

➔ Toyota bZ4X



Discret sur nos routes depuis son lancement en 2023, le bZ4X, 1er SUV électrique du constructeur du soleil levant, s'offre une petite mise à niveau. Si la ligne générale reste quasi identique, c'est la face avant qui bénéficie des plus gros changements en recevant un bandeau lumineux transversal futuriste rappelant ainsi le design des autres modèles du catalogue comme la Prius. Juste en dessous, les optiques led viennent s'intégrer en prolongement des passages de roues qui, au passage, mutent de gris à noir laqué sur l'ensemble de la gamme. Avec une longueur de 4,69 mètres constituée de lignes fuyantes, le nouveau bZ4X repose sur de nouvelles jantes de 18 ou 20 pouces diamantées. Le hayon à ouverture électrique propose un volume de changement de 452 litres.

■ > Vie à bord

À l'intérieur, pas de révolution, mais quelques évolutions que les clients de la première génération attendaient. Assis sur de nouvelles selleries, composées de revêtements synthétique haut de gamme (sur les versions Lounge et Collection), les passagers remarqueront que le combiné d'instrumentation numérique devant le conducteur a perdu son habillage plastique de périphérie, de type navette spatiale, pour plus de sobriété. Sa dimension reste de 7 pouces, mais est très lisible. Au centre, l'écran multimédia passe à 14 pouces au lieu de 12,3 pour la première génération et surmonte une console centrale repensée et abaissée de 10 cm. La sécurité est bien sûr au programme avec l'ensemble des alertes de collision et d'angles morts, le système de maintien dans la voie avec régulateur de vitesse adaptatif et autre vision de stationnement à 360°. La navigation reçoit un planificateur d'itinéraire indiquant le lieu et le moment préconisé pour la recharge. Enfin, la Clé

digitale permet de partager l'accès et le démarrage de votre bZ4X grâce aux smartphones de vos proches.

■ > Sur la route

Le bZ4X propose plusieurs solutions de puissance suivant votre usage. Seules les finitions Design et Design Business peuvent recevoir une petite batterie de 57,7 kWh qui alimente un moteur développant 167 ch. Cette capacité d'entrée de gamme permet de parcourir, en mode mixte, environ 440 km. Ensuite, toutes les versions peuvent être équipées de la grosse batterie de 73,1 kWh. Elle offre, dans ce cas, une plus grande autonomie avec plus de 550 km (avec les jantes de 18"). C'est environ 55 km d'autonomie de plus par rapport à la génération précédente. La puissance ainsi délivrée est de 224 ch (20 de plus qu'à la version 2023). Vous en voulez plus ? Optez pour la version Performance AWD et ses 4 roues motrices. Votre bZ4X se verra alors greffer sur l'essieu arrière un autre moteur qui, ajouté à celui de l'avant, offrira une puissance de 343 ch, soit 125 de plus que l'ancien bZ4X. La version Design reçoit un chargeur 11 kW qui rechargera le véhicule en moins de 5 heures. Les versions supérieures reçoivent un chargeur embarqué de 22 kW qui rechargera la batterie en 2h10. Sur borne rapide, en 150 kW, le temps d'attente sera de 28 minutes en ayant préconditionné la batterie 40 minutes auparavant. Puissance accrue, confort et espace à bord généreux sont des points forts de ce nouveau bZ4X. De 40 900 € (Design) à 51 900 € (Collection). Pour bénéficier des 4 roues motrices sur les finitions hautes, il vous faudra rajouter 2 500 €.

Texte et photo Thierry André

L'essai complet et plus de photos sur drive-essai.com ou à autoweekend@aol.com le 3/19/2026, 3:43:45 PM

➔ Kia Sportage



Déjà très réussie, la génération actuelle se doit de rajeunir son identité afin de rester un SUV intéressant dans ce segment très concurrentiel. C'est la face avant qui bénéficie des plus gros changements. Si le capot reste identique et garde en son extrémité le fameux tiger noze (nez de tigre), en dessous et sur les côtés, tout change ! On oublie les feux de jours boomerang qui font place à une nouvelle signature lumineuse qui vient désormais en périphérie de l'éclairage, jouxtant capot et ailes. Le bas du bouclier se verticalise et devient plus viril. La longueur évolue légèrement à 4,54 m, soit 25 millimètres de plus que la version de 2021. Le nouveau Sportage reçoit des jantes de 17 pouces sur les deux premières finitions (Motion et Active) et 18 en haut de gamme GT-Line. L'arrière change très peu pour ce lifting. On notera une réorganisation dans l'éclairage des feux, qui gardent toutefois la même forme. Le dessin modernisé du bas de bouclier fait écho à celui de l'avant. Le SUV star garde sa poupe agréable avec ce gros béquet en haut de hayon. Ce dernier s'ouvre, électriquement sur un bel espace de chargement de 587 litres.

■ > Vie à bord

Peu d'évolution dans cet habitacle fonctionnel, on remarque que les aérateurs qui prenaient en étau l'écran incurvé deviennent horizontaux. Le double écran reçoit désormais des bords plats, mais ses mensurations restent inchangées à 2 x 12,3 pouces. On découvre également un nouveau volant à deux branches habillé avec élégance de cuir grainé bi-ton. Les mélomanes pourront s'évader en écoutant leurs tubes préférés diffusés par le système audio Harman Kardon à 8 hauts-parleurs et caisson de basses. Repassons côté conducteur où celui-ci pourra recharger son smartphone par induction et profiter de la

de ce dernier sans-fil. Le Sportage reçoit pour la première fois, en option, un afficheur tête haute de 10 pouces pour plus de sécurité. Toujours sur ce sujet, les aides à la conduite sont nombreuses, et ce, dès l'entrée de gamme Motion (maintien au centre de la voie, caméra de recul, régulateur adaptatif, freinage d'urgence...). En montant en gamme, on peut retrouver l'avertisseur de sortie de véhicule en sécurité, l'affichage des angles morts avec alerte de trafic arrière ou la caméra 360°. La clé digitale vous permettra de partager votre Sportage (ouverture et démarrage) avec d'autres utilisateurs à partir de l'application smartphone.

■ > Sur la route

Le constructeur du pays du matin calme abandonne l'offre multi énergie proposée lors du lancement de cette génération (essence, Diesel, hybride et hybride rechargeable) pour ne garder qu'une seule motorisation, l'hybridation classique. Puissance suffisante, pas de contrainte de recharge, les 239 ch combinés du système sont composés d'un bloc 1,6 litre de 180 ch accouplé à un moteur électrique de 65 ch. Celui-ci est alimenté par une batterie Lithium-ion qui se recharge en roulant. La version 4 roues motrices sera équipée d'un sélecteur Multi-terrain pour une assistance de la conduite hors des sentiers battus. Derrière le volant, des palettes sont présentes pour gérer à votre convenance le niveau de frein moteur et de régénération de la batterie. Le système inclut le mode one-pedal qui permet de freiner la voiture simplement en relâchant l'accélérateur. De 39 550 € (Motion) à 48 550 € pour notre finition GT-Line Premium. Pour bénéficier des 4 roues motrices, on ajoute 2 500 € au tarif.

Texte et photo Thierry André

L'essai complet et plus de photos sur drive-essai.com