14 ..... Actus

NOUVEAUTÉS

P.8 ..... BMW i3
P.12 ..... Toyota Yaris

DOSSIERS

P.18 ..... Spécial électriques, 150 modèles mesurés par le labo Auto Plus
P.24 ..... Hybride ou électrique ? 7 duels pour trancher.







P. 63....Le guide des technos écolos

ESSAIS

P.32.....Essai : Renault Twingo E-Tech 82 ch

P.36.....Essai : Toyota RAV4 2WD 185 ch

P.40..... Match : Lancia Ypsilon HF 280 ch - Alpine A290 GTS 220 ch - Mini John Cooper Works E 258 ch

P.46.....Essai : Dacia Sandero Stepway 1.2 Eco-G 120 ch

P.50.....Mercedes GLB 250+ EQ 272 ch





P.54.....Essai : MG S6 EV 244 ch

P.56.....Match : Audi Q3 1.5 eHybridd 272 ch - BMW X1 xDrive25e 245 ch - Mercedes GLA 250e Hybrid EQ 218 ch

GUIDE D'ACHAT

P.68..... 157 modèles à l'essai

PHOTO : YANN LEFEBVRE



EN bref!

Lancement: automne 2026
L x l x h, en m: 4,76 x 1,87 x 1,48
Moteurs électriques:
de 250 à 469 ch
A partir de: 55000 €*
**Estimation* Auto Plus.*

A BORD DE LA NOUVELLE BMW I3

La Série 3 met les

La huitième génération de Série 3 arrivera cet automne, d'abord en version 100% électrique i3. Il s'agit du deuxième modèle de la famille Neue Klasse après l'iX3, dont elle reprend l'impressionnant bagage technologique... avec un peu de nostalgie en filigrane, pour faire passer la pilule de l'électrification. Premier tour d'horizon.

Texte: Antoine Arnoux
Photos: Fabian Kirchbauer/BMW

Le message est clair du côté de Munich. Au début des années soixante, la série "Neue Klasse" posait les bases de ce qui allait devenir la Série 3 en 1975, tranchant avec les productions BMW d'alors. Ressortir cette appellation historique est donc symbolique: la Série 3 électrique ferait-elle ostensiblement table rase du passé? Disons que cette nouvelle mouture opère la plus profonde rupture que la lignée ait connue depuis son apparition.
En réalité, deux Série 3 seront sur le pont. La version 100% électrique i3, que nous découvrons ici (rien à voir avec la citadine du même nom produite de 2013 à 2022), ne sonne pas le glas du thermique pour la familiale BMW: essence et diesel seront toujours au programme, tous électrifiés à divers degrés (hybridation légère 48 V ou rechargeable). Ces dernières versions reposeront sur une évolution de la plateforme CLAR, issue de la génération sortante. De son côté, l'i3 intègre une base bien différente, puisqu'elle est le second modèle de la gamme à profiter de la base technique dite NA0, inaugurée par le SUV iX3 et spécifiquement dédiée à l'électrique. Malgré ces gènes bien différents, les deux modèles seront visuellement similaires, à quelques détails près (à la manière de Mini, dont les Cooper essence et électrique sont conçues sur deux architectures différentes).

1. *Version photographiée.*

CONCEPT-CAR NEUE KLASSE

ARNAUD SAUNIER



L'i3 revisite quelques fondamentaux du style BMW : calandre double haricot inclinée, long capot et dessin des montants arrière parleront aux nostalgiques des premières Série 3.



Tout en angles, le dessin va à l'inverse de la tendance aux lignes fuyantes. La silhouette évoque le concept Neue Klasse sans avoir la même finesse : épaulements massifs, ceinture de caisse plus haute…



L'i3 repose sur un empattement gigantesque pour une familiale : 2,90 m, afin de loger l'imposant pack de batterie (108,7 kWh). Celui-ci est directement intégré aux soubassements et contribue à la rigidité de l'auto.

doigts dans la prise

Pas de surprise sur ce point : nous avions vu juste, le modèle de production est proche de nos illustrations de l'an dernier ! Le dessin est toutefois plus conventionnel que le concept-car Vision Neue Klasse (2023), mais l'esprit est là. On en retrouve les contours anguleux, et la face qui réinterprète la calandre en double haricot de manière singulière : celui-ci occupe toute la largeur et englobe les optiques par un liséré, éclairé ou non selon les finitions, en remplacement du chrome. Pour le reste, la nouvelle venue conserve des proportions typiquement BMW. Porte-à-faux courts, habitacle relativement reculé… Les nostalgiques apprécieront : le profil évoque presque les générations E21 et E30 (les deux premières de la lignée), en bien plus massif évidemment. L'i3 s'étire sur 4,76 m, (5 cm de plus que l'actuelle Série 3), soit quasi la longueur de l'i4, l'autre familiale électrique de la marque qui risque de souffrir de la comparaison.

Festival numérique

Le poste de conduite, calqué sur celui de l'iX3, en reprend le même agencement épuré et quasiment privé de toute commande physique. Hormis le sélecteur de marche et les commodos, tout passe par l'écran central de 18"/45,7 cm (légèrement plus orienté vers le conducteur qu'à bord du SUV). Là aussi, l'interface alambiquée demandera un temps d'adaptation, malgré l'intégration d'une dose d'IA supposée en faciliter l'usage. On s'égare dans les menus en cascade ! En revanche, on apprécie l'original Panoramic View, composé d'un large bandeau (trois écrans juxtaposés), qui s'étale au pied du pare-brise : les infos essentielles sont bien visibles, l'affichage est paramétrable à l'envi. Au volant (déconcertant par sa forme vaguement ovale), on trouve aisément sa posture et la surface vitrée relativement importante ménage une bonne visibilité de trois quarts arrière. Cela change des "meurtrières" qui se sont généralisées ces dernières années. A l'arrière, justement, l'empattement identique à celui de l'iX3 offre un espace aux jambes confortable… hélas pénalisé par le plancher rehaussé. Comme souvent lorsqu'une encombrante



Ambiance 100% numérique assumée : le cockpit Panoramic Vision peut dérouter par l'absence de commandes physiques et le dessin asymétrique. Les données de conduite s'affichent en surplomb de la planche de bord, sur le large bandeau digital personnalisable.

batterie se cache en dessous, les adultes voyageront avec les genoux trop relevés. Implanter l'assise plus haut aurait pénalisé la garde au toit, ici très convenable (même pour un gabarit de 1,85 m). Côté bagages, le coffre de notre modèle de présérie n'étant pas accessible, contentons-nous pour l'instant d'une vague estimation : compte tenu des dimensions en hausse et des libertés d'aménagement qui découlent d'une plate-forme électrique (fatalement, pas d'échappement à faire passer), prévoyons au minimum 500 dm^3 (480 dm^3 pour la Série 3 sortante). Notons également, à l'instar de l'iX3, la présence d'un frunk (petit coffre d'appoint à l'avant), capacité inconnue à ce jour. L'i3 profite aussi de la technologie sophistiquée découverte dans l'iX3 (voir Auto Plus n° 1952), gérée par quatre puissants logiciels faisant office de "super cerveaux" dédiés à l'interface média, aux aides à la conduite ou la gestion de l'énergie (programmation de la recharge, récupération d'énergie adaptative…).



L'espace ne manque pas, le pavillon presque rectiligne offre une bonne garde au toit et le dossier incliné est confortable : l'i3 sait recevoir. Hélas, plancher haut et assise basse imposent de voyager genoux relevés.

Une vraie voyageuse électrique ?

Ici aussi, son architecture électrique en 800 V autorise une puissance de charge très élevée : jusqu'à 400 kW sur borne rapide DC (celles capables de les délivrer, évidemment), avec des temps de pause express à la clé : de 10 à 80 % en 21 min seulement. Chiffre théorique, bien sûr, à confirmer à l'usage. Notons que la batterie de 108,7 kWh utiles, capacité colossale pour une berline de ce créneau (environ 95 kWh pour la future Classe C électrique à titre de comparaison), est reprise telle quelle de l'iX3 (les cellules cylindriques favorisant le ratio encombrement/capacité). Ainsi parée, l'i3 promet un rayon d'action confortable. Plus aérodynamique et moins pesante que l'iX3 (on l'espère sous les 2 t), la berline pourrait frôler 900 km de portée sur une charge ! Chiffre optimiste, mais éloquent sur ses ambitions de détrôner les références actuelles en la matière (Tesla Model 3 et Mercedes CLA essentiellement).

De même, BMW est encore peu disert sur les évolutions à prévoir de la gamme i3. La 50 xDrive, ici illustrée, ouvrira le bal, a priori unique version au lancement. Techniquement jumelle de l'iX3, elle reçoit deux moteurs (un par essieu) délivrant 469 ch au total, pour 645 Nm de couple maximal. Costaud ! Quant à l'arrivée d'un break i3 Touring, rien n'est exclu… Une motorisation moins musclée, dotée d'une batterie plus petite, viendra en principe élargir l'offre vers le bas en guise de prix d'appel. A l'opposé, nous assisterons à l'autre volet du grand chambardement mené par cette Série 3 électrique : la M3, qui sera bien reconduite en version thermique, aura droit à son alter ego électrique ! Dotée de quatre moteurs, celle-ci développera près de 1 000 ch au total ! Une autre histoire, dont les débuts sont prévus courant 2027. ■

PEUGEOT

NOUVELLE 408

WAOUH GARANTI !

Électrique, hybride et hybride rechargeable

Nouvelle signature PEUGEOT arrière

Peugeot i-Cockpit® 3D*

JUSQU'À 8 ANS PEUGEOT CARE GARANTIE



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

Modèle présenté : Nouvelle E-408 GT Exclusive. *De série, en option ou indisponible selon les versions. Peugeot Care : 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle activée à chaque entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

LA STAR DES HYBRIDES TOYOTA SERA AUSSI

Future Yaris : elle défiera

La cinquième génération de la citadine sera métamorphosée esthétiquement ! Elle intégrera les codes stylistiques de la future Corolla tout en conservant son gabarit ramassé, autour de 4 m de long.

Illustration Auto Plus

L'actuelle Yaris



FLORIAN GROUT

DÉCLINÉE EN ÉLECTRIQUE
toutes les françaises !



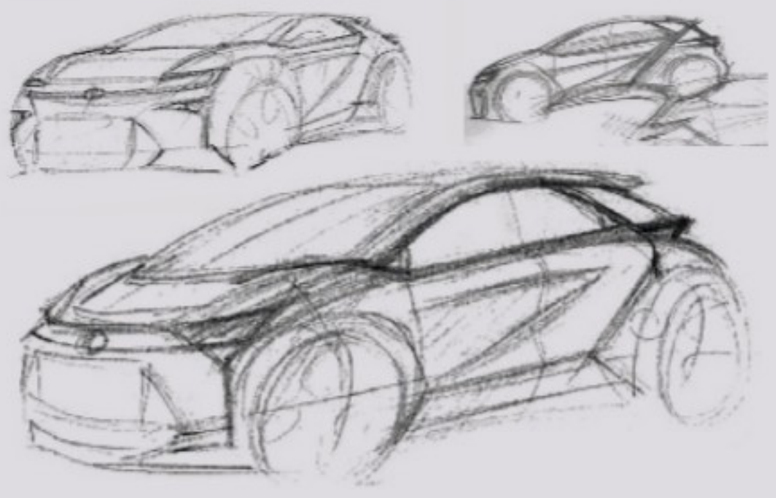
EN bref !

Lancement: 2028
Moteurs hybrides et électriques: de 120 à 150 ch[1]
Longueur: 4 m[1]
Tarifs: à partir de 25000 €[1] en hybride et 29000 €[1] en électrique

La cinquième génération de la Toyota Yaris, qui devrait voir le jour d'ici deux à trois ans, va connaître une sacrée révolution! Technique tout d'abord, en étant déclinée également en électrique, mais aussi esthétique, avec un look totalement inédit.

Texte: Agnès Lasbarrères – Illustrations: René Demarets

Fabriquée au Japon depuis 1999, la Yaris vient de fêter ses vingt-cinq ans de production sur le sol français. Le 31 janvier 2001, elle fut en effet la première Toyota à être assemblée dans l'Hexagone, à l'usine d'Onnaing (59), près de Valenciennes[2]. Elle a ensuite rapidement évolué vers une deuxième génération (2005), puis une troisième (2011), cette dernière ayant inauguré une motorisation hybride en 2012. Puis, il a fallu attendre neuf années pour qu'elle soit renouvelée (en 2020)! Nouvelle plateforme, augmentation de la puissance pour l'hybride (116 ch), batterie lithium-ion en remplacement de l'ancienne nickel-métal-hydrure, mais aussi look plus agressif. C'est le modèle que nous connaissons aujourd'hui, et qui a profité, en 2024, d'une mise à jour technique et technologique avec, notamment, l'ajout d'une version de 130 ch (tandis que les essence de 70 et 120 ch ont tiré leur révérence).



Mais désormais, elle peine un peu face à des petites hybrides bien plus nombreuses, comme les cousines Citroën C3, Opel Corsa et Peugeot 208, la Renault Clio (tout juste renouvelée) ou la MG3, entre autres. Celles-ci sont souvent moins chères, plus modernes et plus puissantes. Le temps semble donc venu d'envisager une cinquième génération.

Virage électrique annoncé

Pourtant, Toyota ne paraît pas vraiment pressé de remplacer son best-seller: il faudra probablement patienter encore jusqu'en 2028, voire 2029, pour découvrir la nouvelle citadine. Celle-ci existera, certes, toujours en hybride, mais aussi en 100% électrique, une information confirmée par Andrea Carlucci, le directeur marketing et produit de la marque: "Une Yaris électrique est envisagée à l'avenir, car Toyota reconnaît que le marché évolue et que les volumes de ventes de véhicules électriques se concentrent sur le segment B."

Précisons que ce type d'énergie n'est pas vraiment la tasse de thé du constructeur japonais, lui qui a fait de la technologie hybride sa marque de fabrique (depuis la sortie de la première Prius en 1997). Toyota a en effet tardé à proposer des modèles exclusivement "à pile" et, pour ses premiers pas dans ce nouvel univers, a opté tout d'abord pour des SUV. Le bZ4X,

➲ Notre expert design : René Demarets



Petite dynamique

Chaque génération affiche une personnalité bien à elle. Pourtant, des constantes existent: la compacité des proportions (les Yaris sont plus ramassées que des rivales comme les Renault Clio ou Volkswagen Polo), ou bien le contraste entre une face au schéma vertical (capot court et optiques haut perchées) et une poupe plus horizontale. La cinquième génération conservera ces codes et les adaptera en s'inspirant, notamment, du concept-car Corolla, ce qui donne cette signature lumineuse en crochet, un profil anguleux et, dans le bas des portes, un pli remontant vers l'arrière. Ce dernier libère de l'espace pour des ailes proéminentes, accentuant l'allure de petite boule nerveuse, une autre constante des Yaris.

1. Estimation Auto Plus. *2. Depuis 2021, les Yaris européennes sont aussi produites en partie en République tchèque.*



Reine de l'hybridation, la future Yaris sera aussi proposée en électrique. Ces deux versions devraient reposer sur une plate-forme commune en cours de développement.

tout d'abord, dévoilé fin 2021 mais commercialisé en 2023 et mis à jour récemment (une variante "Touring" est prévue au printemps). Le C-HR+, ensuite, tout juste arrivé sur le marché et qui, malgré son nom, n'a rien à voir avec son homonyme hybride. Enfin, l'Urban Cruiser, dérivé du Suzuki e Vitara, dont la commercialisation en France reste en suspens.

Jusqu'à présent, Toyota a utilisé des plates-formes distinctes pour ses véhicules thermiques et électriques. Mais pour les futurs modèles – dont la Yaris –, les choses devraient évoluer. Le constructeur travaillerait ainsi sur une base technique multiénergie inédite, compatible avec des moteurs hybrides et électriques, et adaptable aux différents marchés. Elle devrait être inaugurée par la future Corolla, prévue pour 2027, dont le concept-car, dévoilé au dernier salon de Tokyo, a fait sensation.

La Yaris change de paradigme

La prochaine Yaris héritera de cette architecture et pourrait voir son gabarit augmenter légèrement, sans pour autant dépasser les 4 m (l'actuelle mesure 3,95 m). Comme le suggèrent les images de notre illustrateur, son look sera transfiguré, abandonnant sa calandre béante pour une face plus futuriste, marquée par une fine signature lumineuse inédite (inspirée du concept-car Corolla). Son habitacle sera entièrement revu et modernisé (l'actuel commence à faire désuet) et devrait conserver une bonne habitabilité au regard de son gabarit contenu. Côté technique, il est encore trop tôt pour se prononcer, mais la gamme hybride devra impérativement proposer une version plus musclée (une Clio dispose aujourd'hui de 160 ch). L'électrique visera, quant à elle, des puissances équivalentes à celles de ses futures rivales (voir ci-contre), avec, là aussi, des valeurs comprises entre 120 et 150 ch. Le tout avec un choix de batteries autour de 50 kWh (probablement LFP, pour contenir les coûts), et la promesse d'une autonomie d'au moins 400 km. Cette version pourrait prendre le nom de "Yaris+" pour se démarquer de l'hybride, cette nomenclature permettant à Toyota de revenir à des appellations familières pour sa gamme électrique, après la dénomination énigmatique bZ4X. Enfin, il n'est pas certain que cette cinquième génération "multiénergie" sera fabriquée en France.

Aujourd'hui, 75 % de la ligne de production du site d'Onnaing (59) sont consacrés au Yaris Cross, la Yaris étant aussi produite depuis 2021 en République tchèque (usine de Kolin), où une installation d'assemblage de batteries est actuellement en construction… ■

Les rivales françaises dans le viseur

Citroën C3 et ë-C3



Dotée d'un look de mini-SUV, la Citroën C3, sortie en 2024, repose sur une plate-forme multiénergie. Cela lui permet d'être déclinée en versions essence (100 ch), hybride (110 ch) et 100 % électrique (113 ch). Les puissances sont un peu inférieures à celles que devrait proposer la prochaine Yaris, mais cela s'accompagne de tarifs attractifs avec un ticket d'entrée fixé à 15 990 € en essence, 21 200 € en hybride et 19 990 € en électrique (hors aides).

Peugeot 208



Future Peugeot E-208



La future Yaris fera face à une double offre de 208 chez Peugeot. En thermique, ce sera une version largement modernisée de l'actuelle qui sera au catalogue. En électrique, un troisième opus inédit inaugurera la plate-forme STLA Small du groupe Stellantis, ainsi que le fameux volant Hypersquare (sans liaison mécanique). Cette E-208 sera proposée en 120, 150 et 180 ch (avec des batteries de 40 et 55 kWh).

Renault Clio



Renault 5 E-Tech



Chez Renault, on ne met pas ses œufs dans le même panier. Ainsi, le thermique est représenté par la Clio, qui vient d'être renouvelée (6e génération). Elle dispose de blocs essence (115 ch), hybride (160 ch) et GPL (Eco-G 120 ch). L'offre électrique est, elle, incarnée par la R5 E-Tech, disponible exclusivement avec ce type d'énergie et déclinée en trois puissances de 95,120 et 150 ch.

Faites le plein d'énergie à moitié prix.

-50% sur le prix du kWh* en rechargeant votre voiture électrique pendant les heures creuses.

Plus d'infos sur **particuliers.engie.fr**

J'agis avec ENGIE



Par Vincent Desmonts
vdesmonts@ext.reworldmedia.com

vite ! VERT !

La France veut booster la recharge en copropriété



CHRISTEL SASSO-AMPERUS

1,7 millions de places de parking équipées d'ici 2035 : tel est l'objectif fixé par le gouvernement afin de lever le verrou de la recharge en copropriété. Pour y parvenir, l'État va impliquer la Caisse de dépôts qui, via sa filiale Logivolt, avancera les fonds nécessaires aux travaux d'infrastructure dans les parkings collectifs. Par ailleurs, les aides aux copropriétés peuvent désormais atteindre 50 % des coûts d'installation.

L'électrique la plus chère du monde est une Rolls-Royce



ROLLS ROYCE

La voiture électrique s'installe à tous les niveaux du marché. Et si les marques chinoises effectuent des percées remarquées dans le bas de gamme, ce sont toujours les labels historiques prestigieux qui s'imposent à l'autre extrémité du spectre. Comme en témoigne la Rolls-Royce Nightingale, un modèle limité à 100 exemplaires, assemblé à la main et personnalisable à volonté. Son tarif ? Il devrait avoisiner les… 8 millions d'euros !



ARNAUD SAUNIER

Les batteries solides sauveront-elles les constructeurs occidentaux ?

Soumis à la concurrence acharnée de marques chinoises misant sur le rapport qualité/prix, les constructeurs européens et, dans une moindre mesure, américains sont sur la sellette. Pour rattraper leur retard, certains misent sur une technologie prometteuse : les batteries solides, plus stables, plus denses énergétiquement et permettant des recharges rapides. Parmi les défenseurs de cette technologie figure la startup américaine Factorial, qui compte pour actionnaires Mercedes-Benz, Stellantis et Hyundai-Kia. Un prototype de Mercedes EQS équipé des batteries Factorial a parcouru en août dernier les 1 205 km séparant Stuttgart de Malmö sur une seule charge, avec 137 km d'autonomie restante, tandis que Stellantis lancera bientôt une flotte de démonstrateurs sur base de Dodge Charger Daytona. En France, le taïwanais Prologium construit à Dunkerque une « gigafactory » qui doit démarrer la production de batteries solides en 2028. Quant aux constructeurs chinois, ils restent prudents : les groupes SAIC et Nio ne prévoient pour l'instant que de développer des batteries semi-solides, plus simples à produire. Surtout, les marques de l'Empire du milieu préfèrent mettre l'accent sur les accumulateurs LFP – moins coûteux car sans cobalt ni nickel – mais aussi sodium-ion, abordables, sans lithium et très performants en hiver. Deux technologies plutôt « low cost » qui pourraient paradoxalement renforcer la présence chinoise sur l'entrée de gamme… ■

VERT pâle

Une voiture neuve sur deux frappée par le malus



NICOLAS SOLER

A son lancement en 2008, le malus écologique ne frappait que les plus gros SUV et les modèles sportifs. Mais à force de sévérisation du barème, il a concerné une part croissante des ventes… jusqu'à franchir un cap au premier trimestre 2026 : selon les données compilées par Mobilians, 50,3 % des voitures particulières neuves ont été frappées par le malus CO2, le malus au poids, ou les deux, pour un montant total de 231,1 millions d'euros. Modèle le plus « contributeur » : le Peugeot 5008.

VERT foncé

Renault veut transformer les électriques en hybrides



HORSE

Renault, par l'intermédiaire de Horse Powertrain, sa coentreprise avec Geely et Aramco, vient de présenter le X-Range C15 Direct Drive, un module très compact regroupant un moteur thermique, une boîte de vitesses, deux moteurs électriques et une électronique de puissance. « Plug and play », cet ensemble peut facilement être monté sur un véhicule électrique afin de le transformer à moindre coût en hybride rechargeable. De quoi intéresser les constructeurs à l'heure où l'électrique pur peine à décoller.

Lotus : marche arrière sur le tout électrique



LOTUS

La légendaire marque fondée par Colin Chapman avait tracé sa route vers le tout électrique sous l'égide de son propriétaire depuis 2017, le géant chinois Geely… quitte à balayer les fondamentaux du « light is right » (« le poids, voilà l'ennemi », devise de Chapman). Mais Lotus est tombé sur un os : que ce soit la supercar Evija ou le SUV Eletre (fabriqué en Chine!), ses modèles à batterie, lourds et fort éloignés des traditions maison, n'ont connu qu'un succès limité. Le constructeur a donc révisé sa stratégie. D'une part, l'Eletre va bientôt être décliné en version hybride rechargeable afin d'élargir sa base de clientèle… mais aussi d'échapper aux tarifs douaniers européens frappant les modèles électriques assemblés en Chine. D'autre part, Lotus va mettre au point une supercar hybride (non rechargeable) à moteur V8, qui s'inscrirait dans la continuité du coupé Esprit V8, produit de 1996 à 2004. Ce modèle, dont la puissance et le positionnement tarifaire restent encore inconnus, devrait être assemblé en Europe, mais pas nécessairement au siège historique d'Hethel, dans le Norfolk.

Les Chinois veulent racheter des usines européennes



JOEL PEYROU

D'un côté, des constructeurs européens en difficulté dont les usines tournent au ralenti. De l'autre, des marques chinoises qui rêvent de poser un pied sur le Vieux continent afin de réduire leur coûts et d'échapper aux tarifs douaniers. Les rapprochements sont-ils inévitables ? En tous cas, les discussions se multiplient. La vice-présidente exécutive de BYD Stella Li a ainsi confirmé être en pourparlers avec Stellantis *« et d'autres constructeurs »* afin d'acquérir des usines actuellement sous-capacitaires. BYD achève par ailleurs la construction de ses propres unités de production à Szeged, en Hongrie. De son côté, Volkswagen discute avec son partenaire chinois Xpeng la cession d'usines : les implantations de Dresde et d'Osnabrück pourraient faire partie du « deal ». Quant à Stellantis, il envisage de céder son usine de Madrid – qui produit actuellement la Citroën C4 – à la filiale ibérique de son partenaire Leapmotor. Mais les constructeurs chinois ne devraient pas s'arrêter là ! En plein recentrage de leurs activités, les grands groupes européens se débarrasseraient volontiers de certaines marques en difficulté… quitte à vendre des bijoux de famille. BYD serait ainsi très intéressé par Maserati, actuellement propriété de Stellantis, et dont les ventes sont au plus bas. Une telle prise de contrôle lui permettrait de plus facilement s'implanter dans le haut de gamme qu'avec sa marque « premium » Denza, largement inconnue en Europe.■

La conduite autonome Tesla sur le gril en Europe

Le système de conduite « autonome » FSD de Tesla a reçu le feu vert pour la commercialisation aux Pays-Bas par l'autorité locale, le RDW. Ce dernier pousse désormais l'Union Européenne à approuver le FSD, mais selon des courriels consultés par Reuters, les débats font rage entre régulateurs. Les pays nordiques en particulier (Suède, Finlande, Danemark et Norvège) se sont inquiétés de la tendance du système à commettre des excès de vitesse, de sa capacité à conduire sur routes verglacées, ou encore de la possibilité pour les conducteurs – qui doivent rester en mesure de reprendre les commandes à tout instant – de contourner les limitations interdisant l'usage du téléphone portable lorsque le FSD est activé. Les régulateurs s'interrogent aussi sur l'appellation officielle du dispositif (« Full Self-Driving (Supervised) », ou « Conduite entièrement automatique (supervisée) » en français), qui pourrait induire les conducteurs en erreur en les laissant penser que la voiture se conduit réellement toute seule. De son côté, Tesla a incité ses clients à écrire aux régulateurs afin de plaider pour l'approbation du FSD… ce qui a agacé les régulateurs. Il faut dire que le constructeur compte beaucoup sur ce système pour relancer ses ventes, en baisse de 27 % sur le continent européen en 2025. Les régulateurs doivent se retrouver en assemblée en juillet puis en octobre prochain. On saura alors s'ils ont obtenu des réponses à leurs questions…



SHUTTERSTOCK

vite! VERT

Porsche se recentre sur son cœur de métier



CELLFORCE GROUP

Touché par les tarifs douaniers américains et des ventes chinoises en chute, Porsche taille dans le gras. Au programme : 500 suppressions d'emploi et l'arrêt de trois filiales en difficulté. Parmi ces dernières figure Cellforce, une startup dédiée aux batteries. Porsche va par ailleurs céder les 45 % qu'il détenait dans Bugatti Rimac, sa coentreprise avec le croate Mate Rimac, qui détient la légendaire marque Bugatti.

Volkswagen lance son premier modèle conçu avec Xpeng



VOLKSWAGEN

Il s'appelle ID.Unyx 08 et arbore un logo Volkswagen sur sa calandre, mais ce tout nouveau grand SUV (5 m de long) exclusivement destiné au marché chinois a été développé en coopération avec Xpeng, le partenaire chinois du géant allemand. Produit à Hefei par la coentreprise Volkswagen Anhui, l'ID.Unyx 08 s'adapte aux goûts locaux, avec notamment de grands écrans HD et un assistant IA mis au point avec Baidu, le Google chinois.

TOUS LES CHIFFRES ET NOTRE SÉLECTION

SPÉCIAL ÉL



ARNAUD SAUNIER

Autonomie, temps de charge, capacité utile, bonus, surprime de batterie… En 2026, il n'est toujours pas facile de s'y retrouver au moment de choisir une électrique. Pour bien comparer, avant de se décider, nous avons rassemblé toutes les données qui comptent. Par Clément Raoul-Réa

L'électrique n'est plus une technologie émergente en France : elle est désormais bien ancrée. Une voiture vendue sur cinq chez nous en 2025 était zéro émission, soit près de 330 000 unités. C'est quatre fois plus que de diesels ! Certes, les électriques bénéficient d'aides variées, allant des différentes primes (CEE, "coup de pouce", batterie…) jusqu'au dispositif du leasing social. Toujours est-il que les constructeurs sont présents en force sur le segment. Pour preuve, ce dossier rassemble 138 modèles en vente aujourd'hui. Et uniquement ceux qui sont passés entre les mains expertes de notre technicien maison ! Pas facile, donc, de faire le tri entre tous ces prétendants. Sans compter les nombreuses versions, qui, avec différentes batteries et différents moteurs, peuvent parfois faire largement changer l'autonomie disponible. Voilà pourquoi nous avons rassemblé en un seul endroit tous les modèles que nous avons pu mesurer, pour mieux vous permettre de les comparer. Autonomie, puissances de charge, tarifs évidemment, mais aussi le montant des aides disponibles devraient vous aider à y voir plus clair. Car ce dernier point, en particulier, est très difficile à évaluer en 2026. Pour rappel, le montant des aides n'est plus attribué directement par le gouvernement, mais via des accords avec des fournisseurs d'énergie.

La complexité en prime

Ces montants varient donc non seulement en fonction de vos revenus (pour notre dossier, nous avons retenu le minimum accessible à tous), mais aussi des différents accords passés… qui peuvent régulièrement changer. S'ajoutent à cela des règles qui excluent les modèles dépassant 47 000 € (hors options) et ceux fabriqués hors Union européenne (qui profitent tout de même d'un petite prime CEE) ou, à l'inverse, qui récompensent les autos avec des batteries assemblées sur le Vieux Continent. C'est pourquoi il y a de quoi perdre de vue le tarif final dont vous devrez vous acquitter.

Une fois toutes ces données assimilées, encore faudra-t-il choisir un modèle aux prestations solides. Confort, conduite, aspects pratiques, équipement : une électrique n'est pas qu'une batterie ! Nous vous présentons ainsi les avis de nos essayeurs sur six voitures du moment, de la nouvelle Dacia Spring au Mercedes CLA, qui signe le record d'autonomie de ce dossier. Vous pourrez aussi retrouver, en p. , notre premier essai de la Renault Twingo E-Tech. ■

DE NOUVEAUTÉS À L'ESSAI

ECTRIQUES

LABO Auto Plus MESURES

Tous les modèles électriques mesurés par le labo *Auto Plus*

Ce tableau récapitule les données essentielles des 138 voitures électriques testées et mesurées par notre labo et actuellement en vente. La puissance de charge DC (courant continu) maxi correspond à celle que la voiture pourra atteindre sur une borne rapide. Les autonomies sont celles relevées par notre technicien, selon notre propre protocole de mesures, le plus proche possible de la réalité. Rien d'étonnant donc à ce que nos chiffres soient moins "optimistes" que ceux issus des cycles d'homologation WLTP annoncés par les constructeurs. Enfin, nous avons intégré une donnée cruciale : la valeur du "bonus", qui varie énormément, en fonction du lieu de fabrication du modèle, de la provenance de la batterie et des accords entre constructeurs et les énergéticiens.



ARNAUD SAUNIER

Grâce au protocole de notre technicien sur notre base d'essais, les autonomies que nous relevons sont bien plus proches de la réalité que celles annoncées par les marques selon le cycle WLTP.



ARNAUD SAUNIER

La puissance de charge DC maxi correspond au pic de puissance accepté par les autos sur une borne rapide. C'est un bon indicateur de la rapidité d'une charge sur autoroute.



ARNAUD SAUNIER

En 2026, pas de bonus commun à tous les modèles. La prime (CEE ou "coup de pouce") varie au sein même des gammes des constructeurs. Pour le détail du calcul, rendez-vous p. 57.

Marque	Modèle	Version (puissance)	Prix catalogue (à partir de)	Bonus (prime "coup de pouce" ou CEE)	Dimensions (L x l x h, en m)	Capacité utile batterie (en kWh)	Puissance de charge DC maxi (en kW)	Autonomie (en km)		
								Ville	Autoroute	Moyenne
Abarth	500e	(155 ch)	36900 €	3600 €	3,68 x 1,69 x 1,52	37,3	85	250	180	225
Alfa Romeo	Junior	Elettrica (156 ch)	38500 €	3600 €	4,18 x 1,79 x 1,54	51	100	360	255	325
	Junior	Elettrica (280 ch)	46900 €	3600 €	4,18 x 1,79 x 1,51	51	100	310	220	270
Alpine	A290	(180 ch)	39300 €	4830 €	4 x 1,83 x 1,52	52	100	360	225	315
	A290	(220 ch)	42200 €	4830 €	4 x 1,83 x 1,52	52	100	350	210	305
	A390	GT (400 ch)	67500 €	380 €	4,62 x 1,89 x 1,53	89	150	385	330	380
Audi	Q4 e-tron Sportback	45 (285 ch)	46990 €	4600 €	4,59 x 1,87 x 1,62	77	175	435	340	406
BMW	iX1	eDrive20 (204 ch)	46990 €	3380 €	4,50 x 1,85 x 1,62	64,8	130	370	295	355
	iX1	xDrive30 (313 ch)	57300 €	345 €	4,50 x 1,85 x 1,62	64,8	130	355	290	345
	iX2	eDrive20 (204 ch)	46990 €	3380 €	4,56 x 1,85 x 1,56	64,8	130	370	305	360
	iX2	xDrive30 (313 ch)	59300 €	345 €	4,56 x 1,85 x 1,56	64,8	130	335	300	340
	i4	eDrive40 (340 ch)	64250 €	345 €	4,79 x 1,86 x 1,45	81,3	205	420	390	430
	i5	eDrive40 (340 ch)	76250 €	345 €	5,06 x 1,90 x 1,52	81,2	205	370	350	390
	i7	xDrive60 (544 ch)	153650 €	345 €	5,40 x 1,95 x 1,55	101,7	195	385	400	420
BYD	Dolphin Surf	(88 ch)	19990 €	300 €	3,99 x 1,72 x 1,59	27	65	245	145	200
	Dolphin Surf	(156 ch)	23990 €	300 €	3,99 x 1,72 x 1,59	40	85	315	200	275
	Atto 2	(177 ch)	31990 €	300 €	4,31 x 1,83 x 1,68	42,4	65	300	200	265
	Dolphin	(204 ch)	34990 €	300 €	4,29 x 1,77 x 1,57	60,4	88	340	270	320
	Seal	(313 ch)	46990 €	300 €	4,80 x 1,88 x 1,46	NC	150	440	370	420
	Seal	AWD (530 ch)	49990 €	300 €	4,80 x 1,88 x 1,46	NC	150	390	340	380
	Sealion 7	(530 ch)	56490 €	300 €	4,83 x 1,93 x 1,62	NC	150	400	310	370

Marque	Modèle	Version (puissance)	Prix catalogue (à partir de)	Bonus (prime coup de pouce ou CEE)	Dimensions (L x l x h, en m)	Capacité utile batterie (en kWh)	Puissance de charge DC maxi (en kW)	Autonomie (en km)		
								Ville	Autoroute	Moyenne
Citroën	ë-C3	Autonomie Urbaine (113 ch – 30 kWh)	19990 €	3600 €	4,02 x 1,76 x 1,57	30	30	200	135	175
	ë-C3	Autonomie Confort (113 ch – 42 kWh)	23450 €	3600 €	4,02 x 1,76 x 1,57	42	100	280	195	245
	ë-C3 Aircross	(113 ch)	27400 €	3600 €	4,40 x 1,80 x 1,66	42	100	260	180	225
	ë-C4	(136 ch)	33850 €	3600 €	4,36 x 1,80 x 1,52	46	100	290	215	260
	ë-C4	(156 ch)	35800 €	3600 €	4,36 x 1,80 x 1,52	51	100	375	280	345
	ë-C4 X	(136 ch)	34550 €	3600 €	4,60 x 1,80 x 1,52	46	100	305	215	265
	ë-C5 Aircross	(210 ch)	40290 €	3600 €	4,66 x 1,94 x 1,70	73	160	400	325	390
	ë-C5 Aircross	(230 ch)	NC	NC	4,66 x 1,94 x 1,70	97	160	515	425	500
Cupra	Born	VZ (325 ch)	46520 €	3135 €	4,33 x 1,81 x 1,54	79	185	500	400	485
	Tavascan	(286 ch)	46540 €	345 €	4,65 x 1,86 x 1,60	77	135	430	325	400
	Tavascan	4Drive (340 ch)	64480 €	345 €	4,65 x 1,86 x 1,60	77	135	385	305	366
Dacia	Spring	(100 ch)	19700 €	380 €	3,70 x 1,59 x 1,49	24,3	40	240	145	200
DS	3	E-Tense (156 ch)	42500 €	3600 €	4,12 x 1,80 x 1,54	51	100	345	240	305
	N°8	Long Range (245 ch)	63600 €	380 €	4,82 x 1,90 x 1,58	97	160	540	515	560
	N°8	AWD Long Range (350 ch)	74900 €	380 €	4,82 x 1,90 x 1,58	97	160	485	440	495
Fiat	500e	(95 ch)	28900 €	3600 €	3,64 x 1,69 x 1,53	21,3	50	170	110	145
	500e	(118 ch)	32400 €	3600 €	3,64 x 1,69 x 1,53	37,3	85	260	180	230
	Grande Panda	(113 ch)	23900 €	3600 €	4 x 1,77 x 1,57	42	100	280	195	245
	600e	(156 ch)	35900 €	3600 €	4,18 x 1,79 x 1,53	51	100	375	245	320
Ford	Puma	Gen-E (168 ch)	33990 €	4700 €	4,22 x 1,81 x 1,55	43	100	330	230	295
	Capri	Extended Range (285 ch)	49400 €	4700 €	4,64 x 1,88 x 1,63	77	135	450	340	410
	Explorer	Extended Range (285 ch)	46900 €	4700 €	4,47 x 1,88 x 1,63	77	135	490	370	450
	Mustang Mach-E	Standard Range (269 ch)	52990 €	390 €	4,72 x 1,89 x 1,63	72,6	115	425	305	385
	Mustang Mach-E	Extended Range (294 ch)	66990 €	390 €	4,72 x 1,89 x 1,63	91	150	485	370	455
	Mustang Mach-E	AWD Extended Range (370 ch)	73990 €	390 €	4,72 x 1,89 x 1,63	91	150	415	335	395
Hyundai	Inster	(115 ch) 4 places	28600 €	3600 €	3,83 x 1,61 x 1,58	49	87	380	240	325
	Ioniq 5	N (650 ch)	78650 €	400 €	4,72 x 1,94 x 1,59	80	350	325	250	295
	Ioniq 6	(229 ch)	57690 €	400 €	4,86 x 1,88 x 1,50	77,4	239	455	405	465
	Kona	Electric (156 ch)	36850 €	4800 €	4,36 x 1,83 x 1,58	48,4	100	355	245	315
	Kona	Electric (217 ch)	39850 €	4800 €	4,36 x 1,83 x 1,58	65,8	100	450	350	420
Jeep	Avenger	(156 ch)	38500 €	3600 €	4,09 x 1,78 x 1,53	51	100	380	250	330
Kia	EV3	58,3 kWh (204 ch)	35990 €	300 €	4,30 x 1,85 x 1,57	55	100	380	270	340
	EV3	81,4 kWh (204 ch)	40990 €	300 €	4,30 x 1,85 x 1,57	78	120	455	355	430
	EV4	58,3 kWh (204 ch)	38290 €	4700 €	4,43 x 1,86 x 1,49	55	108	365	265	335
	EV4	81,4 kWh (204 ch)	42890 €	4700 €	4,43 x 1,86 x 1,49	78	128	475	370	450
	EV5	81,4 kWh (218 ch)	44990 €	300 €	4,61 x 1,88 x 1,68	78	150	455	315	405
	EV6	84 kWh (229 ch)	48250 €	300 €	4,70 x 1,88 x 1,55	80	258	445	330	410
	EV9	(204 ch)	71400 €	300 €	5,01 x 1,98 x 1,76	96	210	460	330	420
	EV9	(385 ch)	88100 €	300 €	5,01 x 1,98 x 1,76	96	210	405	330	395
	T03	37,3 kWh (95 ch)	19500 €	380 €	3,62 x 1,66 x 1,58	36	45	280	160	220
	C10	(218 ch)	36400 €	380 €	4,74 x 1,90 x 1,68	66	83	365	260	330
Lynk & Co	2	(272 ch)	35995 €	0 €	4,46 x 1,85 x 1,58	66	150	385	300	355
Mazda	6e	(258 ch)	42900 €	354 €	4,93 x 1,89 x 1,50	66	165	390	340	385
	CLA	250+ (272 ch)	52900 €	300 €	4,74 x 1,86 x 1,47	85	320	555	470	535
	EQE	300 (265 ch)	71400 €	300 €	4,95 x 1,91 x 1,51	90	175	470	420	475
MG	4	(204 ch)	30990 €	350 €	4,29 x 1,84 x 1,51	62	140	370	275	340
	4	XPower (435 ch)	35490 €	350 €	4,29 x 1,84 x 1,51	62	140	345	245	310
	S5	(170 ch)	32490 €	350 €	4,48 x 1,85 x 1,63	47	120	335	255	315
	S5	(231 ch)	35990 €	350 €	4,48 x 1,85 x 1,63	62	139	430	325	405
	Cyberster	(340 ch)	62990 €	350 €	4,54 x 1,92 x 1,33	74	144	500	390	465
	Cyberster	4WD (510 ch)	67990 €	350 €	4,54 x 1,92 x 1,33	74	144	385	315	370
Mini	Cooper	E (184 ch)	30650 €	345 €	3,86 x 1,76 x 1,46	36,6	70	280	210	265
	Cooper	SE (218 ch)	34450 €	345 €	3,86 x 1,76 x 1,46	49,2	95	320	250	305
	Cooper	JCW E (258 ch)	42550 €	345 €	3,86 x 1,76 x 1,46	49,2	95	330	250	310
	Aceman	E (184 ch)	33550 €	345 €	4,08 x 1,76 x 1,52	38,5	70	275	200	250
	Aceman	SE (218 ch)	37350 €	345 €	4,08 x 1,76 x 1,52	49,2	95	345	260	320
	Countryman	E (204 ch)	37150 €	3380 €	4,45 x 1,85 x 1,64	64,6	130	390	310	375
	Countryman	SE All4 (313 ch)	42150 €	3380 €	4,45 x 1,85 x 1,64	64,6	130	340	290	335
Nissan	Micra	52 kWh (150 ch)	33500 €	3579 €	3,98 x 1,83 x 1,50	52	100	390	270	355
	Ariya	(218 ch)	39300 €	397 €	4,60 x 1,85 x 1,66	63	130	385	285	370
	Ariya	(242 ch)	49300 €	397 €	4,60 x 1,85 x 1,66	87	130	490	380	475
	Ariya	e-4orce (306 ch)	55800 €	397 €	4,60 x 1,85 x 1,66	87	130	425	360	425
	Townstar	EV Combi (122 ch)	39000 €	3579 €	4,49 x 1,86 x 1,84	45	80	260	165	210

1. Consommation avec de l'E85.

Marque	Modèle	Version (puissance)	Prix catalogue (à partir de)	Bonus (prime coup de pouce ou CEE)	Dimensions (L x l x h, en m)	Capacité utile batterie (en kWh)	Puissance de charge DC maxi (en kW)	Autonomie (en km)		
								Ville	Autoroute	Moyenne
Opel	Corsa-e	(136 ch)	32000 €	3600 €	4,06 x 1,77 x 1,44	46	100	330	220	285
	Corsa-e	(156 ch)	33790 €	3600 €	4,06 x 1,77 x 1,44	51	100	320	235	285
	Mokka	Electric 51 kWh (156 ch)	36890 €	3600 €	4,15 x 1,79 x 1,54	51	100	390	270	340
	Frontera	Electric 44 kWh (113 ch)	31490 €	3600 €	4,39 x 1,80 x 1,66	42	100	290	190	245
	Astra Electric	(156 ch)	38990 €	3600 €	4,38 x 1,86 x 1,45	51	100	355	270	325
Peugeot	E-208	(136 ch)	28400 €	3600 €	4,06 x 1,75 x 1,43	46	100	320	220	280
	E-208	(156 ch)	35800 €	3600 €	4,06 x 1,75 x 1,43	48	100	335	245	305
	E-308	(156 ch)	42600 €	3600 €	4,37 x 1,86 x 1,45	51	100	340	280	330
	E-308 SW	(156 ch)	42600 €	3600 €	4,64 x 1,86 x 1,46	55	100	355	300	350
	E-408	(210 ch)	42700 €	3600 €	4,69 x 1,85 x 1,49	58	120	400	300	370
	E-2008	(156 ch)	38500 €	3600 €	4,30 x 1,77 x 1,53	51	100	375	260	335
	E-3008	73 kWh (210 ch)	45090 €	3600 €	4,55 x 1,90 x 1,65	73	160	420	330	400
	E-5008	(210 ch)	46690 €	3600 €	4,80 x 1,90 x 1,70	73	160	395	310	380
	E-5008	4x4 (325 ch)	55390 €	380 €	4,80 x 1,90 x 1,70	73	160	380	300	370
Polestar	3	Long Range Dual Motor (489 ch)	87300 €	0 €	4,90 x 1,97 x 1,62	107	250	460	380	450
Porsche	Macan	4 (408 ch)	86800 €	0 €	4,79 x 1,94 x 1,63	95	270	490	385	450
	Macan	4S (516 ch)	93400 €	0 €	4,79 x 1,94 x 1,63	95	270	490	385	450
	Macan	Turbo (639 ch)	119700 €	0 €	4,79 x 1,94 x 1,63	95	270	515	380	460
Renault	5 E-Tech	Autonomie Urbaine Five (95 ch)	24990 €	3620 €	3,93 x 1,81 x 1,50	40	80	325	205	280
	5 E-Tech	Autonomie Urbaine (120 ch)	27990 €	3620 €	3,93 x 1,81 x 1,50	40	80	295	190	255
	5 E-Tech	Autonomie Confort (150 ch)	31490 €	4830 €	3,93 x 1,81 x 1,50	52	100	355	250	320
	4 E-Tech	EV52 (150 ch)	33490 €	4830 €	4,15 x 1,80 x 1,58	52	100	395	270	355
	Megane	E-Tech Autonomie Confort (220 ch)	39500 €	4830 €	4,20 x 1,77 x 1,51	60	130	345	300	350
	Scenic	E-Tech Autonomie Confort (170 ch)	41990 €	4830 €	4,47 x 1,87 x 1,57	60	130	365	280	340
	Scenic	E-Tech Grande Autonomie (220 ch)	46990 €	4830 €	4,47 x 1,87 x 1,57	87	150	480	370	450
	Kangoo	E-Tech EV45 (120 ch)	37500 €	3620 €	4,49 x 1,86 x 1,84	45	80	230	160	195
Skoda	Elroq	50 (170 ch)	33810 €	3450 €	4,49 x 1,89 x 1,65	52	145	315	245	295
	Elroq	85 (286 ch)	42970 €	4600 €	4,49 x 1,89 x 1,65	77	175	470	360	440
	Elroq	RS (340 ch)	50800 €	4600 €	4,49 x 1,89 x 1,65	79	185	370	310	355
	Enyaq	85	46950 €	4600 €	4,65 x 1,88 x 1,62	77	135	485	380	460
	Enyaq	85x	49810 €	385 €	4,65 x 1,88 x 1,62	77	175	405	320	375
Smart	#1	(272 ch)	35815 €	300 €	4,27 x 1,83 x 1,64	62	150	385	280	355
	#1	Brabus (428 ch)	51315 €	300 €	4,27 x 1,83 x 1,64	62	150	320	235	290
	#3	62 kWh (272 ch)	44315 €	300 €	4,40 x 1,85 x 1,56	62	150	340	275	330
	#3	Brabus (428 ch)	52315 €	300 €	4,40 x 1,85 x 1,56	62	150	305	245	290
	#5	4WD (588 ch)	56100 €	300 €	4,70 x 1,92 x 1,71	94	400	445	350	420
Tesla	Model 3	Propulsion (283 ch)	36990 €	400 €	4,71 x 1,85 x 1,44	57	170	390	350	400
	Model 3	Performance AWD (460 ch)	57490 €	400 €	4,72 x 1,85 x 1,43	75	250	405	325	385
	Model Y	Propulsion (299 ch)	39990 €	3600 €	4,80 x 1,93 x 1,63	60	175	435	370	435
	Model Y	Grande Autonomie AWD (410 ch)	52990 €	400 €	4,80 x 1,93 x 1,63	75	250	500	390	470
Vinfast	VF6	(204 ch)	37990 €	0 €	4,25 x 1,84 x 1,57	60	100	310	245	290
Volkswagen	ID.3	Pure (170 ch)	34990 €	3450 €	4,27 x 1,81 x 1,57	52	145	325	270	305
	ID.3	Pro S (204 ch)	39990 €	3450 €	4,27 x 1,81 x 1,57	77	175	490	375	455
	ID.3	GTX (286 ch)	46990 €	3450 €	4,27 x 1,81 x 1,57	79	185	495	385	465
	ID.4	Pro (286 ch)	45990 €	4600 €	4,59 x 1,86 x 1,64	77	135	485	380	460
	ID.5	Pro (286 ch)	50500 €	4600 €	4,60 x 1,86 x 1,62	77	135	465	365	440
	ID.5	GTX (340 ch)	59500 €	385 €	4,59 x 1,86 x 1,61	79	185	410	330	390
	ID.7	Pro (286 ch)	58290 €	385 €	4,97 x 1,87 x 1,54	77	170	435	355	420
	ID. Buzz	Pro (286 ch) 7 places	59350 €	385 €	4,72 x 1,99 x 1,94	86	200	350	285	340
Volvo	EX30	Single (272 ch)	39100 €	3600 €	4,24 x 1,84 x 1,55	49	135	310	220	275
	EX30	Single Extended Range (272 ch)	43300 €	3600 €	4,24 x 1,84 x 1,55	64	155	375	280	340
	EX30	Twin Performance (428 ch)	50850 €	400 €	4,24 x 1,84 x 1,55	64	155	350	255	315
	EX40	Single Extended Range (252 ch)	50200 €	400 €	4,44 x 1,87 x 1,65	79	205	470	360	440
	EC40	Single Extended Range (252 ch)	53550 €	400 €	4,44 x 1,88 x 1,60	79	200	470	360	440
Xpeng	G6	RWD Long Range (295 ch)	46990 €	0 €	4,76 x 1,92 x 1,65	87,5	280	500	390	470
	G6	AWD Performance (485 ch)	50990 €	0 €	4,76 x 1,92 x 1,65	78	451	400	340	400
	G9	AWD Performance (575 ch)	73990 €	0 €	4,90 x 1,94 x 1,68	93	300	500	440	500

NOUVELLE AMBITION POUR ALPINE

Alpine A390

GT – 89 kWh – 400 ch
67 500 € / 67 120 €*



ARNAUD SAUNIER

L'A390 mise sur un style très sportif, à l'avenant de son comportement et de ses performances. Du sport, il y en a !

C'est un nouveau chapitre pour Alpine, qui lance un SUV électrique de plus de 2,1 tonnes. Disons-le tout de suite, les puristes fans de l'A110 n'y trouveront pas leur compte. Mais pour les autres, l'A390 est enthousiasmant. Performant, il est surtout d'une efficacité redoutable en courbe, grâce à ses deux moteurs arrière pouvant faire pivoter la voiture en sortie de virage. Ce SUV n'en oublie pas d'être confortable, et son autonomie est correcte. Dommage que l'intérieur s'inspire autant de la gamme Renault et que les places arrière soient étriquées. ■

NOS MESURES (Labo Auto Plus Mesures)

Moteurs électriques	1 synchrone à rotor bobiné (AV) 2 synchrones à aimants perm. (AR)
Couple maxi	661 Nm
Prime CEE	380 €
Batterie lithium-ion LFP	89 kWh (utiles)
Transmission	Aux quatre roues
Accélération 1000 m D. A.	25s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s8
Autonomie électrique moyenne	380 km
Route/Autoroute/Ville	430/330/385 km
Temps de charge Wallbox/ Secteur	14 h (7,4 kW)/48 h
Sur borne rapide	29 min (150 kW maxi [1])
Poids	2 165 kg
Freinage 130 à 0 km/h	62 m
Coffre	500 dm³
Dim. L x l x h, en m	4,62 x 1,89 x 1,53

1. De 15 à 80 %, donnée constructeur.

LE SUV LE PLUS CONFORTABLE DU MOMENT ?

Citroën ë-C5 Aircross

Plus – 73 kWh – 210 ch
43 290 € / 35 800 €*



ERIC MONTGOBERT

Comme souvent, Citroën mise sur le confort. Mais rarement avec autant de réussite que sur ce C5 Aircross électrique !

Le C5 Aircross a droit à sa déclinaison électrique. Une motorisation qui lui va comme un gant. Déjà très confortablement amorti, il devient silencieux et doux. En revanche, à cause du poids supplémentaire, l'électrique est plus pataud que le thermique. Et le niveau de finition n'est toujours pas extraordinaire. Mais cette version est bien placée côté tarifs (il est à peine plus cher que le thermique) et très logeable, coffre compris. Autonomie passable (390 km en moyenne) pour cette version de 73 kWh. Une variante de 97 kWh (bientôt disponible) grimpe à 500 km (mesures *Auto Plus*). ■

NOS MESURES (Labo Auto Plus Mesures)

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	343 Nm
Prime "coup de pouce"	3600 €
Batterie lithium-ion NMC	73 kWh (utiles)
Transmission	Aux roues avant
Accélération 1000 m D. A.	30s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s5
Autonomie électrique moyenne	390 km
Route/Autoroute/Ville	445/325/400 km
Temps de charge Wallbox/ Secteur	11 h 30 (7,4 kW)/50 h
Sur borne rapide	30 min (160 kW maxi [1])
Poids	2 145 kg
Freinage 130 à 0 km/h	62 m
Coffre	570 dm³
Dim. L x l x h, en m	4,66 x 1,94 x 1,70

1. De 20 à 80 %, donnée constructeur.

LA SPRING PASSE À LA VITESSE SUPÉRIEURE

Dacia Spring

Extreme – 24,3 kWh 102 ch
19 700 € / 19 320 €*



ARNAUD SAUNIER

La Spring ne change pas visuellement mais évolue techniquement. Son châssis plus rassurant est une bonne nouvelle avec 102 ch.

Dacia a récemment retouché sa petite Spring. La batterie a changé de place, les liaisons au sol ont été revues, et elle reçoit de nouveaux moteurs. Dont cet inédit 102 ch. Les changements profitent au comportement, plus sûr, même si sous la pluie ou sur l'autoroute, ce n'est pas la panacée. Bon point, le moteur permet de mieux s'insérer dans le trafic. Bien, mais cette Spring manque pourtant d'intérêt : privée de la prime "coup de pouce" (car fabriquée en chine), elle revient au même prix qu'une Twingo ou qu'une ë-C3. Mais ne propose pas les mêmes prestations. ■

NOS MESURES (Labo Auto Plus Mesures)

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	137 Nm
Prime CEE	380 €
Batterie lithium-ion LFP	24,3 kWh (utiles)
Transmission	Aux roues avant
Accélération 1000 m D. A.	34s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s4
Autonomie électrique moyenne	200 km
Route/Autoroute/Ville	215/145/240 km
Temps de charge Wallbox/ Secteur	7 h (7,4 kW)/13 h
Sur borne rapide	29 min (40 kW maxi [1])
Poids	1 020 kg
Freinage 130 à 0 km/h	74 m
Coffre	325 + 25 [2] dm³
Dim. L x l x h, en m	3,70 x 1,59 x 1,49

1. De 20 à 80 %. Charge rapide DC 40 kW en option (500 €). 2. Coffre AR/AV.

***Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle, l'éventuelle prime "coup de pouce" (3500 € minimum) ou l'éventuelle prime CEE (300 € minimum).

UNE VRAIE ÉLECTRIQUE AU LONG COURS

Mercedes CLA

250+ AMG Line – 85 kWh 272 ch

59050 € / 58750 €*



YANN LEFEBVRE

Malgré une batterie pas gargantuesque, le CLA électrique atteint des sommets d'autonomie. De quoi lui garantir une polyvalence maximale.

Même si l'on est loin des plus de 700 km annoncés par Mercedes, la nouvelle CLA est l'électrique la plus endurante que nous ayons mesurée. Elle peut parcourir 470 km sur autoroute, de quoi envisager sereinement les longs trajets. D'autant que, grâce à son système 800 V, elle bénéficie d'une importante puissance de charge (320 kW), et donc de temps d'arrêt raccourcis. Cette CLA est en outre confortable et silencieuse. Mais elle n'est pas parfaite pour autant : certains matériaux ne valent pas le prix demandé, de même que la dotation de série. ■

NOS MESURES (Labo Auto Plus Mesures)

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	335 Nm
Prime CEE	300 €
Batterie lithium-ion NMC	85 kWh (utiles)
Transmission	Aux roues arrière
Accélération 1000 m D. A.	27s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s4
Autonomie électrique moyenne	535 km
Route/Autoroute/Ville	580/470/555 km
Temps de charge Wallbox/ Secteur	13h (7,4 kW)/Non mesuré
Sur borne rapide	22 min (1) (320 kW maxi)
Poids	2027 kg
Freinage 130 à 0 km/h	63 m
Coffre	425 dm³
Dim. L x l x h, en m	4,74 x 1,86 x 1,47

1. De 10 à 80 %, donnée constructeur.

L'E-308 PEAUFINE SA BATTERIE

Peugeot E-308 SW

GT – 55 kWh – 156 ch

46350 € / 39000 €*



NICOLAS SOLER

Si la 308 compacte se contente d'un petit coffre, cette version break, rare pour une électrique, corrige le tir. Elle progresse en autonomie.

Sur les versions thermiques de la 308, le récent restylage n'a eu que peu d'impact : signature lumineuse, détails de finition, quelques équipements... Mais en électrique, elle tire désormais parti d'une batterie légèrement plus généreuse, portée à 55 kWh. Ces 4 kWh grappillés augmentent son autonomie d'une vingtaine de kilomètres. Toujours ça de pris, mais une Megane électrique reste plus endurante. Chose rare, la 308 est également disponible en break. De quoi gagner plus de 100 dm³ dans le coffre, pour compenser le volume très moyen proposé par la berline. ■

NOS MESURES (Labo Auto Plus Mesures)

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	270 Nm
Prime "coup de pouce"	3600 €
Batterie lithium-ion NMC	55 kWh (utiles)
Transmission	Aux roues avant
Accélération 1000 m D. A.	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s5
Autonomie électrique moyenne	350 km
Route/Autoroute/Ville	390/300/355 km
Temps de charge Wallbox/ Secteur	8h30 (7,4 kW)/30 h
Sur borne rapide	32 min (1) (100 kW maxi)
Poids	1749 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m
Coffre	458 dm³
Dim. L x l x h, en m	4,64 x 1,86 x 1,46

1. De 20 à 80 %, donnée constructeur.

UNE ENTRÉE DE GAMME IMBATTABLE

Tesla Model Y

Propulsion – 60 kWh (1) 299 ch

39990 € / 36400 €*



YANN LEFEBVRE

La version d'entrée de gamme du Model Y se reconnaît à l'absence de barres lumineuses devant et derrière, et à ses enjoliveurs en plastique.

Déjà difficile à concurrencer dans ses versions classiques, le Model Y s'offre une déclinaison d'entrée de gamme avec un tarif agressif. Baptisé sobrement Propulsion, le SUV s'affiche sous les 37 000 € bonus déduit. Pour y arriver, il rogne sur quelques équipements d'agrément. Sellerie en tissu, enjoliveurs peu seyants, bac avant réduit, pas de cache-bagages... mais l'essentiel est toujours là : efficience hors norme, belle habitabilité, coffre énorme, écran au top. Et accès au réseau de recharge Tesla, pratique et économique. On lui pardonne son ergonomie tout écran. ■

1. Estimation Auto Plus, Tesla ne communiquant pas cette information.

NOS MESURES (Labo Auto Plus Mesures)

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	440 Nm
Prime "coup de pouce"	3600 €
Batterie lithium-ion LFP	60 kWh (utiles)
Transmission	Aux roues arrière
Accélération 1000 m D. A.	27s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s5
Autonomie électrique moyenne	435 km
Route/Autoroute/Ville	500/370/435 km
Temps de charge Wallbox/ Secteur	8 h (7,4 kW)/23 h
Sur borne rapide	20 min (1) (175 kW max)
Poids	1900 kg
Freinage 130 à 0 km/h	65 m
Coffre	695 + 55 (2) dm³
Dim. L x l x h, en m	4,79 x 1,92 x 1,63

1. De 20 à 80 %. 2. Coffre AR+AV.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)



SHUTTERSTOCK

COÛTS, PRESTATIONS, FACILITÉ D'UTILISATION… 7 DUELS POUR TRANCHER

Hybride ou électrique ?

A l'heure où les prix des carburants s'envolent, il est plus que jamais tentant de faire le "grand saut" vers l'électrique. Mais est-ce toujours pertinent ? Les voitures à batterie peuvent-elles vraiment détrôner les hybrides ? Sept confrontations pour y voir plus clair.

Texte : Vincent Desmonts avec la collaboration de Clément Raoul-Réa

Ces derniers temps, faire son plein est quelque peu… douloureux. La crise au Moyen-Orient qui dure a fait augmenter le prix du sans-plomb 95-E10 de 17,6 % entre février et avril selon les données du gouvernement. Pour le gazole, la hausse atteint même les 33,9 % ! A l'heure où nous écrivons ces lignes, un plein (50 litres) de SP95-E10 revient à 100 € en moyenne, tandis que le même, avec du gazole, atteint les 110 €. Dans ces conditions, il est fort tentant de dire adieu aux pompes à essence et de lorgner du côté des voitures électriques.

Leur coût à l'usage est imbattable : le "plein" d'une Renault 5 E-Tech 52 kWh coûte à peine plus de 8 € si l'on charge à domicile aux heures creuses. Et même sur une borne rapide publique, où l'électricité est facturée bien plus cher, vous n'aurez qu'une petite trentaine d'euros à débourser. Alléchant !

Mais ces économies s'accompagnent de compromis à accepter : coût d'achat du véhicule généralement plus élevé, autonomie souvent limitée, bornes publiques moins répandues que les pompes à essence, recharge réclamant plus de temps qu'un plein de carburant… D'un autre côté, les voitures électriques avancent d'autres arguments, comme leur silence de fonctionnement ou leur douceur de conduite, accompagnés parfois d'un meilleur rapport encombrement/habitabilité. Le choix doit s'opérer non seulement selon vos propres contraintes (possibilité de facilement recharger à domicile ou au travail, fréquence de longs trajets), mais aussi selon les spécificités de chaque modèle. Dans les sept matchs qui suivent, nous comparons les atouts et faiblesses respectives des hybrides et de leurs équivalents 100 % électriques. Que le(s) meilleur(s) gagnent !

LES DUELS HYBRIDES/ÉLECTRIQUES

Citroën C3 1.2 Hybride/ë-C3 – 44 kWh P. 25
Fiat 500 1.0 Hybrid/500e – 23,8 kWh P. 26
Mercedes CLA 200/CLA 250+ EQ – 85 kWh P. 27
Peugeot 208 1.2 Hybrid/E-208 – 46 kWh P. 28
Peugeot 3008 1.2 Hybrid/E-3008 – 73 kWh P. 29
Renault Clio 1.8 full hybrid/5 E-Tech – 52 kWh P. 30
Volkswagen Golf 1.5 eTSI Hybrid/ID.3 Pro S – 77 kWh P. 31



HYBRIDE

Citroën C3

1.2 Hybride Plus – 110 ch

21 200 € / 21 000 €*

ELECTRIQUE

Citroën ë-C3

Autonomie Confort Plus – 44 kWh – 113 ch

25 650 € / 21 300 €*

FLORIAN GROUT

UNE Ë-C3 NETTEMENT PLUS URBAINE

Au tarif catalogue, 4 450 € séparent la C3 hybride de l'électrique. Un écart qui tombe à… 300 € une fois remise et bonus/malus pris en compte. Parallèlement, l'ë-C3 ne coûte que 43 € tous les 1000 km : son léger surcoût est amorti en moins de 4 000 km. Certes, même avec cette batterie de 44 kWh (il en existe aussi une de 30 kWh), l'ë-C3 Autonomie Confort affiche un rayon d'action limité : 255 km en moyenne, et seulement 210 km sur autoroute. Dans ce dernier cas, vous ferez moins de 150 km entre deux bornes en restant dans la plage optimale des 80 à 10 %, et patienterez 30 min pour remonter à 80 % de charge. Vous l'aurez compris : les voyages ne sont pas sa tasse de thé ! Cela étant, la C3 n'a pas vraiment été pensée pour ça, avec sa direction un peu floue, ses bruits (de roulement et aérodynamiques) et son comportement placide. Ce dernier trait est encore plus marqué sur la version hybride, dont le moteur pèse davantage sur le train avant. En outre, sa boîte auto. engendre des lenteurs et souffre d'à-coups à basse vitesse. Autant de défauts absents de l'électrique, qui fait cependant l'impasse sur la fonction One Pedal et même sur le mode "B" accentuant le frein moteur, des fonctionnalités pourtant appréciables en ville. ■

NOS MESURES	Hybride	Electrique
Vitesse maxi	163 km/h	135 km/h
Accélération 1000 m D. A.	33s	35s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s9	8s4
Consommation moyenne	6 l/100 km	17,5 kWh/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7 / 6,5 / 5,9 l/100 km	16,1 / 21,5 / 15 kWh/100 km
Autonomie moyenne	733 km	255 km
Route/Autoroute/Ville	772/677/746 km	270/210/295 km
Poids	1 268 kg	1 449 kg
Diamètre de braquage	11,1 m	11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	65 m
Volume de coffre	318 dm³	310 dm³
Coût pour 1 000 km (1)	121 €	43 €

1. Pour l'électrique, le prix du kilowattheure est pondéré avec 80 % de recharge au tarif heures creuses et 20 % sur bornes rapides.

LA TECHNIQUE	Hybride	Electrique
Moteurs	Turbo-essence, 3 cylindres, 1 199 cm³ + 1 électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi (essence/électrique)	110 ch/28 ch	–/113 ch
Couple maxi (essence/électrique)	205 Nm/51 Nm	–/124 Nm
Batterie lithium-ion	0,89 kWh (brut)	44 kWh (utiles)
Puissance fiscale/CO_2	5 CV/114 g/km	5 CV/0 g/km
Bonus/malus CO_2/au poids	0 €/+ 190 €/0 €	- 3 600 €/0 €/0 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 1 vitesse
Réservoir	44 litres	–
Dim. L x l x h, en m	4,02 x 1,76 x 1,57	4,02 x 1,76 x 1,57
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km (2)	8 ans ou 160 000 km (2)

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



FLORIAN GROUT

Le dessin de la planche de bord est plaisant, mais la finition, très quelconque. L'écran avec fonction Mirror Screen est livré de série en finition Plus.



BENJAMIN ASKET/VIRAGE AGENCY

Entre ses 210 km d'autonomie sur autoroute et sa recharge un peu lente (30 min de 10 à 80 %), l'ë-C3 n'a pas l'étoffe d'une grande voyageuse !

QUE VAUT L'HYBRIDE FACE À L'ÉLECTRIQUE

Agrément/performances	Léger avantage électrique ■
Habitabilité/coffre	Equivalent ■ ■
Confort/insonorisation	Léger avantage électrique ■
Facilité d'utilisation	Avantage hybride ■
Prix d'achat	Equivalent ■ ■
Coût à l'usage	Net avantage électrique ■

LE VERDICT **Auto Plus** **Avantage électrique.** Sauf à l'envisager pour de longs trajets – auquel cas on préférera l'hybride –, la C3 se montre plus plaisante et surtout plus économique en électrique.

***Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle, la prime "coup de pouce" (électrique) et le malus CO_2 (hybride).

■ Hybride ■ Electrique



FLORIAN GROUT

EN MARCHE ARRIÈRE !

L'actuelle Fiat 500 a suivi un chemin inhabituel : née 100 % électrique, elle s'est récemment convertie à l'hybride. Un bien grand mot, s'agissant en réalité d'un bloc essence doté d'une modeste micro-hybridation 12 V. Cette greffe était censée lui conférer plus de polyvalence, mais c'est raté : dépourvu de turbo, le petit trois cylindres sauve les apparences en ville (caractère vif, premiers rapports courts, réponse de l'accélérateur immédiate…), mais il s'essouffle dès que l'on atteint les rocades, où il faut sans cesse jouer du levier de vitesses pour s'insérer dans le trafic. Cela influe sur la consommation, assez décevante au vu du gabarit de l'auto et de ses performances. Avec son couple 2,4 fois supérieur (!) et ses 30 ch supplémentaires, la 500e n'a aucun mal à dominer sa sœur, tant en performances qu'en agrément. Sa souplesse naturelle rend la conduite bien plus reposante, tandis que son niveau sonore est mieux maîtrisé. Mais avec seulement 110 km d'autonomie sur autoroute, elle se cantonne aux trajets urbains et périurbains… En outre, malgré son coût d'utilisation raisonnable, il faudra rouler au moins 20 000 km avant de rentabiliser son surcoût de 1800 €*. Néanmoins, au vu de la faible polyvalence de la version "hybride", cela vaut le "coût"… ■



FLORIAN GROUT

A part la présence du levier de vitesses de l'hybride (privée de boîte auto.), rien ne distingue les planches de bord des deux versions.



NICOLAS SOLER

Avec une recharge "rapide" bridée à 50 kW, la 500e obligera à patienter plus d'une demi-heure pour faire le "plein" de 10 à 80 %…

NOS MESURES (LABO Auto Plus Mesures)	Hybride	Electrique
Vitesse maxi	143 km/h	135 km/h
Accélération 1000 m D. A.	38s6	33s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive (1)	19s2/31s1/impossible	7s4
Consommation moyenne	6,2 l/100 km	14,9 kWh/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,6/6,4/6,6 l/100 km	13,1/19,2/12,3 kWh/100 km
Autonomie moyenne	596 km	145 km
Route/Autoroute/Ville	661/578/561 km	160/110/170 km
Poids	1 083 kg	1 207 kg
Diamètre de braquage	10 m	10 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	65 m
Volume de coffre	222 dm³	222 dm³
Coût pour 1000 km (2)	126 €	37 €

1. En 4e/5e/6e pour l'hybride. 2. Pour l'électrique, le prix du kilowattheure est pondéré avec 80 % de recharge au tarif heures creuses et 20 % sur bornes rapides.

LA TECHNIQUE	Hybride	Electrique
Moteurs	Essence, 3 cyl., 999 cm³ + alterno-démarreur 12 V	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi (essence/électrique)	65 ch/NC	–/95 ch
Couple maxi (essence/électrique)	92 Nm/NC	–/220 Nm
Batterie lithium-ion	NC	21,3 kWh (utiles)
Puissance fiscale/CO_2	4 CV/119 g/km	3 CV/0 g/km
Bonus/malus CO_2/au poids	0 €/+ 280 €/0 €	- 3600 €/0 €/0 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses	Automatique, 1 vitesse
Réservoir	37 litres	—
Dim. L x l x h, en m	3,64 x 1,69 x 1,49	3,64 x 1,69 x 1,53
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km (3)	8 ans ou 160 000 km (3)

3. Si entretien dans le réseau, sinon 2 ans (km illimités).

QUE VAUT L'HYBRIDE FACE À L'ÉLECTRIQUE

Agrément/performances	Avantage électrique ■
Habitabilité/coffre	Equivalent ■ ■
Confort/insonorisation	Léger avantage électrique ■
Facilité d'utilisation	Avantage hybride ■
Prix d'achat	Léger avantage hybride ■
Coût à l'usage	Net avantage électrique ■

LE VERDICT Auto Plus **Avantage électrique.** La 500 "à pile" a beau manquer de polyvalence, elle reste nettement plus cohérente que la version hybride, franchement trop poussive.

*__Vrai prix d'achat__ intégrant la remise potentielle, la prime "coup de pouce" (électrique) et le malus CO_2 (hybride).



NICOLAS SOLER

L'ÉLECTRIQUE DES GROS ROULEURS

Certes, la CLA 250+ EQ coûte 4 000 €* de plus que la 200 hybride (notez qu'il existe une plus abordable version 200 EQ, dotée d'une plus petite batterie), si bien qu'il faudra 50 000 km pour la rentabiliser. D'un autre côté, la CLA invite au voyage! Bien présentée (même si la qualité de finition marque un recul par rapport aux standards Mercedes), dotée d'un amortissement conciliant, d'une insonorisation soignée et d'un comportement efficace, elle vous emmènera loin. Littéralement: dotée d'une boîte à 2 vitesses, la version électrique affiche une sobriété qui lui permet de revendiquer une autonomie moyenne de plus de 500 km, l'une des meilleures de notre base de mesures! En plus, elle se recharge de 10 à 80 % en seulement 22 min grâce à sa batterie fonctionnant en 800 V. Enfin, sa puissance généreuse lui permet de dominer la version hybride en performances, et ce malgré son lest supplémentaire de plus de 350 kg! La CLA 200 thermique ne démérite pourtant pas: sa mécanique se montre discrète et remarquablement sobre, et elle maîtrise un peu mieux ses mouvements de caisse. Mais elle manque un peu de nerf à basse vitesse. A moins de rouler très peu, autant opter pour l'électrique, qui impose bien peu de contraintes.



NICOLAS SOLER

La planche de bord est ultra-high-tech, mais les interfaces sont complexes. Et à ce niveau de standing, on note quelques bruits de mobilier qui détonnent…



NICOLAS SOLER

Dotée de la technologie 800 volts, la CLA 250+ EQ se contente de 22 min pour recharger de 10 à 80 % en plus d'être fort sobre.

NOS MESURES	Hybride	Electrique
Vitesse maxi	232 km/h	208 km/h
Accélération 1000 m D. A.	29s	27s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2	4s4
Consommation moyenne	6 l/100 km	16 kWh/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,8/5,5/6,6 l/100 km	14,7/18/15,3 kWh/100 km
Autonomie moyenne	716 km	535 km
Route/Autoroute/Ville	741/782/652 km	580/470/555 km
Poids	1671 kg	2027 kg
Diamètre de braquage	11,2 m	11,2 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	63 m
Volume de coffre	425 dm³	425 + 90 dm³ (2)
Coût pour 1 000 km (1)	119 €	40 €

1. Pour l'électrique, le prix du kilowattheure est pondéré avec 80 % de recharge au tarif heures creuses et 20 % sur bornes rapides. 2. Coffre arrière + avant.

LA TECHNIQUE	Hybride	Electrique
Moteurs	Turbo-essence, 4 cylindres, 1 499 cm³ + 1 électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi (essence/électrique)	163 ch/30 ch	–/272 ch
Couple maxi (essence/électrique)	250 Nm/85 Nm	–/335 Nm
Batterie lithium-ion	1,3 kWh (brut)	85 kWh (utiles)
Puissance fiscale/CO_2	9 CV/115 g/km	11 CV/0 g/km
Bonus/malus CO_2/au poids	0 €/+ 210 €/+ 1060 €	- 300 €/0 €/0 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 8 vitesses	Automatique, 2 vitesses
Réservoir	43 litres	–
Dim. L x l x h, en m	4,73 x 1,86 x 1,45	4,74 x 1,86 x 1,47
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

3. Si entretien dans le réseau, sinon 2 ans (km illimités).

QUE VAUT L'HYBRIDE FACE À L'ÉLECTRIQUE

Agrément/performances	Avantage électrique
Habitabilité/coffre	Léger avantage électrique
Confort/insonorisation	Equivalent
Facilité d'utilisation	Equivalent
Prix d'achat	Net avantage hybride
Coût à l'usage	Net avantage électrique

LE VERDICT **Avantage électrique.** Plus performante, encore plus silencieuse et offrant à la fois une grosse autonomie et une recharge rapide, la CLA électrique s'impose.

***Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle, la prime "coup de pouce" (électrique) et le malus CO_2 (hybride).

Hybride Electrique



NICOLAS SOLER

LE COURANT NE PASSE PAS

L'La 208 fait partie des rares citadines disponibles à la fois en électrique et en hybride, ce qui nous facilite la comparaison ici. D'ailleurs, à l'intérieur, difficile de les distinguer, la configuration étant rigoureusement identique. La petite Peugeot offre toujours, malgré le poids des ans, un intérieur singulier et bien fini, même si ses défauts d'ergonomie peuvent en agacer encore certains. A l'arrière, l'espace manque au niveau des jambes mais, au moins, la batterie de l'électrique n'a, elle, aucun impact sur l'habitabilité et ne remonte pas le plancher non plus. Il n'y a que dans le coffre que l'E-208 sacrifie la trappe sous le plancher, qui aurait été pratique pour ranger les câbles. Au volant, la douceur de l'électrique fait toujours mouche, surtout en ville. L'hybride de 110 ch n'y est pas la plus à l'aise, sa boîte auto. produisant quelques à-coups à basse vitesse. A cela près, l'agrément est au rendez-vous, et l'écart de performances, insignifiant. L'hybride de 110 ch étant remarquablement sobre, le choix de l'électrique, plus cher de 5 600 €* à l'achat en finition Allure (1), ne sera rentabilisé qu'à 80 000 km. Or rouler beaucoup n'est pas la vocation d'une citadine, a fortiori quand son autonomie plafonne à moins de 300 km en moyenne....



NICOLAS SOLER

Identique quelle que soit la version, l'intérieur de la 208 est toujours aussi cossu. Mais attention à l'ergonomie particulière.



NICOLAS SOLER

Avec moins de 235 km de rayon d'action sur autoroute, cette E-208 ne s'adresse pas aux gros rouleurs, seuls à pouvoir la rentabiliser...

NOS MESURES (LABO Auto Plus MESURES)	Hybride	Electrique
Vitesse maxi	181 km/h	150 km/h
Accélération 1000 m D. A.	32s2	31s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s2	6s4
Consommation moyenne	5,4 l/100 km	15,8 kWh/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,3/5,8/5,2 l/100 km	14,3/19,5/13,6 kWh/100 km
Autonomie moyenne	814 km	295 km
Route/Autoroute/Ville	830/758/846 km	320/235/335 km
Poids	1 213 kg	1 510 kg
Diamètre de braquage	10,8 m	10,8 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	68 m
Volume de coffre	345 dm³	310 dm³
Coût pour 1000 km (1)	111 €	41 €

1. Pour l'électrique, le prix du kilowattheure est pondéré avec 80 % de recharge au tarif heures creuses et 20 % sur bornes rapides.

LA TECHNIQUE	Hybride	Electrique
Moteurs	Turbo-essence, 3 cylindres, 1 199 cm³ + 1 électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi (essence/électrique)	100 ch/28 ch	–/136 ch
Couple maxi (essence/électrique)	205 Nm/51 Nm	–/260 Nm
Batterie lithium-ion	0,4 kWh (utile)	46 kWh (utiles)
Puissance fiscale/CO_2	5 CV/101 g/km	4 CV/0 g/km
Bonus/malus CO_2/au poids	0 €/0 €/0 €	- 3600 €/0 €/0 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 1 vitesse
Réservoir	44 litres	–
Dim. L x l x h, en m	4,06 x 1,75 x 1,43	4,06 x 1,75 x 1,43
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km (2)	8 ans ou 160 000 km (2)

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

QUE VAUT L'HYBRIDE FACE À L'ÉLECTRIQUE

Agrément/performances	Avantage électrique
Habitabilité/coffre	Equivalent
Confort/insonorisation	Avantage électrique
Facilité d'utilisation	Avantage hybride
Prix d'achat	Net avantage hybride
Coût à l'usage	Net avantage électrique

LE VERDICT Auto Plus **Avantage hybride.** L'E-208 est, sans surprise, plus douce et moins chère à l'usage, mais son autonomie est trop faible et l'écart de prix costaud face à l'hybride, très sobre.

1. En finition Style, l'écart de prix est réduit à 2 600 € et le seuil de rentabilité tombe à 37 000 km.

***Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle, la prime "coup de pouce" (électrique) et le malus CO_2 (hybride).



NICOLAS SOLER

UN ATOUT PRIX PAS COMMUN

Pour une fois, l'électrique n'est pas plus onéreux à l'achat que l'hybride. Bien plus puissant et mieux pourvu en couple, l'E-3008 a d'autant moins de mal à gommer ses 530 kg de surpoids, qu'en face la mécanique hybride paraît fort terne. Un peu mou, son trois cylindres doit, en outre, composer avec une boîte auto. hésitante. Souvent sollicité, le moteur thermique se montre assez sonore à l'accélération, tandis que les chuintements de sa partie électrique prennent le relais à basse vitesse. On a connu plus raffiné, néanmoins la douceur reste globalement au rendez-vous. L'E-3008 épargne ce genre de désagréments, avec un silence et une fluidité de tous les instants. Et si Peugeot a fait l'impasse sur le mode One Pedal, on dispose tout de même de palettes au volant pour moduler la récupération d'énergie. Hélas, l'E-3008 se montre un peu trop gourmand sur autoroute, où son autonomie maximale n'excède pas 330 km, et même 230 km si l'on reste sur la plage optimale de charge (80-10 %). Un peu juste pour un SUV familial, d'autant qu'il faudra patienter 35 min pour repasser à 80 %. Dommage, car l'absence de surcoût à l'achat et l'économie réalisée à l'usage plaident pour l'E-3008. Mais en véhicule principal, le rayon d'action de l'hybride apporte plus de sérénité.



NICOLAS SOLER

Spectaculaire et bien finie, la planche de bord en impose ! Mais les interfaces, lentes et les menus fouillis ne sont pas à la hauteur.



NICOLAS SOLER

Avec un pic à 160 kW, la recharge rapide réclamera 35 min de 10 à 80 %. Longuet, surtout vu l'autonomie autoroutière un peu juste…

NOS MESURES (Labo Auto Plus)	Hybride	Electrique
Vitesse maxi	195 km/h	171 km/h
Accélération 1000 m D. A.	32s1	30s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s9	5s6
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	18,3 kWh/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6,2/6,8 l/100 km	15,8/21,8/17,4 kWh/100 km
Autonomie moyenne	873 km	400 km
Route/Autoroute/Ville	917/887/809 km	460/330/420 km
Poids	1 663 kg	2 192 kg
Diamètre de braquage	10,9 m	11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	63 m
Volume de coffre	520 dm³	520 dm³
Coût pour 1 000 km(1)	127 €	45 €

1. Pour l'électrique, le prix du kilowattheure est pondéré avec 80 % de recharge au tarif heures creuses et 20 % sur bornes rapides.

LA TECHNIQUE	Hybride	Electrique
Moteurs	Turbo-essence, 3 cylindres, 1 199 cm³ + 1 électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi (essence/électrique)	145 ch/28 ch	–/210 ch
Couple maxi (essence/électrique)	230 Nm/51 Nm	–/345 Nm
Batterie lithium-ion	0,4 kWh (utile)	73 kWh (utiles)
Puissance fiscale/CO_2	7 CV/121 g/km	7 CV/0 g/km
Bonus/malus CO_2/au poids	0 €/+ 330 €/+ 230 €	- 3600 €/0 €/0 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 1 vitesse
Réservoir	55 litres	–
Dim. L x l x h, en m	4,55 x 1,90 x 1,65	4,55 x 1,90 x 1,65
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km(2)	8 ans ou 160 000 km(2)

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

QUE VAUT L'HYBRIDE FACE À L'ÉLECTRIQUE

Agrément/performances	Avantage électrique ■
Habitabilité/coffre	Equivalent ■ ■
Confort/insonorisation	Léger avantage électrique ■
Facilité d'utilisation	Net avantage hybride ■
Prix d'achat	Equivalent ■ ■
Coût à l'usage	Net avantage électrique ■

LE VERDICT Auto Plus **Le doute est permis.** Avec plus d'autonomie et une recharge plus rapide, l'E-3008 se serait imposé (agrément, coût à l'usage…). A défaut, le choix de l'hybride se défend pour voyager.

***Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle, la prime "coup de pouce" (électrique) et le malus CO_2 (hybride).

■ Hybride ■ Electrique



PHOTOS : NICOLAS SOLER

ENTRE PRAGMATISME ET COUP DE CŒUR

Chez Renault, passer de la citadine hybride à la citadine électrique coûte 400 €*... de moins ! Avec sa batterie de 52 kWh (fabriquée en Europe), la R5 profite en effet de la prime "coup de pouce" maximale. Entre une classique (mais moderne) Clio et une R5 délicieusement nostalgique, le choix paraît difficile, et ce n'est pas qu'une question de design.
A bord, les deux soignent leur copie : bonne ergonomie (la position de conduite est meilleure dans la Clio, mais les sièges de la R5 maintiennent mieux), interfaces Google efficaces, finition de qualité (encore plus sur la "Cinq")...
Curieusement, bien qu'elle soit 19 cm plus longue, la Clio n'offre pas plus d'espace aux jambes à l'arrière (et rend même 20 dm³ au coffre). Sur la route aussi, c'est serré, avec dans les deux cas des châssis précis et typés "sport" (mais pas inconfortables pour autant). Et si la R5 marque le pas en accélérations, sa mécanique plus réactive lors des relances et son mode One Pedal apportent un gros plus. Mais sur autoroute, on déchante : 260 km d'autonomie (180 km de 80 à 10 %), et une recharge longuette (plus de 30 min de 10 à 80 %). De son côté, la Clio dépasse les 700 km dans tous les cas. Mais la R5 divise par deux le coût à l'usage... Quel dilemme !



FLORIAN GROUT

Présentation moderne à bord de la Clio, qui dispose d'interfaces Google dernier cri. Mais certains plastiques déçoivent.



NICOLAS SOLER

La R5 bénéficie des mêmes interfaces, mais elle les insère dans une planche de bord aux accents rétro très réussie. Finition un peu meilleure.

NOS MESURES (Labo Auto Plus Mesures)	Hybride	Electrique
Vitesse maxi	177 km/h	151 km/h
Accélération 1000 m D. A.	30s4	31s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8	5s6
Consommation moyenne	5 l/100 km	15,7 kWh/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,7 / 5,5 / 4,9 l/100 km	13,4/19,9/13,9 kWh/100 km
Autonomie moyenne	780 km	340 km
Route/Autoroute/Ville	830/709/796 km	390/260/375 km
Poids	1 323 kg	1 460 kg
Diamètre de braquage	10,9 m	10,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	61 m	61 m
Volume de coffre	290 dm³	310 dm³
Coût pour 1000 km (1)	103 €	39 €

1. Pour l'électrique, le prix du kilowattheure est pondéré avec 80 % de recharge au tarif heures creuses et 20 % sur bornes rapides.

LA TECHNIQUE	Hybride	Electrique
Moteurs	Essence, 4 cyl., 1798 cm³ + 1 électrique + alterno-dem.	Synchrone à rotor bobiné
Puissance maxi (essence/électrique)	156 ch/49 ch	–/150 ch
Couple maxi (essence/électrique)	172 Nm/205 Nm	–/245 Nm
Batterie lithium-ion	1,4 kWh (brut)	52 kWh (utiles)
Puissance fiscale/CO_2	6 CV/90 g/km	5 CV/0 g/km
Bonus/malus CO_2/au poids	0 €/0 €/0 €	- 4 830 €/0 €/0 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 4 + 2 vitesses	Automatique, 1 vitesse
Réservoir	39 litres	–
Dim. L x l x h, en m	4,12 x 1,77 x 1,45	3,93 x 1,81 x 1,50
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

QUE VAUT L'HYBRIDE FACE À L'ÉLECTRIQUE

Agrément/performances	Equivalent
Habitabilité/coffre	Equivalent
Confort/insonorisation	Léger avantage électrique
Facilité d'utilisation	Avantage hybride
Prix d'achat	Equivalent
Coût à l'usage	Net avantage électrique

LE VERDICT Auto Plus **Le doute est permis.** Dur de les départager ! Moins chère à l'achat comme à l'usage, la R5 s'impose. Mais en voiture principale, la Clio sera plus autonome et plus polyvalente.

*__Vrai prix d'achat__ intégrant la remise potentielle, la prime "coup de pouce" (électrique) et le malus CO_2 (hybride).



1. Modèle photographié en finition R-Line Edition

NICOLAS SOLER

ANCIEN MONDE, NOUVEAU MONDE

La prime "coup de pouce" et une remise plus généreuse rendent l'ID.3 bien moins chère que la Golf de 4400 € ! Une différence de plus entre ces sœurs, qui ne se ressemblent guère par ailleurs : l'une joue la partition d'un classicisme à peine revisité, l'autre mise sur une rupture complète. Cela se ressent dans les habitacles, avec des planches de bord très éloignées (l'ergonomie de la Golf paraît plus naturelle) et davantage d'espace aux jambes à l'arrière de l'ID.3, laquelle perd en contrepartie 28 dm³ de coffre par rapport à sa rivale. Sur la route aussi, les deux Volkswagen affichent des tempéraments différents. Malgré son poids nettement plus contenu (579 kg en moins), la Golf ne creuse pas l'écart en performances. Sa mécanique à hybridation légère est moins vive, tandis que sa boîte manque de réactivité. De son côté, l'ID.3 profite de ses roues arrière motrices pour afficher une plus grande agilité, au détriment d'un confort un peu plus ferme. Mais si elle offre un mode B, elle ne propose pas (encore) de fonction One Pedal. Grâce à sa batterie de 77 kWh, elle affiche une polyvalence certaine (375 km d'autonomie sur autoroute) et une recharge plutôt rapide (26 min de 10 à 80 %). Et comme elle revient moins cher que la Golf, c'est un vrai bon plan ! ■



ARNAUD SAUNIER

Présentation plutôt classique à bord de la Golf, avec une grande instrumentation numérique et des boutons physiques sur le volant.



NICOLAS SOLER

L'ID.3 joue plus les originales, avec une planche de bord épurée et une mini-instrumentation solidaire du volant.

NOS MESURES	Hybride	Electrique
Vitesse maxi	224 km/h	162 km/h
Accélération 1000 m D. A.	29s9	30s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8	5s5
Consommation moyenne	6,1 l/100 km	17,1 kWh/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,8/5,8/6,6 l/100 km	15,2/20,5/15,6 kWh/100 km
Autonomie moyenne	819 km	455 km
Route/Autoroute/Ville	862/862/758 km	505/375/490 km
Poids	1 363 kg	1 942 kg
Diamètre de braquage	11 m	10,2 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	65 m
Volume de coffre	431 dm³	403 dm³
Coût pour 1 000 km (1)	122 €	42 €

1. Pour l'électrique, le prix du kilowattheure est pondéré avec 80 % de recharge au tarif heures creuses et 20 % sur bornes rapides.

LA TECHNIQUE	Hybride	Electrique
Moteurs	Turbo-essence, 4 cylindres, 1 498 cm³ + alterno-dem. 48 V	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi (essence/électrique)	150 ch/NC	–/204 ch
Couple maxi (essence/électrique)	250 Nm/NC	–/265 Nm
Batterie lithium-ion	NC	77 kWh (utiles)
Puissance fiscale/CO_2	8 CV/119 g/km	5 CV/0 g/km
Bonus/malus CO_2/au poids	0 €/280 €/0 €	- 3 450 €/0 €/0 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 1 vitesse
Réservoir	50 litres	–
Dim. L x l x h, en m	4,29 x 1,79 x 1,49	4,27 x 1,81 x 1,57
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

QUE VAUT L'HYBRIDE FACE À L'ÉLECTRIQUE

Agrément/performances	Léger avantage électrique ■
Habitabilité/coffre	Léger avantage électrique ■
Confort/insonorisation	Léger avantage hybride ■
Facilité d'utilisation	Léger avantage hybride ■
Prix d'achat	Net avantage électrique ■
Coût à l'usage	Net avantage électrique ■

LE VERDICT Auto Plus **Avantage électrique.** Plus plaisante, plus accueillante et moins chère à l'achat comme à l'usage, l'ID.3 s'impose face à une Golf qui prend un petit coup de vieux…

***Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle, la prime "coup de pouce" (électrique) et le malus CO_2 (hybride).

■ Hybride ■ Electrique

ESSAI

ÉLECTRIQUE

Renault Twingo E-Tech AUTONOMIE URBAINE TECHNO -27,5 KWH - 82 CH

VRAI PRIX

21 090 € / 17 470 €*



Premier essai de la nouvelle Twingo électrique

Que demande le peuple ?

Au-delà d'un design néo-rétro craquant, Renault cherche surtout, avec la Twingo, à relancer une minicitadine abordable et pratique, même si elle est électrique. Sur le papier, le pari est bien engagé. Qu'en est-il au volant ? **Par Clément Raoul-Réa**

Renault a de la suite dans les idées. Le franc succès de la R5 E-Tech, modèle électrique le plus vendu en France en 2025, a visiblement fait des émules en interne. Après avoir aussi sorti le R4, Renault continue sur sa lancée néo-rétro avec la Twingo. Contrairement à la deuxième ou à la troisième génération de la minicitadine, ce quatrième opus reprend donc fidèlement le style du tout premier modèle, vieux de désormais plus de trente ans.

Pour la partie technique, la plate-forme de la R5 est reconduite dans une version raccourcie, avec un train arrière repris au Captur. Et côté batterie, il s'agit d'un nouvel ensemble LFP de 27,5 kWh. C'est peu, mais c'est justifié par la chasse aux économies dont a fait l'objet la Twingo.

Moins chère que l'essence !

Ainsi, dans sa version de base Evolution, la Twingo débute à 13 750 € avec la prime maximale (5 740 € pour les ménages les plus modestes) et 15 870 €* avec le bonus standard. Soit un tarif bien en dessous de celui de ses rivales électriques et de la plupart des minicitadines thermiques (Fiat 500 hybride, Toyota Aygo Cross…). Et, en optant pour la finition supérieure, fort bien équipée (voir page suivante), elle plafonne à 17 470 €*. Avant même d'en prendre le volant, la Twingo marque donc de gros points.

Une fois à bord, elle ne déçoit pas. Si l'intérieur est un peu moins fantaisiste et fun que l'extérieur, on profite tout de même de quelques touches de couleur sur cette Techno. Sans surprise, les matériaux ne sont pas des plus léchés, mais on est confortablement installé, grâce à des sièges accueillants. Facile de trouver ses marques à l'avant : la plupart des commandes ont déjà été vues ailleurs sur la gamme : boutons de clim du Captur, volant dérivé de la R5, logiciel Google… Tout est simple, sans paraître low cost non plus. Exception faite des accoudoirs non rembourrés et des quelques vis apparentes. A l'arrière, la Twingo IV s'inspire de sa seconde génération, avec une banquette fractionnée coulissant sur 17 cm. De quoi offrir un beau volume au coffre en position avancée, ou un espace étonnant à des éventuels passagers quand elle est reculée. Ils seront d'ailleurs mieux installés qu'à l'arrière d'une R5 E-Tech, pourtant plus longue de 13 cm. Et, comme sur le R4, le dossier du siège passager avant peut se rabattre en tablette pour faciliter le chargement d'objets longs.

Au volant, la Twingo ne déçoit pas non plus. Elle hérite beaucoup de la R5 dont elle dérive. Sur les routes très lisses de notre parcours d'essai, elle nous a paru bien amortie, malgré la présence de jantes de 18" optionnelles. La direction est précise, les mouvements de caisse

***Vrai prix d'achat** intégrant la prime "coup de pouce" de 3 620 €.





La Twingo repose sur une plate-forme similaire à celle de la Renault 5, gage de belles qualités dynamiques sur route. Elle est plus courte de 13 cm, mais conserve des portes arrière. La carrosserie n'est pas beaucoup protégée pour une citadine.

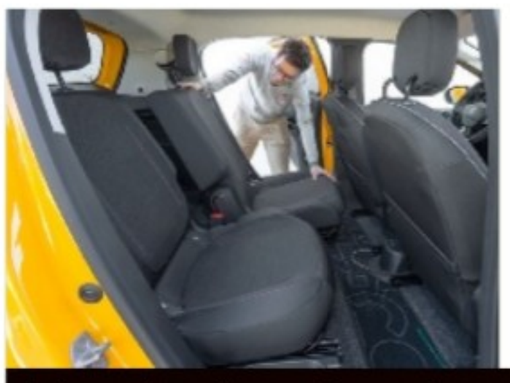


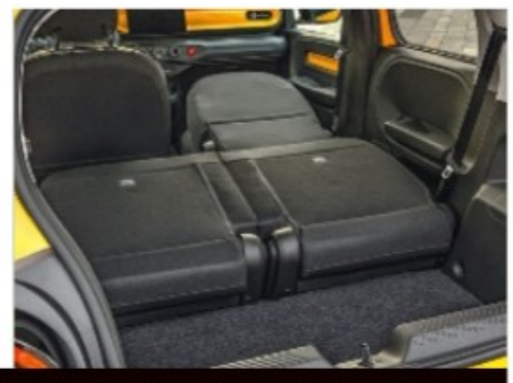
Nombre de places : 4



Volume : 260 à 360 dm³ (1)

Cinq portes, cette Twingo offre un accès facile aux places arrière. L'espace est généreux, mais les plus grands regretteront une hauteur un peu juste. Et les fenêtres sont seulement entrebâillantes. Le coffre est bien conçu et très extensible.





La banquette coulisse sur 17 cm, en deux parties. Reculée, il y a plus de place qu'à bord d'une R5, tout en laissant un espace correct dans le coffre. Malin aussi, la mise en tablette du siège passager avant.

Les chiffres (données constructeur)

Vitesse maxi	130 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	12s1
Autonomie électrique	263 km
Consommation cycle mixte	12,2 kWh/100 km
Poids	1200 kg
Diamètre de braquage	9,8 m

La technique

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	82 ch
Couple maxi	175 Nm
Batterie lithium-ion LFP	27,5 kWh (utiles)
Temps de charge Wallbox/Secteur	4h05 (1) (6,6 kW)/NC
Sur borne rapide	30 min (2) (50 kW maxi)
Puissance fiscale/CO_2	3 CV / 0 g/km
Prime "coup de pouce"	3620 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 rapport
Pneus	205/45 R18
Dim. L x l x h, en m	3,79 x 1,72 x 1,50
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. De 10 à 80 %. 2. De 15 à 80 %. Chargeur de 50 kW en option.

L'évaluation dans la catégorie

La Renault Twingo E-Tech Techno (17470 €*, 27,5 kWh, 82 ch) est évaluée dans la catégorie des minicitadines électriques, qui comprend notamment :
BYD Dolphin Surf Active (18400 €*, 30 kWh, 88 ch),
Dacia Spring Extreme (19320 €*, 24,3 kWh, 102 ch),
Fiat 500e 3+1 Icône (24200 €*, 21,3 kWh, 95 ch),
Hyundai Inster (20700 €*, 42 kWh, 97 ch),
Leapmotor T03 Design (16800 €*, 37,3 kWh, 95 ch).

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

Les détails

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

Le vrai prix d'achat :

pas encore de remise, mais elle est éligible à la prime "coup de pouce", d'un montant minimal de 3620 €.

Le niveau d'équipement :

la Twingo n'est disponible qu'en deux finitions, Evolution et Techno (pour 1600 € de plus). Ce dernier, ici à l'essai, est complet, surtout pour une minicitadine. Seul vrai grief : la recharge sur borne rapide (50 kW) est en option, facturée 500 €.

L'entretien : la visite est tout simplement prévue tous les ans.

L'équipement

De série ***Sécurité :*** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Essuie-glaces auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds avec allumage et gestion codes auto. • Régulateur de vitesse adaptatif + limiteur • Surveillance de l'attention.

Agrément : • aide au stationnement AR + caméra de recul • Banquette 50/50 coulissante • Chargeur embarqué AC 6,6 kW • Clim auto. • Compteurs numériques • Ecran central 10,1"/25,6 cm avec Mirror Screen, GPS et planificateur d'itinéraire • Rétros rabattables électr.

En option ***Agrément :*** • alerte trafic en marche arrière et de sortie des occupants, capteur angles morts et parking semi-auto. (600 €) • Charge rapide (AC 11 kW et DC 50 kW) et bidirectionnelle (500 €) • Jantes alu 18" (600 €) • Sièges AV chauffants (300 €).



PHOTOS : ARNAUD SAUNIER

Efficiente, la Twingo devra toutefois être rechargée tous les 200 km avec sa modeste batterie. Et la charge accélérée (11 kW AC et 50 kW DC) est en option.

sont contrôlés, et la sensation à la pédale de frein est parfaitement naturelle. On peut d'ailleurs régler le niveau de régénération à l'aide de palettes au volant, de la roue libre jusqu'à un mode One Pedal, bien pratique en ville ou dans les bouchons. Bref, on est loin des prestations d'une Dacia Spring, pourtant plus chère à équipement équivalent… Les 82 ch, faibles sur le papier, offrent un niveau de performances satisfaisant, permettant de doubler en toute sécurité hors



COMME SI VOUS Y ÉTIEZ

1. Banquette reculée/avancée.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

ESSAI

RENAULT TWINGO E-TECH AUTONOMIE URBAINE TECHNO - 27,5 KWH - 82 CH



agglomération. Certes, la Twingo est un peu bruyante, conséquence d'une insonorisation sacrifiée sur l'autel de la réduction des coûts. Bruits d'air comme de roulement s'immiscent dans l'habitacle dès les 60 km/h, mais ils restent tolérables. Bridée à 130 km/h, la Twingo n'est de toute façon pas taillée pour l'autoroute. Sa petite batterie y serait vite à la peine, malgré une consommation raisonnable. Sur notre parcours d'essai, nous avons relevé environ 14 kWh/100 km en moyenne, soit une autonomie avoisinant les 200 km (à vérifier par notre labo dans quelques semaines). Il ne faudra pas oublier de prendre l'option autorisant la recharge à 50 kW (15-80% en 30 min), facturée 500 € tout de même. C'est l'un des rares défauts de cette Twingo. Si vous pouvez vous accommoder de son autonomie restreinte, elle s'impose comme une minicitadine compétente, attachante et abordable. ■

Poste de conduite



Les sièges, moelleux et accueillants (mais manquant de maintien), permettent de trouver une bonne position de conduite. En revanche, la planche de bord assez haute et le pare-brise incliné peuvent gêner la visibilité en ville. Même reproche pour les appuie-tête non encastrables à l'arrière.

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

Aides à la conduite

De série, la Twingo assure l'essentiel pour une minicitadine en 2026 avec notamment un régulateur de vitesse adaptatif. Pas de conduite semi-autonome au programme. Mais un pack d'options facturé 600 € permet de mettre la main sur des aides inédites à ce niveau de gamme: avertisseur de sortie des occupants, capteur d'angles morts, parking semi-auto., alerte de trafic en marche arrière. On apprécie le bouton qui coupe les alertes obligatoires.

Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Conduite semi-autonome	Indisponible
Phares/Essuie-glaces auto.	Série/Série
Feux de route auto./Phares adaptatifs	Série/Indisponible
Assistance au créneau	Pack 600 €
Facilité de réglage des alertes	■

Écran tactile

Doté du même logiciel Google que le reste de la gamme, l'écran central (10,1"/25,6 cm) est remarquable de facilité d'utilisation. La navigation, assurée par Google Maps, intègre un planificateur d'itinéraire bien pratique.

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





BIEN VU

La planche couvrant le bac du coffre est en deux parties. On peut donc accéder aux câbles sans ôter entièrement le contenu.

C'EST RATÉ

Le capot ne s'ouvrant pas, il faut démonter un cache en plastique à l'aide d'un outil fourni pour faire le niveau du lave-glace.

PHOTOS : ARNAUD SAUNIER

Finition

Positionnée à un tarif agressif, la Twingo doit logiquement rogner sur les matériaux de qualité. On retrouve des plastiques durs, y compris sur les accoudoirs et quelques vis apparentes. Mais l'ensemble est de bonne facture, et la touche de couleur réchauffe l'ambiance.

Qualité des matériaux	
Qualité des assemblages	
Résistance aux rayures	

Chauffage/clim'

La Twingo récupère les commandes de clim déjà vues sur le Captur, par exemple. Tant mieux : ces boutons rotatifs sont bien pratiques. La planche de bord n'intègre pas d'aérateurs centraux.

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

Rangement



Petit gabarit oblige, la Twingo ne regorge pas d'espaces de rangement : bacs de porte peu profonds et boîte à gants pas énorme. La console centrale peut accueillir des petites boîtes clipsables, vendues en accessoires (40 €).

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

Système audio

En Techno, les six haut-parleurs procurent une qualité audio plus que satisfaisante pour une minicitadine. L'audio se contrôle toujours par un satellite au volant.

Qualité du son	
Simplicité des commandes	
Système hi-fi	Indisponible

Notre verdict Auto Plus

Une référence !

Outre sa bouille craquante, la Twingo électrique se permet surtout d'être une vraie minicitadine compétente, logeable et agréable à conduire, facturée moins cher que la majorité de la concurrence. Reste à composer avec son autonomie un peu juste.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

ESSAI

HYBRIDE

VRAI PRIX

49 450 € / 48 900 €*

Toyota RAV4 2.5 HYBRIDE 2WD GRAPHIC - 185 CH



Premier essai du nouveau Toyota RAV4 Hybride

Sur ses lauriers

Précurseur des SUV avec son premier RAV4 il y a plus de trente ans, Toyota renouvelle sa star avec prudence, en peaufinant la recette du précédent. Dans un segment où la concurrence est acharnée, ce best-seller mondial a-t-il les moyens de rester sur son piédestal ? Par Cyril Biotteau

Plantons d'abord le décor : le RAV4 de cinquième génération, pourtant en fin de carrière (il a été lancé en 2018), a été tout simplement la voiture la plus vendue au monde en 2025. Respect ! Sur le thème "on ne change pas une équipe qui gagne", il est donc assez logique que Toyota n'ait pas profondément bouleversé sa recette pour cette nouvelle génération. Un choix qui permet aussi de substantielles économies de développement. Seul le design a bel et bien évolué, surtout à l'avant, avec l'adoption de nouveaux feux à deux étages (comme sur le C-HR+) et d'une calandre désormais rectangulaire et non plus trapézoïdale.

Consommation en baisse

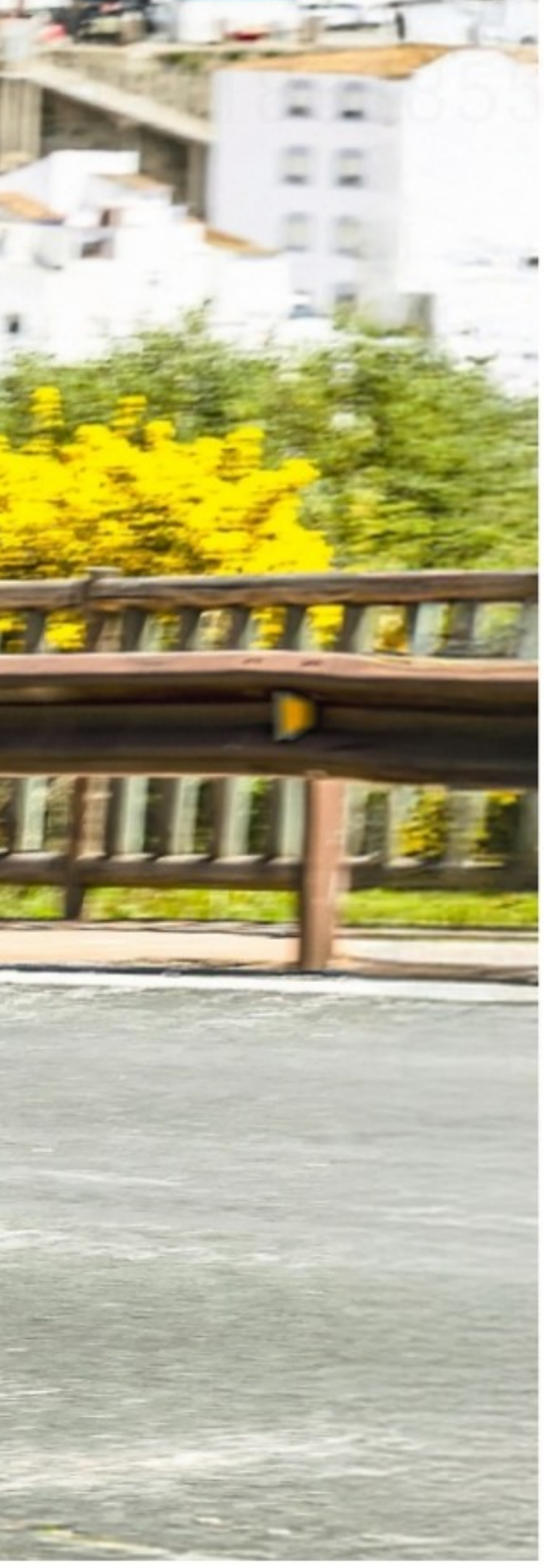
Techniquement, le RAV4 reprend la même plate-forme que son prédécesseur (mais optimisée en rigidité), garde les mêmes dimensions, au centimètre près, et utilise la même base mécanique, peaufinée. Le quatre cylindres atmosphérique et l'électromoteur développent 185 ch (218 ch auparavant) pour la déclinaison 2 roues motrices hybride non rechargeable. Une baisse de puissance qui n'empêche pas Toyota d'annoncer des performances en hausse (0s4 de mieux pour le 0 à 100 km/h) et des consommations en baisse de plus d'un demi-litre aux cent kilomètres grâce à une nouvelle batterie plus légère (mais de capacité identique) et à une "architecture repensée". Si l'explication paraît opaque, le résultat est là, du moins en théorie : à l'homologation, le malus CO_2 baisse suffisamment pour compenser l'augmentation du malus au poids en 2026. Et si le gain annoncé se vérifie lors de nos prochaines mesures, cela le ferait passer sous la barre des 6 l/100 km de moyenne (contre 6,4 l/100 km actuellement), ce qui serait un excellent score !

Au volant, en revanche, l'évolution est difficile à percevoir. La poussée reste quelconque, et la transmission typique des Toyota hybrides, inchangée : remarquable de douceur en utilisation "normale", elle fait toujours mouliner le moteur thermique à haut régime à la moindre sollicitation prononcée ou dès qu'il faut grimper une côte un peu raide.

Peu d'évolutions notables

Côté châssis, rien de nouveau non plus : le RAV4 de sixième génération n'est pas un modèle de dynamisme et privilégie le confort, même s'il engendre quelques percussions indésirables sur les grosses déformations. En l'état, un Citroën C5 Aircross offre nettement plus de moelleux. A noter que le nouveau RAV4 propose une déclinaison GR Sport bénéficiant de réglages spécifiques (voies élargies, garde au sol abaissée, amortissement plus ferme) qui rendent l'auto plus dynamique. Les véritables évolutions techniques, s'il faut en trouver, concernent surtout la version hybride rechargeable, désormais disponible en 2 roues motrices et dont la batterie atteint maintenant 22,7 kWh

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





Le nouveau RAV4 reprend la même plate-forme et les mêmes dimensions que son prédécesseur. Son montant arrière est toutefois un peu moins incliné. A part ça, difficile de les distinguer, de profil…



Parmi les nombreux changements sur la planche de bord, le levier de vitesses a laissé place à ce basculeur, ce qui libère de la place sur la console centrale.



Nombre de places : 5



Volume : 514 dm³

Les places arrière restent très accueillantes en matière d'espace aux jambes, et le dossier est réglable en inclinaison. Le coffre a étrangement diminué de volume (514 dm³ contre 580 auparavant, selon Toyota), à cause de la forme du hayon…

Les chiffres (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	8s
Consommation cycle mixte	5,2 l/100 km
Poids	1715 kg
Diamètre de braquage	11,4 m

La technique

Puissance maxi combinée	185 ch
Couple maxi combiné	221 Nm à 3200 tr/min
Moteurs essence	4 cyl. en ligne, 2487 cm³
Hybridation	1 moteur électrique 136 ch
Batterie lithium-ion	1,09 kWh (capacité brute)
Puissance fiscale/CO_2	7 CV/117 g/km
Malus CO_2/au poids	+ 240 €/+ 1160 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., à variation continue
Pneus	235/50 R20
Réservoir	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,60 x 1,86 x 1,68
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

L'évaluation dans la catégorie

Le Toyota RAV4 2.5 Hybride 2WD Graphic (48900 €*, 185 ch) est évalué parmi les SUV compacts hybrides d'environ 200 ch, dont :
Kia Sportage 1.6 T-GDi GT-Line (44300 €*, 239 ch),
MG EHS 1.5 Hybrid+ Luxury (26800 €*, 224 ch),
Nissan X-Trail 1.5 e-Power 205 ch N-Connecta (42000 €*, 205 ch),
Renault Austral 1.2 full hybrid E-Tech Esprit Alpine (41900 €*, 200 ch).

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

Le vrai prix d'achat : ce RAV4 de milieu de gamme est cher (près de 50000 € hors options). La remise de 2000 € accordée par Toyota compense le malus CO2 (240 €) et le malus au poids (1160 €).

Le niveau d'équipement : le deuxième niveau Graphic est déjà bien doté, avec en série des sièges AV électriques et ventilés. Mais en version 2 roues motrices, aucune autre option possible que la peinture.

L'entretien : tous les ans ou tous les 15000 km.

L'équipement

De série ***Sécurité :*** • ABS + AFU + ESP • AFIL Active • Airbags (7) • Conduite autonome de niveau 2 • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Surveillance des angles morts, etc.

Agrément : • aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Chargeur de smartphone à induction • Clé mains libres • Clim auto. bizone • Ecran central tactile 12,3"/31,2 cm • Hayon motorisé • Instrumentation numérique 12,3"/31,2 cm • Jantes alliage 20" • Rétroviseurs rabattables électriquement • Sellerie tissu/Alcantara • Sièges AV électriques, chauffants et ventilés • Volant chauffant, etc.

En option ***Agrément :*** • peinture métallisée (900 €)/ premium (1000 €).



PHOTOS : YANN LEFEBVRE

Le RAV4 n'est pas particulièrement dynamique, ni particulièrement confortable lorsqu'il est chaussé de roues de 20". Ses 185 ch suffisent dans l'absolu mais ne vous collent pas au siège. Bref, au volant, ça manque de sensations…

(18,4 auparavant), permettant de revendiquer 137 km d'autonomie électrique. Sur les versions dites "autorechargeables", les modifications se font plus discrètes. L'une d'elles se trouve à bord : sur une planche de bord inédite, le système multimédia est complètement inédit et nettement plus abouti sur le plan ergonomique. Par exemple pour le menu des aides à la conduite, désormais facilement accessibles. Cependant,

Les détails

Accès à bord	
Bruits aérodynamiques	
Bruit/vibrations du moteur	
Agrément boîte automatique	
Confort des sièges avant	
Confort des suspensions	
Direction	
Facilité à manœuvrer	
Facilité de contrôle des niveaux	
Protection carrosserie	
Roue de secours (kit de réparation)	
Sensation pédale de frein	
Souplesse à basse vitesse	



COMME SI VOUS Y ÉTIEZ

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

ESSAI

TOYOTA RAV4 2.5 HYBRIDE 2WD GRAPHIC - 185 CH

de nombreux bugs (GPS, Android Auto…) ont émaillé notre essai du logiciel (voir "C'est raté, p. 35). Toyota a promis que tout serait résolu avant les premières livraisons. Les autres changements concernent l'agencement de la planche de bord, avec la disparition du levier de vitesses "à l'ancienne", au profit d'un sélecteur qui permet de gagner beaucoup de place sur la console centrale. Malheureusement, Toyota n'en a pas profité pour améliorer la qualité des plastiques, qui paraissent même en deçà de ceux de la génération précédente. Le reste de l'habitacle n'a quasiment pas changé. On retrouve une belle habitabilité (mais le coffre perd quelques décimètres cubes) et un équipement correct, sans plus au regard des tarifs. Le RAV4 de base a augmenté de 1 500 € en finition Dynamic (dès 46 450 €), notre modèle d'essai s'affichant à presque 50 000 € ! Or on trouve désormais bien moins cher ailleurs… ■

Poste de conduite



Tous les RAV4 ont droit de série à un siège conducteur électrique. A partir de la finition Graphic (le deuxième niveau), celui du passager avant le devient également, et les deux sont, en outre, chauffants et ventilés, avec mémoire côté conducteur.

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

Aides à la conduite

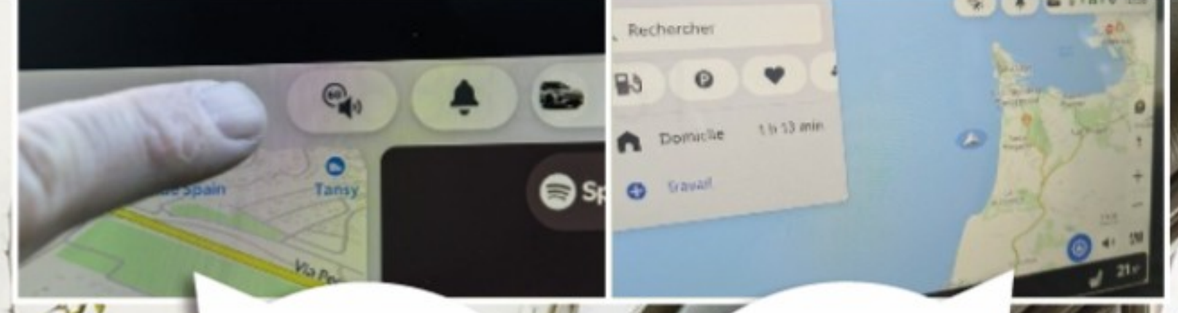
Lors de notre essai, nous avons pu utiliser assez longuement la conduite autonome de niveau 2, qui s'est avérée convaincante. La mise en route et les réglages se font facilement via les commandes sur la branche droite du volant. En option, mais uniquement sur les versions 4 roues motrices (un choix marketing), il est possible d'obtenir, en plus, l'aide active au changement de voie via l'activation des clignotants.

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

Écran tactile

Le système multimédia a largement progressé en ergonomie et en réactivité (malgré les bugs que nous avons connus sur la version de présérie que nous avons testée). Le menu des aides à la conduite est également plus facile d'accès.

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



BIEN VU

La coupure d'alerte de survitesse est accessible en un seul geste : un vrai bonheur, surtout par rapport au RAV4 d'avant !

C'EST RATÉ

Toyota promet de résoudre les multiples bugs du système multimédia avant les premières livraisons. Ici, le GPS nous situe au large de l'Espagne !

PHOTOS : YANN LEFEBVRE

Finition

La planche de bord, entièrement nouvelle, aurait pu en profiter pour progresser en qualité perçue : ce n'est pas le cas, surtout à cause des plastiques pour le moins peu flatteurs, voire en régression par rapport au RAV4 précédent. La qualité d'assemblage, elle, reste sérieuse.

Qualité des matériaux	
Qualité des assemblages	
Résistance aux rayures	

Chauffage/clim'

La climatisation automatique bizone, de série, comporte un accès direct aux réglages de température au bas de l'écran. Les sièges AV chauffants et ventilés complètent le confort thermique.

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

Rangement



Parmi tous les rangements, celui de l'accoudoir central peut s'ouvrir côté conducteur ou passager, et son couvercle est même réversible : moelleux d'un côté pour le coude, et avec rebord de l'autre pour y déposer un objet.

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

Système audio

La radio de série (avec DAB et streaming via Mirror Screen) comporte 6 haut-parleurs et peut monter jusqu'à 9 sur les finitions supérieures Lounge et GR Sport.

Qualité du son	
Simplicité des commandes	
Système hi-fi	Indisponible

Notre verdict

Auto Plus

Correct

Le progrès majeur du "nouveau" RAV4 serait la baisse de la conso, si celle-ci se confirme lors de nos mesures. Hormis côté design et multimédia, les évolutions sont minimes, contrairement au prix. Attention, car la concurrence fait rage sur ce segment !



ÉLECTRIQUE

Lancia Ypsilon HF

La Lancia Ypsilon HF affronte ses rivales les plus directes

Des watts et du fun à

ÉLECTRIQUE

Lancia Ypsilon HF
51 kWh – 280 ch



Le vrai prix d'achat : l'Ypsilon HF bénéficie d'une prime "coup de pouce" de 3600 € et d'une remise de 5%. Et son tarif catalogue est le plus bas du lot.

L'entretien : tous les ans/12500 km pendant 2 ans, puis tous les 2 ans ou 25000 km.

Pour renouer avec son prestigieux passé sportif, Lancia ressort l'appellation HF, popularisée par les fameuses Delta Integrale. Pas de transmission 4X4 ici, mais un vrai différentiel autobloquant pour cette Ypsilon Elettrica forte de 280 ch.

ÉLECTRIQUE

Alpine A290 GTS
52 kWh – 220 ch



Le vrai prix d'achat : malgré une prime "coup de pouce" de 4830 € (avec le bonus batterie), l'Alpine est aussi chère que la Mini. En cause un tarif élevé et seulement 2% de remise.

L'entretien : la visite est prévue tous les ans ou 20000 km.

Version musclée de la Renault 5, l'Alpine A290 en reprend de nombreux éléments, dont la batterie de 52 kWh. Proposée en version 180 et 220 ch, elle profite avec cette dernière de performants pneumatiques Michelin Pilot Sport 5S.

*** Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle et l'éventuelle prime "coup de pouce" (3500 € minimum) ou l'éventuelle prime CEE (300 € minimum).

ÉLECTRIQUE

Alpine A290 GTS

ÉLECTRIQUE

Mini John Cooper Works E

PHOTOS : YANN LEFEBVRE

revendre !

Avec 280 ch et un châssis sportif "à l'ancienne", la Lancia Ypsilon HF espère prendre la relève des GTI thermiques, aujourd'hui disparues. Mais elle n'est pas seule : Alpine et Mini ont déjà dégainé leurs citadines "énervées". Partie de plaisir en perspective ! Par Clément Raoul-Réa

ÉLECTRIQUE

Mini John Cooper Works E

49 kWh – 258 ch



Déja très vivante dans sa version Cooper SE de 215 ch, la Mini électrique pousse le curseur encore plus loin avec cette John Cooper Works. 258 ch dans cette petite 3 portes au style unique, haute en couleur et ferme en suspensions.

Le vrai prix d'achat : fabriquée en Chine, la Mini électrique n'a pas droit au "coup de pouce", mais à 345 € de prime CEE. Sa remise s'élève à 7 %.

L'entretien : passage au garage préconisé tous les 2 ans ou 30000 km.

Compenser un déficit d'image par un excédent de chevaux : voilà qui pourrait résumer la démarche entreprise par la nouvelle génération des petites GTI, désormais électriques. Une philosophie particulièrement vraie pour la Lancia Ypsilon HF. Son blason sportif est presque totalement oublié en France, mais elle attaque avec une sacrée charge de cavalerie : 280 ch sur le seul train avant ! Une motorisation déjà vue sur les Alfa Romeo Junior Veloce et Abarth 600e, et qui équipera bientôt la future Peugeot 208 GTI électrique. Pour l'heure, elle doit affronter deux rivales arrivées avant elle : l'Alpine A290 GTS, forte de 220 ch, et la Mini John Cooper Works E et ses 258 ch. Le tout à des tarifs et dans des gabarits proches.

L'Ypsilon HF détient d'emblée un vrai avantage face à ses rivales : un différentiel autobloquant mécanique Torsen. Une aide précieuse pour une traction à la puissance et au couple aussi abondants. La différence est flagrante, surtout lors de notre essai effectué sous la pluie. En sortie de courbe, l'Ypsilon peut resserrer la trajectoire et utiliser une bonne



Lancia Ypsilon HF

Les matériaux ne sont guère flatteurs, l'agencement n'est pas particulièrement bien pensé, et l'écran central, parfois agaçant (lenteurs, complexité…). En revanche, le conducteur est installé très bas, rare pour une électrique. Et les sièges baquets sont parfaits : confortables et très bien dessinés pour le maintien latéral.



Alpine A290 GTS

Dérivée de la R5, l'Alpine ne commet presque aucun impair à l'intérieur. L'ergonomie des commandes est idéale. Surtout, la finition atteint un niveau rare pour une citadine : sellerie cuir, matériaux choisis, construction solide… Deux défauts subsistent : la position de conduite trop haute, et des rangements étriqués.



Mini John Cooper Works E

Cette JCW est fidèle à la disposition des Mini modernes, avec un écran rond qui demande un temps d'adaptation, et pas de compteurs derrière le volant. L'affichage tête haute de série compense, mais reste moins lisible. L'intérieur est bien réalisé, mais son minimalisme extrême peut décevoir face à l'Alpine.

partie de sa puissance disponible. Certes, pied au plancher depuis l'arrêt, sur le mouillé, pas de miracle : les roues avant patinent et cherchent de la motricité, parfois jusqu'à 90 km/h. En face, deux écoles s'affrontent. Chez Alpine, l'électronique veille au grain, au point de se montrer castratrice. L'antipatinage coupe tout, quitte à nous priver de répondant en sortie de virage. Décevant. Chez Mini en revanche, en mode "Go-Kart", c'est la foire d'empoigne : la motricité s'évapore face aux 350 Nm de couple. Le train avant est alors très "baladeur", tandis que des remontées de couple se font sentir dans la direction. Pas rassurant… Et pas rigoureux non plus, vu les chronos réalisés (voir encadré p. 38). L'Ypsilon est bien la plus "fun" des trois à conduire, et la plus efficace aussi. Au prix d'un amortissement assez ferme. Rien à voir avec la Mini toutefois : la suspension de celle-ci est d'une raideur rarement rencontrée sur une auto de série. Particulièrement désagréable au quotidien, ce réglage n'est pas non plus efficace en courbe, à moins de rouler sur un véritable billard. La John Cooper Works E remue sur les irrégularités, cherche le grip, mais le trouve rarement. Tout le contraire de l'Alpine qui réussit un très beau compromis confort/dynamisme. C'est aussi elle qui







PHOTOS : YANN LEFEBVRE

1. L'Ypsilon HF offre un peu plus de 300 km de rayon d'action, à condition d'avoir le pied léger sur l'accélérateur. En outre, dénuée de GPS de série (option à 750 €), elle n'a pas accès à un planificateur de trajet. Côté recharge, elle fait jeu égal avec ses rivales. 2. L'espace n'est pas gigantesque aux places arrière, notamment pour les longues jambes, mais on y est un peu mieux assis qu'à bord de l'Alpine, malgré des cotes inférieures. 3. Elle peut compter sur le plus vaste coffre du trio, les deux autres perdant de l'espace à cause de caissons de basses de série.







1. Son GPS signé Google permet à l'Alpine d'accéder à une planification de trajets efficace, et sa recharge est dans la moyenne. Malheureusement, elle s'en sort moins bien côté autonomie sur autoroute : 220 km seulement. 2. Comme dans la R5 dont elle dérive étroitement, on ne peut pas glisser les pieds sous les sièges avant, ce qui pénalise les plus grands, malgré un espace correct dans l'absolu. Et les appuie-tête non encastrables gênent la rétrovision. 3. Le large hayon s'ouvre sur un bon volume de coffre. Mais, comme dans la Mini, il n'y a pas d'espace sous le plancher.







1. La Mini est aussi endurante que ses rivales, malgré une batterie légèrement plus petite : la preuve d'une belle efficience, notamment sur autoroute. Et son planificateur se révèle efficace. Comme pour ses rivales, comptez environ 30 min pour faire un "plein" jusqu'à 80 % sur autoroute. 2. La Mini ne propose que deux places à l'arrière, mais elles sont étonnamment confortables. La largeur aux coudes apparaît logiquement réduite, mais, à deux, on le ressent moins. 3. En revanche, déception côté coffre. Une fois les câbles entassés au fond, il faudra voyager léger.

offre la pédale de frein la plus naturelle.

Une Alpine agréable à vivre

L'A290 GTS est d'ailleurs, et de loin, la plus plaisante des trois au quotidien. Confortable, elle est aussi particulièrement chic et cossue à l'intérieur. Son ergonomie soulève peu la critique. Le contraire de ses rivales. Chez Mini, l'équipement et la finition sont corrects, mais l'absence de compteurs au volant fait tache. Et chez Lancia, matériaux et finition déçoivent franchement en regard du tarif demandé, même si les baquets sont excellents. Les sièges font partie des rares reproches concernant l'Alpine : on est assis trop haut pour une auto à vocation sportive.

Les passagers arrière ne seront à l'aise qu'à bord de la Mini, curieusement. Mais, en l'absence de place centrale, elle ne peut pas embarquer cinq adultes, même en dépannage. Et son coffre est ridicule.

La fin de la récré arrive vite

Enfin, ces GTI des temps modernes étant électriques, il faut aborder un sujet qui fâche. Puissantes, dotées de pneus accrocheurs et, surtout, de batteries relativement petites, nos trois comparses sont loin de briller par leur autonomie :

il faut tabler au mieux sur 300 km en moyenne, et 250 km sur autoroute… Le plaisir qu'elles dispensent est bien réel, mais sera de courte durée avant la pause recharge (environ 30 min dans les trois cas pour récupérer 80 % de capacité avec une borne de charge rapide). Malgré son poids supérieur et sa batterie plus petite, la Mini fait, ici, jeu égal avec ses rivales. Pas suffisant pour compenser ses défauts. En face, l'Ypsilon HF est la plus engageante à conduire. C'est bien ce qu'on attend d'une GTI ! Au classement général, elle se fait cependant coiffer au poteau – d'un point ! – par une A290 plus polyvalente au quotidien : confortable, cossue, très bien équipée, et malgré tout amusante. ■

Face au chrono de Montlhéry

Sur piste, le plaisir est bien là !

Lancia Ypsilon HF
2 min 53 s



ARNAUD SAUNIER

Grâce à son différentiel autobloquant mécanique de série, la Lancia est de loin la plus affûtée des trois. De quoi bien exploiter sa généreuse cavalerie ! Et son amortissement, s'il est trop ferme à basse vitesse, travaille mieux quand la vitesse augmente. Dommage qu'on ne puisse pas déconnecter l'ESP sur circuit.

Alpine A290 GTS
3 min 63 s



ARNAUD SAUNIER

L'amortissement de l'Alpine est particulièrement bien calibré, et lui permet d'affronter notre tracé très bosselé. Mais toute la puissance ne passe pas.

Mini John Cooper Works E
3 min 3 s



ARNAUD SAUNIER

Il faut être vif au volant de la Mini. Le train arrière est très (trop) mobile, alors que la motricité devient problématique sur sol mouillé.

Nous avons soumis ces trois rivales au périlleux exercice de la piste. Chrono en main, elles ont dû affronter le très exigeant circuit routier de l'autodrome de Linas-Montlhéry, où nous avons notre base d'essais. Piste détrempée ce jour-là…

· La Lancia est de loin la plus à son aise. Son différentiel autobloquant Torsen l'aide à faire passer sa puissance, par ailleurs plus élevée que les deux autres. Et son train avant semble sur des rails. Un régal ! Dommage, en revanche, que son ESP ne soit pas déconnectable : elle ne demande qu'à pivoter en entrée de courbe, mais l'électronique la rattrape en plein vol. Seul point négatif : une pédale de frein qui "s'allonge" plus vite que les autres, face à l'échauffement.

· Plus souplement amortie, l'Alpine secoue moins son pilote sur les nombreuses imperfections du tracé. Mais son antipatinage, trop zélé, coupe les chevaux à la moindre relance appuyée. Et elle est bridée à 170 km/h, ce qui lui coûte cher sur les longues lignes droites du tracé. Notons cependant un bel équilibre général, et une pédale de frein très naturelle.

· Performante, la Mini aurait pu l'emporter ici. En théorie, du moins, car son châssis manque de rigueur. Pour aller vite, il faut presque conduire à l'économie pour éviter des embardées et autres impressionnantes pertes de motricité. En entrée de courbe, son train arrière peut décrocher assez sèchement. Elle demande un sacré coup de volant ! Heureusement, sa direction directe aide à la remettre dans le droit chemin.



YANN LEFEBVRE

Nos mesures

	Lancia Ypsilon HF	Alpine A290 GTS	Mini John Cooper Works E
Vitesse maxi	179 km/h	167 km/h	196 km/h
Accélération 1000 m D. A.	26s9	28s5	26s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s4	4s	3s3
Autonomie électrique moyenne	310 km	310 km	310 km
Route/Autoroute/Ville	330/250/360 km	360/220/360 km	350/250/330 km
Consommation moyenne	16,4 kWh/100 km	16,7 kWh/100 km	16,1 kWh/100 km
Poids	1 573 kg	1 505 kg	1 685 kg
Diamètre de braquage	10,8 m	10,3 m	10,8 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	61 m	68 m

La technique

	Lancia Ypsilon HF	Alpine A290 GTS	Mini John Cooper Works E
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à rotor bobiné	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	280 ch	220 ch	258 ch
Couple maxi	345 Nm	300 Nm	350 Nm
Batterie lithium-ion (capacité utile)	51 kWh	52 kWh	49 kWh
Temps de charge Wallbox (à 7,4 kW)/Secteur	8 h/34 h (à 1,6 kW)	8 h 20/26 h (à 2,05 kW)	10 h/27 h (à 2 kW)
Sur borne rapide (1)	24 min (20-80 % à 100 kW maxi)	30 min (15-80 % à 100 kW maxi)	30 min (10-80 % à 95 kW maxi)
Puissance fiscale/CO_2	7 CV/0 g/km	5 CV/0 g/km	5 CV/0 g/km
Prime coup de pouce ou CEE	3 600 €	3620 €	345 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, rapport unique	Automatique, rapport unique	Automatique, rapport unique
Pneus	225/40 R18	225/40 R19	225/40 R18
Dim. L x l x h, en m	4,08 x 1,78 x 1,42	4,00 x 1,83 x 1,52	3,86 x 1,76 x 1,46
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km (2)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

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

L'équipement De série et en commun

Sécurité : • ABS + AFIL + ESP • Airbags (6) • Essuie-glaces auto. • Isofix sièges AR • Lecture des panneaux • Phares (à leds) à allumage auto. + gestion codes/phares auto. (sauf Mini) • Régulateur adaptatif et limiteur de vitesse • Surveillance des angles morts (sauf Alpine) et de l'attention.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Chargeur de smartphone par induction • Châssis sport • Clé mains libres • Climatisation auto. (bizone sur Mini) • Ecran central avec Mirror Screen sans fil et GPS (sauf Lancia) • Jantes alliage (18" sur Lancia et Mini, 19" sur Alpine) • Sièges AV sport • Vitres AR surteintées (sauf Mini) • Volant multifonction en cuir.

EN OPTION	Lancia Ypsilon HF	Alpine A290 GTS	Mini John Cooper Works E
Conduite semi-autonome	1 500 €	Pack à 1 000 €	Pack à 3 310 €
Guidage GPS	750 €	Série	Série
Pompe à chaleur	Indisponible	Série	Indisponible
Toit vitré panoramique	Indisponible	Indisponible	Pack à 1 105 €

LES NOTES DU	Lancia Ypsilon HF	Alpine A290 GTS	Mini John Cooper Works E
Comportement routier	18	17	15
Equipements de sécurité	14	12	13
Agrément/performances	17	14	16
Confort/insonorisation	14	16	12
Equipements de confort/garantie	16	19	16
Habitabilité/coffre	12	13	4
Aspects pratiques	12	11	7
Présentation/finition	12	18	15
Autonomie	11	11	11
Prix	13	9	9
	2e 139/200	1er 140/200	3e 118/200

Le verdict

Victoire : Alpine A290 GTS

La Lancia est celle qui joue le mieux la partition d'une GTI "à l'ancienne". Performante, mais surtout très affûtée et amusante à conduire, elle est une vraie belle surprise. Elle s'incline de très peu face à l'Alpine, plus confortable et dotée d'un intérieur beaucoup plus valorisant. La française sait aussi se montrer accommodante au quotidien, mais ceux qui cherchent le meilleur "jouet" se tourneront vers l'italienne. La Mini, elle, est caricaturale, inconfortable et peu rigoureuse. Elle séduira surtout les accros à son image de marque…

ESSAI

ESSENCE/GPL

VRAI PRIX

20250 € / 20480 €*

Dacia Sandero Stepway 1.2 ECO-G AUTO. EXTREME - 120 CH



La Stepway restylée avec le nouveau moteur GPL et la boîte auto.

Plus polyvalente que jamais !

Cinq ans après ses débuts, l'actuelle Sandero Stepway connaît un nouveau remaniement. Celui-ci concerne le look, l'équipement, mais aussi les moteurs, avec l'apparition d'un nouveau 1.2 Eco-G de 120 ch, proposé aussi en boîte automatique désormais. Par François Stagnaro

En France, la Sandero est la voiture la plus vendue aux particuliers. Une performance qu'elle doit pour moitié à sa déclinaison Stepway. La formule à succès, on la connaît : les qualités d'une plate-forme technique moderne, des moteurs économiques, un habitacle accueillant et fonctionnel, le tout associé en Stepway à des attributs de baroudeuse (protections de carrosserie en plastique brut, garde au sol surélevée de 40 mm, barres de toit modulables…) qui font presque de cette version un mini-SUV.

Ces fondamentaux demeurent, le restylage se contentant de retouches à la marge. Ainsi, la signature lumineuse en "Y" cède la place à une ligne interrompue par un point décalé vers le haut, façon "T" inversé, motif que l'on retrouve à bord au niveau des aérateurs. La calandre abandonne ses traits blancs pour de petits carrés, tandis qu'un bandeau sérigraphié noir relie désormais les feux arrière de la Stepway. On note aussi l'apparition de nouvelles jantes alliage (de série en Extreme), et d'un matériau moucheté (et en partie recyclé) pour les protections en plastique brut. Sous le capot, le trois cylindres essence 1.0 TCe de 90 ch (décliné en boîte manuelle et automatique CVT) disparaît. Il est remplacé par une version de 110 ch du même bloc, uniquement associée à une boîte manuelle.

GPL plus puissant et boîte auto.

Quant au 1.0 Eco-G de 100 ch (à bicarburation essence/GPL), il cède la place à un nouveau 1.2 Eco-G de 120 ch, facturé seulement 200 € de plus et désormais aussi proposé en boîte auto. moyennant un surcoût raisonnable de 1 600 €. Sur le papier, cette version cumule bien des atouts : un malus raisonnable (230 € au lieu de… 2 049 € pour l'ancien TCe 90 CVT !), identique à celui de la version manuelle, une boîte auto. à double embrayage, une puissance généreuse, et la promesse d'un coût à l'usage réduit. Au volant, on n'est pas dépaysé, à quelques détails et équipements près : nouvel écran tactile, motif des aérateurs, possibilité de volant chauffant en plus des sièges dans le pack Hiver (option), feux de route auto. et caméra multivue (aux images cependant perfectibles) dans le pack Conduite, etc.

Cette version à boîte auto. se distingue par ailleurs par le discret sélecteur sur la console centrale (au lieu de l'imposant levier des précédentes versions automatiques CVT), tandis que des palettes (un peu trop éloignées de la jante du volant cela dit) font leur apparition. A basse vitesse, la transmission fait parfaitement son office, avec douceur. En manœuvres, on regrette juste la relative lenteur du système pour passer de marche arrière à marche avant. Une fois sorti de la ville, une franche accélération pour s'insérer sur voie rapide

*Vrai prix d'achat intégrant le malus écolo.





C'est sous cet angle que la Sandero Stepway change le moins. Un œil averti distinguera l'effet moucheté des protections en "Starkle", matériau qui intègre jusqu'à 20% de polypropylène recyclé.



Le réservoir de gaz passe de 40 à 50 litres, permettant d'accroître d'autant l'autonomie en GPL (450 à 500 km maximum jusqu'ici). S'y ajoute toujours 50 litres d'essence.



Nombre de places: 5



Volume(1) : 410 dm³

Les places arrière se montrent accueillantes, et le coffre assez vaste. En position basse, le plancher modulable repose désormais directement sur le réservoir de GPL (qui a grossi) et non plus sur les côtés, ce qui devrait réduire légèrement le volume.

Le vrai prix d'achat :

aucune remise possible pour l'instant, et un malus raisonnable (grâce au GPL) de 230 € sur cette version à boîte auto.

Le niveau d'équipement :

la finition Extreme (18650 € en Eco-G à boîte manuelle), très bien équipée (clé mains libres, clim auto., instrumentation numérique, jantes alliage…), est le sommet d'une gamme qui commence en Essential (16350 €), l'Expression constituant l'intermédiaire (17650 €).

L'entretien : tous les ans ou tous les 30000 km.

met en évidence à la fois la vigueur du moteur de 120 ch et sa piètre insonorisation. Le niveau de bruit revient à la normale à allure tranquille. La boîte auto. se montre quant à elle raisonnablement rapide, mais manque parfois de réactivité et de pertinence dans ses interventions lorsqu'on hausse le rythme. En l'absence de mode Sport, on peut prendre la main via les palettes, pour réaliser cependant que les

L'équipement

De série ***Sécurité :*** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Régul./limiteur de vitesse • Surveillance attention conducteur + angles morts, etc.

Agrément : • aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Barres de toit modulables • Clé mains libres • Clim auto. • Ecran tactile 10,1"/25,7 cm + Mirror Screen sans fil • Frein de parking électrique • Instrumentation numérique 7"/18 cm • Jantes alliage 16" • Palettes au volant • Vitres AR surteintées • Vitres électr. AV/AR

En option ***Sécurité :*** • pack Conduite (caméra multivue + feux de route auto. + rétros rabattables électriquement, 500 €)

Agrément : • pack Navigation (GPS connecté + audio Arkamys 6 HP, 550 €) • Pack Hiver (sièges AV/volant chauffants, 300 €) • Peinture métallisée (650 €).



PHOTOS : ARNAUD SAUNIER

Après un changement d'identité de la marque à l'été 2022 (calandre, nouveau logo, le nom Dacia écrit en toutes lettres sur le coffre…), le restylage concerne cette fois la calandre, une nouvelle signature lumineuse et le bandeau noir qui les relie.

Les chiffres (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h (1)	10s (11s)
Consommation cycle mixte (1)	7,2 (5,7) l/100 km
Poids	1222 kg
Diamètre de braquage	10,24 m

La technique

Moteur turbo-essence/GPL	3 cylindres, 1199 cm³
Hybridation	Non
Puissance maxi (1)	120 (115) ch à 4500 tr/min
Couple maxi (1)	197 (190) Nm à 1750 tr/min
Puissance fiscale / CO_2 (1)	6 CV / 116 (130) g/km
Malus CO_2 /au poids	+ 230 € / 0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Pneus	205/60 R16
Réservoir (GPL/essence)	50 litres/50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,11 x 1,86 x 1,59
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km

1. En carburant au GPL (entre parenthèses, en carburant à l'essence). 2. Si entretien dans le réseau. Sinon, 3 ans ou 100000 km.

L'évaluation dans la catégorie

La Dacia Sandero Stepway 1.2 Eco-G auto. Extreme (20480 €*, 120 ch) est évaluée parmi les citadines essence à boîte auto. d'environ 120 ch, dont :
Citroën C3 1.2 Hybride Max (22800 €*, 110 ch),
Peugeot 208 1.2 Hybrid Allure (23600 €*, 110 ch),
Renault Clio 1.2 TCe EDC Techno (24100 €*, 115 ch),
Seat Ibiza 1.0 TSI DSG Copa (21200 €*, 116 ch),
Toyota Yaris 1.5 Hybride Dynamic (22250 €*, 116 ch),
Volkswagen Polo 1.0 TSI DSG Style (25600 €*, 116 ch).

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

Les détails

Accès à bord	
Autonomie	
Bruits aérodynamiques	
Bruit/vibrations du moteur	
Agrément boîte automatique	
Confort des sièges avant	
Confort des suspensions	
Direction	
Facilité à manœuvrer	
Facilité de contrôle des niveaux	
Protection carrosserie	
Roue de secours (kit de réparation)	
Sensation pédale de frein	
Souplesse à basse vitesse	



1. Donnée constructeur

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

passages ne sont alors pas plus rapides : il faut parfois une seconde entre l'impulsion et le passage effectif du rapport, à la descente comme à la montée. Rien de rédhibitoire cependant, tant l'ensemble paraît cohérent et homogène. Ainsi motorisée, la Sandero Stepway gagne encore en polyvalence, sans que la consommation n'en pâtisse : les données constructeur revendiquent quasiment le même appétit qu'en boîte manuelle et qu'avec l'ancien bloc 1.0 Eco-G, que nous avions mesuré à 8,6 l/100 km en moyenne en GPL (soit environ 83 € pour 1 000 km), et à 6,5 l/100 km en essence (111 €/1 000 km avec du SP95-E10). Seuls bémols : une qualité de finition assortie au positionnement tarifaire, et un amortissement qui reste sec sur les dos-d'âne (suspensions raffermies pour compenser la garde au sol surélevée de 40 mm, en Stepway).

Poste de conduite



Les réglages du siège et du volant, assez amples, permettent à chacun de trouver une bonne position. Le volant "s'aplatit" en haut et en bas, sans gain flagrant en ergonomie. En Extreme, les compteurs analogiques cèdent la place à un affichage numérique de 7"/17,8 cm, lisible mais peu paramétrable.

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

Aides à la conduite

Depuis 2024, les Sandero et Sandero Stepway intègrent les aides désormais obligatoires (lecture des panneaux, surveillance de l'attention du conducteur, alerte de franchissement de ligne…). Dacia y ajoute l'aide active au replacement dans la voie et, en finition Extreme, la surveillance des angles morts et l'aide au stationnement AV/AR. On note aussi l'apparition d'une fonction codes/phares auto. et d'une caméra multivue (pack Conduite). Pas de conduite semi-autonome, en revanche…

Régulateur de vitesse adaptatif	Indisponible
Conduite semi-autonome	Indisponible
Phares/Essuie-glaces auto.	Série/Série
Feux de route auto./Phares adaptatifs	500 € (1)/Indisponible
Assistance au créneau	Indisponible
Facilité de réglage des alertes	■

Écran tactile

La taille de l'écran tactile augmente (10"/25,4 cm au lieu de 8"/20,3 cm) et le logiciel évolue, mais la facilité d'utilisation demeure. On gagne par ailleurs la fonction sans fil pour relier son Smartphone via Apple CarPlay ou Android Auto.

Facilité d'utilisation	■
Lisibilité	■
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/Série
Prix de l'option GPS	550 € (2)







BIEN VU

Parfois horripilantes, les alertes obligatoires peuvent être contre-productives. Ce bouton permet de les adapter très facilement.

C'EST RATÉ

La mousse des sièges est moins dense que sur les Sandero III de 2021, et le tissu TEP des versions Extreme n'est pas assez respirant.

PHOTOS : ARNAUD SAUNIER

Finition

Le positionnement tarifaire de la Sandero Stepway implique quelques concessions. Le manque de noblesse des matériaux (plastiques durs, moquette franchement bas de gamme, ajustements de certains joints…) en fait partie. Les bandeaux en TEP, rappelant la sellerie, réchauffent l'ambiance.

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

Chauffage/clim'

Il est de plus en plus rare de pouvoir régler une clim auto sans devoir passer par les menus de l'écran tactile. Et ici, les molettes rotatives (intégrant l'affichage de la température) sont exemplaires d'ergonomie.

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

Rangement



Les espaces sont en nombre suffisant, et assez bien répartis dans l'habitacle. Avec le pack Navigation, le vide-poches de la console centrale devient une dalle de recharge par induction, d'autant plus pratique que le Mirror Screen est désormais sans fil.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Emplacement de charge smartphone	550 € (2)
Aumônières/vide-poches AR	Série/Série

Système audio

Le système de base ne brille pas par sa qualité sonore. Le pack Navigation permet de profiter d'un ensemble à 6 haut-parleurs, désormais badgé Arkamys. Pas "hi-fi", mais correct.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	550 € (2)

Notre verdict Auto Plus

Une référence !

Les clients de l'ancienne version TCe 90 à boîte CVT, comme ceux de l'Eco-G 100 à boîte manuelle, trouveront leur bonheur dans cette nouvelle version 1.2 Eco-G, qui propose en option une boîte auto. très correcte, pour un prix et un coût à l'usage imbattables.

1. Inclus dans le pack Conduite. 2. Inclus dans le pack Navigation.

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

ESSAI

ÉLECTRIQUE

VRAI PRIX

55 900 € / 55 600 €*

Mercedes GLB 250+ EQ PROGRESSIVE LINE - 85 KWH - 272 CH



Premier test du nouveau SUV familial à l'étoile

Taillé pour les longues distances…

Bâti sur une plate-forme inédite, le GLB se déclinera en hybride et en 100 % électrique. Du "zéro émission" synonyme de "zéro stress"? Il promet 633 km d'autonomie, des recharges éclair et jusqu'à sept places. A condition d'y mettre le prix… Par Thierry Réaubourg

Courte carrière que celle du premier GLB, lancé fin 2019, mais déjà prié de faire ses cartons… Son frangin "à pile", habillé d'une proue spécifique et baptisé EQB, aura officié moins longtemps encore, les premières livraisons remontant à début 2022. Il s'agissait alors du seul SUV électrique à comporter sept places de série. Aujourd'hui, le nouveau GLB se contente de proposer la troisième rangée de sièges en option, à l'instar du Peugeot E-5008.

Fini, par ailleurs, les coquetteries esthétiques et les appellations différentes: qu'elle abrite un moteur électrique ou thermique (le bloc hybride 48 V est attendu pour cet été), cette nouvelle génération, qui emprunte sa plate-forme multi-énergie (MMA) à la CLA, ne fait plus le distinguo. Il faut donc soulever le capot pour connaître sa nature. Si un grand bac, en mesure de contenir une valise cabine, trône à la place du traditionnel moteur à pistons, il s'agit d'une version "EQ" (prononcer "ikiou"), dont la batterie affiche une capacité utile comprise entre 58 et 85 kWh. La plus petite équipe le GLB 200 de 224 ch, avec un ticket d'entrée à 46 950 € (hors bonus, auquel elle accède). La grosse, pour sa part, reste réservée aux GLB 250+ de 272 ch (un seul moteur, logé entre les roues arrière) et GLB 350 4Matic de 354 ch (un moteur par essieu, transmission intégrale), dont les tarifs débutent respectivement à 55 900 et 61 100 €. Si vous aviez encore un doute, nous sommes bien chez Mercedes!

Accueillant, mais radin!

Les atouts de ce nouveau GLB, par rapport à la concurrence? Son architecture 800 V et sa capacité de charge étendue à 320 kW sur borne rapide… De quoi récupérer près de 300 km d'autonomie en 10 min et recharger de 10 à 80 % en 22 min. Intéressant, sachant que la version 250+, choisie pour cette prise en mains, promet aussi 633 km d'autonomie. Avec un tel CV, plus de peur de la panne! Même si d'après nos premières constatations, réalisées avec l'ordinateur de bord et loin de nos bases de mesures habituelles, le véritable rayon d'action de l'allemand semble plutôt tourner autour des 550 km en moyenne et 430 km sur autoroute. Il s'agit, cela dit, de distances qu'aucun autre SUV compact ou familial n'est en mesure d'atteindre (500 km au mieux pour le Citroën ë-C5 Aircross de 97 kW, 230 ch). Le tableau serait presque idyllique avec le chargeur AC de 22 kW et le convertisseur 400 V de série (certaines bornes rapides sont limitées à ce seuil, comme les Superchargeurs Tesla), mais ceux-ci restent optionnels (700 € chacun)…

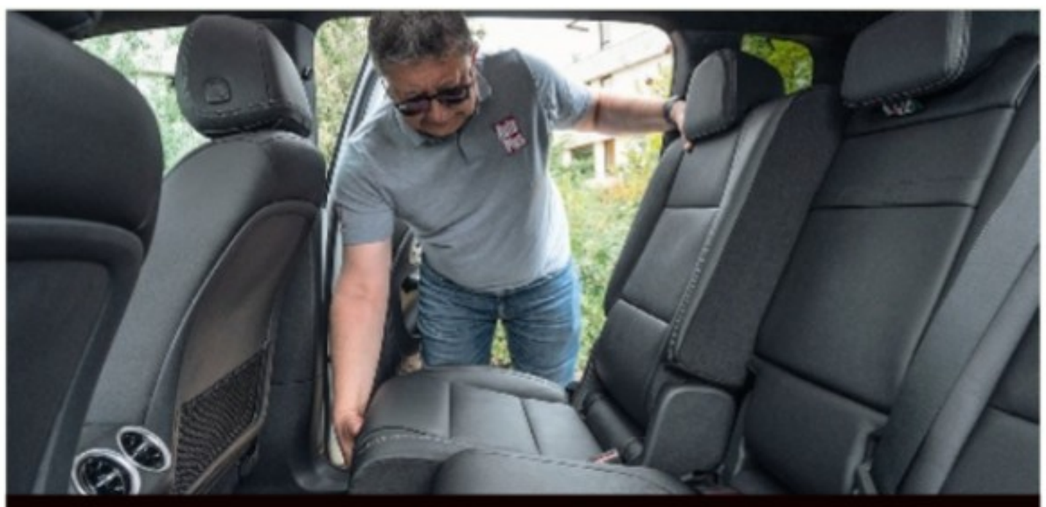
Nous n'aurions d'ailleurs pas affaire à une véritable Mercedes sans les traditionnelles mesquineries d'équipement. Ainsi, la réplication smartphone comme la clim bizone, de série sur une petite

*Vrai prix d'achat intégrant la prime CEE de 300€





Ce nouvel opus partageant sa plate-forme multi-énergie avec la CLA (élue voiture de l'année 2026), une version full hybrid de 184 ch, moins chère que les électriques, devrait faire son apparition cet été.



Sauf à choisir l'option 7 places (1350 €), la banquette coulissante devient une fonction de luxe, indissociable du pack Premium, facturé… 4400 € !



Nombre de places : 5 (1)



Volume : 540 dm³ (3)

Contrairement à son prédécesseur, le GLB ne propose plus les 7 places de série. Mais il gagne en espace habitable (hormis en largeur) comme en volume de chargement. On peut même ranger une valise à l'avant (voir "bien vu", p. 34).

Le vrai prix d'achat : ni remise, ni bonus au crédit de ce SUV (tarif supérieur à 47000 €). Seul cadeau : une mini-prime CEE de 300 €!

Le niveau d'équipement : apparemment riche (toit panoramique, sièges chauffants, hayon électrique, surveillance des angles morts, Park Assist), l'entrée de gamme Progressive Line fait hélas cher payer des équipements "essentiels" (Mirror Screen, clim bizone, clé mains libres).

L'entretien : visite à l'atelier tous les deux ans ou tous les 30000 km.

Toyota Yaris, réclament ici une rallonge de 400 à 650 €. La clé mains libres, le chargeur à induction, ainsi que l'éclairage d'ambiance font, pour leur part, l'objet d'un pack à 1 550 €. Quant à la banquette coulissante, soit vous cochez l'option sept places (+ 1 350 €) et elle vous est livrée "gracieusement", soit vous n'avez que faire de la troisième rangée de sièges, et il faut sélectionner le pack Premium à…

L'équipement

***De série* Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (8) • Feux de route auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds + essuie-gl. auto. • Régul. de vitesse adaptatif • Surveillance angles morts.

Agrément : • aide au stationnement AV/AR + caméra de recul + Park Assist • Banquette AR 40/20/40 • Clim auto. + pompe à chaleur • GPS • Hayon électrique • Jantes alu 18" • Sièges AV chauffants • Toit panoramique (fixe).

***En option* Sécurité :** • affich. tête haute (900 €) • Conduite semi-auton. (1800 €).

Agrément : • 3e rangée de sièges (1350 €) • Chargeur 22 kW (700 €) • Clim bizone (650 €) • Peinture métal (900 €) • Phares adaptatifs (600 €) • Sellerie cuir (1600 €) • Sièges AV électr. à mémoire (800 €) • Susp. pilotée (750 €) • Jantes alu 20" (1600 €) • Vitres AR surteintées (400 €).



PHOTOS : MERCEDES-BENZ

En dépit de son poids pachydermique (2,2 tonnes), la version 250+ EQ, mue par ses seules roues arrière, enchaîne les virages avec dextérité. Et quel confort avec l'amortissement piloté (750 €) ! Seule la direction manque d'un tantinet de "feeling"…

Les chiffres (données constructeur)

Vitesse maxi	210 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s4
Autonomie électrique	633 km
Consommation cycle mixte	15,8 kWh/100 km
Poids	2 195 kg
Diamètre de braquage	11,8 m

La technique

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	272 ch
Couple maxi	335 Nm
Batterie lithium-ion LFP	85 kWh (utiles)
Temps de charge Wallbox(1)/Secteur	9h/NC
Sur borne rapide(2)	22 min (à 32 kW maxi)
Puissance fiscale/CO_2	11 CV/ 0 g/km
Malus CO_2/au poids	0 €/0 €
Transmission	Aux roues arrière
Boîte	Automatique, 2 vitesses
Pneus AV/AR	215/60 R18/235/55 R18
Dim. L x l x h, en m	4,73 x 1,69 x 1,86
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. 7,4 kW. 2. De 10 à 80 %.

L'évaluation dans la catégorie

Le Mercedes GLB 250+ EQ Progessive Line (55 600 €*, 85 kWh, 272 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux électriques d'au moins 230 ch, parmi lesquels:
MG S6 EV Luxury (41100 €*, 77 kWh, 244 ch),
Peugeot E-5008 GT (50500 €*, 97 kWh, 230 ch),
Smart #5 Premium (47400 €*, 94 kWh, 363 ch),
Tesla Model Y Grande Autonomie Propulsion Premium (43390 €*, 80 kWh, 299 ch).

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

Les détails

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



1. 7 en option. 2. Banquette reculée/avancée. 3. 480 dm³ pour la version 7 places (banquette reculée et sièges du 3e rang rabattus).

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

ESSAI

MERCEDES GLB 250+ EQ PROGRESSIVE LINE - 85 KWH - 272 CH

4 400 €! Dommage, car ce nouveau GLB met les petits plats dans les grands par ailleurs. Espace royal à l'arrière, coffre aussi volumineux que bien fichu (plancher ajustable, banquette 40/20/40) et présentation globalement flatteuse : on s'y sent bien.

L'impressionnante collection d'écrans, héritée de la CLA, comme le très high-tech système MBUX participent à l'ambiance "premium". L'ergonomie alambiquée des commandes tactiles au volant, un peu moins… Un défaut vite oublié lorsqu'on se laisse bercer par ce très confortable SUV, dont les 2 195 kg ne se font jamais sentir. Accélérations épatantes, direction agréable (à défaut de remonter beaucoup d'infos), absence de roulis avec les suspensions pilotées (750 €) et freinage efficace (mais brutal avec la récupération d'énergie réglée au maximum) : ce GLB 250+ assure un agrément digne du chèque à signer.

Poste de conduite



La position de conduite est bonne, mais les sièges manquent de maintien (ceux de la finition AMG Line sont plus enveloppants). Les options d'affichage des compteurs, les touches tactiles du volant et la commande de boîte, qui gère aussi l'intensité du frein régénératif, demandent un temps d'adaptation.

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

Aides à la conduite

On connaît plus simple pour désactiver les aides à la conduite les plus intrusives (plusieurs manipulations nécessaires à l'écran), changer de mode de conduite (touche perdue en bas de la console) ou se servir de l'assistance au créneau. Belle efficacité de la conduite semi-autonome, en revanche. De série, le GLB se contente toutefois du régulateur de vitesse adaptatif. Le système anticollision nous a, lui, gratifiés de coups de frein injustifiés à plusieurs reprises. A revoir!

Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Conduite semi-autonome	1 800 €
Phares/Essuie-glaces auto.	Série/Série
Feux de route auto./Phares adaptatifs	Série/600 €
Assistance au créneau	Série
Facilité de réglage des alertes	

Écran tactile

Honteux : Mercedes s'obstine à facturer Apple CarPlay et Android Auto 400 €! Et l'organisation du système MBUX n'est pas toujours intuitive. Bravo en revanche pour la réactivité, la qualité des graphismes et la navigation 3D satellite Google.

Facilité d'utilisation	
Lisibilité	
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/400 €
Prix de l'option GPS	Série





BIEN VU

Les 127 dm³ du "frunck" (coffre à l'avant) permettent de ranger les câbles de recharge, voire une valise cabine. Pas fréquent !

C'EST RATÉ

Appuyer sur un bouton ("Rear") afin de pouvoir se servir des lève-vitres avant pour piloter les vitres arrière : inutilement compliqué !

PHOTOS : MERCEDES-BENZ

Finition

Valorisante dans l'ensemble, avec ses beaux inserts en bois et en aluminium (plusieurs combinaisons et couleurs possibles), la finition n'en demeure pas moins perfectible dans les parties basses comme aux places arrière (plastiques sonnant creux et sensibles aux rayures).

Qualité des matériaux	
Qualité des assemblages	
Résistance aux rayures	

Chauffage/clim'

Fort de café : Mercedes réclame 650 € pour installer la clim bizone dans son SUV à plus de 55 000 € ! Commandes 100 % tactiles par ailleurs, pas toujours faciles à viser du doigt quand on roule…

Simplicité des commandes	
Réglages gauche/droite	650 €
Aérateurs arrière	Série
Discrétion de la soufflerie	

Rangement



Ils ne manquent pas à bord de nouveau GLB, et sont globalement de belle taille, boîte à gants exceptée. L'espace aménagé sous la console, par exemple, peut accueillir un sac à main. Le chargeur à induction reste hélas livré dans un pack.

Taille boîte à gants	
Taille vide-poches	
Emplacement charge smartphone	Pack (1 550 €)
Aumônières/vide-poches AR	Série/Série

Système audio

Notre GLB profitait de la hi-fi Burmeister Surround à 1 100 €, riche de 16 HP et forte de 850 watts. Pas si cher, finalement, pour du matériel d'une telle qualité.

Qualité du son	
Simplicité des commandes	
Système hi-fi	1 100 €

Notre verdict

Intéressant

Cher et avec des "trous dans la raquette" côté équipement, le nouveau GLB ne déroge pas à la règle établie chez Mercedes. Mais il s'agit d'un sérieux compétiteur en matière de confort, d'agrément et surtout d'efficience…

ESSAI

ÉLECTRIQUE

VRAI PRIX

44990 € / 41 140 €*

MGS6 EV 2WD LUXURY - 74,4 KWH - 244 CH



Au volant du dernier SUV électrique signé MG

Dans la cour des grands

Le MGS6 EV investit la catégorie des SUV familiaux électriques particulièrement fournie. Sa plate-forme récente est empruntée à son petit frère, le S5. Ses équipements seront-ils suffisants pour s'y faire une place ? Réponse dans sa version d'entrée de gamme propulsion. Par Jacques Warnery

Chargé de remplacer le Marvel R, le S6 EV débarque dans un créneau déjà bien encombré, avec l'ambition raisonnable d'occuper le terrain. Sous un style plutôt classique, il reprend la très moderne plate-forme MSP, déjà utilisée par le SUV compact S5 EV, et compte sur l'argument financier propre aux constructeurs chinois, notamment dans sa version propulsion, la plus accessible, ici à l'essai. Seul problème, sa remise officielle compense tout juste l'absence de prime "coup de pouce", et son prix final ne le distingue pas de ses rivaux européens. Le S6 se rattrape avec une dotation généreuse dans cette unique finition Luxury : sièges arrière chauffants, hayon mains libres, affichage tête haute à réalité augmentée…

A bord, on retrouve la toute dernière interface de MG, intégrée à un écran tactile de 12,8"/32,5 cm déjà vu sur le S5. L'ensemble des fonctions comme le planificateur d'itinéraire fonctionne bien, mais la navigation à travers les innombrables menus devient vite fastidieuse, malgré certains raccourcis, permettant notamment de déconnecter les alertes les plus intrusives. Baignant dans une atmosphère lumineuse grâce au toit vitré, l'habitacle séduit aussi par ses nombreux aspects pratiques. Les passagers arrière y sont à la fête, avec une habitabilité généreuse, un espace central plutôt accueillant et un plancher pas trop rehaussé grâce à la finesse (110 mm) de la batterie de 74,4 kWh utiles installée juste en dessous. Revers de médaille, le volume de chargement est en deçà de la concurrence, et l'absence de double plancher empêche de profiter d'une surface plane, après avoir rabattu les dossiers arrière.

Un fil à la patte

Sur les premières évolutions urbaines, notre S6 EV fait tout son possible pour faire oublier ses 4,71 m de long. Son architecture propulsion (roues arrière motrices) lui permet de braquer assez court, et sa caméra à 360° intégrant une mesure d'espace disponible est une précieuse alliée au moment de se garer. La douceur de conduite est d'autant plus appréciable que le freinage conserve un ressenti naturel, tandis que la régénération au lever de pied est réglable depuis la fonction roue libre jusqu'au mode One Pedal. Il ne manque qu'une pointe de confort due à la filtration insuffisante des petites irrégularités à basse vitesse. Les choses s'arrangent sur route, où le SUV devient plus moelleux.

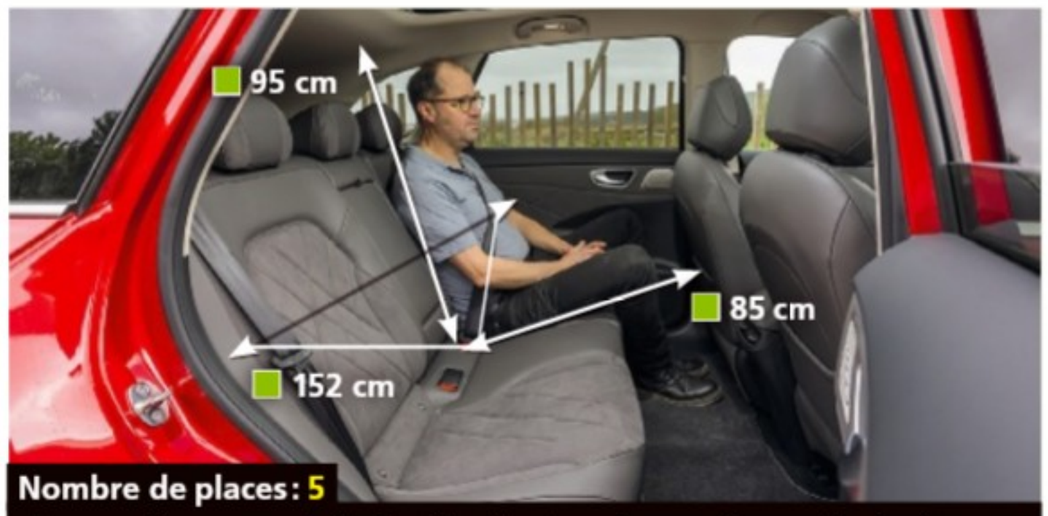
Les 244 ch de notre entrée de gamme suffisent amplement à garantir des relances toniques. Sur itinéraire sinueux, le S6 EV profite d'une direction bien calibrée, d'un dynamisme correct et d'un comportement sûr, même si l'ESP sanctionne un

*Vrai prix d'achat intégrant la remise constructeur et la prime CEE (350 €)





La planche de bord s'offre une présentation flatteuse, mais certains matériaux déçoivent dans leur partie inférieure et quelques ajustements manquent de précision.



Nombre de places: 5

Beaucoup d'espace pour les jambes à l'arrière, des assises moelleuses et des dossiers inclinables selon deux positions.





Volume: 493 dm³

Le volume dédié aux bagages est relégué au second plan pour un tel gabarit extérieur. D'une contenance de 124 dm³, le coffre avant accueille au besoin quelques petits bagages en plus du câble de recharge.

Les chiffres (données constructeur)

Vitesse maxi	200 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s3
Autonomie électrique	530 km
Consommation cycle mixte	16,6kWh/100 km
Poids	1983 kg
Diamètre de braquage	11,1 m

La technique

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	244 ch
Couple maxi	350 Nm
Batterie lithium-ion NMC	74,4 kWh (capacité utile)
Temps de charge Wallbox/Secteur	Env. 7 h 30/environ 29 h
Sur borne rapide	38 min (1) (144 kW maxi)
Puissance fiscale/CO_2	6 CV / 0 g/km
Prime "CEE	- 350 €
Transmission	Aux roues arrière
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	245/50 R20
Dim. L x l x h, en m	4,71 x 1,91 x 1,67
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km

1. De 10 à 80 %.

L'évaluation dans la catégorie

Le MGS6 EV Luxury (41140 €*, 74,4 kWh, 244 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux électriques de plus de 200 ch, parmi lesquels:
Nissan Ariya Advance (35400 €*, 63 kWh, 218 ch),
Peugeot E-5008 Allure (38900 €*, 73 kWh, 210 ch),
Skoda Enyaq 85 Element (37200 €*, 77 kWh, 286 ch),
Xpeng G6 RWD Std Range (42990 €*, 68,5 kWh, 250 ch),
Tesla Model Y Premium Grande Autonomie Propulsion (43390 €*, 75 kWh, 299 ch), etc.

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

L'équipement

De série ***Sécurité:*** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Conduite semi-autonome • Phares (à leds adaptatifs) et essuie-glaces auto. • Surv. angles morts, etc.

Agrément: • aide au stationnement AV/AR + caméra 360° • Barres de toit • Caméra à 360° • Chargeur smartphone à induction • Clé mains libres • Ecran tactile 12,8"/32,5 cm avec GPS et planificateur d'itinéraire • Fonction V2L • Instrum. numérique 10,25"/26 cm • Jantes alu 20" • Sièges AV électr./chauffants/ventilés • Sièges AR chauffants, etc.

En option ***Agrément:*** • peinture métallisée (650 €).

Le vrai prix: affiché à 44990 €, notre MGS6 propulsion profite d'une remise constructeur de 3500 € et d'une prime CEE de 350 €. Il revient à 41140 €, voire à 40140 € pour les propriétaires d'une ancienne MG qui ont droit à une "prime fidélité" de 1000 € supplémentaires.
L'entretien: tous les ans ou tous les 24000 km.
L'équipement: cette unique finition Luxury n'oublie rien (affichage tête haute à réalité augmentée, toit panoramique vitré…), sauf le Park Assist.

peu brutalement tout excès d'optimisme. Les évolutions sur voies rapides s'avèrent tout aussi agréables, pauses recharges exceptées. Plus que l'autonomie – annoncée à 530 km en moyenne, mais probablement autour de 450 km en réalité, et 360 km sur autoroute (à vérifier dès que possible sur notre base) –, ce sont surtout les temps de charge (38 minutes selon MG pour passer de 10 à 80 %) qui freineront les velléités de voyages… ■



PHOTOS: YANN LEFEBVRE

Le MGS6 EV se décline aussi en version 4x4 à deux moteurs, avec la même batterie. Elle totalise 361 ch, réclame 3000 € de plus et perd 15 km d'autonomie.

Les détails

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

LE VERDICT Auto Plus **CORRECT**

Malgré son petit coffre, le S6 EV répond à ce que l'on attend d'un SUV électrique familial et se montre agréable à conduire. Mais ses modestes capacités de recharge limitent un peu la polyvalence d'un modèle dont le tarif n'est désormais plus un atout.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)



HYB. RECH.

Audi Q3

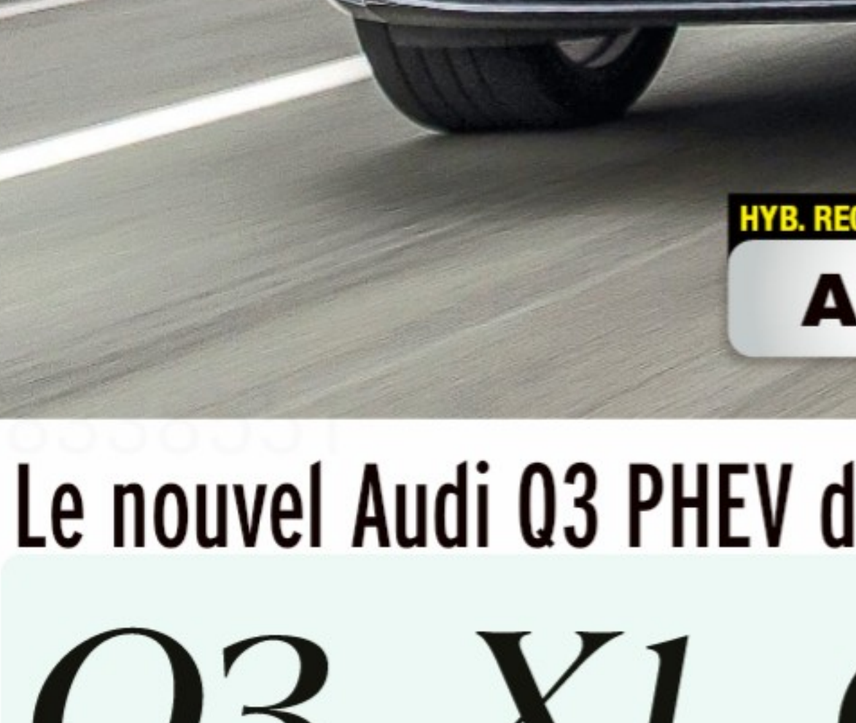
Le nouvel Audi Q3 PHEV défie ses deux meilleurs ennemis

Q3, X1, GLA : c'est qui

HYBRIDE RECHARGEABLE

Audi Q3

1.5 e-Hybrid S line – 272 ch



Le vrai prix d'achat : à peine arrivé, le nouveau Q3 PHEV profite déjà de 6 % de remise. De quoi compenser le malus au poids de 2015 €.

L'entretien : tous les deux ans ou tous les 30000 km.

Lancé à l'automne dernier, le Q3 de troisième génération opère une véritable mue côté look. Les évolutions techniques sont plus timorées, exception faite de la version hybride rechargeable, qui pourrait bien faire de l'ombre à ses concurrentes…

HYBRIDE RECHARGEABLE

BMW X1

xDrive25e xLine – 245 ch



Le vrai prix d'achat : BMW n'accorde que 2 % de remise à son best-seller. Par ailleurs, son malus au poids est le plus élevé de ce match à trois (2465 €).

L'entretien : tous les deux ans ou tous les 30000 km.

Malgré ses tarifs salés, l'opus 3 du X1 reste la star des ventes de BMW sur le Vieux Continent. Mais il file déjà sur sa troisième année et le restylage approche. Les points forts de la version PHEV : du dynamisme et un appétit mesuré.

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus au poids.

HYB. RECH.

BMW X1

HYB. RECH.

Mercedes GLA

le patron?

Le Q3 hybride rechargeable "2026" ne change pas seulement de peau: il gagne aussi en puissance et en capacité de batterie. S'agit-il pour autant de la nouvelle référence absolue dans le clan des SUV compacts premium? Laissons les X1 et GLA PHEV s'expliquer avec lui... Par Thierry Réaubourg

PHOTOS: ARNAUD SAUNIER

HYBRIDE RECHARGEABLE

Mercedes GLA

250 e Hybrid EQ AMG Line – 218 ch



Bientôt retraité (son remplaçant sera dévoilé cet automne), le GLA 250 e n'est ni le plus performant ni le plus endurant de sa catégorie. Mais il peut toujours compter sur sa planche de bord spectaculaire et sur son confort pour séduire...

Le vrai prix d'achat: en fin de carrière, le GLA profite d'une belle ristourne de 9%. Malus au poids plutôt "light" par ailleurs (1110 €)...

L'entretien: tous les ans ou tous les 25000 km.

Audi, BMW, Mercedes: l'éternelle valse à trois temps! Cette fois, au tour du constructeur originaire d'Ingolstadt d'attirer les projecteurs, avec son nouveau Q3. Une troisième génération au style plus musclé, mais toujours bâtie sur la plate-forme MQB de l'opus précédent. Les motorisations essence et diesels n'évoluent guère par ailleurs... Il faut finalement disséquer la version hybride rechargeable pour découvrir de vrais changements. A commencer par une batterie lithium-ion dont la capacité utile grimpe de 12,9 à 19,7 kWh. Exit, de surcroît, l'ancien 1.4 TSI de 150 ch: place au 1.5 TSI, fort de 27 ch supplémentaires. L'électromoteur à aimants permanents délivrant toujours 115 ch, la puissance maxi combinée atteint désormais 272 ch, contre 245 auparavant. De quoi inquiéter les BMW X1 xDrive25e et Mercedes GLA 250 e, lesquels culminent respectivement à 245 et 218 ch "seulement". Leur capacité électrique est également moindre: 14,2 kWh utiles pour le SUV BMW et seulement 10,9 kWh pour celui de Mercedes. Sur la question de l'autonomie, la partie est perdue d'avance pour les meilleurs ennemis du Q3 : selon



Audi Q3

On peut ici se réjouir de l'excellente position de conduite comme du très complet système multimédia, lisible et simple d'utilisation. A l'inverse, les commodos (boîte auto. à droite), dont seule l'extrémité s'actionne, réclament des doigts de fée. Par ailleurs, quelques plastiques rayables (sur la console) viennent entacher la belle finition générale.



BMW X1

Matériaux de qualité (pas de tissu recyclé sur la planche de bord, contrairement au X3), assemblages rigoureux : le X1 respire le solide ! En revanche, on y est assis plus haut que chez ses rivaux, et le volant épais ne plaira pas à tout le monde. On peste surtout contre le manque de lisibilité et l'ergonomie compliquée des écrans. A revoir…



Mercedes GLE

Plus "bling-bling" que ses deux compatriotes, le GLA est aussi le moins bien fini. En effet, nombre de plastiques sonnent creux et notre modèle d'essai, qui affichait 9500 km au compteur, n'était pas avare en bruits de mobilier… On s'habitue en revanche assez vite aux commandes tactiles sur le volant et aux menus bien pensés du système d'infodivertissement.

nos mesures, le Q3 parcourt en moyenne 77 km sans brûler d'essence, contre 68 km au crédit du X1 et 49 km côté GLA. De quoi séduire les gros rouleurs effrayés par le prix de la version 2.0 TDI de 173 ch, dont les émissions de CO_2 sont punies d'un malus compris entre 8770 et… 37857 €! Sans parler du malus au poids. Le Q3 e-hybrid ainsi que ses deux rivaux ne pâtissent pour leur part que de cette dernière taxe, à hauteur de 1110 à 2465 €.

Un freinage d'enfer!

Outre sa belle efficience électrique, le SUV d'Audi peut accéder aux bornes rapides (50 kW maxi), ce dont ses deux compatriotes ne sont pas toujours capables (voir encadré p. 40). Heureusement d'ailleurs, car le 1.5 TSI abuse du sans-plomb une fois la batterie en zone rouge. Dans les mêmes conditions, le X1 consomme 1 l/100 km de moins en moyenne… Opter pour ce dernier, c'est aussi bénéficier des meilleures accélérations (477 Nm de couple), de la boîte auto. la plus réactive, de la direction la plus communicative et du meilleur comportement routier, le SUV bavarois étant accessoirement le seul à bénéficier ici d'une transmission intégrale. Les Audi et Mercedes profitent de suspensions plus prévenantes (le X1 est toutefois moins sec que





PHOTOS : ARNAUD SAUNIER

Moins haut que ses camarades, le Q3 demeure facile d'accès. Pas besoin de baisser la tête ! Cette génération n'est cependant pas aussi accueillante que la précédente. Même banquette coulissante reculée à son maximum, l'espace dédié aux jambes reste inférieur à la moyenne. En dépit du bac sous le plancher, parfait pour ranger les câbles de recharge, le volume de coffre déçoit. On se console avec le plancher aligné sur le seuil et le dossier de la banquette fractionnable en trois parties (40/20/40).





Avec le X1, au plancher haut perché, l'expression "monter" en voiture prend tout son sens. Si la hauteur sous plafond est confortable, l'espace au jambes déçoit et le tunnel de servitude encombre la place centrale. Cette version PHEV n'a pas droit à la banquette coulissante, à cause des batteries, mais les dossiers se redressent pour optimiser le volume de coffre. Celui-ci figure dans la bonne moyenne, malgré un seuil haut perché, et il profite d'une surface de chargement bien plane (banquette rabattue).





Plus court que ses rivaux (le X1 le dépasse de 8 cm et le Q3 de 11 cm !), mais mieux loti en empattement, le GLA offre davantage d'espace pour les jambes à l'arrière. Pas de banquette coulissante, en revanche, au crédit cette version "à pile". Revers de la médaille, le coffre est à peine plus volumineux que celui d'une Renault Clio. Et pas de double fond pour ranger les câbles de recharge. Bon point, la surface de chargement reste plane une fois les dossiers (40/20/40) de la banquette rabattus.

par le passé), mais se montrent moins alertes lorsque les virages s'enchaînent. Le Q3 souffre en effet d'un train avant paresseux et d'un volant trop lourd, le GLA d'amples mouvements de caisse et d'une direction trop souple… En revanche, chapeau bas à l'Audi pour ses formidables distances de freinage : de 6 à 8 m de moins que ses congénères pour stopper net à 130 km/h (60 m) ! Sa pédale "à consistance variable" est pourtant loin d'être la plus agréable à utiliser. Elle dépend en effet beaucoup des besoins en régénération de la batterie et devient parfois spongieuse… Uniquement liée au profil de la route et à la circulation chez Audi et BMW, l'intensité du frein régénératif reste modulable à la demande chez Mercedes, via les palettes au volant. Un vrai plus pour le confort des occupants, la récupération d'énergie cessant de jouer au yoyo une fois choisi l'un des trois niveaux d'intensité. Mais le bien-être des passagers passe surtout, à nos yeux, par un niveau d'équipement correct. Et c'est ici que les Athéniens s'atteignirent. A ce chapitre, et malgré les tarifs pratiqués (même si le GLA est moins cher que les deux autres), c'est le concours de radinerie…

Compacts, sauf le prix…

400 € pour la connexion Apple CarPlay/Android Auto du

1. Banquette reculée/avancée.

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

GLA : à vot' bon cœur m'sieurs dames ! La clim bizone ? Une option là encore chez Mercedes comme chez Audi. Le chargeur à induction et la clé mains libres ? Noyés dans un pack à 2 150 € pour le X1. Même le régulateur de vitesse adaptatif, que certains modèles plus bas de gamme livrent aujourd'hui de série, vous sera facturé en supplément sur les SUV BMW et Mercedes. Avec quelques extras, type toit panoramique, peinture métallisée, suspension pilotée ou conduite semi-autonome, sans oublier l'inévitable malus au poids, ces trois SUV compacts tutoient les 75 000 € ! A choisir, le X1, sobre, mieux fini, nanti du meilleur compromis habitabilité/coffre et plus sympa à conduire, se révèle le moins "déraisonnable". ■

Autonomie, temps de charge, consommation de carburant

Les bons compromis du X1…



77 km d'autonomie électrique et accès aux bornes rapides (le "plein" en 25 min grâce au chargeur DC de 50 kW) : le Q3 est taillé pour les gros rouleurs.

· L'Audi Q3 e-Hybrid est le seul de nos trois prétendants à bénéficier d'un chargeur DC (courant continu) destiné aux bornes rapides. Idéal pour faire "le plein" de la grosse batterie (19,7 kWh utiles) lors d'un long trajet. Grâce aux 50 kW de puissance de charge, un ravitaillement de 10 à 80 % n'immobilise le Q3 que 26 minutes. En courant alternatif (AC), comptez 2 h sur une borne délivrant 11 kW, 3 h sur une Wallbox à 7,4 kW et 16 h à domicile, sur une prise secteur classique. Surtout, ce SUV peut parcourir 77 km sans avoir recours à son moteur à pistons. Mais gare une fois les accus à plat ! Sans la fée électricité, le 1.5 TSI de 177 ch devient gourmand, avec 8,1 l/100 km de SP95 en moyenne et des pointes à 8,5 l en ville. Il est donc conseillé de profiter des puissants chargeurs pour ravitaller en électrons dès que la batterie arrive dans le rouge.



Le X1 n'accepte malheureusement pas de charge rapide en courant continu (DC). BMW estime que ses clients ravitaillent essentiellement à domicile…

· Le BMW X1 xDrive25e, dont le moteur thermique ne compte que 3 cylindres (4 au crédit de ses camarades), consomme entre 0,7 et 1 l/100 km de moins en moyenne lorsque la batterie est entièrement déchargée. Mais c'est surtout sur le réseau secondaire, où l'on circule à 80-90 km/h, que le bavarois fait des miracles, avec seulement 6,3 l/100 km relevés, contre 7,5 l chez Mercedes et 7,7 l chez Audi. Sacrés écarts ! De quoi compenser une autonomie électrique inférieure : 68 km en moyenne. Logique, puisque la batterie plafonne ici à 14,2 kWh de capacité nette. C'est aussi pourquoi le X1 se passe de charge rapide en courant continu, les 7,4 kW du chargeur AC de série étant jugés suffisants, chez BMW, pour assurer des recharges courtes, comprises entre 2 h 40 sur Wallbox et bornes publiques (câble Mode 3 fourni) et 8 h 30 sur secteur.



Le GLA se contente d'un modeste chargeur 3,7 kW de série. Celui de 7,4 kW, nécessaire pour se brancher à une Wallbox, est facturé 600 €…

· Le Mercedes GLA 250 e apparaît aujourd'hui à la traîne avec sa modeste batterie de 10,9 kWh utiles – qui n'offre pas plus de 50 km d'autonomie électrique – et son petit chargeur AC de série (3,7 kW), limitant les recharges aux prises secteur (10 h), aux petites Wallbox et aux bornes publiques les moins puissantes (environ 4 h dans les deux derniers cas). Pour accélérer les recharges, il faut casser sa tirelire, les chargeurs AC digérant 11 kW et DC (22 kW maxi) s'affichant à 600 €… chacun ! Le premier permet de diviser l'attente par deux sur Wallbox et bornes idoines, le second de ne pas dépasser 40 min grâce à un superchargeur. Pas d'exploit non plus en consommation de SP95 : tablez sur 7,8 l/100 km en moyenne pour alimenter le 1332 cm3 de 163 ch lorsque la batterie déclare forfait. Un moteur sonore dans l'effort, et dont les performances manquent de brio.

Consos/Autonomies

	Audi Q3	BMW X1	Mercedes GLA
Consommation moyenne [1]	8,1 l/100 km	7,1 l/100 km	7,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville [1]	7,7/8/8,5 l/100 km	6,3/7,3/7,8 l/100 km	7,5/7,7/8,2 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	77 km	68 km	49 km
Route/Autoroute/Ville	80/70/80 km	72/64/68 km	50/47/50 km
Puissance de charge AC/DC	11 kW/50 kW	7,4 kW/Indisponible	3,7 kW [2]/22 kW [3]

1. Mesures batterie vide. 2. Jusqu'à 11 kW en option (600 €). 3. Option à 600 €.



PHOTOS : ARNAUD SAUNIER

Nos mesures

	Audi Q3	BMW X1	Mercedes GLA
Vitesse maxi	207 km/h	190 km/h	210 km/h (1)
Accélération 1000 m D. A.	28s	27s2	29s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s1	4s2	5s1
Poids	1 922 kg	1 910 kg	1 857 kg
Diamètre de braquage	11,8 m	11,7 m	11,4 m
Freinage 130 à 0 km/h	60 m	66 m	68 m

1. Donnée constructeur.

La technique

	Audi Q3	BMW X1	Mercedes GLA
Puissance maxi combinée	272 ch	245 ch	218 ch
Couple maxi combiné	400 Nm	477 Nm	450 Nm
Moteur essence	4 cylindres + turbo, 1 498 cm^3	3 cylindres + turbo, 1 499 cm^3	4 cylindres + turbo, 1 332 cm^3
Hybridation rechargeable	1 moteur électrique	1 moteur électrique	1 moteur électrique
Puissance maxi (essence/électrique)	177/115 ch	136/109 ch	163/109 ch
Couple maxi (essence/électrique)	250/330 Nm	230/247 Nm	270/300 Nm
Batterie lithium-ion	19,7 kWh (utiles)	14,2 kWh (utiles)	10,9 kWh (utiles)
Puissance fiscale/CO_2	9 CV / 48 g/km	7 CV / 56 g/km	9 CV / 67 g/km
Malus CO_2/au poids	0 € / + 2015 €	0 € / + 2465 €	0 € / + 1 110 €
Transmission	Aux roues avant	4x4	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 8 vitesses
Pneus	245/45 R19	225/55 R18	235/50 R19
Réservoir	45 litres	47 litres	35 litres
Dim. L x l x h, en m	4,53 x 1,86 x 1,60	4,50 x 1,85 x 1,63	4,42 x 1,84 x 1,62
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

L'équipement De série et en commun

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Lecture des panneaux • Phares (leds) + essuie-glaces auto. • Pleins phares auto. (sauf X1 : 200 €) • Régulateur/limiteur de vitesse • Rétroviseur intérieur jour/nuit auto. (+ rétros ext. sur Q3) • Surveillance de l'attention du conducteur.

Agrément : • aide au station. AV/AR + caméra de recul + Park Assist • Banquette 40/20/40 • Clim auto. • GPS • Hayon électr. • Jantes alu 19" (18" sur X1).

EN OPTION	Audi Q3	BMW X1	Mercedes GLA
Clé mains libres/ Chargeur de smartphone par induction	Série/Série	2150 € (1)	Série/Série
Clim auto. bizone/Sièges avant chauffants	1150 € (2)	Série/Série	800 €/Série
Connexion Apple CarPlay et Android Auto	Série	Série	400 €
Peinture métallisée/ Toit ouvrant panoramique	900 €/1 500 €	990 €/1 450 €	950 €/1 450 €
Régulateur de vitesse adaptatif/ Surveillance des angles morts	Série/1 300 € (3)	850 €/650 € (4)	500 €/550 €

Equipements inclus dans : 1. Pack Premium, 2. Pack Climatisation Plus, 3. Pack Tech Plus, 4. Pack Driving Assist Plus.

LES NOTES DU	Audi Q3	BMW X1	Mercedes GLA
Comportement routier	15	16	13
Equipements de sécurité	12	11	11
Agrément/performances	14	16	12
Confort/insonorisation	16	15	17
Equipements de confort/garantie	16	15	15
Habitabilité/coffre	6	10	7
Aspects pratiques	13	12	12
Présentation/finition	17	18	17
Consommation/autonomie électrique	13	15	10
Prix	7	5	11
	2e 129/200	1er 133/200	3e 125/200

Le verdict

Victoire : BMW X1

Malgré son autonomie inférieure, ses solutions de charge moins avancées que celles du Q3 et son prix élevé, le X1 fait mieux que se défendre. Il est en effet le plus sobre une fois sa batterie à plat et il offre un agrément de conduite supérieur. Finition, habitabilité et volume de coffre sont également à son avantage. Le Q3 reste néanmoins très plaisant, et son système d'infodivertissement a notre préférence. La palme du confort revient au GLA, moins onéreux mais à l'efficience décevante.

ABONNEZ-VOUS À AUTO PLUS



JUSQU'À

-69%

+ 1 MONTRE CONNECTÉE EN CADEAU

Version numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur kiosquemag.com



PLUS RAPIDE, rendez vous sur :
bit.ly/apv-30
ou flashez le Qr code pour voir l'offre.

KIOSQUE mag.com

Visuels non contractuels

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1719103

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

☐ Formule **MENSUELLE** **-69%** +

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium **+ une montre connectée en cadeau** pour **5 € seulement** le premier mois puis 8,50 €/mois au lieu de ~~16,24 €~~*. **Résiliable sans frais à tout moment**(1). (1)

☐ FORMULE **ANNUELLE** **5 mois OFFERTS** +

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium **+ une montre connectée en cadeau** pour **99 € seulement** au lieu de ~~194,82 €~~*.
Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part(2). (2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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

Le :

Date et signature obligatoires

❯ **Par carte bancaire** (**Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé !**). Je me rends sur Kiosquemag.com : **bit.ly/apv-30** la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

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

Nom** : | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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

LE GUIDE DES TECHNOS ÉCOLOS



SDECORET - STOCK.ADOBE.COM

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

Le sens de l'histoire est connu. Les motorisations traditionnelles, accros au pétrole, vont perdre des parts de marché. Peut-être pas disparaître, en tout cas pas à moyen terme, mais décliner. Une fois ce préambule posé, de nombreuses incertitudes demeurent. A commencer par le rythme du déclin des motorisations purement thermiques, même si leur arrêt fut annoncé au départ pour 2035 en Europe. De multiples facteurs influeront sur l'évolution des ventes : nouvelles règles établies par les Etats et les villes, niveau des prix des carburants, efficacité des technologies alternatives… tout cela déterminera le degré d'engouement des consommateurs pour les nouveaux modes de propulsion des autos.

Un futur incertain

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

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

La voiture 100 % électrique

La plus "propre"

➲Comment ça marche

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

➲Au quotidien

La conduite est généralement plaisante : accélérations linéaires, couple important dès le démarrage, silence, boîte automatique… Les principales contraintes sont l'autonomie de la batterie et le temps de recharge. L'autonomie est importante en usage urbain, vocation de l'auto électrique, autour de 160 km pour une Dacia Spring ou de 300 km pour une Peugeot e-208, par exemple, mais diminue rapidement dès que la vitesse augmente : environ 140 km pour la Spring et 220 km pour la 208 sur autoroute. Les voitures électriques peuvent se brancher sur une prise domestique classique, mais la recharge est très longue : prévoir une vingtaine d'heures pour passer de 0 à 100 %. Les particuliers peuvent installer à leur domicile une borne de recharge plus puissante (Wallbox, entre 1 000 et 2 000 €) qui permet de ramener cette durée entre 2h30 et 7 heures selon les modèles et les bornes publiques de recharge ainsi que celles installées sur le réseau atoroutier sont de plus en plus nombreuses.

➲Côté budget

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

➲Bilan vert

C'est une voiture "zéro émission". A l'usage, l'auto électrique n'émet aucun polluant. Si on élargit le débat, des questions restent néanmoins posées, surtout si la quantité de voitures électriques produites augmente fortement : risques de pénurie des métaux rares utilisés pour les batteries, capacité à recycler ces mêmes batteries en fin de vie et, surtout, origine "propre" ou pas de l'électricité utilisée. En France, l'électricité étant principalement nucléaire, la multiplication des voitures électriques n'engendrerait pas une augmentation des émissions de CO_2 pour la production de l'énergie dont elles auraient besoin (qui ne resterait de toute façon qu'une part marginale de l'ensemble de la consommation du pays).





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

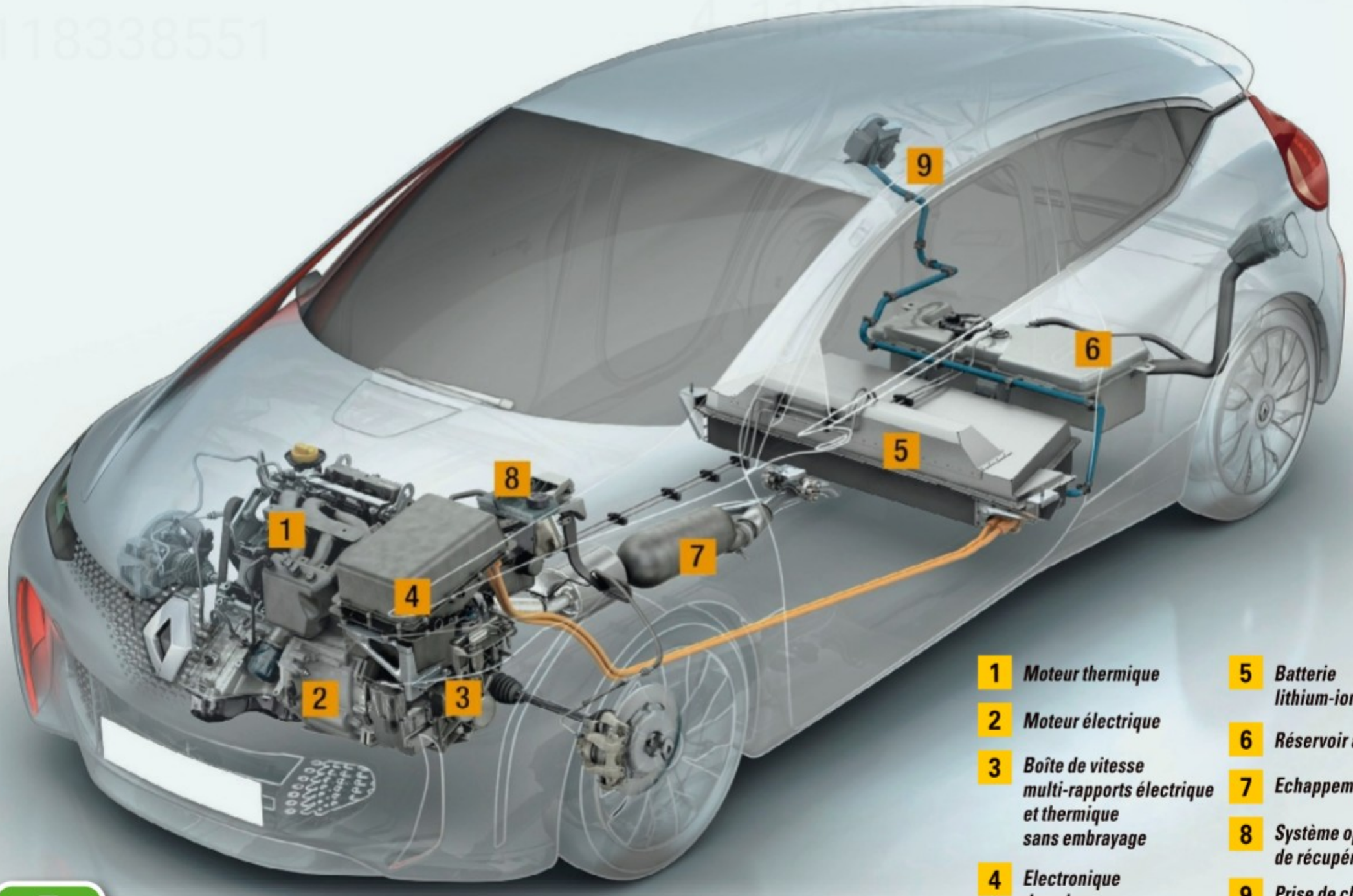


Le temps de recharge, encore trop long, reste une des principales contraintes de l'auto électrique. Faire le "plein" ne s'improvise pas…

A. CORTESI / EMAS



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



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

La voiture hybride

Un compromis éprouvé

➲Comment ça marche

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

➲Au quotidien

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

➲Côté budget

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

➲Bilan vert

La voiture hybride est d'abord une voiture thermique, le plus souvent essence. Elle reste donc polluante. Mais la présence d'un moteur électrique en appoint permet de réduire la taille du bloc thermique, et donc ses émissions polluantes.





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

La voiture hybride rechargeable*

Plus "propre", plus chère...

➲Comment ça marche

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

* Aussi nommée "Plug-in Hybrid".

➲Au quotidien

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



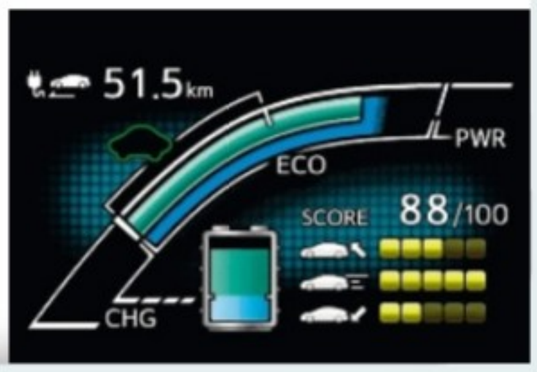
➲Côté budget

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

➲Bilan vert

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





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



La voiture (pile à combustible)

Une piste

➲Comment ça marche

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

➲Au quotidien

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

➲Côté budget

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



à hydrogène à creuser

Production d'hydrogène difficile
Peu d'autos et de pompes
Prix des voitures
−
+
Aucune contrainte d'usage
Agrément de conduite
Zéro émission

➲Bilan vert

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

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

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

N. SOLER / EMAS





La voiture GPL Toujours là !

➲Comment ça marche

C'est une voiture essence – qui peut toujours fonctionner au super – dont l'injection est adaptée pour être compatible avec le GPL. Le gaz de pétrole liquéfié est un gaz naturel, composé de butane et de propane, extrait de champs gaziers ou recueilli comme un produit annexe lors du raffinage du pétrole. La voiture est équipée d'un réservoir supplémentaire pour le GPL, généralement situé à la place de la roue de secours.
Aujourd'hui, l'offre de voitures adaptées au GPL d'origine par le constructeur se limite principalement aux marques Dacia (Sandero, Duster, Jogger)) et Renault (Clio, Captur) Il est possible de faire convertir au GPL par un installateur spécialisé la plupart des voitures essence. Leur liste est disponible sur le site www.francegazliquides.fr).

➲Au quotidien

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

➲Côté budget

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

Avantage écologique limité
−
+
Prix du carburant
Souplesse d'utilisation

➲Bilan vert

Les autos fonctionnant au GPL ne produisent quasiment pas de particules et d'oxydes d'azote (NOx). Par ailleurs, leurs émissions de gaz à effet de serre (CO_2) sont inférieures d'environ 20 % à celles de la même voiture en essence.



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

Toutes les voitures “propres” à l’essai

Qui a dit qu’il n’y avait pas assez de voitures “vertes” sur le marché ? Il en existe désormais près de deux cents : et en voici 157 à l’essai dans nos pages. Hybrides, hybrides rechargeables, GPL, Flexifuel, Hydrogènes ou électriques, et disposant toutes d’une technologie plus ou moins performante de réduction de la pollution. Suivez le guide, on les a testées pour vous !

GUIDE D’ACHAT

P69 ABARTH
500 e
P69 ALFA ROMEO
Junior Elettrica 156 ch
Junior Ibrida 145 ch 4x4
P69 ALPINE
A290 GTS 220 ch
A390 GTS 470 ch
P70–71 AUDI
A3 Sportback 40 TFSI e 204
A5 Avant 2.0 TDI Hybride 204
A6 Avant e-tron 367 ch
Q4 e-tron 45
SQ6 e-tron 489
P71–74 BMW
i4 eDrive 40
M5 4.4 V8 727 hybride recharg.
i5 Touring eDrive 40
i7 xDrive60
X1 xDrive 25e
iX1 xDrive 30
iX2 eDrive 20
X3 xDrive 30e
iX3 x50 xDrive
X5 xDrive 50e
P74–76 BYD
Dolphin Surf 156 ch 43,2 kWh
Dolphin 204 ch 60,4 kWh
Seal 6 Touring 1.5 DM-i 212
Atto 2 DM-i 212 ch
Seal U 218 ch
Sealion 7 91 kWh 530 ch
Tang Flagship
P76 CADILLAC
Optiq 75 kWh
Lyriq 600 E4
P76–78 CITROEN
Ami 5,4 kWh
ë-C3 113 ch
C4 Hybride 145
C3 Aircross Hybride 145
ë-C3 Aircross 113 ch
C5 Aircross Hybride 145
C5 Aircross Electrique 210
C5 Aircross Hybride recharg. 225
P78–79 CUPRA
Tavascan 286 V
Terrramar 1.5 eHybrid 272
P79–80 DACIA
Duster Hybrid 155
Bigster Hybrid-G 150 4x4
Bigster Hybrid 155
P80 DS AUTOMOBILES
N°4 1.6 PHEV 225 ch
DS 3 E-Tense
N°8 Long Range 245 ch
P81 FERRARI
F80
P81–82 FIAT
Topolino
500 e 42 kWh 118
Grande Panda Electrique 113
600 1.2 Hybrid 100 DCT6
600e 54 kWh 156
P82–83 FORD
Puma Gen-E 43,6 kWh
Kuga 2.5 180 Hybrid FlexiFuel
Capri Extended Range 286
Ranger 2.3 EcoBoost PHEV
P83–84 HONDA
Jazz e:HEV 122 ch
e:Ny1 204 ch
HR-V e:HEV 131 ch
CR-V e:Phev 184 ch
Prelude e:HEV 184 ch
P85–86 HYUNDAI
Inster 49 kWh 115
Kona Hybrid 129
Kona Electric 156
Tucson 1.6 T-GDi 215
Ioniq 5 63 kWh 170
Ioniq 9 110,3 kWh 428
P86 ISUZU
D-Max EV 190 ch
P87 JAECOO
Jaeco 7 SHS -P PHEV 279 ch
P87–88 JEEP
Avenger 156 ch
Avenger 156 ch Electrique
Renegade 4xe 240 PHEV
Compass 213 ch Electrique
Wrangler 4xe PHEV 380
P88–91 KIA
EV4 81,4 kWh 204
EV3 58 kWh 204
Niro Hybride 129
Niro 1.6 GDi PHEV 171
Sportage Hybride 239
EV5 218
EV9 385
PV5 Passenger 163
P91 LANCIA
Ypsilon 1.2 Ibrida 100 ch
Ypsilon HF 51 kWh
P91–92 LAND ROVER
Evoque P270e
Defender 110 P300e
P92–93 LEAPMOTOR
T03
B10 67,1 kWh 218 ch
C10 REEV 215 ch
C10 67 kWh 218 ch
P93–94 LEXUS
LBX 136 ch
UX 300h
RZ 500e
P94 LYNK & CO
01 PHEV 280 ch
02 66 kWh 272 ch
08 PHEV 345 ch
P95 MAZDA
6e 66 kWh 258 ch
CX-60 2.5 e-Sky. PHEV 327
P94 MAXUS
E-Terron9 102,2 kWh 442 ch
P94–97 MERCEDES
Classe C 300 e
Classe E 300 e
EQE 350 +
GLA 250 e Hybrid EQ
GLC 300 e Hybrid EQ 4Matic
GLC 400 EQ 4Matic
EQE SUV 350 4Matic
EQS SUV 450 4Matic
P98–99 MG
MG3 1.5 Hybrid+ 195
ZS Hybrid+ 197
MGS5 EV 64 kWh 231
EHS Hybrid+ 224
EHS PHEV 272
P99 MINI
Aceman SE 218
P99–100 MITSUBISHI
Grandis 1.8 hybride 160
Eclipse Cross 87 kWh
Outlander 2.4 PHEV 306
P100–101 NISSAN
Micra 52 kWh 150
Qashqai e-Power 205
X-Trail e-40rce 213
Leaf 75 kWh 218
P101 OMODA
7 SHS-P Plug-in Hybrid 269
P102–103 OPEL
Corsa Electric 50 kWh 136
Mokka Electric 54 kWh
Mokka GSE 280 ch
Frontera Hybrid 1.2 Turbo 145
Frontera 42 kWh 113 ch
Grandland Hybrid 145
Grandland Hyb. Recharg. 195
P104–105 PEUGEOT
208 Hybrid 110 e-DCS6
e-208 51 kWh 156 ch
e-2008 54 kWh 156 ch
3008 Hybrid 145 e-DCS6
e-5008 210 ch
e-5008 325 ch
P106 POLESTAR
Polestar 3 489 ch
P106 PORSCHE
Taycan 4S
Macan Turbo
Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé
P107–108 RENAULT
5 E-Tech 40 kWh 95 ch
5 E-Tech 52 kWh 150 ch
Clio E-Tech 1.6 Full hybrid 160
Scenic E-Tech Auto. Conf. 170
Captur E-Tech 1.6 Full hyb. 160
4 E-Tech 52 kWh 150 ch
Symbioz E-Tech Full Hyb. 160
Austral E-Tech Full Hyb. 200
P109 SKODA
Elroq 85 285 ch
Enyaq 85x 286 ch
P109–110 SMART
#1 66 kWh 428 ch
#5 94 kWh 646 ch Brabus
#5 100 kWh 588 ch Brabus
P110 TESLA
Model Y 79 kWh 410 ch
P110–111 TOYOTA
Aygo X Hybride 116
Prius Hybride Rechargeable
C-HR Hybride 140
C-HR+ AWD 343 ch
bZ4X 2WD 69 kWh
P112–113 VOLKSWAGEN
ID.4 Pro 286
T-Roc 1.5 eTSI Hybrid 116
Tiguan 1.5 eHybrid 272
ID. Buzz 86 kWh 286
P113–114 VOLVO
ES90 333 ch
EX30 Single Ext. Range 272 ch
EC40 Single
XC90 T8 Recharge 455 ch
EX90 Twin Performance 517 ch
P114 XPENG
G6 AWD Perf. 80 kWh 485 ch

Electrique · Hybride · Hybride rechargeable · Hydrogène · Gaz naturel pour véhicule · Gaz de pétrole liquéfié

ABARTH

500e Turismo



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

Beaucoup de bruit...

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

Qualités

Présentation sympa
Châssis rigoureux

Défauts

Tarif élevé
Perfs et autonomie en berne

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 900 € - 3 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	155 ch
Couple	235 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/40 R 18
BATTERIE	lithium-ion 42 kWh
COFFRE	200 dm³
POIDS	1381 kg
L x l x h (en m)	3,68 x 1,69 x 1,52
VITESSE MAXI	155 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 4h15 (11kW)
AUTONOMIE	225 km

Les étoiles Auto Plus ★★★☆☆

Junior Elettrica 156 ch Intensa



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

La doublure italienne

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

Qualités

Look séduisant
Autonomie suffisante

Défauts

Prix salé
Amortissement perfectible

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 500 € - 4 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	330 dm³
POIDS	1590 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	151 km/h
1000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	27 mn (rapide) 5h45 (11kW)
AUTONOMIE	325 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

ALFA ROMEO

Junior Ibrida 145 4x4 Sprint



À finition égale, le surcoût de cette version à quatre roues motrices est de 3000 € par rapport au Junior traction.

Un 4x4 'light'

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

Qualités

Conso/faible malus
Comportement

Défauts

Confort ferme
Tarif élevé

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36750 € - NC
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	119 g/km + 280 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	136 ch (+ 28 ch élec.)
Couple	230 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R18
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	340 dm³
POIDS	1500 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,55
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	9s1
CONSOMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

ALPINE

A290 GTS 220 ch



Châssis efficace et direction précise, l'A290 est une réussite. Seul hic, l'absence d'un autobloquant.

En quête de sportivité

Sous la pression des normes CO_2, les GTI disparaissent peu à peu, tentant une résurgence électrique plus ou moins convaincante. Après l'Abarth 500e et la Mini SE, l'Alpine A290, héritière de la R5 Alpine, débarque sur le marché avec un châssis affûté, un design aussi musclé que charmant et jusqu'à 220 ch sous le capot. Agile et vivante (0-100 km/h en 6,9 s), elle pêche néanmoins par une motricité perfectible. Son autonomie de 265 km (mesurée par le laboratoire Auto Plus) et sa recharge rapide séduisent, mais son prix, trop proche de la Mini SE John Cooper Works, ternit quelque peu le tableau.

Qualités

Agrément de conduite
Confort

Défauts

Trop chère
Autonomie

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 000 € - 5 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	220 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 52 kWh
COFFRE	275 dm³
POIDS	1505 kg
L x l x h (en m)	4,00 x 1,83 x 1,52
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	28,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 4h40 (11kW)
AUTONOMIE	265 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

ALPINE

A390 GTS 89 kWh 470 ch



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

L'Alpine familiale

Alpine passe au SUV électrique! Côté masse, l'A390 ne boxe pas dans la même catégorie que l'A110 mais il sort une botte secrète: 3 moteurs, dont 2 à l'arrière qui distribuent le couple à chaque roue de façon à optimiser l'agilité. Ça marche! Cependant, les freins restent le maillon faible, les 2 tonnes mettant leur efficacité à rude épreuve! Grâce aux 470 ch et 824 Nm de couple, les performances sont excellentes, tandis que le confort des occupants est préservé. Quant à la batterie, elle supporte des recharges assez rapides. Les places arrière peu généreuses, la qualité des plastiques et le tarif déçoivent.

Qualités

Châssis/perfs
Autonomie/recharge

Défauts

Prix et finition
Endurance freinage

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	78 000 € - 14 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 380 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	470 (156 AV/2 x 156 AR) ch
Couple	824 (300 AV/2x262 AR) Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R21
BATTERIE	Li-ion 89 kWh
COFFRE	532 dm³
POIDS	2121 kg
L x l x h (en m)	4,62 x 1,89 x 1,54
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	3s9
TEMPS DE CHARGE	secteur 48h 11 kW 9h 7,4 kW 14h
AUTONOMIE	555 km

*Données constructeurs

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

A5 Avant 2.0 TDI 204 Mild Hybrid S line



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

Air connu

Audi reste fidèle aux breaks, comme l'illustre cette première A5 Avant. Un modèle qui brille davantage par son élégance que par sa capacité de chargement (490 dm³), très moyenne au vu du gabarit. L'A5 adopte ici une espèce devenue rare, un diesel hybride 48 V plutôt sobre et raisonnablement performant. Plus hybride léger que vrai hybride, il permet de courtes phases de roulage en électrique. Le châssis offre un bon dynamisme, même si le confort est un peu ferme. Enfin, les tarifs paraissent d'autant plus élevés que bien des équipements restent en option, et que le malus n'est pas clément.

Qualités

Présentation
Consommation

Défauts

Confort ferme
Prix/équipement

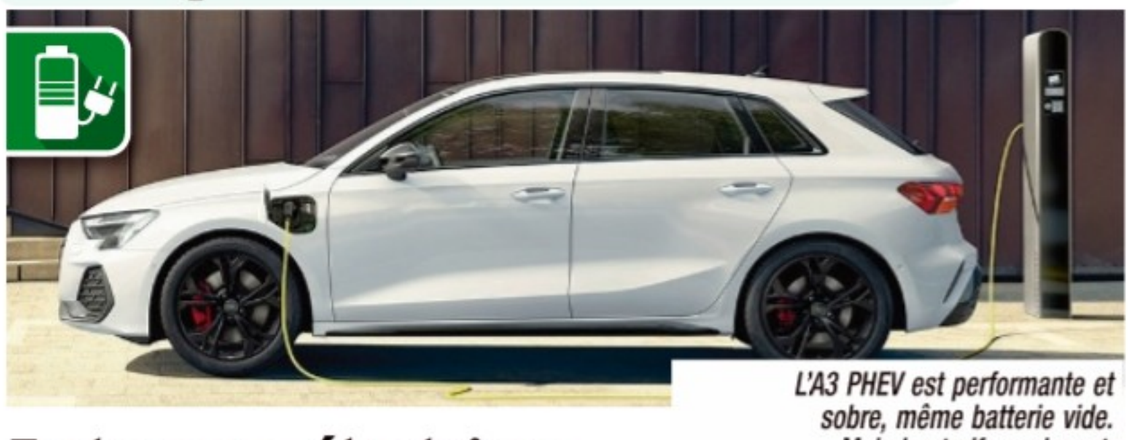
Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	62 050 € - 11 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	157 g/km + 11 297 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	204 ch à 3800 tr/mn (+ 24 ch élec.)
Couple	400 Nm à 1750 tr/mn (+ 230 Nm élec.)
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/60 R17
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	490 dm³
POIDS	1957 kg
L x l x h (en m)	4,83 x 1,86 x 1,46
VITESSE MAXI	240 km/h
1000 m D. A.	30,1 s
80 à 120 km/h (en d)	5 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

AUDI

A3 Sportback 40 TFSI e S line



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

Endurance électrique

Discrètement restylée fin 2024, l'A3 Sportback voit sa motorisation hybride rechargeable profiter d'une évolution de sa batterie puisque sa capacité a quasiment doublé (19,7 kWh utiles). Les performances – très suffisantes – n'évoluent pas, mais l'autonomie moyenne en mode électrique bondit de 41 à 126 km! En outre, cette A3 reste sobre une fois ses accus vidés (6,8 l/100 km en moyenne). Hélas, le coffre fait les frais de l'implantation de tout l'attirail électrique, avec un volume réduit à seulement 294 dm³. Sans oublier un tarif excessif pour une compacte.

Qualités

Autonomie en électrique
Agrément

Défauts

Volume de coffre
Tarif élevé

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 850 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	29 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	204 ch
Couple	350 Nm
ALIMENTATION	Électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/40 R18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	294 dm³
POIDS	1675 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.	28,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

A6 Avant e-tron 367 ch Performance S line



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

Ambitieuse

L'A6 e-tron, 100 % électrique, débarque en break Avant et promet jusqu'à 750 km d'autonomie WLTP. Avec sa batterie de 94,9 kWh et ses 367 ch envoyés aux roues arrière, elle abat le 0 à 100 km/h en 5,4 s! Confortable et technologique, l'A6 e-tron embarque jusqu'à 6 écrans (en optant pour les rétroviseurs-caméras à 1 750 €) et permet des recharges ultra-rapides grâce à son architecture 800 V : de 10 à 80 % en 21 min sur borne haute puissance. Seul bémol ? Son poids de 2,26 t, bien maîtrisé mais qui limite l'agilité, et un espace arrière correct sans être exceptionnel pour un tel gabarit.

Qualités

Autonomie/performances
Vitesse de recharge
Technologie embarquée

Défauts

Prix élevé
Qualité des plastiques

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	82 750 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	367 ch
Couple	565 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R20-265/40 R20
BATTERIE	Li-ion 94,9 kWh
COFFRE	502 dm³
POIDS	2260 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,92 x 1,50
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	5s4
TEMPS DE CHARGE	21 mn (rapide jusqu'à 270 kW
AUTONOMIE	690 km

*Données constructeurs

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Q4 e-tron 45



Le 45 constitue l'entrée de gamme de ce Q4 e-tron restylé. Il a le droit au bonus.

Propulsion verte

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

Qualités

Confort
Comportement routier
Puissance en hausse

Défauts

Tarif

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	**46 990 €** - 6 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	285 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	518 dm³**
POIDS	2145 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,87 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	6s7
TEMPS DE CHARGE	28 min (apide) 8h (11kW)
AUTONOMIE	545 km

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

i4 eDrive40



Les relances sont énergiques et le comportement typé propulsion séduit.

Elle vise la Model 3 !

L'i4 se pose comme une vraie concurrente de la Model 3. Son principal atout : sa grosse batterie d'une capacité utile de 83,9 kWh. Ainsi équipée, l'i4 eDrive 40 peut parcourir en moyenne 434 km (soit 50 km de plus que la Model Performance). Et une fois les accus à plat, la BMW peut se brancher sur l'une des bornes rapides (jusqu'à 205 kW) que l'on peut trouver désormais sur la majorité des aires d'autoroute. Pratique pour les longs trajets. Plaisante à mener et très dynamique, l'i4 devrait également convaincre les fans de la marque en terme de comportement routier.

Qualités

Autonomie confortable
Accepte les charges rapides
Confort

Défauts

Poids très élevé

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	**64 250 €** - 7 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
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	30 min (rapide) 10h (11kW)
AUTONOMIE	434 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

SQ6 e-tron 489



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

Sprint, pas marathon !

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

Qualités

Confort préservé
Recharges rapides

Défauts

Tarif très élevé
Poids énorme

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	**98 470 €** - 9 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	489 (516 Boost) ch
Couple	275 + 580 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/50 R 20 - 285/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	514 dm³
POIDS	2425 kg
L x l x h (en m)	4,78 x 1,97 x 1,67
VITESSE MAXI	230 km/h
0 à 100 km/h	4s4
TEMPS DE CHARGE	21 min (rapide) 10h (11 kW)
AUTONOMIE	579 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

M5 4.4 V8 Hybride rechargeable 727 ch



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

Catégorie poids lourds

La nouvelle génération de M5 passe à l'hybride rechargeable, avec, à la clé, 70 km d'autonomie électrique et pas de super malus CO_2. Mais son poids de 2,4 tonnes entraîne tout de même 17 480 € de taxe. Sous le capot, le V8 biturbo de 585 ch et le moteur électrique de 197 ch offrent une puissance combinée de 727 ch, propulsant la M5 de 0 à 100 km/h en 3s8! A l'usage, elle arrive à faire oublier son embonpoint, et son confort étonne. Seuls bémols: un appétit qui s'envole une fois les batteries vides et un prix élitiste. La bonne nouvelle : elle arrive aussi pour la première fois en break !

Qualités

Reprises canon
Autonomie électrique

Défauts

2,4 tonnes !
Prix inabordable

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	**162900 €** - 51 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	105 g/km **0 €**
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 16S
Cylindrée	4395 cm³
Puissance	585 ch à 5600 tr/mn (+ 197 ch élec.)
Couple	1000 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/40 R20 - 295/35 R21
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	466 dm³
POIDS	2510 kg
L x l x h (en m)	5,10 x 1,97 x 1,51
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	3s5
CONSOMMATION MIXTE	4,7 l/100 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

i5 Touring eDrive40



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

Un Touring branché

Voici le premier break premium 100 % électrique du marché. La BMW i5 Touring allie élégance, dynamisme et polyvalence. Déclinée en eDrive40 (340 ch) et M60 xDrive (601 ch), elle offre, ici jusqu'à 580 km d'autonomie grâce à sa grosse batterie de 83,9 kWh. Confortable et agile, elle profite aussi de suspensions adaptatives et de roues arrière directrices. Son intérieur luxueux intègre une technologie avancée, tandis que son coffre de 570 dm³ accentue le côté pratique de l'i5. Vendue dès 77 750 €, elle a trouvé une concurrente de taille avec Audi A6 Avant e-tron.

Qualités

Confort agréable
Ambiance intérieure

Défauts

Facture salée
Gabarit XXL

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	77 750 € - 7 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	340 ch
Couple	400 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19 - 275/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 83,9 kWh
COFFRE	570 dm³
POIDS	2255 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,90 x 1,52
VITESSE MAXI	193 km/h
0 à 100 km/h	6s1
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 8h30 (11kW)
AUTONOMIE	581 km

*Données constructeurs

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

X1 xDrive25e M Sport



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

Loin devant la concurrence

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

Qualités

Système hybride performant
Autonomie en tout électrique
Douceur de conduite

Défauts

Prix toujours plus élevé

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	60 900 € - 7 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	56 g/km + 2465 €
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 Auto Plus ★★★★½

i7 xDrive60



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

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 79,5 cm/31,3" pour regarder leurs séries favorites sur Amazon ou Netflix.

Qualités

Niveau technologique
Présentation/finition
Confort épatant

Défauts

Tarif hors-sol

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	154 850 € - 10 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
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*
1 000 m D. A.	24,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
TEMPS DE CHARGE	12h (11kW) 66h (secteur)
AUTONOMIE	420 km

*Donnée constructeur

Les étoiles Auto Plus ★★★★★

iX1 xDrive30 M Sport



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

Conversion réussie

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

Qualités

Agilité étonnante
Performances

Défauts

Plus de 60000 €
Autonomie trop juste

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	61 350 € - 7 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
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	2040 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	26,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,3 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 34h (secteur)
AUTONOMIE	345 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Electrique · Hybride · Hybride rechargeable · Hydrogène · Gaz naturel pour véhicule · Gaz de pétrole liquéfié

iX2 eDrive20 M Sport



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

Un peu court

En version électrique d'entrée de gamme, ce SUV coupé de BMW manque de dynamisme pour entraîner ses presque 2 tonnes, mais il préserve l'ADN de la marque avec une direction précise et un châssis agile, offrant un bon toucher de route. Son principal défaut reste l'autonomie : avec une batterie de 64,8 kWh utiles, il dépasse à peine 300 km sur autoroute, un chiffre décevant pour les longs trajets. En revanche, bonne nouvelle sur le plan financier : le véhicule reste éligible à la prime coup de pouce de 3380 €. L'équipement, quant à lui, s'avère à la hauteur des attentes.

Qualités

Bonus écologique
Comportement sûr

Défauts

Autonomie un peu juste
Espace AR

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**51 040 €** - 5 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	204 ch
Couple	250 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66,5 kWh
COFFRE	495 dm³
POIDS	1914 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,85 x 1,56
VITESSE MAXI	169 km/h
1000 m D. A.	30,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
TEMPS DE CHARGE	29 mn (rapide) 6h30 (11kW)
AUTONOMIE	360 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

X3 30e 299 xDrive M Sport



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

Sobre et dynamique

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

Qualités

Perfs/autonomie
Comportement

Défauts

Coffre décevant (- 110 dm³)
Finition en retrait

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**77 250 €** - 10 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	64 g/km **+ 6525 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 499 cm³
Puissance	190 ch à 4400 tr/mn (+ 184 ch élec.)
Couple	450 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/50 R19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	460 dm³
POIDS	2150 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,92 x 1,66
VITESSE MAXI	215 km/h*
1000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en d)	4,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,1 l/100 km

**Donnée constructeur*

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

iX3 50 xDrive M Sport



Grâce à sa plateforme 800 V, l'iX3 permet une recharge ultra-rapide et s'affirme comme un très bon voyageur.



Le poste de conduite est spectaculaire et ultra-numérique mais l'avalanche de menus impose de quitter souvent la route des yeux.

Technophile assumé

Le iX3 50 xDrive de 469 ch inaugure la nouvelle génération électrique BMW sur une plate-forme 800 V ambitieuse. Doté d'une très grosse batterie de 108,7 kWh, il annonce jusqu'à 766 km d'autonomie et accepte des pics de charge à 400 kW, soit une recharge en 21 min de 10 à 80%. Performant, il n'en reste pas moins confortable avec des relances éclair, mais progressives. Également spacieux, il se montre taillé pour les longs trajets en famille. Avec une conso relevée autour de 19 kWh/100 km, il laisse espérer de 500 à 550 km de rayon d'action en réel. L'interface 100% numérique en revanche donne le tournis.

Qualités

Autonomie et recharge rapide
Confort

Défauts

Trop d'écrans
Poids important

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**75 950 €** - 10 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	469 ch
Couple	645 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion NMC 108,7 kWh
COFFRE	520+58 dm³
POIDS	2360 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,90 x 1,64
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	4s9
TEMPS DE CHARGE	11h (wallbox) / 21 min (rapide)
AUTONOMIE	720 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

BMW

X5 xDrive 50e



L'habitabilité de ce SUV n'est pas extraordinaire mais l'espace est suffisant pour les grands adultes.

Sans compromis

Le X5 xDrive 50e combine luxe, puissance et polyvalence. Avec 489 ch et une autonomie électrique d'environ 100 km, il échappe au malus écologique mais pas à celui lié au poids (16 880 €). Son moteur hybride rechargeable associe un bloc électrique de 197 ch à un six-cylindres thermique de 313 ch, offrant un excellent agrément. Malgré ses 2,5 tonnes, il reste agile et plaisant à conduire. Son habitacle raffiné garantit un confort haut de gamme, bien que certaines options restent coûteuses. Capable de tracter jusqu'à 2,7 tonnes, il est un SUV familial performant, rival du Mercedes GLE.

Qualités

Autonomie électrique
Moteur puissant

Défauts

Plus de 105 000 €
Coffre moyen

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	105 950 € - 20 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	74 g/km + 16 880 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne + élec., 24S
Cylindrée	2 998 cm³
Puissance	489 ch
Couple	700 Nm
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/40 R 21 - 315/35 R 21
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	505 dm³
POIDS	2 507 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 2,01 x 1,76
VITESSE MAXI	250 km/h*
1 000 m D. A.	24,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,1 s
CONSOMMATION MIXTE	0,8 l/100 km*

**Donnée constructeur*

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

Dolphin 60,4 kWh 204 ch Design



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

Première de cordée

Premier modèle BYD sur le marché français (2023) il profite d'une habitabilité confortable, d'une présentation intérieure plutôt chaleureuse ainsi que d'un choix de coloris étonnant. Malheureusement le bilan se ternit sur la route où la souplesse excessive de la suspension nuit au comportement routier. Heureusement, les pneus catastrophiques du lancement ne sont plus de mise. Elle présente de bonnes dispositions en matière d'autonomie en dépit d'une vitesse de charge limitée. Enfin, son équipement apparaît particulièrement complet étant donné son prix avantageux.

Qualités

Rapport prix/équipement
Présentation

Défauts

Comportement routier à revoir
Aides à la conduite intrusives

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 990 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - €
MOTEUR	Électrique
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/50 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 60 kWh
COFFRE	325 dm³
POIDS	1 693 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,77 x 1,57
VITESSE MAXI	172 km/h
1 000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
TEMPS DE CHARGE	6h (11 kW) 38h (secteur)
AUTONOMIE	320 km

Les étoiles Auto Plus ★★★☆☆

BYD

Dolphin Surf 156 ch Comfort



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

Dans la cour des petites

Cette citadine électrique au style original et bien équipée dispose d'un karaoké embarqué mais séduit surtout par son habitacle soigné, sa dotation technologique (écran pivotant, caméra 360°) et son confort à l'usage. Néanmoins, certains défauts subsistent : position de conduite haute, absence d'essuie-glace arrière, aides à la conduite intrusives, direction imprécise et autonomie limitée (environ 200 km réels sur autoroute). Et si le tarif paraît trop élevé, l'entrée de gamme (88 ch, 30 kWh) semble plus adaptée car plus à l'aise en ville et plus abordable dès 19 990 €.

Qualités

Equipement riche
Agrément conduite (hors ville)

Défauts

Motricité du train avant/direction
Une chinoise pas si "cadeau"...

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 990 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	156 ch
Couple	220 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	185/55 R16
BATTERIE	Li-ion LFP 40 kWh
COFFRE	310 dm³
POIDS	1 400 kg
L x l x h (en m)	3,99 x 1,72 x 1,59
VITESSE MAXI	154 km/h
1 000 m D. A.	31,3 s
80 à 120 km/h (en d)	6 s
TEMPS DE CHARGE	29h (prise secteur) / 4h20 (11kW)
AUTONOMIE	275 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

Seal 6 Touring 1.5 DM-i 212 ch Comfort Lite



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

Esprit d'ouverture

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

Qualités

Prix/prestations
Douceur/autonomie

Défauts

Finition perfectible
Inertie mécanique

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 990 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	38 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 480 cm³
Puissance	98 ch à 6000 tr/mn (+ 197 ch élec.)
Couple	122 Nm à 4 000 tr/mn (+ 300 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/50 R18
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	500 dm³
POIDS	1 840 kg
L x l x h (en m)	4,84 x 1,88 x 1,51
VITESSE MAXI	183 km/h
1 000 m D. A.	30,3 s
80 à 120 km/h (en d)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	6 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

4_11833855

Electrique · Hybride · Hybride rechargeable · Hydrogène · Gaz naturel pour véhicule · Gaz de pétrole liquéfié

Atto 2 1.5 DM-i 212 ch Boost





Ambiance chaleureuse, équipement riche et espace généreux à l'arrière : difficile d'en demander plus à ce tarif.

Avec 90 km d'autonomie électrique et 212 ch, l'Atto 2 DM-i joue la carte de l'efficacité à prix serré. Une version n'offrant que 40 km d'autonomie électrique est proposée pour moins cher encore.

Carton plein

L'Atto 2 DM-i 212 ch s'impose comme l'un des rares petits SUV hybrides rechargeables du marché. Affiché tout juste sous les 30000 €, il revendique jusqu'à 90 km d'autonomie électrique, soit mieux que la plupart de ses rivaux plus chers. Souple à conduire grâce à son fonctionnement proche d'une électrique, confortable et correctement insonorisé, il offre aussi un habitacle spacieux et un coffre dans la bonne moyenne. Sa conso homologuée de 1,8 l/100 km et l'absence de malus CO_2 et au poids renforcent encore son attrait. La présentation est sérieuse et la dotation complète. La seule vraie limite vient de la recharge AC plafonnée à 6,6 kW.

Qualités

Autonomie électrique

Rapport prix/équipement

Défauts

Recharge limitée

Performances

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 990 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	45 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1497 cm³
Puissance	212 ch
Couple	NC
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/60 R17
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	425 dm³
POIDS	1 620 kg
L x l x h (en m)	4,33 x 1,83 x 1,68
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	7s5
CONSOMMATION MIXTE	1,8 l/100 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

Seal U 218 ch Design



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

Détrôné par l'hybride

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

Qualités

Présentation intérieure

Confort

Défauts

Motricité défaillante

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 390 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	218 ch
Couple	330 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 87 kWh
COFFRE	552 dm³
POIDS	2147 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,89 x 1,67
VITESSE MAXI	175 km/h
0 à 100 km/h	9s6
TEMPS DE CHARGE	9h (11 kW) 43 min (Rapide)
AUTONOMIE	500 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★☆☆

Sealion 7 91 kWh 530 ch Excellence AWD



Le BYD Sealion 7 concurrence le Kia EV6 ou le Ford Mustang Mach-E, pour un tarif très inférieur.

Façon GT

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

Qualités

Prix par rapport aux concurrents

Style valorisant

Comportement routier plaisant

Défauts

Autonomie pour 91,3 kWh

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	56 490 € - 11 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	530 ch
Couple	690 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 91,3 kWh
COFFRE	486+58 dm³
POIDS	2498 kg
L x l x h (en m)	4,83 x 1,93 x 1,62
VITESSE MAXI	215 km/h*
1000 m D. A.	25,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,0 s
TEMPS DE CHARGE	30 min (rapide) 10h (11 kW)
AUTONOMIE	370 km

**Donnée constructeur*

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

CADILLAC

Optiq 75 kWh Premium Sport 281 ch



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

Vision à courte portée

L'Optiq offre un compromis entre confort et dynamisme, servi par deux moteurs totalisant 281 ch et une présentation technologique valorisante, avec son écran incurvé de 33". Bien équipé et agréable à conduire, ce SUV séduit par son train avant précis, ses mouvements de caisse bien contenus et son ambiance intérieure soignée. La batterie de 75 kWh limite l'autonomie à 425 km et la charge rapide plafonne à 110 kW (36 min de 10 à 80%). De quoi restreindre sa polyvalence face à la concurrence, surtout sur longs trajets autoroutiers. De plus le réseau Cadillac reste encore embryonnaire en France.

Qualités

Compromis confort/dynamisme
Dotation technologique

Défauts

Autonomie/temps de charge
Coffre/places AR

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**69 500 €** - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	281 ch
Couple	480 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	275/40 R21
BATTERIE	Lithium-ion NMC 75 kWh
COFFRE	504 dm³
POIDS	2376 kg
L x l x h (en m)	4,82 x 1,91 x 1,65
VITESSE MAXI	184 km/h
0 à 100 km/h	6s3
TEMPS DE CHARGE	8h (11 kW) / 33 min (rapide)
AUTONOMIE	425 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★☆☆

Ami 5,4 kWh Spicy



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

Chirurgie plastique

Restylée en 2025, l'Ami conserve la recette qui lui a permis d'écouler près de 80 000 exemplaires depuis 2020. Ses nouvelles coques et optiques modernisent légèrement son allure, sans modifier son concept malin aux pièces interchangeables. La commande de boîte, désormais plus accessible, améliore même l'ergonomie au quotidien. Toujours électrique, elle revendique 75 km, plutôt 65 km en usage réel. Rustique à bord, avec un confort sommaire et une finition basique, elle reste néanmoins redoutablement efficace en ville. Difficile de trouver plus cohérent sur le marché des voitures sans permis.

Qualités

Prix imbattable
Style original

Défauts

Confort rustique
Finition basique

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**8190 €** - 1 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	8,2 ch
Couple	NC
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	155/65 R14
BATTERIE	Lithium-ion 5,5 kWh
COFFRE	63 dm³
POIDS	483 kg
L x l x h (en m)	2,41 x 1,39 x 1,52
VITESSE MAXI	45 km/h
0 à 100 km/h	NC
TEMPS DE CHARGE	4h (secteur)
AUTONOMIE	75 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★☆☆

CITROEN

Lyriq 102 kWh 528 ch Luxury



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

American dream ?

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

Qualités

Esthétique originale
Habitabilité aux places arrière

Défauts

Volume de coffre
Autonomie

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**85 000 €** - 15 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	528 ch
Couple	610 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	275/45 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 102 kWh
COFFRE	520 dm³
POIDS	2710 kg
L x l x h (en m)	5,01 x 1,98 x 1,63
VITESSE MAXI	207 km/h
1000 m D. A.	25,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,7 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 12h (11kW)
AUTONOMIE	395 km

Les étoiles Auto Plus ★★★☆☆

ë-C3 113 ch Autonomie Confort You



Habitacle vaste, coffre volumineux de 310 dm³ et rapport prix/équipement très attractif pour l'ë-C3 d'entrée de gamme.

Compétitive !

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

Qualités

Tarif attractif
Confort préservé
Conduite rassurante

Défauts

Autonomie restreinte

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**23 450 €** - 4 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	113 ch
Couple	120 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/50 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 44 kWh
COFFRE	310 dm³
POIDS	1470 kg
L x l x h (en m)	4,02 x 1,76 x 1,57
VITESSE MAXI	135 km/h
1000 m D. A.	35,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,4 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 4h30 (11kW)
AUTONOMIE	245 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

Electrique · Hybride · Hybride rechargeable · Hydrogène · Gaz naturel pour véhicule · Gaz de pétrole liquéfié

C4 1.2 Hybride 145 ch Max



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

Plus consensuelle

La compacte a été restylé début 2025, l'éloignant au passage de son style initial. La face avant se veut plus consensuelle, mais le nouveau logo rétro paraît déjà daté. Dans l'habitacle, on note surtout l'apparition d'un écran d'instrumentation agrandi en finition Max, sans réelle montée en gamme perçue, la qualité des plastiques restant très moyenne. L'ergonomie demeure simple, sans verser dans le trop techno. La C4 continue en revanche de mettre en avant son confort feutré, au prix d'un comportement pataud. Performante et sobre, la motorisation hybride se montre toutefois un peu sonore à l'effort.

Qualités
Confort
Mécanique sobre

Défauts
Châssis pataud
Finition moyenne

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 450 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	110 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	136 ch à 5 500 tr/mn (+ 28 ch élec.)
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	195/60 R18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1 328 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,80 x 1,52
VITESSE MAXI	200 km/h
1 000 m D. A.	30,8 s
80 à 120 km/h (en d)	5,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

ë-C3 Aircross 113 ch Auto. Confort You



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

Electrique et accessible

Cet ë-C3 Aircross se pose comme le SUV électrique le moins cher du marché. La finition de base You est minimaliste (pas d'écran central), mais la petite batterie "autonomie confort", qui donne accès à ce petit prix, n'est diponible qu'avec cette finition. Le confort est au rendez-vous, avec une suspension souple et des sièges accueillants. Sur autoroute, l'autonomie limitée à 180 km oblige à faire des pauses fréquentes, mais la petite batterie (42 kWh utiles) permet une recharge rapide. En revanche, la direction surassistée et le châssis peu agile sont des points faibles. Mais à ce prix, on peut être indulgent.

Qualités
Rapport tarif/prestations
Bon confort

Défauts
Amortissement très souple
Clé classique

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 690 € - 4 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	113 (à 9030 tr/mn) ch
Couple	124 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/65 R17
BATTERIE	li-ion 42 kWh
COFFRE	460 dm³
POIDS	1 579 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,80 x 1,66
VITESSE MAXI	145 km/h
1 000 m D. A.	35 s
80 à 120 km/h (en d)	8,8 s
TEMPS DE CHARGE	22h (2,3 kW) - 26 mn (100 kW)
AUTONOMIE	225 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

C3 Aircross Hybride 145 ch Max



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

Un rival ambitieux

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

Qualités
Tarifs serrés
Confort de roulement
Hybride sobre

Défauts
Equipement chiche

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 700 € - 7 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	122 g/km + 360 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	145 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	460 dm³
POIDS	1367 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,80 x 1,66
VITESSE MAXI	191 km/h
1 000 m D. A.	31,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

C5 Aircross Hybride 145 ch Plus



La différence de prix entre cette version hybride 145 et l'hybride rechargeable de 225 ch s'élève à plus de 4 000 €.

Le choix de la douceur

Ce nouveau C5 s'apprécie dans cette version hybride simple. Certes, les électriques et hybrides rechargeables font mieux question agrément. Mais avec ce bloc micro-hybride 145 ch que l'on retrouve aussi chez Peugeot, le SUV affiche des tarifs compétitifs, en dépit d'un double malus qui reste raisonnable. Et les habituels bruits associés au trois cylindres hybride sont ici bien filtrés. On profite d'autant plus de ce SUV très confortable, logeable et silencieux, dont l'habitabilité généreuse en fait un vrai compagnon familial. Au volant, il n'est pas le plus affûté du segment, mais il a bien progressé tout de même.

Qualités
Tarif compétitif
Confort général

Défauts
Agrément correct
Peu dynamique

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 990 € - 7 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	121 g/km + 630 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	136 (+ 28 élec.) pour 145 ch cumulés
Couple	230 (+ 51 élec.) pour 320 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	570 dm³
POIDS	1602 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,94 x 1,70
VITESSE MAXI	193 km/h
1 000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,5 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

CITROEN

C5 Aircross 1.6 Hybride rechargeable 225 ch Max





Malgré une qualité des plastiques qui déçoit encore, l'ambiance à bord est chaleureuse et le confort des sièges est excellent.

Si la motorisation est partagée avec le cousin Opel Grandland, le style de ce nouveau C5 Aircross ne ressemble à aucun autre.

Des watts dans la ouate

Le C5 Aircross hybride rechargeable passé de 195 à 225 ch a nettement progressé. Allongé de 15 cm et reposant sur la plate-forme STLA Medium, il offre un espace arrière en hausse et un vaste coffre de 565 dm³, sans être pénalisé par les batteries. Sa nouvelle chaîne d'hybridation annonce jusqu'à 95 km électriques (plutôt 70 km réels). Silencieux, très confortable et mieux tenu en caisse, il gagne en agrément malgré une boîte parfois lente et un freinage peu naturel. Quant à la conso, sur un trajet de 300 km, nous avons relevé 7,4 l/100 km en moyenne. Facturé 46 990 €, il reste bien placé, malgré un malus au poids de 2 750 €.

Qualités

Confort élevé

Rapport prix/équipement

Défauts

Freinage désagréable

Modularité en régression

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 490 € - 8 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	56 g/km + 2 750 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	225 ch
Couple	350 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	570 dm³
POIDS	1 975 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,94 x 1,69
VITESSE MAXI	220 km/h*
1 000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

**Donnée constructeur*

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

C5 Aircross Electrique Max 73 kWh 210



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

Rencontre en douceur

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

Qualités

Confort général et présentation

Prix/équipement

Défauts

Modularité absente

Détails de finition

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 990 € - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3 500 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	210 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	235/50 R20
BATTERIE	Li-ion 73 kWh
COFFRE	565 dm³
POIDS	2 109 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,90 x 1,66
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	8s9
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) - 4h30 (wallbox)
AUTONOMIE	520 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

CUPRA

Tavascan 286 V



Bien qu'espagnol, le Tavascan est construit en Chine, mais cela va bientôt changer.

Il sort de l'ordinaire

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

Qualités

Compromis confort/agilité

Equipement complet

Défauts

Sensation pédale de frein

Pas de bonus

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 540 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	565 dm³
POIDS	2 117 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,86 x 1,60
VITESSE MAXI	183 km/h
1 000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	400 km

Les étoiles Auto Plus ★★★☆☆

Electrique · Hybride · Hybride rechargeable · Hydrogène · Gaz naturel pour véhicule · Gaz de pétrole liquéfié

Terramar 1.5 eHybrid 272 VZ



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

A l'assaut des familles

Dernier venu dans la gamme Cupra, ce Terramar partage la même plateforme que le VW Tiguan. Ce modèle est un bon SUV familial cependant, malgré 7 cm de longueur supplémentaires il se montre moins logeable aux places arrière que son petit frère, le Formentor. Il se rattrape avec un coffre plus généreux et une banquette coulissante. Conséquence d'un amortissement souple, son comportement rigoureux n'est pas très dynamique. Cette chère version VZ plug-in hybride de 272 ch est la seule finition disponible. Si aucun malus CO_2 ne le frappe, il n'échappe pas au malus au poids (2075 €).

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 160 € - 8 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	37 g/km + 2075 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	272 ch
Couple	400 Nm
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	390/510 dm³
POIDS	1737 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,87 x 1,59
VITESSE MAXI	215 km/h*
1000 m D. A.	27,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,0 l/100 km

**Donnée constructeur*

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

Qualités

Confort
Autonomie électrique

Défauts

Tarif
Malus au poids

Duster Hybrid 155 Journey



Disponible dès 26 900 € en finition Expression, le Duster Hybrid 155 n'a pas augmenté son prix par rapport au 140 qu'il remplace.

Sobriété et bonne santé

Le Duster Hybrid 155 adopte une nouvelle chaîne full hybrid plus puissante et plus efficiente, combinant un 1.8 et deux moteurs électriques. À l'usage, l'ensemble séduit par sa douceur, sa réactivité en ville et sa sobriété réelle, avec de fréquentes phases de roulage en électrique en milieu urbain. Malgré des performances en progrès, le Duster conserve un tempérament apaisé, privilégiant le confort, la facilité de conduite et une polyvalence cohérente avec sa vocation familiale. Bien équipé dès les finitions hautes, il est proposé à un tarif flirtant avec les 30000 €. Mais son rapport prix/prestations reste canon.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 500 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	106 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1789 cm³
Puissance	155 ch cumulés (107 + 49 élec)
Couple	230 Nm cumulés (172 + 205 élec)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/60 R18
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	475 dm³
POIDS	1426 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,82 x 1,66
VITESSE MAXI	177 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Qualités

Comportement routier
Prix

Défauts

Confort et insonorisation
Présentation et finition

DACIA

Bigster 1.2 Hybrid-G 150 4x4 Extreme



Avec son vrai système 4x4 électrifié et le GPL, le Bigster mise sur la motricité grâce à un "lock" qui verrouille la répartition AV/AR.

Une (bonne) usine à gaz

Le Bigster hybrid-G 150 4x4 inaugure une architecture inédite mêlant micro-hybridation 48 V, électromoteur arrière avec boîte à deux rapports et alimentation GPL. Résultat : 154 ch, une vraie transmission intégrale sans arbre mécanique et un malus limité à 240 €. La boîte auto à double embrayage se montre douce mais parfois lente, et quelques à-coups subsistent. Efficace en zones difficiles, il conserve un vaste coffre de 510 dm³ malgré le réservoir de GPL de 50 litres. La garantie 7 ans rassure également. Reste une finition toujours rustique et une insonorisation perfectible, compensées mais un rapport prix/prestations difficile à battre.



Ambiance sobre et équipement complet mais plastiques durs et insonorisation encore perfectible. Le GPS est de série.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 000 € - 7 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	117 g/km + 240 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	150 ch à nc tr/mn
Couple	230 (+ 87 élec.) Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R18
RESERVOIR	100 litres
COFFRE	510 dm³
POIDS	1611 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 1,82 x 1,71
VITESSE MAXI	175 km/h
1000 m D. A.	32,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,8 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Qualités

Économique
Habitabilité et coffre

Défauts

Qualité des matériaux
Insonorisation

DACIA

Bigster Hybrid 155 Journey



Bien que son insonorisation et la réactivité de sa boîte auto. laissent à désirer, le Bigster hybride séduit par sa sobriété.

Big Duster !

Modèle spacieux, moderne et qui reste abordable, le Bigster offre un coffre XL et un habitacle généreux, bien que trois adultes à l'arrière manquent de place. Son équipement est riche, incluant des options inédites chez Dacia (clim' bizone, hayon motorisé, régulateur adaptatif). Sous le capot, un bloc hybride de 155 ch qui offre sobriété et bon agrément en ville, mais qui souffre d'une boîte peu réactive et d'une insonorisation perfectible sur route. Le Bigster séduit donc par son habitabilité, sa dotation et son tarif mais son manque de confort limite sa crédibilité face à des rivaux bien plus feutrés.

Qualités

Moteur sobre
Habitabilité/coffre

Défauts

Qualité perçue
Amortissement perfectible

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	32 000 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	104 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1793 cm³
Puissance	155 ch à nc tr/mn
Couple	172 (+ 205 élec.) Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	625 dm³
POIDS	1500 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 1,82 x 1,66
VITESSE MAXI	178 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

N°4 1.6 Plug-In Hybrid 240 ch Étoile



La nouvelle batterie de 14,6 kWh de capacité utile permet, selon DS, d'effectuer 81 km en 100 % électrique, soit 30 % de plus qu'avant restylage.

Lifting lumineux

Pour son restylage de mi-carrière, la DS 4 devient la "N°4". Désormais une ligne lumineuse intègre le logo, lui aussi rétroéclairé, et traverse la nouvelle calandre. Cette version hybride rechargeable cumulant 240 ch (contre 225 ch auparavant) reçoit un électromoteur plus puissant, une boîte inédite et, surtout, une batterie majorée (14,6 kWh utiles), portant l'autonomie électrique à 81 km selon DS. Agrément de conduite et confort élevés incitent à voyager. Mais on manque toujours d'espace à l'arrière. Et le prix de ce modèle reste peu attractif pour un outsider sur le marché des compactes premium.

Qualités

Autonomie élec.
Confort de conduite

Défauts

Prix élevé
Habitabilité arrière

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	52 650 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	33 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	180 ch à 6000 tr/mn (+ 125 ch élec.)
Couple	250 Nm à 1750 tr/mn (+ 118 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	360 dm³
POIDS	1653 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,83 x 1,49
VITESSE MAXI	233 km/h*
1000 m D. A.	29 s
80 à 120 km/h (en d)	4,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,2 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles ★★★½☆

DS AUTO

DS 3 E-Tense 54 kWh 156 ch Étoile



En version électrique, le DS 3 remplit pleinement sa vocation de petit SUV urbain tout en douceur et silence.

Rallonge bienvenue

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

Qualités

Réactivité mécanique
Autonomie en nette hausse

Défauts

Tarif ambitieux
Places AR étriquées

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 050 € - 4 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
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	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	302 dm³
POIDS	1577 kg
L x l x h (en m)	4,12 x 1,80 x 1,54
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	305 km

Les étoiles ★★★½☆

N°8 Long Range FWD 245 ch Étoile



En combinant une carrosserie aérodynamiqueet une batterie XXL, le N°8 annonce une autonomie de 715 km !

French touch

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

Qualités

Autonomie intéressante
Confort général et dotation

Défauts

Habitabilité AR quelconque
Détails de finition

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	71 200 € - 7 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	245 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R20
BATTERIE	Li-ion 97,2 kWh
COFFRE	580 dm³
POIDS	2180 kg
L x l x h (en m)	4,82 x 1,90 x 1,58
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	7s8
TEMPS DE CHARGE	27 mn (160 kW) / 6h10 (11 kW)
AUTONOMIE	715 km

*Données constructeurs

Les étoiles ★★★½☆

FERRARI

F80





À bord, l'ambiance course est omniprésente. Le siège conducteur et le siège passager sont de couleurs différentes.

Aéro très travaillée, châssis miraculeux de transparence, 1 200 ch... On oublie vite l'absence du V12.

Un nouveau monde

La F80 poursuit la lignée mythique des F40, F50, Enzo et LaFerrari. Une lourde tache, d'autant qu'elle troque le V12 de trois de ses ainées pour... Un V6 hybride. Un peu juste, sur le papier. Mais la F80 propose des sensations d'un autre monde. L'ensemble mécanique, inspiré de celui de la 499, triple vainqueur des 24 Heures du Mans, affiche 1 200 ch. Surtout, la coque carbone est façonnée par l'aérodynamisme, à un niveau jamais vu chez Ferrari. L'efficacité est magistrale, alors que la F80, très communicative, révèle un nouveau monde de sensations à son pilote. Sans doute la meilleure hypercar du moment.

Qualités

Sensations folles
Conduite très naturelle
Performances ahurissantes

Défauts

Inaccessible

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	4300000 € - NC
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	307 g/km + 80000 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2992 cm³
Puissance	1200 ch
Couple	850 Nm
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/30 R20 - 345/30 R21
RESERVOIR	63 litres
COFFRE	35 dm³
POIDS	1525 kg
L x l x h (en m)	4,84 x 2,06 x 1,14
VITESSE MAXI	350 km/h
0 à 100 km/h	2s15
CONSOMMATION MIXTE	13,5 l/100 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★★★

FIAT

Topolino



La Topolino fait renaître le nom d'un emblématique modèle Fiat tout en évoquant le style de la Cinquecento historique.

L'Ami italienne

Les synergies au sein du groupe Stellantis conduisent Fiat à proposer sa propre interprétation de l'Ami, la voiturette électrique de Citroën. Délaissant la symétrie avant/arrière initialement revendiquée par la française, l'italienne y greffe un design rétro (feux, boucliers, porte-bagages...) et un nom évoquant le passé. Réussi, le résultat s'accompagne d'un surcoût de 1 700 € par rapport à l'Ami, pour des prestations identiques (50 à 60 km d'autonomie maximum dans la vraie vie, suspensions "tape-cul", pas d'ABS, etc.). Cela dit, les sans-permis des spécialistes du genre sont hors de prix, alors...

Qualités

Esthétique craquante
Auto sans permis accessible

Défauts

Prestations rudimentaires
Strictement limitée à la ville

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	9890 € - 1 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	8 ch
Couple	NC
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	155/65 R 14
BATTERIE	Lithium-ion 5,5 kWh
COFFRE	63 dm³
POIDS	487 kg
L x l x h (en m)	2,54 x 1,40 x 1,53
VITESSE MAXI	45 km/h
0 à 100 km/h	NC
TEMPS DE CHARGE	4h (secteur)
AUTONOMIE	75 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★☆☆

500e 42 kWh 118 La Prima



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

Gonflée à l'électrique !

Par rapport à la 500 e de 95 ch, celle-ci gagne 23 ch et surtout, une batterie de 42 kWh. De quoi lui assurer un plus grand rayon d'action, et notamment 260 km en ville et sur route. Sur l'autoroute toutefois, n'espérez pas plus de 180 km. On oubliera donc les trajets à l'autre bout du pays, d'autant que la charge rapide reste limitée à 50 kW. Cela dit, ces prestations pourront suffire à de nombreux automobilistes pour une utilisation quotidienne, et notamment ceux qui craquent devant la bouille joviale de l'italienne, et en acceptent son confort ferme et son tarif salé.

Qualités

Moteur tonique
Autonomie route/ville

Défauts

Prix ambitieux
Autonomie autoroute

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36900 € - 3 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
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 Auto Plus ★★★★☆

FIAT

Grande Panda Electrique 44 kWh La Prima



La Grande Panda existe aussi en version hybride de 110 ch et en thermique de 100 ch.

La boîte à malices II

La Panda arbore désormais les atours d'un SUV. Si cela justifie le fait qu'elle soit devenue "Grande", cela lui permet surtout de se montrer plus spacieuse que jamais. La présentation générale, pimpante, ne fait pas oublier une finition très moyenne. Et cette variante électrique manque à la fois de punch pour dépasser et d'autonomie. La Grande Panda peut davantage compter sur son confort et sa douceur de conduite pour séduire. En plus de son style aussi chaleureux que sympathique, elle offre un bon confort et une habitabilité appréciable, mais son châssis pataud pénalise l'agrément sur routes sinueuses.

Qualités

Confort général
Look sympa

Défauts

Autonomie moyenne
Finition peu soignée

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 400 € - 4 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	113 ch
Couple	122 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/55 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 44 kWh
COFFRE	310 dm^3
POIDS	1 474 kg
L x l x h (en m)	4,00 x 1,77 x 1,57
VITESSE MAXI	132 km/h
1 000 m D. A.	34,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,5 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 7h (7kW)
AUTONOMIE	210 km

Les étoiles ★★★★☆

600e 54 kWh 156 Icône



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

Séducteur branché

Le 600 e repose sur la même base que les DS 3, Jeep Avenger et Peugeot E-2008. Deuxième Fiat 100% électrique après la 500 e, il est également proposé avec deux versions hybrides 48V de 110 et 145 ch. En électrique, il met à profit le nouvel ensemble moteur (156 ch, obtenus uniquement en mode Sport) et batterie (51 kWh utiles) pour démontrer de belles performances et une autonomie très acceptable (320 km en moyenne, jusqu'à 375 km en ville), le tout dans un look craquant. Et si sa finition paraît basique, le 600 e est le moins cher des cousins Stellantis et brille par sa douceur.

Qualités

Douceur et confort
Présentation
Performances/autonomie

Défauts

Finition moyenne

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 900 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3600 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/65 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	330 dm^3
POIDS	1540 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
1 000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11 kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	320 km

Les étoiles ★★★★½

600 1.2 Hybrid 110 DCT6 La Prima



Remplaçant du 500X, le 600 adapte, comme ce dernier, les lignes de la 500 au format SUV.

Le 600 polyvalent

Afin d'éviter les mêmes déconvenues commerciales que sa petite soeur 500, le SUV 600 s'est décliné en plusieurs versions hybrides, quelques mois seulement après sa commercialisation en électrique. Un choix judicieux car l'agrément de conduite, tout comme la sobriété, sont au rendez-vous. Pour ceux qui ne sont pas prêts à passer au "zéro émission", cette hybride de 110 ch, très bien équipée dans sa finition La Prima, permet de profiter du confort, tant en amortissement qu'acoustique, et des aspects pratiques de la 600. Dommage que toutes ses qualités se monnaient assez chèrement.

Qualités

Agrément de conduite
Suspension confortable
Mécanique peu sonore

Défauts

Tarif élevé

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30 700 € - 5 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	109 g/km + 75 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm^3
Puissance	110 ch à 5 000 tr/mn
Couple	205 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	368 dm^3
POIDS	1 325 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,54
VITESSE MAXI	176 km/h
1 000 m D. A.	33,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

FORD

Puma Gen-E 43,6 kWh Standard Range Premium



Plaisir de conduite et agilité au programme du Puma Gen-E. Mais son autonomie limitée impose de bien planifier certains déplacements.

Des watts à la patte

Alors qu'il aurait pu gentiment attendre la retraite, vu son âge (bientôt 6 ans), l'actuel Ford Puma a dû subir d'importantes modifications pour se convertir à l'électrique. Nouveau rival des Fiat 600 e et Peugeot E-2008, il se contente hélas d'une modeste batterie de 43,6 kWh : durant nos premiers tests, l'autonomie plafonnait à 280 km (364 km selon Ford). Soit près de 40 km de moins que les SUV de Stellantis. En revanche, sa conduite est toujours assez réjouissante (agilité, vivacité, confort) et son rapport prix/équipement, plutôt compétitif. Sa calandre pleine le distingue des versions thermiques.

Qualités

Agrément/confort
Charge rapide

Défauts

Direction lourde
Qualité de finition

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 490 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 4700 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	168 ch
Couple	290 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R18
BATTERIE	lithium-ion NMC 43,6 kWh
COFFRE	378 (+ 123 AV) dm^3
POIDS	1 575 kg
L x l x h (en m)	4,22 x 1,81 x 1,55
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	8s
TEMPS DE CHARGE	23 mn (100 kW)
AUTONOMIE	364 km

**Données constructeurs*

Les étoiles ★★★★☆

Electrique · Hybride · Hybride rechargeable · Hydrogène · Gaz naturel pour véhicule · Gaz de pétrole liquéfié

Kuga 2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Active X



Le Kuga est le dernier modèle de la gamme Ford à proposer une double carburation FlexiFuel E85.

La formule deux en un

Restylé en 2024, le Kuga a évolué esthétiquement et techniquement. Cette nouvelle version hybride simple qui passe de 190 à 180 ch, fonctionne toujours à l'E85 et délivre des sensations mécaniques comparables. Cette proposition a tout du bon plan financier. La sobriété de la mécanique du modèle actuel et le prix attractif de l'E85 permettent de substantielles économies et l'agrément de l'ensemble hybride séduit. Dommage que le comportement manque de dynamisme, que son amortissement soit ferme et que son habitacle austère oublie la notion de fantaisie.

Qualités

Budget d'utilisation
Agrément mécanique

Défauts

Suspensions fermes
Présentation austère

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 290 € - 8 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	119 g/km + 280 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2488 cm³
Puissance	180 ch
Couple	235 Nm
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/55 R 19
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	500/641 dm³
POIDS	1693 kg
L x l x h (en m)	4,62 x 1,89 x 1,68
VITESSE MAXI	194 km/h*
1000 m D. A.	30,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,5 l/100 km

**Donnée constructeur*

Les étoiles ★★★★★

Ranger 2.3 PHEV 281 ch Wildtrack Double Cab



La batterie de 11,9 kWh, intégrée à la benne, offre seulement 32 km d'autonomie, mais peut alimenter des appareils extérieurs.

(Re)charge utile

Alors que le malus a eu raison, chez nous, de presque tous ses congénères, le Ranger trouve la parade en s'équipant d'une motorisation hybride rechargeable, ce qui l'exonère de ce malus lié aux rejets de CO_2 mais également du malus au poids (ce sur quoi risque de revenir la loi de finance 2026). Et en prime, cela lui permet de rouler en mode 100% électrique... mais sur une trentaine de kilomètres seulement. La charge utile reste proche de la tonne, et la masse supplémentaire, au niveau de la benne, profite au comportement routier, sans grever la consommation en mode hybride.

Qualités

Seul pick-up PHEV
Aucun malus...

Défauts

... pour l'instant!
Encombrement

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	68 328 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	72 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2261 cm³
Puissance	186 ch (+ 102 ch élec.) 281 ch cumulés
Couple	697 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 10 vitesses
PNEUS	255/65 R18
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	dm³
POIDS	2685 kg
L x l x h (en m)	5,37 x 2,02 x 1,89
VITESSE MAXI	172 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en d)	5,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	10,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★½

HONDA

Capri Extended Range 286 Pack Premium



La Capri tente sa chance au sein d'une catégorie de SUV électriques familiaux de plus en plus importante.

Appellation trompeuse

A l'exception de son nom, le SUV électrique familial ne partage pas grand chose avec le coupé populaire sorti en 1969, à part le dessin rond de sa vitre de custode arrière, et encore... A l'instar de l'Explorer, la Ford Capri reprend la base technique des Volkswagen ID.4/ID.5. En cumulant 340 ch, cette version à deux moteurs réserve des relances toniques et profite de sa batterie de 79 kWh pour s'offrir un champ d'action proche de 400 km dans la vraie vie. Il est également dynamique et propose un bel espace à vivre, mais les 53000 € demandés à l'achat de cette version haut de gamme sont encore trop élevés.

Qualités

Habitabilité/coffre
Comportement sain

Défauts

Tarif
Positionnement discutable

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 000 € - 6 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	285 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	620 dm³
POIDS	2070 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,88 x 1,63
VITESSE MAXI	178 km/h
1000 m D. A.	27,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	410 km

Les étoiles ★★★½☆

Jazz e:HEV 122 ch Advance



La version restylée de la Jazz hybride gagne 13 ch grâce à sa partie thermique revue.

Minispace ultra-sobre

La quatrième génération de Jazz renoue avec l'hybride. Une fois la batterie rechargée par les décélérations, le moteur électrique est capable de mouvoir seul l'auto durant 3 km, limitant ainsi l'appétit du 4 cylindres 1.5. En outre, l'ensemble se montre performant sur route et souple en ville. En revanche, la transmission à variation continue a tendance à faire mouliner le moteur à haut régime lors des accélérations, ce qui est pénible pour les oreilles. Pour le reste, la Jazz est astucieuse, sérieusement finie et dotée d'équipements modernes. Mais ses tarifs élevés la pénalisent un peu.

Qualités

Faible consommation
Petite mais spacieuse

Défauts

Prix
Moteur sonore

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	30 190 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	105 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	122 ch à nc tr/mn
Couple	253 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	185/55 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	298 dm³
POIDS	1249 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,70 x 1,53
VITESSE MAXI	176 km/h
1000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,2 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

HONDA

Prelude 2.0 e:HEV Advance



Réussi esthétiquement, ce coupé Honda Prelude offre une belle efficacité. Les trains roulants supporteraient un moteur plus puissant !

Du style, mais pas que

Honda ressuscite la Prelude dans un paysage dominé par les SUV. Ce coupé 2+2 hybride de 184 ch mise moins sur les chronos que sur l'équilibre. Proche techniquement de la Civic, avec des trains roulants inspirés de la Type R, il se montre agile, précis et plaisant à mener, notamment grâce au mode S+Shift qui simule des passages de rapports. Son poids contenu participe à ce ressenti dynamique et à la vivacité du train avant. Honda annonçait 5,2 l/100 km et nos mesures affichent 6,3 l/100 km, c'est une bonne nouvelle. Sobre et bien équipé de série, il pâtit toutefois de places arrière symboliques et d'un tarif élevé.

Qualités

Comportement
Consommation

Défauts

Perfs quelconques
Prix élevé

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 900 € - 7 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	117 g/km + 240 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1993 cm³
Puissance	184 ch à 4500 tr/mn
Couple	315 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	235/40 R19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	260 dm³
POIDS	1472 kg
L x l x h (en m)	4,53 x 1,88 x 1,35
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	29,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

HR-V 1.5 e:HEV 131 ch Advance Style Plus



Lors des relances, la transmission à variation continue peut faire monter très haut dans les tours le quatre cylindres.

Un outsider méconnu

L'actuel HR-V a de quoi séduire ceux qui veulent rouler différent. Son restylage de 2025 est discret. Il concerne la calandre, la nouvelle signature lumineuse et les boucliers redessinés. L'intérieur gagne en raffinement et l'ergonomie améliorée de l'écran tactile 9" est bienvenue. Le coffre est limité mais la modularité exemplaire, grâce aux assises arrière relevables. Sobre, son moteur full hybrid de 131 ch se contente de 5,9 l/100 km en moyenne (5,2 l en ville). Confortable, sûr et économique, le HR-V pâtit cependant d'un tarif ambitieux, environ 5000 € plus élevé que celui de ses rivaux directs.

Qualités

Faible consommation
Modularité

Défauts

Prix trop élevé
Boîte eCVT

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 990 € - 6 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	122 g/km + 360 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	107 ch à 6400 tr/mn (+ 131 ch élec.)
Couple	131 Nm à 5000 tr/mn (+ 253 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/50 R18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	366 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 d)	6,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

e:Ny1 Advance



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

Deuxième chance

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

Qualités

Confortable et logeable
Très bien équipé

Défauts

Autonomie trop juste
Tarif et absence de bonus

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 700 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	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	225/50 R18
BATTERIE	Lithium-ion 68,8 kWh
COFFRE	381 dm³
POIDS	1690 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,79 x 1,60
VITESSE MAXI	160 km/h
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
TEMPS DE CHARGE	45 min (rapide) 6h (11kW) / 40h
AUTONOMIE	340 km

Les étoiles ★★★☆☆

CR-V e:Phev 184 ch Advance Tech



Le Honda CR-V hybride rechargeable se montre compétent mais cher.

Inédit mais cher

Dans l'air du temps, le CR-V est disponible dans une motorisation hybride rechargeable : c'est inédit. En mode électrique, son autonomie est plutôt bonne, avec 60 km mesurés par nos soins. Et la consommation, une fois la batterie vidée, se limite à 6,7 l/100 km en conditions mixtes. Pas mal... Mais certains rivaux font mieux, comme notamment les C-HR et RAV4 PHEV chez Toyota, pourtant commercialisés moins cher. Pas donné, le CR-V PHEV même s'il est très bien équipé, a de nouveau baissé ses tarifs après une augmentation récente de 5000 € qui était excessive !

Qualités

Bonne autonomie électrique
Equipement complet
Conso batterie vide

Défauts

Tarif trop élevé

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58 150 € - 8 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	59 g/km + 2 315 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1993 cm³
Puissance	184 ch cumulés
Couple	335 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/60 R18
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	680 dm³
POIDS	1932 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,87 x 1,68
VITESSE MAXI	185 km/h
1000 m D. A.	31,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

Les étoiles ★★★½☆

HYUNDAI

Electrique · Hybride · Hybride rechargeable · Hydrogène · Gaz naturel pour véhicule · Gaz de pétrole liquéfié

Inster 49 kWh 115 ch Creative 4 places



Baroudeur urbain, l'Inster oublie étonnamment de protéger sa carrosserie avec des protections dignes de son statut.

Quel intérêt ?

Petit gabarit et tarif "mesuré" avec habitabilité suffisante pour 4 et des performances qui autorisent les longs parcours... mais cette version n'a aucun intérêt car, pour le même prix, il existe une version 5 places qui, elle, peut profiter du bonus Coup de pouce de 3600 €. L'autonomie est correcte mais la puissance de charge maxi (80 kW) impose des arrêts borne à rallonge. Le véritable point noir de ce mini SUV est toutefois son amortissement, trop ferme lorsque le bitume n'est pas lisse. Malgré sa petite taille, l'Inster séduit par sa polyvalence. Il est astucieux, plaisant à conduire et doté d'une autonomie correcte.

Qualités

Espace intérieur
Performances

Défauts

Confort peu soigné
Privé de Coup de pouce

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 600 € - 3 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	115 ch
Couple	147 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/45 R17
BATTERIE	Lithium-ion 49 kWh
COFFRE	245/359 dm³
POIDS	1370 kg
L x l x h (en m)	3,83 x 1,61 x 1,58
VITESSE MAXI	149 km/h
1000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,4 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 5h (11kW) 23h
AUTONOMIE	325 km

Les étoiles Auto Plus ★★★☆☆

Kona Electric 48 kWh 156 ch Creative



Le Kona Electric propose un excellent compromis dans sa version de 156 ch/48 kWh, performante et accueillante.

Il montre l'exemple

Comme celui qu'il a remplacé, ce deuxième Kona Electric se décline en deux versions. La plus modeste des deux revendique désormais 156 ch et une batterie de 48,4 kWh. Ainsi doté, ce Kona Electric se montre performant et peut parcourir jusqu'à près de 360 km en ville, où son mode de conduite "one pedal" s'apprécie. Son gabarit généreux lui permet par ailleurs d'accueillir avec aisance ses passagers, qui profiteront de la modernité et de la richesse de l'équipement. Son tarif plutôt modéré et le bonus "Coup de pouce" majoré auquel il a droit en font une option financièrement raisonnable.

Qualités

Autonomie correcte
Habitabilité/coffre
Eligible au Coup de pouce

Défauts

Présentation à parfaire

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 850 € - 3 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	156 ch
Couple	255 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/60 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 48,4 kWh
COFFRE	495+24 dm³
POIDS	1662 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,58
VITESSE MAXI	162 km/h
1000 m D. A.	30,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	5h30 (11 kW) 24h (secteur)
AUTONOMIE	315 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

Kona Hybrid 138 Executive



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

Tout ça pour ça

Le Kona s'est entièrement renouvelé fin 2023. Plus long de 15 cm, il en profite pour accorder plus d'espace aux passagers et à leurs bagages (malgré une modularité basique). L'équipement ultra-complet de ce quatrième niveau joue la carte de la modernité, mais on aurait apprécié une qualité de finition plus soignée. Cette version Hybrid a récemment été mise en conformité avec les normes anti-pollution les plus récentes. Au passage, elle a subi une légère perte de puissance. Heureusement, les performances n'en pâtissent pas et la consommation reste toujours aussi basse.

Qualités

Modernité/habitabilité
Sobriété

Défauts

Agrément de conduite/confort
Finition quelconque

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 650 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	107 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1580 cm³
Puissance	138 ch
Couple	265 Nm
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R18
RESERVOIR	38 litres
COFFRE	495 dm³
POIDS	1484 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,83 x 1,57
VITESSE MAXI	170 km/h
1000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Tucson 1.6 T-GDi 239 Hybrid N Line Executive



Grâce à la nouvelle évolution de sa motorisation hybride, le Tucson a vu ses performances quelque peu augmenter.

Rester dans la course

Désormais, le Tucson est forcément hybride, rechargeable ou pas, ce qui est le cas ici. Après être tombée à 215 ch lors du restylage de 2024, sa puissance repasse à 239 ch. Assez peu visible extérieurement, le lifting se remarque surtout à bord avec une planche de bord inédite. Plus connecté et plus moderne, le SUV coréen gagne également en praticité avec de nouveaux rangements plutôt bien pensés. Dommage que ces évolutions s'accompagnent de tarifs coquets. Réussie mais pas au dessus du lot, sa mécanique hybride lui offre des performances dans la bonne moyenne mais il n'est pas spécialement sobre.

Qualités

Habitacle moderne et spacieux
Equipement complet

Défauts

Appétit quelconque
Haut de gamme coûteux

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 350 € - 8 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	133 g/km + 1746 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	239 ch à nc tr/mn
Couple	379 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	603 dm³**
POIDS	1647 kg
L x l x h (en m)	4,53 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	196 km/h
0 à 100 km/h	7s8
CONSOMMATION MIXTE	5,5 l/100 km

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

HYUNDAI

Ioniq 5 63 kWh 170 ch Intuitive



Impossible de confondre le géométrique SUV Ioniq 5 avec un autre modèle.

Tirée vers le bas

L'invisible restylage a été l'occasion de baisser son prix sous les 45 000 €... mais pas longtemps ! Afin de serrer les tarifs, la marque a dû se résoudre à ressortir des placards le moteur de 170 ch et à développer une plus petite batterie. Avec ses 63 kWh, elle assure tout de même une autonomie suffisante pour peu que les grands trajets ne soient pas quotidiens. La dotation de série a également fait les frais de cet amaigrissement tarifaire. Quant aux 170 ch, ils peinent parfois à déplacer promptement les presque 2 tonnes de ce SUV, notamment lorsqu'il

Qualités

Prix concurrentiel
Habitabilité

Défauts

A la peine sur longs trajets...
... et sur voies rapides

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 450 € - 3 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	170 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 63 kWh
COFFRE	464/607+53 dm³**
POIDS	1955 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,89 x 1,61
VITESSE MAXI	185 km/h
0 à 100 km/h	8s5
TEMPS DE CHARGE	18 min (rapide) 7h (11 kW)
AUTONOMIE	440 km

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

Les étoiles Auto Plus ★★★☆☆

Ioniq 9 Performance 110 kWh 428 ch Calligraphy



Le Ioniq 9 dispose de 4 types de régénérations au lever de pied, de la roue libre au mode "one pedal".

Le géant silencieux

Cet énorme SUV électrique s'apprécie surtout à l'intérieur : technologie, rangements astucieux et vaste espace sur trois rangées permettant de voyager réellement à sept. La qualité perçue et le confort renforcent cette impression de salon roulant. La finition Calligraphy (7 places) propose une option 6 places avec deux sièges de deuxième rang dignes d'une classe business (1 000 €), offrant encore plus d'aisance. Par ailleurs, le champ d'action réel (autour de 400 km) et ses recharges rapides de 24 mn (de 10 à 80 %) incitent à l'évasion à bord de ce géant tonique et confortable. Reste un positionnement

Qualités

Vie à bord
Contenu techno

Défauts

Tarif élitiste
Place centrale AR

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	86 900 € - 8 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	428 ch
Couple	700 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	285/45 R21
BATTERIE	Li-ion 110,3 kWh
COFFRE	1 323 dm³
POIDS	2549 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,98 x 1,79
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	5s2
TEMPS DE CHARGE	24 mn (350 kW)
AUTONOMIE	600 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

ISUZU

D-Max EV 66,9 kWh 190 ch



Le D-Max EV profite de deux moteurs électriques, associés à une batterie de 66,9 kWh, seulement.



Le D-Max électrique se démarque de la version thermique par une calandre dotée d'éléments de couleur bleu.

Les doigts dans la prise

Avec le D-Max électrique, Isuzu entre dans l'ère de l'électrification sans renier l'ADN de son pick-up. Robuste et taillé pour le travail, il conserve de réelles capacités en tout-terrain grâce à ses deux moteurs électriques (un sur chaque essieu) d'une puissance combinée de 190 ch, tout en offrant une conduite douce et silencieuse. L'agrément en usage quotidien progresse, notamment en ville. En revanche, l'autonomie moyenne encore trop limitée de 260 km (selon le constructeur) et les contraintes liées à la recharge peuvent freiner les professionnels les plus exigeants.

Qualités

Douceur de conduite
Motricité

Défauts

Autonomie limitée
Prix

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	72 000 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	190 ch
Couple	325 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265 /60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 66,9 kWh
COFFRE	1197 dm³
POIDS	2375 kg
L x l x h (en m)	5,28 x 1,87 x 1,79
VITESSE MAXI	130 km/h
0 à 100 km/h	10s1
TEMPS DE CHARGE	10h (11 kW) 1h (rapide)
AUTONOMIE	263 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

JAECOO

Jaecoo 7 SHS - P PHEV 279 ch Select



Plus grand et plus valorisant que le Jaecoo 5, le Jaecoo 7 adopte une silhouette robuste typique des SUV compacts actuels.



Sellerie soignée, grand écran central et aides à la conduite complètes : le SUV chinois soigne sa dotation pour séduire l'Europe.

Polyvalent et compétitif

Plus statutaire que le Jaecoo 5, le Jaecoo 7 se distingue surtout par son offre hybride rechargeable, et un gabarit plus imposant qui vise les Renault Austral et Citroën C5 Aircross. Ce SUV compact associe un moteur essence 1.5 turbo à une motorisation électrique alimentée par une batterie rechargeable, permettant de rouler jusqu'à 90 km sans émissions. Plus technologique et mieux doté que son petit frère, il soigne également son habitabilité et son confort. Une version hybride simple, reprenant la mécanique du Jaecoo 5, est aussi proposée. Quant à son prix, il est très compétitif sur le segment.

Qualités

Prix agressif face aux rivaux
Garantie 7 ans/150 000 km

Défauts

Déficit d'image
Autonomie à vérifier

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 990 € - 7 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	54 g/km + 1710 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	279 ch
Couple	365 Nm
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R19
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	500 dm³
POIDS	1870 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,87 x 1,67
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	8s5
CONSOMMATION MIXTE	2,4 l/100 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

JEEP

Avenger 156 ch Electrique Summit



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

Cousinade

Doté d'un petit format au style avenant proposé ici avec un moteur électrique commun à ses cousins techniques DS 3, Peugeot e-2008 ou encore Fiat 600, le Jeep Avenger dispose ainsi de 156 ch et d'une batterie de 51 kWh utiles sous le plancher. Le tout est bon pour une autonomie moyenne de 330 km, qui ne dépasse pas 250 km sur autoroute, ce qui oblige à penser à recharger dès 200 km. L'Avenger a aussi pour lui une bonne bouille et une présentation sympa à l'intérieur, qui aide à faire oublier quelques plastiques franchement moyens. Et il est moins cher et mieux équipé que ses cousins...

Qualités

Tarif bien placé
Gabarit pratique en ville

Défauts

Détails de finition
Habitabilité derrière

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 500 € - 4 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
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	215/55 R18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	312 dm³
POIDS	1570 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,78 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11 kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	330 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

Renegade 4xe 240 ch PHEV North Star



La série spéciale North Star est reconnaissable par sa teinte exclusive Techno Green.

Jeep vertueuse

Jeep a doté son Renegade d'une motorisation hybride rechargeable réussie. Les performances sont plutôt bonnes batterie chargée. Lorsque que cette dernière est vide (36 km d'autonomie en 100% électrique annoncés), le 1.3 Turbo a davantage tendance à faire entendre sa voix. Mais pour éviter le malus, ça vaut le coup ! Plus lourd que ses concurrents, en raison de ses 4 roues motrices, le Renegade 4xe affiche aussi une meilleure polyvalence par mauvais temps. Grâce à un restylage début 2024, son habitacle est plus à jour (grand écran, nouveau système d'info-divertissement, etc.).

Qualités

Conversion à l'hybride réussie
Belle dotation de série

Défauts

Coffre moins logeable
Tarif élevé

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 900 € - 10 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	48 g/km + 710 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	240 ch
Couple	270 Nm (+ 250 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/55 R 17
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	345 dm³**
POIDS	1845 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,81 x 1,72
VITESSE MAXI	199 km/h
0 à 100 km/h	7s1
CONSOMMATION MIXTE	2,1 l/100 km

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

JEEP

Compass Electrique 213 ch First Edition





Pour l'instant, il n'est pas prévu que le Compass puisse bénéficier d'une version Grande Autonomie.

Le Compass récupère aussi une version 100 % électrique, une première pour lui. L'autonomie est correcte.

Pour randonneurs branchés

Le nouveau Jeep Compass s'offre l'électrique ! Comme chez ses cousins, il a la particularité d'être plus compétitif, prime déduite, que les versions hybride rechargeables. Jeep annonce presque 480 km d'autonomie, mais, si l'on se réfère aux mesures que notre Labo a effectué sur son cousin le Peugeot E-3008, son autonomie réelle tournera plutôt autour des 400 km. C'est dans la moyenne du segment, mais sachez qu'un Renault Scenic fait beaucoup mieux. Dommage donc qu'il ne soit pour l'heure pas prévu de lui faire profiter de la grande batterie de 97 kWh qui peut équiper ses cousins, et qui leur offre une centaine de kilomètres de rallonge.

Qualités

Tarif compétitif

Autonomie correcte

Défauts

Poids très élevé

Pas de version plus endurante

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 490 € - 7 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	213 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 74 kWh
COFFRE	550 dm³
POIDS	2123 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,90 x 1,68
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	8s5
TEMPS DE CHARGE	8h (11 kW) 35 min (rapide)
AUTONOMIE	467 km

*Données constructeurs

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

KIA

EV4 81,4 kWh 204 ch GT-line



Au volant, le trait marquant de l'EV4 est son confort de suspension, agrémenté d'une bonne insonorisation.

Pas si révolutionnaire

L'EV4, proche de l'EV3, adopte la grande batterie de 81,4 kWh utiles, lui offrant une bonne autonomie moyenne de 450 km. En revanche, la charge rapide déçoit : limitée à 128 kW, elle demande 31 minutes pour passer de 10 à 80 %. Sur la route, l'EV4 privilégie clairement le confort, avec une suspension douce et une bonne insonorisation, mais son comportement manque de dynamisme. Les palettes au volant pour régler la récupération d'énergie et le mode One Pedal apportent toutefois de la souplesse. L'habitabilité arrière est remarquable, presque digne d'une limousine et le coffre généreux avec 425 dm³.

Qualités

Confort/habitabilité

Autonomie

Défauts

Charge lente - Tarif

Manque d'agilité

Les chiffres Labo Auto Plus

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 4 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	204 ch
Couple	283 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R19
BATTERIE	Li-ion NMC 81,4 kWh
COFFRE	425 dm³
POIDS	1914 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,86 x 1,49
VITESSE MAXI	173 km/h
1000 m D. A.	30,1 s
80 à 120 km/h (en d)	5,2 s
TEMPS DE CHARGE	12h30/8h30/31mn pour 7,4/11/160
AUTONOMIE	450 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

Wrangler 4xe PHEV 380 Sahara



Le Jeep Wrangler a changé de dimension en passant à l'hybride rechargeable. Mais attention au malus au poids...

Changement de cap

Pour qui se souvient du rapport plaisir/prix exceptionnel de la Jeep Wrangler TJ 4.0 du début des années 2000, le choc doit être grand. Si le Wrangler est fidèle au poste, il est beaucoup plus grand, plus cossu, et surtout son tarif s'est envolé. Les 27 000 € de l'ancêtre sont oubliés, et ce sont désormais pas moins de 81 700 € (!) qu'il faudra 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 le poids énorme (plus de 2,3 tonnes !) attise les flammes du malus : pas moins de 15 470 € ici.

Qualités

Reprises de sportive

Intérieur original et cossu

Défauts

Tarif démentiel

Autonomie en électrique

Les chiffres Labo Auto Plus

PRIX - PUISSANCE FISCALE	81 700 € - 16 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	79 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1995 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	2348 kg
L x l x h (en m)	4,89 x 1,90 x 1,84
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	28,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	11,4 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Electrique · Hybride · Hybride rechargeable · Hydrogène · Gaz naturel pour véhicule · Gaz de pétrole liquéfié

EV3 58 kWh 204 ch Air



Rien ne distingue esthétiquement les deux versions de batterie de l'EV3.

Il fait fort

En adoptant une batterie plus petite, le Kia EV3 se donne les moyens de concourir dans la catégorie des petits SUV urbains électriques, d'autant que sa capacité n'est pas ridicule : il fait mieux que le Peugeot 2008. Sa particularité est de ne pas renoncer au moteur de la "grosse" version, si bien que ses performances sont celles d'une petite GTI, au point de saturer les pneus avant. Côté autonomie, ses kWh en plus lui permettent de briller par rapport à la moyenne du segment avec 340 km selon nos mesures. Ajouté aux qualités d'habitabilité et d'équipement du modèle, cet EV3 marque des points !

Qualités

Habitabilité
Autonomie dans sa catégorie

Défauts

Motricité en retrait
Finition moyenne

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 490 € - 4 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	204 ch
Couple	283 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/60 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 58 kWh
COFFRE	465+19 dm³
POIDS	1728 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,85 x 1,57
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
TEMPS DE CHARGE	6h (11kW) 30min (rapide)
AUTONOMIE	340 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Niro 1.6 GDi 180 PHEV Premium



Le Niro restylé va être commercialisé dans le courant de l'année.

En attendant le restylage

Avec son essence de 102 ch et son bloc électrique de 84 ch, le Niro PHEV affiche désormais la puissance de 180 ch cumulés, toujours confortable. Mais n'attendez pas du coréen qu'il puisse jouer les sportifs. Son truc à lui, c'est davantage la polyvalence familiale. Alerte, rassurant, doux et confortable, le Kia se révèle spacieux et accueillant. Seul bémol, le volume de coffre très moyen (364 dm³). Capable de parcourir près de 50 km en tout électrique et encore sobre quand la mécanique thermique se réveille, le Niro n'est certainement pas aussi bon marché qu'espéré. Toutefois, à bord, la montée en gamme est bien visible...

Qualités

Confort d'amortissement
Agrément de conduite
Présentation/finition

Défauts

Coffre moyen

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 580 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	55 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1580 cm³
Puissance	180 ch
Couple	265 Nm
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	364 dm³**
POIDS	1594 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,55
VITESSE MAXI	185 km/h
0 à 100 km/h	9s9
CONSOMMATION MIXTE	2,6 l/100 km

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

Niro 1.6 GDi 138 Hybride Active



Dans cette variante, le Niro est un modèle de frugalité et de douceur.

Discret mais efficace

Egalement proposé en version rechargeable, le Niro, qui fut l'un des plus gros succès de la marque, est ici essayé dans sa version hybride simple, avec un 1.6 essence de 102 ch secondé par un bloc électrique de 43,5 ch, l'ensemble ne délivrant plus que 138 ch combinés aux roues avant contre 141 ch auparavant. Toujours sobre avec ses 5,7 l/100 km de moyenne, le crossover coréen séduit aussi par sa grande douceur de conduite et sa tenue de route rigoureuse (à défaut de se monter sportive...). Autres bons points : l'habitabilité généreuse, la dotation de série complète et la présentation moderne.

Qualités

Consommation
Equipement de série
Douceur de conduite

Défauts

Direction aseptisée

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 120 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	102 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1580 cm³
Puissance	138 ch
Couple	265 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	482 dm³**
POIDS	1414 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,55
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	11s1
CONSOMMATION MIXTE	4,5 l/100 km

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

Sportage Hybride GT-Line Premium



La nouvelle signature lumineuse et la calandre élargie modernisent le Sportage.

Tri sélectif

Restylé à mi-carrière, le Kia Sportage fait le tri dans sa gamme et ne conserve plus qu'une seule motorisation hybride non rechargeable. Portée à 239 ch, elle gagne en vigueur sans alourdir la consommation, mesurée à 6,8 l/100 km en moyenne (6,2 l en ville). Plus performant qu'auparavant, le SUV reste orienté confort : il prend du roulis si on le brusque mais demeure un peu ferme à basse vitesse. Son habitabilité généreuse, son coffre XXL (575 dm³) et sa dotation riche le rendent attractif, malgré un haut de gamme cher et des aides à la conduite trop bavardes.

Qualités

Habitabilité et coffre
Hybridation performante et sobre

Défauts

Confort ferme
ADAS intrusives

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 550 € - 8 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	132 g/km + 1 172 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	239 ch à nc tr/mn
Couple	265 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/55 R18
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	575 dm³
POIDS	1682 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	197 km/h
1000 m D. A.	28,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

EV5 218 ch GT-line





L'EV5 s'offre une planche de bord spécifique par rapport à celle de l'EV3.

L'EV5 se limite à des batteries 400 V contrairement aux EV6 et EV9.

Le Sportage électrique

Avec 4,61 m de long, l'EV5 se pose en rival des Peugeot 3008 et Renault Scénic mais techniquement il a tout de l'EV3 rallongé puisqu'il en reprend la plateforme et sa grosse batterie. Il faut reconnaître que les ingénieurs Kia ont fait du bon travail en parvenant à limiter l'impact de la taille et de la masse sur l'autonomie, qui demeure supérieure à 405 km selon nos mesures. Très habitable, l'EV5 est également bien équipé mais sa fabrication coréenne lui interdit de bénéficier de la prime CDP maximale. Un handicap que son tarif ne compense pas, mais il peut faire valoir d'être le seul à proposer une version 4X4 à ce niveau de gamme.

Qualités

Habitabilité

Autonomie correcte

Défauts

Prix élevé

Pas de 800V

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 990 € - 4 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	218 ch
Couple	295 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R19
BATTERIE	Lithium-ion 81 kWh
COFFRE	595+45 dm³
POIDS	2087 kg
L x l x h (en m)	4,61 x 1,88 x 1,68
VITESSE MAXI	165 km/h
1000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
TEMPS DE CHARGE	8h (11 kW) 31 min (rapide)
AUTONOMIE	405 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

PV5 Passenger L2H1 71kWh 163 ch Plus





La finition à bord laisse malheureusement à désirer, les plastiques étant sujets aux rayures.

L'esthétique radicale du PV5 traduit sa nature d'utilitaire 100 % électrique.

Petite révolution

Le PV5 est le dérivé VP du nouvel utilitaire Kia, l'un des premiers à être conçu d'entrée en version 100 % électrique. Son principal atout est bien entendu son volume de chargement exceptionnel avec plus d'un mètre cube disponible sans rabattre aucun siège et de très nombreux rangements. Il dispense également un agrément de conduite remarquable pour un tel véhicule grâce à sa direction souple et une remarquable maniabilité. S'y ajoute une visibilité rare pour un véhicule moderne et un amortissement de qualité. Reste que son autonomie demeure limitée même si elle est meilleure que la plupart de celle de ses rivaux électriques.

Qualités

Volume énorme

Réel agrément de conduite

Défauts

Vitesse de charge limitée

Plastiques fragiles

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 100 € - 6 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	163 ch
Couple	250 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/65 R16
BATTERIE	Lithium-ion 71 kWh
COFFRE	1305 dm³
POIDS	2147 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,90 x 1,93
VITESSE MAXI	136 km/h
1000 m D. A.	34,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,2 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 28 min (rapide)
AUTONOMIE	340 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

Electrique · Hybride · Hybride rechargeable · Hydrogène · Gaz naturel pour véhicule · Gaz de pétrole liquéfié

EV9 385 GT-line 7 places



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

Géant électrique

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

Qualités

Habitabilité
Confort

Défauts

Masse
Pas de roues arrière directrices

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	88 100 € - 9 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
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 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	600+52 dm³
POIDS	2700 kg
L x l x h (en m)	5,02 x 1,98 x 1,78
VITESSE MAXI	204 km/h
1000 m D. A.	26,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE	25 min (rapide) 11h (11 kW)
AUTONOMIE	395 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Ypsilon 280 ch HF



L'Ypsilon HF conserve un ESP non déconnectable : rassurant sur chaussée humide, mais frustrant sur circuit pour les initiés.

Le Retour de la HF

Cette Ypsilon électrique marque le retour de l'appellation HF. Avec 280 ch, un différentiel autobloquant Torsen et des pneus Michelin Pilot Sport Cup 2, elle impressionne par sa tenue de route et son dynamisme en virage. Son look spécifique et musclé, avec ses jantes de 18 pouces, ses voies élargies et son bouclier sport, affirme ses ambitions, même si l'habitacle reste perfectible en termes de confort et de praticité. Elle nous a séduit par sa direction précise et son freinage progressif, mais laisse planer des doutes sur son confort urbain et son autonomie. Une vraie sportive, mais pas sans concessions.

Qualités

Agrément et efficacité
Belles performances

Défauts

Tarif costaud
Autonomie fondante

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 400 € - 7 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	280 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R18
BATTERIE	Lithium-ion 51 kWh
COFFRE	305 dm³
POIDS	1573 kg
L x l x h (en m)	4,08 x 1,78 x 1,42
VITESSE MAXI	179 km/h
1000 m D. A.	26,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
TEMPS DE CHARGE	24 mn (100 kW)
AUTONOMIE	285 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

LANCIA

Ypsilon 1.2 Ibrida 110 ch LX



Le dessin de la carrosserie est moderne mais non dénué de références au passé de la marque.

Renaissance italienne

La renaissance de Lancia passe, pour le moment, par cette Peugeot 208 rhabillée en Italie. Son style, tant intérieur qu'extérieur, peut d'ailleurs suffire à justifier son achat, l'Ypsilon jouant également la carte du raffinement. L'ergonomie judicieuse des commandes et la modernité des équipements séduisent plus que la finition, perfectible. Le comportement routier est sécurisant, mais pas ennuyeux, et le 3 cylindres qui passe à 110 ch (+10 ch), associé à une boîte automatique, suffisant, même sur voies rapides. Dommage : les réglages spécifiques de suspension pénalisent le confort et le prix est costaud.

Qualités

Comportement routier
Equipement de série

Défauts

Amortissement ferme
Prix

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	27 800 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	103 g/km 0 €
MOTEUR	Rotatif (1 rotor), 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	110 ch à 5500 tr/mn
Couple	205 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/45 R 17
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	345 dm³
POIDS	1239 kg
L x l x h (en m)	4,08 x 1,76 x 1,44
VITESSE MAXI	172 km/h
1000 m D. A.	33,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

LAND ROVER

Evoque PHEV Hoxton Ed. 270



Le moteur électrique ne dépasse guère 40 km d'autonomie en moyenne. C'est en deçà de nombre de concurrents.

Hybride abattu

L'Evoque restylé associe toujours un bloc 1.5 turbo trois cylindres de 200 ch à un moteur électrique de 109 ch, installé sur l'essieu arrière, mais il a vu sa puissance maximale cumulée tomber à 269 ch. Son moteur électrique lui permet d'effectuer 40 km en moyenne. Un peu juste aujourd'hui, car il faut recharger souvent pour que cela soit vraiment intéressant : une fois la pile à plat, donc en mode hybride, l'appétit s'envole avec pas moins de 10 l/100 km en ville ! Dommage, car cet Evoque hybride reste doux à l'usage et confortable. Et l'ambiance à bord profite de beaux matériaux et d'une finition soignée.

Qualités

Douceur à l'usage
Confort

Défauts

Ergonomie des commandes
Conso. batterie vide

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	68 800 € - 11 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	87 g/km + 7800 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	269 ch à 5500 tr/mn
Couple	540 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	56,5 litres
COFFRE	387 dm³**
POIDS	2192 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,91 x 1,65
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	7s2
CONSOMMATION MIXTE	3,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

LAND ROVER

Defender 110 P300e X-Dynamic HSE



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

Crapahuter en silence

Par son style taillé à la serpe et ses capacités de franchissement, le dernier Defender évoque son aïeul. Sauf qu'il offre une plateforme dernier cri, des différentiels pilotés électroniquement et des suspensions pneumatiques. De quoi le rendre polyvalent, confortable sur route (à défaut d'y être agile) et à l'aise hors bitume. En revanche, si sa motorisation 4 cylindres 2.0 hybride rechargeable parvient à passer à côté du malus CO_2, ce mastodonte ne parvient pas à échapper au malus au poids. Et, en matière d'autonomie électrique, il annonce des distances 2 fois moins importantes que ses rivaux les plus récents.

Qualités

Style inimitable
Capacité de franchissement

Défauts

Autonomie électrique
Moteur 4 cylindres

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	96 900 € - 19 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	60 g/km + 20 390 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	300 ch à 4500 tr/mn
Couple	625 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 22
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	427 dm³**
POIDS	2538 kg
L x l x h (en m)	5,02 x 2,01 x 1,97
VITESSE MAXI	191 km/h
0 à 100 km/h	7s6
CONSOMMATION MIXTE	6,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

B10 ProMax 67,1 kWh 218 ch Design



Le B10 est également proposé avec une batterie plus modeste de 56,2 kWh, limitant l'autonomie à 361 km.

Le prix ne suffit pas

Le B10 s'attaque au segment des SUV compacts électriques avec un prix massue. Affiché autour de 30 500 € en version 65 kWh, il promet 218 ch, jusqu'à 168 kW en charge rapide et plus de 400 km d'autonomie sur route. À l'usage, il séduit par son habitabilité arrière, son coffre correct et des temps de recharge compétitifs. La consommation relevée autour de 16 kWh/100 km confirme d'ailleurs une efficience honorable. Mais le châssis manque de rigueur, les mouvements de caisse sont marqués et les aides à la conduite se révèlent envahissantes, le tout avec une ergonomie 100 % tactile parfois agaçante.

Qualités

Rapport prix/équipement
Habitabilité arrière

Défauts

Châssis peu dynamique
Ergonomie perfectible

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	32 900 € - 6 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	218 ch
Couple	240 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R18
BATTERIE	Lithium-ion LFP 67,1 kWh
COFFRE	430 dm³
POIDS	1845 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,88 x 1,66
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	8s0
TEMPS DE CHARGE	20 min (rapide)
AUTONOMIE	434 km

*Données constructeurs

Les étoiles Auto Plus ★★★☆☆

LEAPMOTOR

T03



Malgré sa production en Pologne, la T03 ne profite pas du bonus mais les remises sont substantielles.

Pas seulement un tarif

Désormais fabriquée en Europe, la T03 mise sur une motorisation 100% électrique de 109 ch. Alimentée par une "grosse" batterie de 41,3 kWh, la chinoise affiche une autonomie de 229 km. Un rayon d'action suffisant en ville, où la T03 se montre la plus à l'aise. Agile, tonique et plutôt confortable, elle est vraiment pensée pour la jungle urbaine. Sur les grands axes, cela se corse évidemment. La faute à une insonorisation décevante, à une direction trop "collante" et à des performances moyennes. Reste son tarif particulièrement attractif pour une électrique, qui lui garantit un réel succès en Europe.

Qualités

Agilité/maniabilité
Places AR

Défauts

Insonorisation
Direction

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	16 900 € - 4 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
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	1211 kg
L x l x h (en m)	3,62 x 1,66 x 1,58
VITESSE MAXI	133 km/h
1000 m D. A.	34,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	11,6 s
TEMPS DE CHARGE	7h (7,4 Kw)
AUTONOMIE	229 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

C10 69,9 kWh 218 ch Design



Le C10 existe également en version hybride à prolongateur d'autonomie.

Copie insuffisante

On ne compte plus les marques chinoises introduites en Europe mais Leapmotor bénéficie du soutien de Stellantis qui a participé à la mise au point du châssis de son SUV familial C10. Cela se ressent au volant grâce à son comportement rassurant et son confort, même si la direction manque de ressenti. Plutôt performant, il souffre néanmoins d'une batterie de 69,9 kWh insuffisante sur le plan de l'autonomie qui plafonne à 330 km selon nos mesures, mais aussi de la vitesse de recharge qui plafonne à 84 kW. Reste un modèle très habitable à l'arrière, bien équipé et surtout très compétitif en matière de tarif.

Qualités

Habitabilité
Prix

Défauts

Ressenti de direction
Batterie insuffisante

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 900 € - 6 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	218 ch
Couple	320 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 69,9 kWh
COFFRE	450+32 dm³
POIDS	2027 kg
L x l x h (en m)	4,74 x 1,90 x 1,68
VITESSE MAXI	172 km/h
1000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,4 s
TEMPS DE CHARGE	40 min (rapide) 12h (7 kW)
AUTONOMIE	330 km

Les étoiles Auto Plus ★★★☆☆

Electrique · Hybride · Hybride rechargeable · Hydrogène · Gaz naturel pour véhicule · Gaz de pétrole liquéfié

C10 e-Hybrid 215 ch Design



Sur le papier, le Leapmotor C10 REEV (e-Hybrid désormais) promet 215 ch. Une puissance qui dépend trop de la charge de la batterie…

Autonomie limitée

Cette version du C10 assume enfin sa nature d'hybride rechargeable en troquant son nom Reev pour e-Hybrid. Son moteur essence ne fait office que de générateur et sa batterie de 28,4 kWh autorise jusqu'à 147 km d'autonomie électrique (en ville, 130 km en moyenne). Mais mieux vaut ne pas totalement l'épuiser: on ne peut alors plus compter que sur les 68 ch du 1.5. Un peu juste sur les voies rapides! Dommage, car le C10 e-Hybrid se montre sobre et offre de bonnes qualités routières. Et son habitacle est accueillant malgré de grosses erreurs d'ergonomie. Quant au coffre, il apparaît petit vu le gabarit.

Qualités

Prix / équipement
Autonomie électrique

Défauts

Perfs batterie vide
Petit coffre

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 900 € - 6 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	10 g/km + 2765 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	215 ch cumulés
Couple	320 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R20
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	420 dm³
POIDS	1970 kg
L x l x h (en m)	4,74 x 1,90 x 1,68
VITESSE MAXI	172 km/h
1000 m D. A.	31,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,0 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★½☆☆

LBX 136 ch Emotion



Cousin du Toyota Yaris Cross, le LBX lévite dans d'autre sphères de prix.

Confort tarifé

La politique des plateformes joue aussi à plein au sein du groupe Toyota et le petit LBX reprend celle du Yaris Cross pour proposer un SUV de luxe, bien évidemment hybride. Il reçoit donc la motorisation hybride bien connue et ses qualités, à commencer par une consommation raisonnable. En revanche, il ne faut pas en espérer beaucoup de dynamisme, d'autant que son châssis, porté sur le sous-virage, choisit le confort. A l'intérieur, la finition apparaît de bon niveau l'équipement riche en dotation Emotion, le design attractif tandis que l'insonorisation se révèle soignée. Un soin qui se paie cher !

Qualités

Confort
Insonorisation

Défauts

Manque de dynamisme
Tarif élevé

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 100 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	103 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1490 cm³
Puissance	136 ch cumulés
Couple	120 Nm (+185 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1301 kg
L x l x h (en m)	4,19 x 1,83 x 1,56
VITESSE MAXI	161 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

LEXUS

RZ 500e Executive



Le 500 e s'affiche résolument comme le plus bourgeois des RZ.



En 500 e, le RZ affiche 500 km d'autonomie, si on préfère les petites jantes. Le volant fait son effet.

Un RZ de compromis

La gamme du RZ réserve quelques mystères, parmi lesquels le faible écart de puissance qui sépare le RZ 500 e du 550 e, qui ne développe que 27 ch de plus, un détail à ce niveau. Pour le moins cher des deux, la différence se situe plus dans sa finition puisqu'il n'est proposé qu'en finition Executive, qui échappe à la direction électrique de série. Il adopte également une présentation plus bourgeoise. Il reçoit la même batterie de 77 kWh, renouvelée par rapport au premier modèle et la double motorisation. De quoi atteindre 500 km en autonomie WLTP, un chiffre tout juste correct face aux derniers ténors de la catégorie.

Qualités

Dotation complète
Présentation soignée

Défauts

Vitesse de charge moyenne
Rayon d'action

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	78 500 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	380 ch
Couple	538 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	522 dm³
POIDS	2120 kg
L x l x h (en m)	4,81 x 1,90 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	4s4
TEMPS DE CHARGE	8h (11 kW) 29 min (rapide)
AUTONOMIE	500 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

LEXUS

UX 300h F Sport Design



Avec sa motorisation hybride simple, le Lexus UX 300h tire son épingle du jeu dans sa catégorie.

Compact mais cher

Le SUV compact a fait l'objet d'une grosse mise à jour en 2023 dans la foulée de la Toyota Corolla avec laquelle il partage sa nouvelle motorisation qui remplace la 250h. Désormais forte de 199 ch, elle est toujours proposée en deux ou quatre roues motrices. L'ensemble fonctionne à merveille en ville et se montre très plaisant sur route. Dynamique, le nippon offre un confort satisfaisant. A bord, la dotation s'enrichit d'écrans enfin au goût du jour tandis que la qualité perçue reste excellente. En revanche, les places arrière sont peu accessibles et exigües tandis que le tarif apparaît trop élevé.

Qualités

Consommation
Tenue de route

Défauts

Places AR et coffre
Tarif

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 500 € - 8 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	117 g/km + 240 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1987 cm³
Puissance	199 ch cumulés
Couple	190 Nm (+ 206 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	438 dm³
POIDS	1570 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,84 x 1,54
VITESSE MAXI	177 km/h
0 à 100 km/h	8s1
CONSOMMATION MIXTE	4,7 l/100 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

02 66 kWh 272 ch More



Le coffre se limite à 375 dm³ mais un "frunk", sous le capot avant, permet de ranger les câbles de charge.

Racines européennes

Encore peu connue en France, la start-up chinoise Lynk & Co pourrait bien gagner en notoriété avec ce SUV compact électrique de 4,46 m. Car le 02 ne mise pas uniquement sur son look original : son châssis comme l'électromoteur de 272 ch, placé entre les roues arrière, sont partagés avec les Volvo EX30 et Smart #1, et ils ne déméritent pas ici. De quoi rassurer la clientèle, sachant qu'en plus d'un rapport prix/équipement très agressif, on dispose d'un modèle performant et au comportement agile. Seule faille : son autonomie de 315 km sur autoroute.

Qualités

Prix/prestations
Dynamisme

Défauts

Un poil ferme
Autonomie juste

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 995 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	272 ch
Couple	323 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R20
BATTERIE	lithium-ion NMC 66 kWh
COFFRE	375 dm³
POIDS	1885 kg
L x l x h (en m)	4,46 x 1,85 x 1,57
VITESSE MAXI	183 km/h
1000 m D. A.	26,9 s
80 à 120 km/h (en d)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE	23h (3,1 kW) - 30 mn (prise rapide)
AUTONOMIE	355 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

LYNK & CO

01 PHEV 280 ch Core



Ce modèle restylé est disponible en deux niveaux de finition Core et More. 4 000 € séparent les deux versions.

L'autre chinois

Fin 2024, le Lynk & Co 01 a bénéficié de retouches esthétiques. Une nouvelle calandre, de nouvelles jantes ainsi qu'un nouveau système d'info-divertissement plus réactif et un écran de 15,4 pouces. Mais la principale modification concerne le groupe hybride rechargeable qui évolue pour faire passer la puissance cumulée de 261 à 276 ch. De quoi maintenant parcourir un peu plus de 60 km en 100 % électrique. En revanche, la consommation moyenne s'élève à 7,9 l/100 km, c'est beaucoup mais ce modèle accuse plus de 1900 kilos sur la balance.

Qualités

Base éprouvée
Evolution technique

Défauts

Image à construire
Poids

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 495 € - 7 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	63 g/km + 2090 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	276 ch cumulés
Couple	535 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 3 vitesses
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	464 dm³
POIDS	1903 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,86 x 1,70
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,9 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★½☆☆

08 Plug-in Hybrid 345 ch More



Doté d'un comportement sûr, le Lynk & Co 08 dispose aussi d'une conduite semi-autonome efficace qui favorise des évolutions fluides dans le trafic.

Rallonge kilométrique

Ce SUV familial chinois long de 4,82 m revendique un atout de poids puisqu'il annonce pouvoir parcourir 200 km sans brûler une goutte de sans-plomb. Un record parmi les hybrides rechargeables, grâce à son imposante batterie de 39,6 kWh, et il est également capable d'accepter une charge rapide. Son implantation empiète hélas sur le coffre (540 dm³), modeste pour un SUV de 5 m. Mais les passagers arrière sont bien traités. Plutôt discret, le bloc 1.5 (quatre cylindres) manque de réactivité au réveil, mais les performances sont suffisantes et le comportement, sûr.

Qualités

Autonomie électrique
Technologie

Défauts

Coffre
Ergonomie confuse

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57 995 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	23 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	137 ch à 5500 tr/mn (+ 208 ch élec.)
Couple	230 Nm (+ 350 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 3 vitesses
PNEUS	255/40 R21
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	540 dm³
POIDS	2112 kg
L x l x h (en m)	4,82 x 1,92 x 1,69
VITESSE MAXI	185 km/h
0 à 100 km/h	6s8
CONSOMMATION MIXTE	0,9 l/100 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Electrique · Hybride · Hybride rechargeable · Hydrogène · Gaz naturel pour véhicule · Gaz de pétrole liquéfié

MAXUS

eTerron 9 102,2 kWh 442 ch



Sous le capot avant, on trouve un grand espace de rangement de 230 dm³ en complément de la benne.

(Re)mise à l'épreuve

L'e-Terron 9 impressionne par son gabarit et sa batterie de 102,2 kWh (375 km d'autonomie). Doté de deux moteurs électriques totalisant 442 ch et d'une transmission 4x4, il combine douceur de conduite, confort remarquable grâce aux suspensions pneumatiques, et agilité surprenante malgré près de 3 tonnes. Cependant, sa charge utile reste limitée à 620 kg, bien que la capacité de remorquage atteigne 3,5 t. L'habitacle, très moderne et spacieux, propose une dotation riche avec grands écrans et aides à la conduite. Malgré un tarif costaud, il affiche un bon rapport prix/prestations.

Qualités

Concurrence inexistante
Très bon comportement routier

Défauts

Gabarit
Charge utile décevante

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	72900 € - 22 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	442 ch
Couple	700 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	275/55 R20
BATTERIE	Li-ion 102,2 kWh
COFFRE	benne + coffre avant de 230 dm³
POIDS	2944 kg
L x l x h (en m)	5,50 x 2 x 1,86
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en d)	3,7 s
TEMPS DE CHARGE	42 mn en 115 kW max. (10 à 80 %)
AUTONOMIE	375 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 Prime-Line



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

La vitesse supérieure

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

Qualités

Qualité de fabrication
Mécanique hybride réussie
Habitabilité convenable

Défauts

Confort perfectible

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	60400 € - 10 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	85 g/km + 4640 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2488 cm³
Puissance	327 ch à 6000 tr/mn
Couple	500 Nm à 4000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	540 dm³
POIDS	2111 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,89 x 1,69
VITESSE MAXI	200 km/h*
1000 m D. A.	27,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

MAZDA

6e 69 kWh 258 ch Takumi Plus



Le compromis confort/comportement est agréable et les 258 ch suffisent largement, même si la concurrence propose des blocs plus forts en couple.

Usurpation d'identité

Sous son look élancé, la 6e est une auto chinoise rebadgée. Mazda a tout de même adapté le design. De fait, elle reprend les codes des modèles chinois. A commencer par un tarif serré, malgré un équipement de série généreux. L'habitabilité impressionne, et la finition est de bon niveau. Mais on y retrouve aussi les travers : le grand écran central, qui rassemble presque toutes les fonctions, est difficile à manier, et multiplie les erreurs de traduction. Au volant, la 6e est confortable et silencieuse, mais peu plaisante à mener, à cause d'une direction trop légère et difficile à cerner. L'autonomie est tout juste correcte.

Qualités

Tarif attractif
Finition/équipement

Défauts

Peu plaisante
Autonomie juste

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42900 € - 9 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	258 ch
Couple	320 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R19
BATTERIE	Li-ion LFP 69 kWh
COFFRE	400+103 dm³
POIDS	2006 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,89 x 1,50
VITESSE MAXI	175 km/h
1000 m D. A.	29,5 s
80 à 120 km/h (en d)	4,9 s
TEMPS DE CHARGE	24 mn (rapide) 8h (11kW)
AUTONOMIE	385 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

MERCEDES

Classe C 300 e AMG Line +



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

Record électrique

L'offre hybride rechargeable essence de la Classe C débute avec cette 300 e. Et elle fait figure de référence, avec une autonomie record de plus de 100 km que lui permet sa grosse batterie. Malgré son poids, qui entache un peu le dynamisme général, elle ne fait pas exploser les consommations du moteur lorsque la batterie est vide : le labo Auto Plus a mesuré une moyenne de 8 l/100 km. Correct pour un hybride rechargeable. Cependant, le volume de la pile sacrifie l'espace disponible dans la soute (376 dm³ contre 503 dm³ sur les thermiques). Enfin, le confort de suspension reste excellent.

Qualités

Autonomie électrique
Ambiance luxueuse

Défauts

Coffre réduit
Détails de finition

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	68350 € - 11 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	47 g/km + 5200 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1993 cm³
Puissance	313 ch
Couple	550 Nm
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	225/45 R 18 - 255/40 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	376 dm³
POIDS	2075 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,82 x 1,44
VITESSE MAXI	245 km/h*
1000 m D. A.	26,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,0 l/100 km

*Donnée constructeur

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

MERCEDES

Classe E 300 e AMG Line +



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

Perfectionnement visible

La Classe E reste un modèle crucial pour la marque à l'Etoile. A chaque renouvellement, Mercedes met donc les petits plats dans les grands pour que sa routière conserve son leadership. Sur ce nouvel opus, l'accent a été mis sur la multiplication des équipements high-tech, permettant d'assurer la sécurité et le bien-être des occupants, la fabrication hyper soignée et le confort au dessus de la mêlée. Pour être dans l'air du temps, on trouve plusieurs versions hybrides rechargeables, dont cette "petite" 300 e dont les 333 ch sont déjà plus que suffisants et qui peut parcourir jusqu'à 100 km en "zéro émission".

Qualités

Confort en toutes situations
Autonomie électrique
Soin du détail remarquable

Défauts

Zéro sensations de conduite

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	78 750 € - 11 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	47 g/km + 7750 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1999 cm³
Puissance	313 ch
Couple	550 Nm
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	245/45 R 19 - 275/40 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	370 dm³
POIDS	2210 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 1,88 x 1,47
VITESSE MAXI	236 km/h
0 à 100 km/h	6s4
CONSOMMATION MIXTE	2 l/100 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

GLA 250 e AMG Line



Le 250 e séduit avant tout par ses accélérations et sa frugalité.

Hybridation coûteuse

Le GLA de 2ème génération propose, comme tous ses concurrents, une version hybride rechargeable. Equipé du bloc 1.3 développé avec Renault et d'un moteur électrique coupleux, il jouit d'un bon agrément de conduite au quotidien sans négliger le confort. D'autant que ce GLA 250 e boit peu, même lorsque la batterie est vide avec moins de 8 l/100 km en moyenne. En revanche, il perd du volume de coffre et se retrouve à jouer dans la catégorie inférieure, surtout que l'option de la banquette coulissante n'est pas disponible. Reste son habitacle moderne qui contrebalance un prix de vente élevé.

Qualités

Motorisation
Qualité de finition

Défauts

Coffre réduit
Pas de banquette coulissante

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 150 € - 8 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	67 g/km + 1100 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	218 ch
Couple	450 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	370 dm³
POIDS	1830 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	220 km/h*
1000 m D. A.	28,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

**Donnée constructeur*

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

EQE 350+ Electric Art



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

La petite soeur

Avec 9 modèles, Mercedes compte l'une des offres électriques les plus larges du marché. Seule berline, avec la CLA et l'EQS, de cette grande famille, l'EQE emprunte à sa grande sœur la plateforme EVA2 et compte sur sa présentation et sa finition pour s'imposer. On y retrouve même le large écran Hyperscreen, dont ne profite cependant pas cette finition Electric Art. Mais l'essentiel est là pour voyager facilement, comme l'excellent planificateur de trajet. Le moteur arrière a pris du muscle (320 ch) et gagné une batterie plus généreuse (96 kWh).

Qualités

Autonomie en hausse
Confort

Défauts

Prix élevé
Habitabilité/coffre

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	82 750 € - 8 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
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	2400 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 1,91 x 1,51
VITESSE MAXI	210 km/h
1000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
TEMPS DE CHARGE	9h30 (11kW) 78h (secteur)
AUTONOMIE	420 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

GLC 300 e 4MATIC AMG Line +



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

Niche fiscale

Capable de parcourir 85 km sans bruler la moindre goutte de sans-plomb, ce GLC hybride rechargeable fait référence. En revanche, malgré la puissance élevée, ne vous attendez pas à des performances de sportif. A cause de sa batterie XXL, il dépasse, en effet, les 2,3 tonnes à vide. Et lorsque sa batterie l'est elle aussi, vide, son appétit atteint les 10 l/100 km. Bien que son tarif tutoie des sommets, il n'est, au final, pas si coûteux car il est moins touché par le malus que ses frères diesels, même s'il est pénalisé par un malus au poids. Et son confort est supérieur grâce à sa mécanique quasi inaudible.

Qualités

Autonomie électrique
Silence de fonctionnement

Défauts

Poids déraisonnable
Conso. batterie vide

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	77 450 € - 11 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	50 g/km + 11 750 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1999 cm³
Puissance	313 ch cumulés
Couple	550 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	255/45 R 20 - 285/40 R 20
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	385 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 drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,8 l/100 km

**Donnée constructeur*

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

Electrique Hybride Hybride rechargeable
Hydrogène Gaz naturel pour véhicule Gaz de pétrole liquéfié

GLC 400 EQ 4MATIC AMG Line





L'Hyperscreen (option à 1500 €) donne l'illusion que les 3 écrans de la planche de bord ne font qu'un.

Visuellement, le GLC électrique se distingue très nettement de son homologue buveur de pétrole.

Apprendre de ses erreurs

Malgré l'échec cuisant de l'EQC, l'Etoile ne renonce pas à proposer un concurrent aux Audi Q6 e-tron et BMW iX3. Place, donc, à ce GLC qui ne partage presque rien avec ses équivalents thermiques et hybrides. Derrière la peu discrète calandre, 489 ch attendent patiemment d'être sollicités par la pédale de droite. Mais, plus que cette cavalerie, ce sont les réglages du châssis, les 4 roues directrices (comprises dans le pack Technique à 2900 €) et l'innovante boite à 2 rapports qui font de ce SUV un modèle de dynamisme dans sa catégorie. Le confort et l'insonorisation sont également au dessus du lot, tout comme le tarif.

Qualités
Agilité
Confort
Insonorisation

Défauts
Addition très salée

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	76 550 € - 24 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	489 ch
Couple	800 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	235/50 R 20 - 265/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 94 kWh
COFFRE	570 dm³
POIDS	2535 kg
L x l x h (en m)	4,85 x 1,92 x 1,65
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	4s3
TEMPS DE CHARGE	22 min (rapide) 10h30(11 kW)
AUTONOMIE	673 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

EQE SUV 350 4MATIC AMG Line



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

Le 4Matic pénalisant

Tout comme l'EQS, l'EQE se décline également en SUV. Cet imposant modèle électrique propose pas moins de 5 motorisations, dont celle essayée ici et épaulée de 4 roues motrices. En effet, sa petite soeur 350+ affiche le même niveau de puissance mais son autonomie est notablement supérieure grâce à une batterie de plus grande capacité. L'EQE SUV s'avère toutefois globalement réussi. Malgré son poids, il est plutôt efficient et ses suspensions font presque oublier que ses roues touchent le bitume. Quant à la présentation intérieure, elle marie agréablement luxe et haute technologie.

Qualités
Consommation
Confort pullman

Défauts
Autonomie moyenne
Poids

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	104 600 € - 10 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	292 ch
Couple	765 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 90 kWh
COFFRE	560 dm³
POIDS	2648 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 1,94 x 1,69
VITESSE MAXI	210 km/h
1000 m D. A.	27,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	9h15 (11 kW) 72h (secteur)
AUTONOMIE	405 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

EQS SUV 450 4MATIC AMG Line



L'EQS SUV, c'est du lourd ! Et il ne brille pas vraiment par la finesse de sa carrosserie.

Doigté d'éléphant

L'équivalent SUV de la berline EQS oublie toute notion de sobriété : 5,14 m de long, quasiment 2,9 tonnes dont 700 kg de batterie, prix haut perché... Ce grand SUV joue les superlatifs, même avec cette version d'entrée de gamme 450 4Matic. Les 360 ch ne sont pas de trop pour faire oublier le poids, tout comme les roues arrière directrices, de série, qui le rendent aussi maniable qu'une Classe A ! A bord, il faudra mettre la main à la poche pour les options : 2600 € pour les sept places, ... Ce SUV est une invitation au voyage, que permettent les 500 km d'autonomie de sa batterie selon nos mesures.

Qualités
Habitabilité / confort
Equipement

Défauts
Sensations au freinage
Prix très élevé

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	150 550 € - 10 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	360 ch
Couple	800 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	275/45 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 118 kWh
COFFRE	645 dm³
POIDS	2890 kg
L x l x h (en m)	5,14 x 1,97 x 1,72
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	6s1
TEMPS DE CHARGE	31 mn (rapide) 12h (11kW)
AUTONOMIE	590 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

MG

3 1.5 Hybrid+ 195 Luxury



Cette récente citadine, exclusivement hybride, est une concurrente très sérieuse des Clio, 208 et Yaris.

Parade hybride

Cette citadine hybride est une concurrente directe des Clio E-Tech, 208 e-DCS6 et autres Yaris 130h. Avec cet avantage, habituel chez MG, d'être bien moins cher... Mais pas question de prestations au rabais. Certes, son ergonomie est à revoir (écrans...), et sa boîte est hésitante à hautes vitesses. Mais son moteur hybride de 195 ch (!) est sobre grâce à une grosse partie électrique, et très performant. En ville et même sur route à allure modérée, la MG3 se conduit comme une électrique. Douceur, silence, réactivité, tout y est, même la forte régénération au lever de pied, réglable sur trois niveaux.

Qualités

Tarifs serrés
Hybride performant et sobre
Habitabilité

Défauts

Ergonomie

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	23 490 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	100 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	195 ch
Couple	128 Nm (+ 250 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 3 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	306 dm³
POIDS	1304 kg
L x l x h (en m)	4,12 x 1,80 x 1,51
VITESSE MAXI	172 km/h
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,4 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

EHS 1.5 Hybrid+ 224 Luxury



Seul signe distinctif de cette version hybride classique : des bas de caisse moins proéminents que sur l'hybride rechargeable.

La pêche aux petits prix

Cet EHS frappe fort : moteur hybride de 224 ch, habitabilité XXL, garantie 7 ans... Au volant, il se déguste tout en douceur en ville, grâce à un bloc électrique puissant (198 ch), qui fonctionne le plus souvent seul pour entraîner les roues avant. Il faut attendre les voies rapides pour réveiller le moteur thermique, parfois alors livré aux hésitations de la boîte auto. à 2 rapports seulement. Pas grave, l'ensemble étant généralement discret et sobre. Il est aussi bien mieux fini qu'un Bigster, avec son intérieur moderne et fonctionnel, une fois que l'on a compris le mode d'emploi de l'écran, pas intuitif. Mais à ce tarif !

Qualités

Prix/prestations
Moteur doux en ville

Défauts

Boîte auto. hésitante
Utilisation de l'écran

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 490 € - 7 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	126 g/km + 650 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1490 cm³
Puissance	224 ch
Couple	340 Nm
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	225/55 R19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	472 dm³
POIDS	1670 kg
L x l x h (en m)	4,67 x 1,89 x 1,67
VITESSE MAXI	164 km/h
1000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en d)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

Les étoiles ★★★★½

ZS Hybrid+ 197 Luxury



Tarifs serrés, habitacle accueillant, moteur sobre et performant... Le ZS n'a rien d'une copie bâclée.

L'attaque fait mouche

MG a présenté en 2025 la nouvelle génération de son petit SUV, le ZS. On retrouve sous son capot le même ensemble 1.5 l hybride que sous celui de la récente MG 3. Une bonne nouvelle : avec près de 200 ch cumulés, il ne manque pas de souffle. Surtout, grâce à un moteur électrique de 136 ch assurant l'essentiel des déplacements sous 80 km/h, il est particulièrement sobre. Un peu moins qu'un Toyota C-HR équivalent, certes, mais question tarifs, il n'y a pas photo ! Sur cette finition Luxury, qui dispose de tout le confort moderne, il s'affiche sous les 28000 €... Et il a en plus le bon goût d'être logeable.

Qualités

Sobre et performant
Tarif très serré
Habitabilité

Défauts

Ergonomie

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27 490 € - 5 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	115 g/km + 210 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	102 ch (+ 136 ch élec.)
Couple	128 Nm + 250 Nm élec.
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 3 vitesses
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	41 litres
COFFRE	432 dm³
POIDS	1430 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,82 x 1,64
VITESSE MAXI	168 km/h
1000 m D. A.	29,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,5 l/100 km

Les étoiles ★★★★½

EHS PHEV 272 Luxury



Logeable, endurant et pas cher, le nouvel EHS ne fait pas de fausse note. Sauf son châssis peu communicatif.

Tête de pont hybride

Après avoir présenté la citadine MG3 et renouvelé le SUV ZS, MG s'est attelé à dévoiler une nouvelle génération de son SUV compact, l'EHS. Hybride rechargeable, fort de 272 ch et surtout d'une autonomie électrique mesurée de plus de 80 km, l'EHS frappe fort... Les tarifs, sont, comme d'habitude chez MG, très compétitifs. L'équipement est riche et la finition est d'un bon niveau, alors que les places arrière offrent un très bel espace habitable. Où est le hic ? Il n'y en a pas vraiment, l'EHS n'ayant que deux défauts : son comportement, trop placide, et l'ergonomie de ses commandes.

Qualités

Autonomie électrique
Prix contenu
Logeable

Défauts

Ergonomie

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 990 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	46 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1490 cm³
Puissance	272 ch
Couple	350 Nm
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	225/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	430 dm³
POIDS	1876 kg
L x l x h (en m)	4,67 x 1,89 x 1,67
VITESSE MAXI	190 km/h*
1000 m D. A.	28,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

**Donnée constructeur*

Les étoiles ★★★★☆

4_118338551

MITSUBISHI

MGS5 EV 64 kWh 231 ch Luxury



Pour 2500 € de plus que la version de base, le MGS5 EV augmente son autonomie de 125 km, gagne 61 ch et une dotation enrichie.

Pour le prix et le reste

Ce SUV électrique, plus abouti que le ZS EV qu'il remplace, repose sur la plateforme électrique MDP. Avec 231 ch et 64 kWh, il promet 465 km d'autonomie, mais en offre plutôt 400 km. Le modèle séduit par sa recharge rapide (10 à 80 % en 28 min), son confort correct, sa direction précise et un comportement routier dynamique. L'habitacle est valorisant, malgré une place centrale arrière un peu juste. Interface et équipements progressent nettement. Silencieux, plaisant à conduire et avec un bon prix, il offre un très bon rapport prestations/tarif... et MG y ajoute une remise de 3500 €.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 490 € - 6 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	231 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/55 R18
BATTERIE	Li-ion 64 kWh
COFFRE	460 dm³
POIDS	1727 kg
L x l x h (en m)	4,48 x 1,85 x 1,63
VITESSE MAXI	185 km/h
1000 m D. A.	27,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,1 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 30 min (rapide)
AUTONOMIE	405 km

Qualités

Plaisir de conduite
Technologie avancée

Défauts

Place centrale arrière
Autonomie encore moyenne

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

Grandis 1.8 Hybride 160 Instyle



Aussi doué et mieux équipé que le Symbioz, le Grandis est aussi plus cher. Le look est très légèrement différent et la garantie plus généreuse.

Le sens de la réplique

Hormis le logo (sur le volant également) la calandre et le centre du bouclier qui lui donne un air bien plus agressif, le Grandis est strictement identique au Renault Symbioz (ils sont fabriqués dans la même usine). Il hérite logiquement des qualités familiales du français, confortable et spacieux (sauf en largeur), y compris pour les bagages. Même constat sous le capot, où le récent ensemble 1.8 hybride cumulant 160 ch se montre sobre et agréable, à l'exception de quelques à-coups de transmission. Seule différence : ses tarifs supérieurs, en partie justifiés par la garantie (8 ans) et l'équipement plus riche.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 990 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	107 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1789 cm³
Puissance	109 (+ 49 + 20 ch élec. : 160 ch cumulés)
Couple	170 Nm à 3500 tr/mn (+ 205 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/40 R19
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	480 à 610 dm³
POIDS	1447 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,81 x 1,58
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	31,7 s
80 à 120 km/h (en d)	6,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

Qualités

Sobriété
Confort

Défauts

Tarifs/au Symbioz
Gestion boîte auto.

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

MINI

Aceman SE 218 ch Favoured



L'Aceman est un SUV agile et plaisant sur petites routes mais son amortissement est trop ferme, surtout en ville.

Pas si Mini

Le Countryman ne cessant de grandir, il existait désormais une place pour un plus petit SUV au sein de la gamme Mini. Voici donc l'Aceman, un concurrent des Peugeot E-2008 et Renault 4 E-Tech. Car, oui, ce nouveau venu est uniquement disponible en 100 % électrique. Esthétiquement, on retrouve les gênes de Mini tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. En revanche, il offre, c'est inédit pour la marque, une habitabilité généreuse au vu de son gabarit. Sa batterie de 49,2 kWh lui procure une autonomie intéressante mais, limitée à 95 kW, sa puissance de charge impose des arrêts prolongés à la borne.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 230 € - 5 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	218 ch
Couple	330 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	245 dm³
POIDS	1783 kg
L x l x h (en m)	4,08 x 1,76 x 1,52
VITESSE MAXI	170 km/h
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 6h (11kW)
AUTONOMIE	320 km

Qualités

Espace à bord
Autonomie correcte

Défauts

Puissance de charge limitée
Facture indigeste

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

Eclipse Cross 87 kWh Invite+ Pack Instyle



Retravaillé esthétiquement, l'Eclipse Cross cache (plutôt bien) un Scenic E-Tech assemblé en France.

Le Scenic masqué

Sous ses trois diamants, le nouvel Eclipse Cross cache un Renault Scenic. Recarrossé en partie mais identique à bord, il reprend la plate-forme AmpR Medium et la batterie de 87 kWh utiles. Avec 220 ch et 300 Nm, il offre des performances honnêtes (0 à 100 km/h en 7s9) et un comportement rigoureux, servi par un excellent compromis confort/tenue de route, notamment grâce à un châssis bien calibré. L'autonomie annoncée à 645 km se traduit par environ 450 km réels dans un usage varié, ce qui reste cohérent pour la catégorie. Reste un positionnement tarifaire à affiner face à son jumeau.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 740 € - 4 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	220 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R20
BATTERIE	Lithium-ion NMC 87 kWh
COFFRE	535 dm³
POIDS	1826 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,91 x 1,57
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	7s9
TEMPS DE CHARGE	37 min (rapide)
AUTONOMIE	645 km

**Données constructeurs*

Qualités

Confort et agrément
Autonomie élevée

Défauts

Identité limitée
Tarifs perfectibles

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

MITSUBISHI

Outlander 2.4 PHEV 306 Instyle+



L'insonorisation soignée et la douceur mécanique, comme celle des suspensions, procurent un confort de haut niveau sur tout type de route.

Retour aux affaires

Après cinq ans d'absence, le vaisseau amiral de Mitsubishi a repris du service en 2025. Entièrement renouvelée, cette quatrième génération (en vente sur d'autres marchés depuis 2021) se remarque à son style quelque peu ostentatoire. Richement doté, l'habitacle accueille confortablement cinq personnes, qui apprécieront la douceur des suspensions. Côté mécanique, le 2.4 essence est épaulé ici par deux blocs électriques, qui peuvent fonctionner seuls pendant 82 km (à confirmer). Rassurant mais pas dynamique, ce japonais, certes garanti 8 ans, affiche un tarif moins attractif qu'avant.

Qualités

Confort
Dotation et garantie

Défauts

Tarif élevé
Châssis peu agile

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	66 590 € - 7 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	60 g/km + 7900 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2360 cm³
Puissance	136 ch (+ 116 ch AV + 136 ch AR élec.)
Couple	203 Nm à 4000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R20
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	467 dm³
POIDS	2195 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,87 x 1,76
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	7s9
CONSOMMATION MIXTE	0,8 l/100 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Qashqai 1.5 e-Power 205 ch N-Design



Revu et corrigé, le système hybride du Qashqai fait désormais preuve d'une sobriété record.

L'effet papillon

Restylé, le Qashqai fait évoluer ses versions hybrides e-Power. Ce système, où le moteur thermique sert de générateur pour un bloc électrique, offre de meilleures performances grâce à un nouveau turbo et une gestion optimisée. Résultat : une conso moyenne record de 5,4 l/100 km (-1,4 l), ce qui lui permet plus de 1 000 km d'autonomie. Les 205 ch qui n'étaient disponibles qu'en Mode Sport (190 ch en Normal) deviennent permanents. Le silence de fonctionnement impressionne, tout comme sa douceur et sa réactivité. Bien équipé, confortable et mieux tarifé, il ne pèche que par un freinage perfectible.

Qualités

Consommation en baisse
Moins bruyant qu'avant

Défauts

Freinage perfectible
Banquette toujours trop ferme

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 400 € - 8 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	119 g/km + 1160 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1497 cm³
Puissance	205 ch
Couple	330 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	498 dm³
POIDS	1687 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,84 x 1,63
VITESSE MAXI	177 km/h
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en d)	4,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,4 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

NISSAN

Micra Grande Aut. 150 ch Evolve



Habillée de panneaux de carrosserie et boucliers spécifiques, la Micra s'étire sur 5 cm de plus que la R5.

Vous me reconnaissez ?

C'est bien la Renault 5 E-Tech qui se cache derrière les gros yeux ronds de la nouvelle Micra. La célèbre citadine japonaise abandonne ainsi le moteur à explosion pour la fée électricité. Même voiture (l'habitacle est identique à celui de la R5, sellerie exceptée), mêmes batteries : ici de 52 kWh (moteur de 150 ch). Aucune différence, donc sur la question de l'autonomie : 340 km en usage réel avec les gros accus. Plus que correct pour la catégorie. Pour le reste, on retrouve ce qui fait le sel de la R5 : du brio en reprises, un comportement dynamique et un amortissement globalement prévenant. Seul bémol : son prix.

Qualités

Agrément général
Autonomie correcte

Défauts

Aspects pratiques
Prix face à la R5

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 000 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3579 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	150 ch
Couple	245 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/55 R18
BATTERIE	Li-ion 52 kWh
COFFRE	310 dm³
POIDS	1478 kg
L x l x h (en m)	3,98 x 1,83 x 1,50
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en d)	5,9 s
TEMPS DE CHARGE	4h40 (11 kWh) 30 min (rapide)
AUTONOMIE	310 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

X-Trail e-4Orce 213 ch Tekna 7 places



Pour le printemps 2026, Nissan a restylé son X-Trail qui ne change rien à ses motorisations. Le physique et les technologies évoluent.

Invitation au voyage

Le quatrième X-Trail, devenu hybride, développe ici 213 ch dans cette version quatre roues motrices. Si la puissance est suffisante, la consommation sur autoroute (9,6 l/100 km) et le réservoir de 55 litres ne permettent guère au gros SUV de parcourir plus de 570 km avec un plein. C'est un peu limite compte tenu du gabarit de ce type de modèle. Les passagers profitent de la montée en gamme de ce nouvel opus. La qualité de fabrication, comme le confort, sont remarquables. Une invitation au voyage. Attention toutefois, en configuration 7 places (+ 900 €), le volume de coffre devient symbolique (146 dm³).

Qualités

Douceur de conduite
Qualité de présentation/confort

Défauts

Consommation
Volume de coffre en 7 places

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 300 € - 8 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	143 g/km + 2726 €
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 Auto Plus ★★★☆☆

Electrique · Hybride · Hybride rechargeable · Hydrogène · Gaz naturel pour véhicule · Gaz de pétrole liquéfié

Leaf 75 kWh Autonomie Étendue 218 ch Evolve





Double dalle numérique de 14,3", Google intégré et vrais boutons pour la clim' : c'est moderne mais la finition est perfectible.

Malgré ses lignes de crossover, la Leaf affiche un Cx avantageux de 0,25. Mais les 582 km d'autonomie sont optimistes.

À la recherche du temps perdu

Totalement renouvelée, la Nissan Leaf change de style et de plate-forme pour revenir dans la course face aux compactes électriques. En version 75 kWh de 218 ch, elle revendique jusqu'à 622 km d'autonomie, mais nous avons relevé environ 450 km en moyenne. Confortable, douce et bien insonorisée, elle privilégie la zénitude à la sportivité, son poids élevé limitant l'agilité. L'équipement se montre très complet dès l'entrée de gamme et l'interface Google s'avère efficace. Mais la finition reste moyenne, l'habitabilité arrière dans la norme et le tarif élevé tempèrent l'enthousiasme.

Qualités
- ***Autonomie prometteuse***
- ***Équipement riche***

Défauts
- ***Tarif élevé***
- ***Habitabilité arrière***

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 000 € - 6 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	218 ch
Couple	355 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R19
BATTERIE	Lithium-ion 75 kWh
COFFRE	437 dm³
POIDS	1 937 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,81 x 1,55
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s6
TEMPS DE CHARGE	Moins de 30 min (rapide)
AUTONOMIE	582 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★☆☆

OMODA

7 SHS-P Plug-in Hybrid 269 ch Premium





Écran coulissant, matériaux soignés et ambiance lumineuse : le crossover joue la carte techno et premium à bord.

Avec son profil dynamique et ses 4,66 m, l'Omoda 7 vise clairement les SUV familiaux compacts européens.

Le pari premium

Le groupe chinois Chery attaque le segment des SUV compacts PHEV avec l'Omoda 7, une proposition très équipée et à ambition quasi premium. Long de 4,66 m, ce crossover au style travaillé combine un 1.5 turbo et un moteur électrique pour 279 ch, 90 km d'autonomie électrique et jusqu'à 1 200 km cumulés. Sa batterie de 18,4 kWh accepte 40 kW en charge rapide. À bord, l'accent est mis sur la techno (écran 15,6" coulissant, aides avancées) et la présentation soignée. Objectif : rivaliser avec les Peugeot 3008 et Renault Austral en offrant plus d'équipements à prix serré. Le tout avec une garantie 7 ans ou 150 000 km.

Qualités
- ***Équipement très riche***
- ***Autonomie globale***

Défauts
- ***Recharge moyenne***
- ***Aucun recul sur la marque***

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 900 € - 7 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	53 g/km + 3 140 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	279 ch
Couple	365 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R18
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	537 dm³
POIDS	1945 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,88 x 1,67
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	8s4
CONSOMMATION MIXTE	2,3 l/100 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

Corsa Electric 50 kWh 136 ch GS



La Corsa Electric 136 ch subsiste aux côtés de la 156 ch pour offrir un prix d'appel.

KWh plus accessibles

Opel conserve un stock de versions 136 ch à batterie de 50 kWh pour proposer un prix d'appel inférieur à celui de la 156 ch. De quoi disposer de 285 km d'autonomie selon nos mesures, un chiffre tout juste dans la moyenne, insuffisant pour les longs voyages. Cependant, la Corsa conserve un dynamisme de châssis certain, certes au détriment du confort, et fait valoir un équipement de série intéressant. Elle souffre d'une habitabilité à l'arrière limitée et d'une finition perfectible, notamment en raison de plastiques faciles à rayer. Bref, le bilan est mitigé pour cette rivale de la nouvelle Renault 5.

Qualités

Châssis dynamique
Equipement

Défauts

Autonomie limitée
Habitabilité

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 500 € - 4 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/45 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 50 kWh
COFFRE	305 dm^3
POIDS	1498 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,77 x 1,44
VITESSE MAXI	151 km/h
1000 m D. A.	31,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 5h (11kW)
AUTONOMIE	265 km

Les étoiles Auto Plus ★★★☆☆

Mokka 54 kWh 280 ch GSE



Non, le look radical du Mokka GSE n'est pas que de la poudre aux yeux. Au contraire, sa définition sportive va de pair avec un comportement efficace.

Tempête éphémère

Avec le Mokka GSE, le label sportif d'Opel passe au 100 % électrique. Style démonstratif, roues de 20 pouces et châssis retravaillé installent une ambiance radicale. Fort de 280 ch, ce SUV revendique un 0 à 100 km/h en 5s9 et se montre précis, rigoureux et très efficace sur route comme sur circuit. À bord, les sièges Performance Alcantara offrent un excellent maintien et renforcent le caractère sportif. La direction directe et le différentiel autobloquant participent au plaisir de conduite, malgré un poids élevé et un freinage perfectible. Reste un point noir : une autonomie décevante à rythme soutenu.

Qualités

Comportement très efficace
Prix bien placé

Défauts

Confort des suspensions
Places arrière

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 490 € - 7 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	280 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	225/40 R20
BATTERIE	Lithium-ion 51 kWh
COFFRE	288 dm^3
POIDS	1672 kg
L x l x h (en m)	4,15 x 1,79 x 1,51
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	5s9
TEMPS DE CHARGE	30 min (rapide)
AUTONOMIE	336 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

Mokka Electric 54 kWh 156 ch GS



Le Mokka Electric n'est plus proposé qu'en version 156 ch.

Trop chers kilowatts

A l'occasion de son très discret restylage, le Mokka a abandonné sa petite motorisation électrique de 136 ch. Il n'est donc plus proposé qu'en version 156 ch dont l'autonomie WLTP atteint 402 km grâce à sa batterie de 54 kWh. Un chiffre décent compte tenu de sa taille mais cela se paie par un tarif dissuasif en version GS. Autre grief, le volume de coffre qui frise le ridicule (288 dm^3 seulement). Ce défaut va de pair avec une habitabilité réduite et un accès à bord pas toujours aisé. Dommage car la tenue de route est rassurante et l'agrément est bien là avec une douceur de conduite appréciable.

Qualités

Douceur de conduite

Défauts

Accès à bord
Places AR/coffre
Tarif élevé

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 900 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	288 dm^3
POIDS	1549 kg
L x l x h (en m)	4,15 x 1,79 x 1,54
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,7 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 5h45 (11kW)
AUTONOMIE	340 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

Frontera 1.2 Turbo Hybrid 145 Edition



Les jantes font partie des particularités du Frontera par rapport à son clone de chez Citroën.

Demi-clone

Pour devenir le Frontera, le Citroën C3 Aircross change de proue conservant ses qualités : son habitabilité remarquable à l'arrière et un coffre volumineux, très exploitable grâce à son hayon droit. Sa planche de bord spécifique ne brille pas par la qualité de ses matériaux mais l'ergonomie est au rendez-vous. Très léger, il profite pleinement de sa motorisation hybride très réactive sur route et autoroute. En revanche cette dernière se montre moins douce en ville, où elle fait sentir quelques à-coups. Au rang des reproches également, un confort un peu trop ferme et une dotation pas assez généreuse.

Qualités

Habitabilité
Performances

Défauts

Finition
A-coups en ville

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 290 € - 7 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	118 g/km + 260 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm^3
Puissance	145 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	460 dm^3
POIDS	1354 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,80 x 1,64
VITESSE MAXI	191 km/h
1000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Electrique · Hybride · Hybride rechargeable · Hydrogène · Gaz naturel pour véhicule · Gaz de pétrole liquéfié

Frontera Electric 42 kWh 113 ch GS



Jumeau du C3 Aircross, le Frontera s'en démarque tout de même par une proue et une poupe spécifiques.

Petit familial...

En plus des deux versions hybrides, le frère jumeau du Citroën C3 Aircross se décline aussi dans cette version 100 % électrique ne développant que 113 ch mais proposé à un prix attractif après une (grosse) remise et une prime "coup de pouce", pouvant descendre à 24000 € ! Sa batterie de 42 kWh utiles lui confère 245 km d'autonomie moyenne, qui peut monter jusqu'à 290 km en ville mais chute à 190 km sur autoroute. Dommage, car l'habitabilité généreuse en fait un petit familial polyvalent idéal. Autre regret : une ambiance intérieure desservie par des matériaux peu valorisants.

Qualités

Habitabilité
Tarif bien placé

Défauts

Autonomie sur autoroute
Finition

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 490 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3600 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	113 ch
Couple	124 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/60 R17
BATTERIE	Lithium-ion 44 kWh
COFFRE	451 dm³
POIDS	1589 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,80 x 1,66
VITESSE MAXI	145 km/h
1000 m D. A.	34,7 s
80 à 120 km/h (en d)	8,4 s
TEMPS DE CHARGE	11h30/7h/26 mn pour 2,3/7,4/100
AUTONOMIE	245 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Grandland Hybrid 145 GS



Moins spectaculaire que son cousin Peugeot 3008, le Grandland se montre en revanche plus habitable.

L'alternative allemande

145 ch dans un grand SUV, voilà qui peut rendre circonspect, mais l'hybridation apporte sa part de couple dans la corbeille, qui permet au Grandland, cousin du Peugeot 3008, de décoller avec aisance. Il propose même des performances parfaitement honnêtes grâce à la transmission véloce, qui profite d'une gestion bien calibrée. Et c'est tant mieux car il s'agit de la seule offre de la gamme raisonnable en matière de tarifs. Le SUV fait preuve pour le reste d'élégance, fait valoir une ergonomie bien pensée, un confort de bon aloi et une habitabilité à la hauteur de son gabarit.

Qualités

Performances suffisantes
Sobriété
Habitabilité

Défauts

Trop rationnel ?

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 890 € - 7 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	121 g/km + 330 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	145 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	555 dm³
POIDS	1 675 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,91 x 1,67
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	32,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Grandland 1.6 Hybride Rechargeable 195 GS



Les 87 km d'autonomie électrique annoncés sont optimistes mais nous avons tout de même parcouru plus de 70 km lors de notre test.



L'écran multimédia mesure 16 "/40,6 cm de diagonale. Les graphismes sont clairs mais les menus manquent de simplicité et de réactivité.

Encore perfectible

Le groupe Stellantis a dévoilé un nouveau groupe hybride rechargeable inauguré ici. Doté d'un bloc 1.6 retravaillé, d'une boîte double embrayage électrifiée et d'une batterie de 17,9 kWh, le Grandland affiche une autonomie électrique en nette hausse avec 72 km mesurés lors de notre essai. Quant à la conso batterie vide, elle baisse à 6,8 l/100 km. Si la douceur est globalement au rendez-vous, des à-coups à basse vitesse et un moteur bruyant à l'accélération nuisent à l'agrément. Le poids élevé impacte aussi l'agilité. En revanche, l'espace à bord, le coffre et l'équipement fourni restent des atouts majeurs.

Qualités

Autonomie/conso
Habitabilité

Défauts

Moteur sonore
Poids élevé

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 990 € - 8 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	55 g/km + 2690 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	195 ch cumulés
Couple	350 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/55 R19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	555 dm³**
POIDS	1945 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,91 x 1,67
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	7s8
CONSOMMATION MIXTE	2,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

PEUGEOT

208 Hybrid 110 ch e-DCS6 Allure



La 208 hybride se révèle beaucoup plus à l'aise sur route qu'en ville. Un comble pour une hybride !

Compromis bien ajusté

Sur la 208, l'adaptation de la version la moins puissante de la nouvelle motorisation hybride Stellantis est un succès. C'est particulièrement le cas sur route, où l'auto fait preuve de belles capacités de reprises et d'un agrément de conduite étonnant. Dotée d'une plus petite batterie et d'un moteur électrique moins puissant que ses concurrentes 100 % hybrides, la 208 se montre moins à l'aise en ville, où l'on relève quelques à-coups et des bruits de transmission. La consommation moyenne apparaît cependant très maîtrisée, même si elle consomme 0,6 l/100 km de plus qu'une Toyota Yaris Hybride 116 ch.

Qualités

Agrément de conduite
Consommation maîtrisée

Défauts

A-coups à basse vitesse
Pas une 100% hybride

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**26 100 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	102 g/km **0 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	110 ch à 5500 tr/mn
Couple	205 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	345 dm³
POIDS	1213 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,75 x 1,43
VITESSE MAXI	181 km/h
1000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,4 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

e-208 51 kWh 156 ch GT



Cette 208 électrique de 156 ch dotée d'une batterie de 51 kWh profite d'une autonomie en hausse.

Toujours bien placée

Restylée en 2023, la 208 dispose de cette motorisation électrique de 156 ch en parallèle de la 136 ch qui reste au catalogue. Plus que les performances qui ne s'améliorent pas beaucoup par rapport à cette dernière (excepté les reprises, et encore, légèrement), c'est surtout l'autonomie qui progresse. En effet, elle reçoit une batterie de 51 kWh utiles et un moteur plus sobre. De quoi dépasser les 400 km (précisément 385 km d'autonomie mesurés par le laboratoire Auto Plus) d'une traite. Toutefois, les 1300 € de différence de tarif affichés par rapport à la version 136 ch ont de quoi faire hésiter.

Qualités

Autonomie en hausse
Reprises
Douceur de conduite

Défauts

Prix

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**39 700 €** - 4 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
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	205/45 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	310 dm³
POIDS	1524 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,75 x 1,43
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
TEMPS DE CHARGE	5h (11kW) 34h (secteur)
AUTONOMIE	305 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

3008 Hybrid 145 ch e-DCS6 GT



Le 3008 offre un style plus sportif mais un comportement beaucoup plus sage que son prédécesseur.



Les passagers ne bénéficient pas d'un grand espace aux jambes et risquent de trouver la banquette très ferme.

Incontournable hybride

Sans surprise, c'est cette version hybride qui rafle la majorité des ventes du 3008. Malgré sa faible puissance pour un SUV compact, son 1.2 fait mieux que se défendre face à notre chronomètre. Malheureusement, les réglages de châssis adoptés par Peugeot ont fait totalement disparaître le caractère ludique du modèle précédent. On attendait mieux d'un SUV à ligne de coupé, d'autant qu'elle se paie par une habitabilité très décevante à l'arrière. On se console avec le i-Cockpit, toujours aussi spectaculaire, mais l'on déplore une mécanique terne (et émettrice de bruits bizarres) et un prix trop élevé.

Qualités

Présentation
Performances correctes

Défauts

Agilité perdue
Habitabilité médiocre

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**45 000 €** - 7 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	121 g/km **+ 820 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	145 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	520 dm³
POIDS	1663 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,90 x 1,65
VITESSE MAXI	195 km/h
1000 m D. A.	32,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

Electrique · Hybride · Hybride rechargeable · Hydrogène · Gaz naturel pour véhicule · Gaz de pétrole liquéfié

e-2008 54 kWh 156 ch GT



Le 2008 fait face à une concurrence très relevée mais bénéficie de la prime coup de pouce.

Vive le coup de pouce !

Le e-2008 a profité de son restylage de 2023 pour s'offrir la motorisation de 156 ch produite en partenariat avec Nidec et une batterie un peu plus pêchue de 54 kWh. Elle est désormais seule à la barre, le 136 ch ayant été retiré du catalogue. Avec 70 km d'autonomie moyenne en plus et presque une seconde de mieux au 0 à 100 km/h, les progrès sont réels mais son rayon d'action reste un peu court sur autoroute. S'il brille toujours par sa présentation, le 2008, parmi les plus volumineux de sa catégorie, laisse un peu sur sa faim en matière d'habitabilité et de coffre et le prix de cette version reste élevé.

Qualités

Autonomie en progrès
Confort

Défauts

Autonomie sur autoroute
Rapport encombrement habitabilité

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 200 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3600 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	388 dm^3
POIDS	1610 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,77 x 1,53
VITESSE MAXI	151 km/h
1000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11 kW) 39h (secteur)
AUTONOMIE	335 km

Les étoiles (Auto Plus) ★★★½☆

e-5008 210 ch GT



Dérivé du 3008, le 5008 est l'un des rares SUV familiaux proposant sept vraies places et une motorisation électrique.

Il casse les prix

Le 5008 tente l'aventure électrique, et Peugeot le remise toujours copieusement, avec plus de 6000 € de rabais. Il faut dire qu'avec 2,3 tonnes sur la balance, il a tout perdu de ce qui faisait le charme du modèle précédent : une agilité hors du commun pour un SUV 7 places. Il perd également ses sièges séparés à l'arrière mais sa troisième rangée de sièges reste relativement accueillante et son coffre réellement logeable. Il reste donc l'ami des familles auxquelles il propose un confort sans reproche. Sa consommation relativement contenue lui permet de proposer une autonomie acceptable de 380 km.

Qualités

Habitabilité
Confort

Défauts

Agilité disparue
Modularité en baisse

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 490 € - 7 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	210 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 73 kWh
COFFRE	685/835/330 dm^3
POIDS	2295 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,90 x 1,70
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 8h (11kW)
AUTONOMIE	380 km

Les étoiles (Auto Plus) ★★★½☆

e-5008 325 ch Dual Motor GT Exclusive 4x4



Le 5008 accède pour la première fois à la transmission intégrale grâce à cette version 325 ch.



À l'intérieur, la planche de bord est strictement identique à celle du petit frère 3008.

Electrique de montagne

Imposant et pesant, le 5008 n'a pas le profil d'une voiture de sport, mais il s'en offre la puissance avec sa version à deux moteurs électriques. Cela lui permet surtout d'accéder à la transmission intégrale à laquelle son prédécesseur n'avait jamais eu droit. Ses performances grimpent en flèche par rapport à la version électrique de base avec laquelle il partage sa batterie, mais cela se paie par une autonomie en baisse, de seulement 10 km selon nos mesures. Un sacrifice raisonnable, car la consommation reste mesurée. Attention toutefois, cette version renonce à quelques précieux litres de coffre sous plancher, mangés par la motorisation arrière.

Qualités

Habitabilité
Performances

Défauts

Masse excessive
Batterie d'entrée de gamme

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 000 € - 10 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	325 ch
Couple	509 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 73 kWh
COFFRE	685/835/330 dm^3
POIDS	2400 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,90 x 1,70
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	28,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 30 min (rapide)
AUTONOMIE	370 km

Les étoiles (Auto Plus) ★★★★☆

POLESTAR

Polestar 3 Long Range Dual motor



La batterie de 107 kWh se recharge sur borne rapide jusqu'à 250 kW. Elle met alors 30 mn pour passer de 10 à 80 %.

Un inconnu ambitieux

Ce long SUV de 4,90 m au design sobre et raffiné... ne détonnerait pas dans la gamme du cousin Volvo. La présentation épurée, sans boutons physiques offre un grand écran central de 14,5", efficace sauf sur quelques fonctions. La qualité de fabrication est remarquable, les matériaux haut de gamme. Lors de notre essai de cette version de 489 ch, l'autonomie réelle a plafonné à 450 km, loin des 632 km WLTP, en partie à cause de son poids (près de 2,6 t). Confort ferme mais comportement routier équilibré. À 86 800 €, il offre, heureusement, une dotation riche.

Qualités

Agrément et présentation
Dotation et confort

Défauts

Tarif excessif
Autonomie juste satisfaisante

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	86 800 € - 21 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	489 ch
Couple	840 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/50 R20 - 285/45 R20
BATTERIE	Li-ion 107 kWh
COFFRE	555 + 37 (AV) dm³
POIDS	2578 kg
L x l x h (en m)	4,90 x 1,96 x 1,61
VITESSE MAXI	210 km/h
1000 m D. A.	25 s
80 à 120 km/h (en d)	2,9 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) - 10h (11 kW)
AUTONOMIE	450 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

Macan Turbo 100 kWh 639 ch



Cette version haut de gamme promet d'être une vraie Porsche. Fidèle aux quatre roues motrices, ce SUV conserve le moteur avant.

Haute intensité

Tout en haut de la pyramide du Macan électrique, trône une version Turbo de 639 ch. Capable d'abattre le 0 à 100 km/h en 3,3 s et de filer à 260 km/h, il reste fidèle à l'ADN Porsche. Basé sur la plateforme PPE (800 V), il peut recharger de 10 à 80 % en 21 minutes, seulement. Son châssis, affûté et dynamique, fait presque oublier ses 2,4 tonnes. La direction précise, le freinage naturel et les accélérations décoiffantes en font un vrai SUV sportif. Confort en retrait, autonomie réelle inférieure à 450 km, et prix salé (118 910 € hors options) limitent toutefois son attrait au quotidien.

Qualités

Accélérations étonnantes
Technologie

Défauts

Surcoût élevé
Confort en retrait

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	119 700 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	639 ch
Couple	1 130 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/40 R 22 - 295/35 R 22
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	470+80 dm³
POIDS	2484 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,94 x 1,63
VITESSE MAXI	260 km/h*
1000 m D. A.	21,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,2 s
TEMPS DE CHARGE	21 min (rapide) 10h (11 kW)
AUTONOMIE	460 km

**Donnée constructeur*

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

PORSCHE

Taycan 4S



Le comportement de la Taycan épate et sa puissance de recharge maxi en courant continu s'élève désormais à 270 kW !

Un gros coeur

Après cinq années de carrière, la Taycan a pu, en 2024, bénéficier de quelques petites mises à jour. Côté style, cela s'est traduit par des boucliers et des optiques redessinés. Aussi les nouveaux phares HD matrix (option) changent le regard et notez le long bandeau lumineux avec le logo Porsche rétroéclairé sur la poupe. Superbe ! La Taycan affûte également son châssis et gagne en puissance. Ici, la version 4S, équipée de deux moteurs développe 544 ch. L'ensemble est alimenté par une énorme batterie de 89 kWh (contre 79 kWh pour la précédente) qui lui permet de parcourir 560 km en moyenne.

Qualités

Sensation de légèreté
Batterie plus performante
Autonomie en hausse

Défauts

Liste des options...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	125 800 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	544 ch
Couple	695 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	225/55 R 19 - 275/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 89 kWh
COFFRE	416+75 dm³**
POIDS	2170 kg
L x l x h (en m)	4,97 x 1,97 x 1,38
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	3s7
TEMPS DE CHARGE	9h (11 kW) 18mn charge rapide
AUTONOMIE	560 km

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé



Avec un 0 à 100 km/h expédié en 3s7, seulement, ça déménage sévère.

Un Cayenne sous stéroïdes

Vous avez sous vos yeux le Porsche Cayenne le plus puissant et le plus performant de l'histoire de la marque. Dans sa version Turbo E-Hybrid rechargeable, il associe un V8 biturbo à un moteur électrique pour développer 739 ch. Une puissance de supercar dans un SUV au gabarit XXL, capable d'accélérations fulgurantes et d'un comportement bluffant malgré ses 2,7 tonnes. Le tout sans négliger le confort ni la présentation intérieure, heureusement soignée au vu du tarif... hors options et hors malus au poids (22 880 €). Les plus sportifs pourront même opter pour le Pack GT.

Qualités

Perfs de folie
Comportement

Défauts

Hors de prix
Poids d'élephant

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	194 400 € - 53 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	40 g/km + 22 880 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	3996 cm³
Puissance	739 ch
Couple	950 Nm
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/45 R 21 - 315/40 R 21
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	404 dm³
POIDS	2595 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,99 x 1,67
VITESSE MAXI	295 km/h
0 à 100 km/h	3s7
CONSOMMATION MIXTE	1,8 l/100 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

RENAULT

Electrique · Hybride · Hybride rechargeable · Hydrogène · Gaz naturel pour véhicule · Gaz de pétrole liquéfié

5 E-Tech 40 kWh 95 ch Five



Pas de charge rapide pour cette version d'entrée de gamme, même en option!

Un gros fil à la patte

La gamme de la pétillante Renault 5 nouvelle génération s'ouvre pour l'instant sur cette attractive finition Five. Pour à peine plus de 21 000 €, prime déduite, c'est alléchant! D'autant que, même si elle renonce à quelques gimmicks, la R5 reste craquante, dedans comme dehors, et elle est toujours confortable et agréable à mener. Bien sûr, l'équipement est réduit mais reste correct. Mais le principal problème vient de l'absence de toute charge rapide: comptez 4 h pour faire le "plein"… A réserver à des usages bien spécifiques, ou au rôle de deuxième voiture, au mieux.

Qualités

Tarif accessible
Charme conservé
Gabarit pratique

Défauts

Pas de charge rapide

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	24 990 € - 5 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	95 ch
Couple	215 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/55 R18
BATTERIE	Li-ion 40 kWh
COFFRE	310 dm³
POIDS	1349 kg
L x l x h (en m)	3,93 x 1,81 x 1,50
VITESSE MAXI	131 km/h
1000 m D. A.	35 s
80 à 120 km/h (en d)	9,4 s
TEMPS DE CHARGE	18h/6h20/4h (secteur/7,4 /11 kW)
AUTONOMIE	280 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

Clio 1.8 E-Tech Full Hybrid 160 ch Techno



Plus longue et plus large, la Clio 6 ne gagne malheureusement pas en habitabilité.

Rupture maîtrisée

Renault ose la rupture stylistique avec la Clio 6, plus longue de 7 cm et plus large de 4 cm, sans pour autant révolutionner sa base technique. La citadine conserve la plate-forme CMF-B évoluée et adopte un full hybrid de 160 ch, donné pour une consommation de 4 l/100 km. Douce en ville, bien insonorisée et agréable à conduire, elle se distingue par un châssis précis et un freinage naturel, rare en hybride. L'interface Google et la présence de commandes physiques profitent à l'ergonomie. L'habitabilité n'évolue guère et la boîte peut hésiter sur voie rapide. Plus chère, mais toujours très aboutie.

Qualités

Moteur hybride très sobre
Châssis plaisant

Défauts

Tarifs en hausse
Habitabilité sans progrès

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27 600 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	90 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1789 cm³
Puissance	156 ch cumulés à 5 500 tr/mn
Couple	172 Nm (+ 205 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 4 + 2 (élec.) vitesses à crabots
PNEUS	205/45 R18
RESERVOIR	39 litres
COFFRE	290 dm³
POIDS	1323 kg
L x l x h (en m)	4,12 x 1,77 x 1,45
VITESSE MAXI	177 km/h
1000 m D. A.	30,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,0 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

5 E-Tech 52 kWh Autonomie confort 150 ch Techno



On ne l'attendait pas au chapitre de la conduite et pourtant, la R5 assure aussi quand le rythme s'accélère.

Un succès mérité

La Renault 5 était attendue au tournant après des années de battage médiatique. Elle répond pourtant aux attentes placées en elle grâce à sa plastique réjouissante, son châssis qui offre la juste balance entre sportivité et confort de conduite, ses performances pétillantes, mais pas excessives et son excellent freinage. Pour ne rien gâcher, elle propose un rapport prix/prestations intéressant par rapport à ses rivales électriques. Elle ne renverse pas la table du côté de l'autonomie mais les 320 km en moyenne sont en vue d'après les mesures de notre laboratoire : c'est mieux que la Peugeot e-208. Au final, presque un sans-faute !

Qualités

Agrément de conduite
Présentation
Autonomie compétitive

Défauts

Espace à l'arrière compté

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 990 € - 5 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	150 ch
Couple	245 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/55 R18
BATTERIE	Lithium-ion 52 kWh
COFFRE	310 dm³
POIDS	1460 kg
L x l x h (en m)	3,93 x 1,81 x 1,50
VITESSE MAXI	151 km/h
1000 m D. A.	31,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 4h40 (11kW)
AUTONOMIE	320 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

Captur 1.8 E-Tech full hybrid 160 ch Esprit Alpine



Le style extérieur est une réussite, et l'évolution de cette version full hybride aussi. Le bon mélange !

Il fait la différence

Après avoir habilement restylé son Captur, Renault propose ici une mise à jour de son ensemble "Full Hybrid". Ainsi, la cylindrée de son trois cylindres thermique passe de 1,6 à 1,8 l, la puissance gagne 15 ch et la batterie du système hybride grossit également. Au-delà du gain en performances, cette évolution procure une plus grande discrétion sur les grands axes, une douceur de fonctionnement accrue et jusqu'à 0,6 l/100 km de sobriété en plus. Le Captur reste par ailleurs agile à mener. Son intérieur, ergonomique et pratique, date un peu cependant.

Qualités

Plus doux à l'usage
Sobriété en hausse

Défauts

Boîte peu réactive
Intérieur trop banal

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 200 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	100 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1798 cm³
Puissance	109 ch (+ 49 + 24 ch élec.)
Couple	170 Nm (+ 205 + 50 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 4 + 2 (élec.) vitesses à crabots
PNEUS	215/60 R17
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	348 dm³
POIDS	1370 kg
L x l x h (en m)	4,23 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	177 km/h
1000 m D. A.	30,8 s
80 à 120 km/h (en d)	6,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,4 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

4 E-Tech 52 kWh 150 ch Autonomie Confort Techno



Très légèrement assouplie par rapport à la R5, cette R4 reste vraiment plaisante à mener.

Le choix malin ?

La R4 est 22 cm plus longue que la R5. Elle se montre donc plus habitable (mais rien d'extraordinaire non plus…), et son coffre, bien pensé, gagne 105 dm³. Et si la banquette repliée laisse une marche, le siège passager avant se rabat pour faciliter le chargement d'objets longs. Héritée de la R5, la planche de bord est ergonomique et bien finie. Dotée de suspensions un peu plus douces, la R4 trépide moins sur les mauvaises routes, mais tolère davantage de roulis. Elle conserve un comportement plaisant et – surprise – affiche une belle autonomie, notamment grâce au mode One Pedal. Mais gare aux bruits d'air.

Qualités

Agrément/confort
Coffre/autonomie

Défauts

Places AR moyennes
Bruits d'air (dès 80-90 km/h)

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 490 € - 5 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	150 ch
Couple	245 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/60 R18
BATTERIE	Li-ion 52 kWh
COFFRE	415 dm³
POIDS	1537 kg
L x l x h (en m)	4,15 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	151 km/h
1000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en d)	6 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (100 kW)
AUTONOMIE	355 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Scenic E-Tech Autonomie Confort 170 ch Techno



Le Scenic n'est plus un monospace mais il reste incontestablement familial.

Sacrifice discutable

Certes, 5000 € d'économie par rapport à la version Grande Autonomie, ce n'est pas rien, mais il faut bien mesurer ce que cela implique comme sacrifices : selon le Labo Auto Plus, cette version perd 110 km d'autonomie sur autoroute et 140 km en moyenne de rayon d'action ! C'est beaucoup, même si ce Crossover conserve par ailleurs toutes ses qualités à savoir une habitabilité remarquable, un bel agrément de conduite, un équipement multimédia moderne et pratique et un confort remarquable. Dommage cependant que la modularité soit aussi pauvre et l'adhérence sur le mouillé si précaire.

Qualités

Agrément de conduite
Habitabilité

Défauts

Autonomie en forte baisse
Adhérence sur le mouillé

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 990 € - 4 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	170 ch
Couple	280 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 60 kWh
COFFRE	535 dm³
POIDS	1765 kg
L x l x h (en m)	4,47 x 1,87 x 1,57
VITESSE MAXI	154 km/h
1000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,7 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 6h (11kW)
AUTONOMIE	340 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Symbioz 1.8 E-Tech 160 ch full hybrid Techno



La chaîne hybride gagne 15 ch via une nouvelle partie thermique qui passe de 1,6 à 1,8 litre. Il en résulte un gain de performance appréciable.

Le bon accord

Le Symbioz a troqué sa version E-Tech 1.6 hybride de 145 ch contre un ensemble étrenné quelques mois avant lui par le Dacia Bigster et partagé avec le Captur. La puissance maxi combinée atteint 160 ch, au profit des reprises et du niveau sonore (plus de couple à bas régime). Du mieux aussi du côté de la boîte à crabots, au fonctionnement plus fluide, à défaut de gagner en réactivité. Davantage d'agrément au final, en ville comme sur voie rapide. Et sans hausse de l'appétit : 5,8 l/100 km de moyenne, 5,6 l en ville et 6,3 l sur autoroute.

Qualités

Plus d'agrément
Consommation

Défauts

Places AR étroites
Boîte auto. lente

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 400 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	98 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1789 cm³
Puissance	109 ch (+ 49 + 24 ch élec.)
Couple	170 Nm (+ 205 + 50 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/49 R19
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	480 à 610 dm³
POIDS	1390 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,8 x 1,58
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	9s1
CONSOMMATION MIXTE	5,8 l/100 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Austral E-Tech full hybrid 200 ch Esprit Alpine



Si l'agrément mécanique de l'Austral monte d'un cran, la mise en route du moteur thermique manque encore de discrétion.

Le favori

Positionné entre le Symbioz et le Rafale, l'Austral a été restylé en 2024 pour rester compétitif face au Peugeot 3008 et au récent Citroën C5 Aircross. Il a adopté les codes du Rafale et profite d'une proue plus racée. Sa finition est soignée, son confort remarquable et il dispose d'équipements innovants comme la reconnaissance du conducteur ou encore les roues arrière directrices. Désormais proposé uniquement en version hybride de 200 ch, l'Austral se révèle très agréable à conduire, mieux insonorisé et toujours aussi sobre avec seulement 6,1 l/100 km selon nos mesures. Bravo Renault !

Qualités

Confort de conduite
Conso modérée

Défauts

Prix
Options onéreuses

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 000 € - 7 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	107 g/km + 140 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	200 ch cumulés
Couple	205 Nm (+ 205 nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	235/45 R20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	525/650 dm³
POIDS	1676 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,83 x 1,65
VITESSE MAXI	178 km/h
1000 m D. A.	30,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

SKODA

Elroq 85 Plus 285 ch



La charge rapide monte à 175 kW en pic et permet de passer de 10 à 80 % en 28 mn.

Le bon plan

Skoda muscle son offre électrique avec un SUV compact plus court, moins cher que l'Enyaq, mais tout aussi ambitieux. Avec ses 440 km d'autonomie mesurés, un moteur de 286 ch et une batterie de 77 kWh, il combine bonnes performances et agrément de conduite. Habitable, futé dans ses rangements et bien équipé, son tarif débute à 39480 € (bonus inclus). Seul bémol : un amortissement un peu trop ferme sur les routes dégradées qui dessert quelque peu le confort. Reste que son rapport prix/prestations en fait un redoutable concurrent sur le marché. Encore une fois, Skoda frappe fort.

Qualités

Prix intéressant
Autonomie convenable
Agilité/performances

Défauts

Poids élevé

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 700 € - 6 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	470 dm^3
POIDS	2104 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,89 x 1,66
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	27,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	28 mn (rapide) 8h (11kW)
AUTONOMIE	440 km

Les étoiles ★★★★☆

Enyaq 85x 286 ch Sportline



Pour un surcoût de 4690 €, cet Enyaq 85x peut disposer de la luxueuse finition Sportline.

Peu de polyvalence

Voici l'Enyaq le plus sécurisant de la gamme, à savoir la version à transmission intégrale 85x de 286 ch. Ici, le moteur électrique arrière est épaulé par un second, situé sur l'essieu avant. La présence de la transmission intégrale permet de maîtriser au mieux le couple. Mais forcément, toute cette technologie augmente le poids. Ainsi, cette déclinaison ne pèse pas moins de 2384 kg ! Cela influe forcément sur les relances mais aussi sur l'autonomie. Sur autoroute, n'espérez pas dépasser les 350 km. Enfin si l'Enyaq n'a rien d'un sportif, il maîtrise avec un certain succès les éventuelles prises de roulis.

Qualités

Motricité
Comportement

Défauts

Poids en hausse
Autonomie sur autoroute

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	54 500 € - 5 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CDP	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	286 ch
Couple	NC Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	588 dm^{3**}
POIDS	2230 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,88 x 1,61
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	6s7
TEMPS DE CHARGE	28min (rapide) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	544 km

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

Les étoiles ★★★★☆

SMART

#1 66 kWh 428 ch Brabus



Avec 3 s 9 au 0 à 100 km/h annoncées par le constructeur, cette Smart accélère plus fort qu'une Porsche 911 Carrera.

Course à la puissance

Cette version se distingue par des boudiers spécifiques et des bas de caisse arborant le logo Brabus. Le capot retravaillé a deux entrées d'air factices et les jantes alu ont un dessin propre à cette finition. A l'intérieur, on retrouve la touche sport avec le pédalier alu, des ceintures de sécurité de couleur rouge comme les surpiqures du tableau de bord. Le toit panoramique est de série. Cette version équipée de deux moteurs développe 428 ch et dispose de 4 roues motrices. Si les accélérations sont franches, le train avant n'est pas très incisif et la belle pèse tout de même 1900 kg.

Qualités

Performances
Equipements de série

Défauts

Tarif
Poids

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 315 € - 8 CV
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 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66 kWh
COFFRE	333/445 dm^3
POIDS	1955 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,83 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	24,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,2 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 23h (secteur)
AUTONOMIE	290 km

Les étoiles ★★★☆☆

#5 100 kWh 646 ch Brabus



Avec 94 kWh de capacité utile, la batterie permettrait d'effectuer 540 km. En réalité, ce sera un peu plus de 400 km. Déjà pas mal...

Ouch !

Le SUV Smart #5, long de 4,70 m, est à ce jour le plus grand et puissant modèle de la marque, atteignant dans cette version Brabus quelques 646 ch ! Son style incarne le nouveau langage Smart, et certains détails trahissent sa sportivité. Doté d'une batterie de 100 kWh en 800 V, il peut se recharger de 10 à 80 % en 18 mn et promet 540 km d'autonomie... comptez plutôt un peu plus de 400 km. Précis, agile, il abat un 0 à 100 km/h fulgurant en 3,8 s, malgré son poids. Le freinage manque toutefois de mordant et la direction de ressenti. Confort et espace sont au rendez-vous, dans un habitacle assez chic.

Qualités

Autonomie et recharge
Habitabilité/coffre
Equipements et finition

Défauts

Ressenti direction - Freinage

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	61 600 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	646 ch
Couple	710 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/40 R21
BATTERIE	Lithium NMC 100 kWh
COFFRE	540+45 dm^{3**}
POIDS	2378 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,92 x 1,71
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	3s8
TEMPS DE CHARGE	18 mn (borne DC 400 kW max.)
AUTONOMIE	540 km

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

Les étoiles ★★★★☆

SMART

#5 100 kWh 588 ch Summit Edition





L'habitacle ultra technologique est valorisant, avec une dotation riche orientée confort et multimédia.

La finition Summit Edition peut être équipée d'un rack sur le toit avec échelle, d'un marchepied et d'une boîte de rangement extérieure.

En tenue de treck

SUV familial électrique de Smart, le #5 atteint ici son sommet avec deux moteurs et 588 ch, associés à une batterie de 100 kWh et une architecture 800 V. Cette version intégrale vise les performances tout en conservant jusqu'à 540 km d'autonomie. Comme les autres déclinaisons hautes, elle profite d'une recharge ultra rapide (jusqu'à 400 kW, 10-80 % en moins de 20 min) et d'un équipement très complet. Cette déclinaison Summit Edition, plus baroudeuse, ajoute des accessoires extérieurs dédiés à l'aventure, une combinaison de couleurs exclusive et un mode de conduite "off road". Une alternative au look sportif de la Brabus.

Qualités

Performances élevées

Recharge très rapide

Défauts

Poids important

Prix élevé

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57 600 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique asynchrone
Puissance	588 ch
Couple	643 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	540+45 dm³
POIDS	2 381 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,92 x 1,71
VITESSE MAXI	204 km/h
1 000 m D. A.	23,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	1,8 s
TEMPS DE CHARGE	18 min (rapide) 10h (11 kW)
AUTONOMIE	420 km

Les étoiles ★★★★☆

TESLA

Model Y 79 kWh 410 ch Performance



Cette version Performance à transmission intégrale combine accélérations canons et motricité irréprochable.

Désir de revanche

Si les prestations du Model Y Grande Autonomie 4x4 Premium ne vous suffisent pas, Tesla propose une version Performance pour 9000 € de plus. Tournée vers la sportivité avec ses jolies roues de 21" et ses éléments de carrosserie spécifiques, cette déclinaison revendique un rayon d'action de 465 km. Une donnée somme toute assez confortable, notamment pour ceux qui roulent beaucoup. Par ailleurs, les performances délivrées par ce Model Y de 410 ch s'annoncent canons. D'après nos chiffres, ce SUV expédie le 0 à 100 km/h en seulement 5s1. Seul hic : le confort de suspensions.

Qualités

Ambiance intérieure

Autonomie/performances

Look sympa

Défauts

Sensation direction/freins

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	61 990 € - 11 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	410 ch
Couple	493 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 79 kWh
COFFRE	695+105 dm³
POIDS	2000 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,98 x 1,63
VITESSE MAXI	201 km/h
1 000 m D. A.	24,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 30 min (rapide)
AUTONOMIE	465 km

Les étoiles ★★★★½

TOYOTA

Aygo X 1.5 Hybride 116 Air Collec.



Avec son 1.5 hybride de 116 ch, l'Aygo X gagne en tonus sans perdre sa maniabilité urbaine. Et surtout elle garde un faible appétit.

Une mini-Yaris hybride

Trois ans après son lancement, l'Aygo X abandonne son modeste trois cylindres de 72 ch au profit du 1.5 hybride de 116 ch de la Yaris. Plus tonique (0 à 100 km/h en 9s2) et nettement plus sobre, la citadine annonce 3,7 l/100 km, avec 4,2 l relevés lors de notre premier essai. Direction, suspensions et freinage progressent, renforçant la stabilité et la précision, tout en conservant une excellente maniabilité en ville. L'équipement se modernise, mais l'habitabilité et le petit coffre de 231 dm³ limitent la polyvalence. Et le tarif, bien que profitant de remises, reste élevé.

Qualités

Maniabilité

Dotation et conso

Défauts

Finition

Habitabilité/coffre

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 300 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	89 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 490 cm³
Puissance	116 ch
Couple	141 Nm
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	175/60 R18
RESERVOIR	30 litres
COFFRE	250 dm³
POIDS	1 114 kg
L x l x h (en m)	3,78 x 1,74 x 1,53
VITESSE MAXI	173 km/h
1 000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	4,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Electrique · Hybride · Hybride rechargeable · Hydrogène · Gaz naturel pour véhicule · Gaz de pétrole liquéfié

Prius Hybride Rechargeable 223 ch Design



Pour sa Prius, Toyota annonce une autonomie en "pure" électrique d'environ 70 km.

Toujours efficiente

Dernière Prius au catalogue, cette version rechargeable vit ses derniers mois, sur stock. Elle reçoit un bloc 2.0 de 152 ch, associé à un moteur électrique de 163 ch. La conduite est plus agréable et les démarrages sont vifs. La transmission à variation continue emballe toujours le moteur lors de franches accélérations, mais heureusement moins bruyamment qu'avant. Cette Prius fait la part belle au confort. L'amortissement est douillet, mais les grands gabarits trouveront l'accessibilité arrière décevante comme la garde au toit. Et le coffre est plus petit que celui d'une citadine Yaris hybride !

Qualités
Moteur/agrément
Ligne enfin sympa

Défauts
Habitabilité
Volume coffre

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 400 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	47 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1987 cm³
Puissance	223 ch cumulés
Couple	190 Nm (+ 208 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	195/50 R 19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	310 dm³
POIDS	1588 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,79 x 1,42
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	28,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,1 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

C-HR+ Performance AWD 343 ch Collection



Le C-HR+ partage la plate-forme du bZ4X et n'a rien d'un simple C-HR électrifié. On apprécie son comportement rigoureux et son confort.

Bon élève discret

Rien de révolutionnaire pour cet inédit petit frère du bZ4X qui n'a donc aucun rapport autre que le nom avec le C-HR originel. Sobre, il préfère le sérieux à la surenchère technologique : pas de fonctions connectées complexes ou d'écrans géants à bord du C-HR+, et la charge rapide est dans la moyenne (150 kW). En revanche, sa consommation modérée permet une autonomie confortable et, dans la veine des Toyota actuelles, comportement routier et confort de haut niveau en font un agréable compagnon de voyage. A condition de limiter les bagages : le coffre déçoit.

Qualités
Châssis réussi
Autonomie

Défauts
Habitabilité moyenne
Coffre

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 400 € - 10 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	343 ch
Couple	AV : 268 Nm + AR 170 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R20
BATTERIE	Li-ion 72 kWh
COFFRE	416 dm³
POIDS	2080 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,87 x 1,60
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s2
TEMPS DE CHARGE	30 mn pour 150 kW (10 à 80%)
AUTONOMIE	505 km

**Données constructeurs*

Les étoiles ★★★★☆

C-HR Hybride 140 ch Collection



À tout miser sur un design atypique, Toyota sacrifie l'espace aux places arrière et le coffre du C-HR.

Stylé et sobre

Le style de ce dernier opus reste spectaculaire. La motorisation évolue sensiblement. Le 1.8 l développe désormais 140 ch en lieu et place des 122 ch de l'ancienne génération. La douceur de conduite est au rendez-vous et les consommations maîtrisées. Petit bémol en ce qui concerne la transmission à variation continue qui emballe encore trop le moteur. A bord, si le confort progresse, l'amortissement manque encore de douceur. On se console avec un équipement de série généreux (conduite semi-autonome...). Dommage que l'espace soit compté aux places arrière et le volume de coffre limité.

Qualités
Sobriété
Equipements

Défauts
Habitabilité/Coffre
Phases d'accélarations bruyantes

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 950 € - 5 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	109 g/km + 75 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1798 cm³
Puissance	140 ch à nc tr/mn
Couple	142 (+ 185 élec.) Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/50 R 19
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	390 dm³
POIDS	1487 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,56
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

bZ4X Grande Autonomie 2WD 69 kWh 224 ch Lounge



Le bZ4x évolue en douceur et adopte un nouveau bandeau lumineux et des passages de roue laqués plus élégants.

Mise à jour nécessaire

Restylé précocement, le Toyota bZ4X corrige ses principaux défauts sans bouleverser sa recette. Sa batterie progresse à 69 kWh utiles et promet 559 km WLTP, avec environ 400 km envisageables sur route. La charge rapide reste limitée à 150 kW, mais le préconditionnement réduit la charge de 10 à 80 % à 28 minutes. Plus consensuel dehors, modernisé dedans (écran 14"), le SUV conserve un bon confort et une vie à bord spacieuse. En revanche, l'ergonomie, la qualité perçue et le dynamisme restent en retrait face à des références souvent moins chères.

Qualités
Confort/habitabilité
Autonomie en progrès

Défauts
Dynamisme limité
Prix peu compétitif

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 900 € - 5 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	224 ch
Couple	268 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/60 R18
BATTERIE	Lithium-ion 69 kWh
COFFRE	560 dm³
POIDS	1930 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,86 x 1,65
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s4
TEMPS DE CHARGE	28 min (rapide)
AUTONOMIE	559 km

**Données constructeurs*

Les étoiles ★★★☆☆

VOLKSWAGEN

ID.4 Pro 286 Life Max



Cette version Pro est désormais dotée de 286 ch. Mais une récente hausse de prix lui fait perdre le maxi bonus.

Le courant passe

L'ID.4 est un SUV compact reprenant la base de l'ID.3 mais avec des capacités de batterie supérieures. Au côté des versions "Pure" de 52 kWh, beaucoup trop justes pour envisager de longs voyages, on trouve donc des modèles "Pro" de 77 kWh, au rayon d'action beaucoup plus étendu. Selon les mesures réalisées par le laboratoire Auto Plus, l'allemand peut ainsi couvrir plus de 400 km sans ravitailler en milieu urbain, et plus de 350 km sur autoroute. Vif à l'accélération, maniable et plutôt agile, l'ID.4 se montre par ailleurs agréable à conduire. Plus cher depuis peu, il a perdu le bénéfice du bonus maxi.

Qualités

Autonomie correcte
Agrément de conduite
Diamètre de braquage

Défauts

Tarifs

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 990 € - 6 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	565 dm³
POIDS	2200 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,86 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	27,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	450 km

Les étoiles ★★★★☆

Tiguan eHybrid 272 R-Line



Le nouveau Tiguan est disponible en deux versions hybrides rechargeables: en 204 ch ou, comme ici, en 272 ch.

Plus loin, plus cher

Récemment renouvelé, le Tiguan, star de la marque, embarque logiquement son système hybride rechargeable de dernière génération. Ce groupe de 272 ch a déjà été aperçu sur les Passat et Golf, et se distingue surtout par une impressionnante autonomie en mode 100 % électrique : 89 km en conditions variées, selon nos mesures. Seuls les SUV premiums comme le Mercedes GLC font mieux, mais ils sont encore plus chers. Non pas que le Tiguan est accessible : en finition R-Line, on dépasse les 60000 €, hors malus... Mais, outre un comportement peu inspiré, il est difficile de lui faire de vrais reproches.

Qualités

Autonomie électrique
Habitabilité
Conso. raisonnable

Défauts

Comportement fade

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	62 100 € - 9 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	36 g/km + 1 800 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	272 ch cumulés
Couple	400 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	495/635 dm³
POIDS	1900 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,86 x 1,66
VITESSE MAXI	216 km/h
1000 m D. A.	28,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

T-Roc 1.5 eTSI Hybrid 116 Life



En finition basse, pas question de jolies jantes de 18 " ou plus. Mais le T-Roc y gagne en confort.



A l'intérieur, ce T-Roc est sobre, parfois à l'excès. Mais la qualité est au rendez-vous. Les technos aussi.

Descente de gamme

Le nouveau T-Roc est bourré de qualités. Il emprunte au Tiguan sa plateforme, qui lui offre un espace habitable généreux et un coffre caverneux et pratique. Surtout, il est très doux et silencieux, y compris sur autoroute, ce qui n'est pas donné pour un SUV citadin, même un grand comme celui-ci. Son problème ? Son prix... Mais moins dans cette version 116 ch d'accès. Il s'agit ici toujours du 1.5 eTSI, très discret, voire invisible. Il est certes un poil gourmand, mais c'est le prix à payer pour tant d'agrément. Et les reprises sont suffisantes. A ce prix, il est intéressant : certains sont moins chers ou plus performants, mais pas aussi homogène.

Qualités

Tarif plus contenu
Moteur très doux
Habitabilité

Défauts

Moteur un peu gourmand

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 500 € - 6 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	126 g/km + 650 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	116 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	225/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	470 dm³
POIDS	1422 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,83 x 1,58
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	33,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

Les étoiles ★★★★☆

Electrique · Hybride · Hybride rechargeable · Hydrogène · Gaz naturel pour véhicule · Gaz de pétrole liquéfié

ID. Buzz 86 kWh 286 ch Pro 7 pl.





L'ID. Buzz reçoit cette tablette de 12,9" à l'interface modernisée. L'ergonomie n'est pas parfaite mais les raccourcis sont pratiques.

Avec ses dimensions et ses formes cubiques, l'ID. Buzz ne pouvait qu'avoir des cotes intérieures hors norme.

La vie en très grand

L'original Volkswagen ID. Buzz gagne 25 cm d'empattement dans cette version 7 places. Ainsi modifié, l'espace à bord devient remarquable : vaste 2ème rang coulissant, accès aisé et bonnes cotes pour les places du fond. Grâce à une batterie de 86 kWh, il atteint 335 km d'autonomie relevée, et une recharge rapide à 200 kW. Malgré les 2762 kg, oui presque 3 tonnes (!), ses 286 ch offrent de bonnes reprises, même si le roulis et un amortissement perfectible limitent le dynamisme. Bien présenté et agréable à conduire, l'ID. Buzz peut rester compétitif… attention aux options très coûteuses.

Qualités

Un charme fou
Habitabilité et coffre
Agrément de conduite

Défauts

Dotation limitée - Rayon de braquage

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 350 € - 6 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	286 ch
Couple	560 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R19 - 255/50 R19
BATTERIE	Li-ion 86 kWh
COFFRE	1200/1485/545 dm³
POIDS	2762 kg
L x l x h (en m)	4,97 x 1,99 x 1,93
VITESSE MAXI	162 km/h
1000 m D. A.	29,8 s
80 à 120 km/h (en d)	5,2 s
TEMPS DE CHARGE	9 h (11 kW) 30min (Rapide)
AUTONOMIE	335 km

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

VOLVO

ES90 Single Extended Range 88 kWh 333 ch Ultra



Avec son radar Lidar, l'ES90 a des airs de taxi. Mais Volvo va retirer le système et son excroissance sur les modèles 2026.

Haut voltage

L'ES90 est la première berline électrique Volvo. Longue de 5 m, développée sur la plate-forme SPA2 avec architecture 800 volts, elle promet 650 km WLTP (plutôt 500 km en vrai...) en version Single (88 kWh, 333 ch), et accepte jusqu'à 300 kW en charge, soit une recharge de 10 à 80 % en 20 min. Malgré ses 2,4 tonnes, elle surprend par son agilité et son confort de haut vol, servi par une insonorisation remarquable et un empattement géant de 3,10 m qui dégage beaucoup de place à l'arrière. Dommage que le coffre, la rétrovision, et l'ergonomie 100 % tactile déçoivent à ce niveau de prix, élevé et sans bonus.

Qualités

Comportement routier
Autonomie/temps de charge

Défauts

Visibilité arrière
Ergonomie tout tactile

Les chiffres*	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	86 550 € - 17 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	333 ch
Couple	480 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R21 - 275/40 R21
BATTERIE	Lithium-ion NMC 88 kWh
COFFRE	446+22 dm³
POIDS	2441 kg
L x l x h (en m)	5,00 x 1,94 x 1,55
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	6s9
TEMPS DE CHARGE	20 min (rapide) 10h (11 kW)
AUTONOMIE	650 km

**Données constructeurs*

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

EX30 P5 Long Range 69 kWh 272 ch Ultra



L'EX30 s'avère très plaisant à mener et son confort de suspension devrait séduire le plus grand nombre.

L'urbain très branché

Avec ses 4,24 m de long, ce très looké EX30 aura fort à faire puisqu'il devra affronter quelques modèles phares comme le Peugeot E-2008 ou le Hyundai Kona EV. Mais bonne nouvelle, depuis cette année, la fabrication a lieu en Belgique. De ce fait, les versions facturées sous les 47000 € peuvent profiter du fameux bonus. Pour séduire, le Volvo avance de sérieux arguments, à commencer par son moteur de 272 ch qui assure des relances canons. Si nous avons été conquis par son comportement abouti et son excellent niveau de confort en usage mixte, n'espérez pas dépasser les 340 km.

Qualités

Agrément routier
SUV confortable

Défauts

Toujours pas de bonus ici
Coffre

Les chiffres	
PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 850 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3500 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	272 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 69 kWh
COFFRE	357+15 dm³
POIDS	1816 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,84 x 1,55
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	26,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 62h (secteur)
AUTONOMIE	340 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

VOLVO

EC40 Single Extended Range 82 kWh 252 ch Start



Pour recharger la batterie de l'EC40, comptez pas moins de 7h à 11 kW et seulement 26 minutes via une borne de recharge rapide.

Nouvelle silhouette

Comme d'autres constructeurs, Volvo propose un SUV au look de coupé. Basé sur la même plateforme que le XC40/EX40, le EC40 a pour particularité de n'être disponible qu'en version 100% électrique. En entrée de gamme, le SUV dispose ainsi de 252 ch et sa batterie de 82 kWh autorise une autonomie de 558 km, selon Volvo. A bord, la présentation suédoise séduit mais en y regardant de plus près, on découvre quelques plastiques bas de gamme. A l'arrière, les passagers profitent d'un bel espace au niveau des jambes, cependant la garde au toit limitée peut gêner les plus grands.

Qualités

Look
Autonomie
Gabarit

Défauts

Trop lourd

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**53 550 €** - 9 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
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 R 19 - 255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	479+ 37 dm³**
POIDS	2095 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	7s3
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 26 min (rapide)
AUTONOMIE	558 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Les étoiles Auto Plus ★★★½☆

EX90 Twin Performance 111 kWh 517 ch Ultra



Très bonne surprise sur les petites routes où l'EX90 sait se montrer plaisant malgré ses 2,8 tonnes.

Le nouveau chef de file

Voici le modèle le plus puissant de la gamme EX90. Ce grand SUV 7 places (5,04 m de long) allie technologies de pointe (batterie de 111 kWh, moteur électrique de 517 ch) et design scandinave. Proposé à partir de 89 500 €, il grimpe à plus de 110000 € pour la version haut de gamme Twin Performance, ici à l'essai. Confortable, sécurisant et étonnamment dynamique malgré ses 2,8 tonnes, Volvo annonce une autonomie moyenne de 614 km. Son écran central gère presque toutes les fonctions, au détriment de l'ergonomie. Et sachez qu'une fois à bord, l'espace et la qualité de fabrication sont au rendez-vous.

Qualités

Belle autonomie
Confort

Défauts

Tarif
Ergonomie

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**110400 €** - 23 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	517 ch
Couple	910 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/45 R 21 - 295/40 R 21.
BATTERIE	Lithium-ion 111 kWh
COFFRE	697/324+ 46 dm³
POIDS	2787 kg
L x l x h (en m)	5,04 x 1,97 x 1,75
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	4s9
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 10h (11kW)
AUTONOMIE	614 km

*Données constructeurs

Les étoiles Auto Plus ★★★★½

XPENG

XC90 T8 406 AWD Ultra



Pour ne pas froisser les clients, le style extérieur et intérieur du XC90 évolue en douceur.

Subtile évolution

Le XC90 s'offre une troisième évolution, tant sur le plan esthétique que technologique, afin de prolonger sa carrière aux côtés de l'EX90, sa déclinaison 100 % électrique. Le grand SUV conserve sa motorisation hybride rechargeable de 406 ch cumulés, associant ici un moteur essence 2.0 à un bloc électrique. Le mode « Pure » permet de parcourir près de 90 km en tout électrique, tandis que le mode "Save" offre la possibilité de recharger la batterie en roulant. En revanche, une fois celle-ci déchargée, la consommation dépasse facilement les 9 l/100 km, même en adoptant une conduite mesurée.

Qualités

Performances
Confort exceptionnel
Mode électrique

Défauts

Prix

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**108500 €** - 20 CV
CO_2 - MALUS ÉCOLO+POIDS :	80 g/km **+ 12530 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1969 cm³
Puissance	406 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 20
RESERVOIR	71 litres
COFFRE	650/244 dm³
POIDS	2350 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,93 x 1,77
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s4
CONSOMMATION MIXTE	3,4 l/100 km

*Données constructeurs

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

G6 AWD Performance 485 ch



Le G6 accepte jusqu'à 451 kW pour recharger sa batterie. Le "plein" de 10 à 80 % dure 12 minutes. Un record !

A la vitesse de l'éclair

A l'occasion d'un léger restylage qui touche les phares avant, les feux arrière, le logo, et qui voit l'arrivée d'un béquet sur la malle arrière, le G6 reçoit une nouvelle batterie de 80 kWh de capacité utile. Décevante en autonomie sur autoroute (340 km), elle se rattrape par une vitesse de charge (très) rapide : 12 mn seulement. Un record ! A condition de trouver une borne capable de délivrer 451 kW. Performant, plaisant, spacieux et confortable, ce grand SUV (4,76 m de long) dispose en revanche de commandes peu intuitives. Sa dotation ultra-riche rend son prix plus digeste.

Qualités

Prix / équipement
Temps de recharge

Défauts

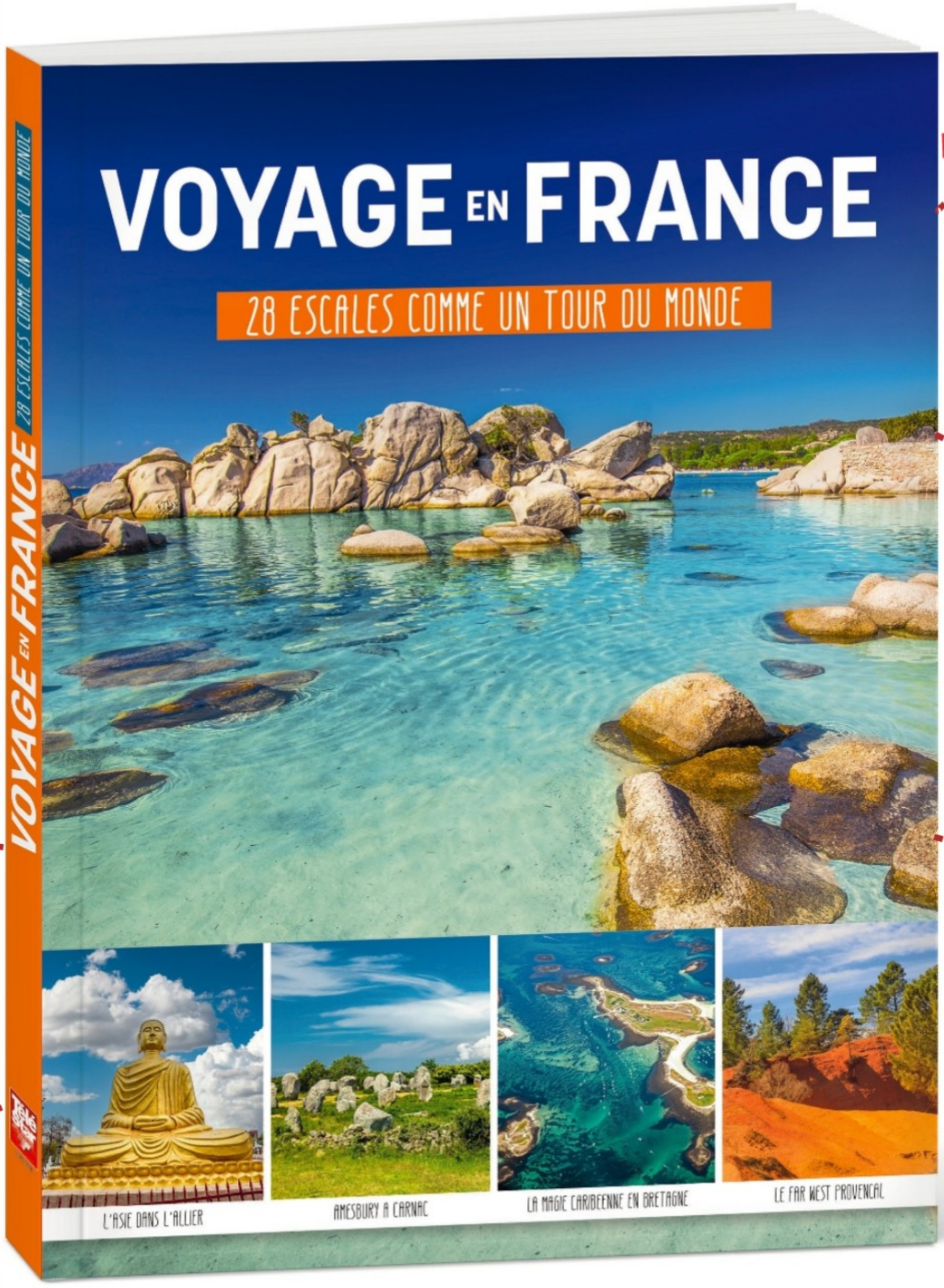
Autonomie sur autoroute
Ergonomie numérique perfectible

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**50 990 €** - 12 CV
CO_2 - BONUS : PRIME CEE	0 g/km NC €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	485 ch
Couple	660 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 80 kWh
COFFRE	500 dm³
POIDS	2241 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,92 x 1,65
VITESSE MAXI	204 km/h
1000 m D. A.	24,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
TEMPS DE CHARGE	12 min (rapide) 9h (11 kW)
AUTONOMIE	400 km

Les étoiles Auto Plus ★★★★☆

Télé Star
– HORS-SÉRIE –



HÉBERGEMENT & RESTAURATION

GASTRONOMIE

EN MODE... HISTORIQUE

SPORT

DÉTENTE

Un véritable guide pratique pour redécouvrir une France surprenante et dépaysante, à travers 192 pages d'escapades, de bonnes adresses et de trésors cachés.

En vente actuellement

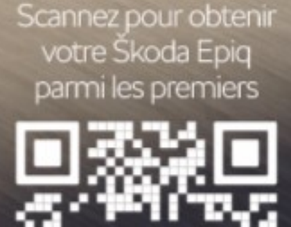
Photo non contractuelle

SKODA

Ooh

c'est Epiq

Scannez pour obtenir votre Škoda Epiq parmi les premiers





Le tout nouveau Škoda Epiq, 100 % électrique.

Disponible dès maintenant à la commande.

Volkswagen Group France – SAS - Capital : 198 502 510 € – 11, av. de Boursonne – 02600 Villers-Cotterêts – RCS Soissons 832 277 370.

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