

Citroën ë-C3 Urban Range

> **Coup de crayon** – Citroën a fait le choix de proposer une version d'entrée de gamme, à l'autonomie réduite, de la version électrique de sa citadine, afin de proposer un tarif imbattable. À l'extérieur, rien ne différencie cette version autonomie urbaine du reste de la gamme. On retrouve cette face avant à la calandre verticale ornée du gros logo de la marque. Pour bénéficier du prix d'appel, vous devrez choisir la version You, dépourvue de barres de toit, de rétroviseurs noir brillant, des Colors Clips, ces petits inserts de personnalisation ou encore de l'éclairage LED. Ces détails de finition sont réservés

aux versions supérieures. La petite urbaine de 4 mètres repose sur des roues de 16 ou 17 pouces avec enjoliveurs (You et Plus). Seule la finition Max se verra dotée de jantes alliage. À l'arrière, là encore rien n'indique que vous avez affaire à cette version à l'autonomie réduite. La poupe reste sobre avec, comme à l'avant, ce large bandeau reliant les blocs feux. Le volume du coffre est de 400 litres.

> **Vie à bord** – On apprécie cet ingénieux afficheur numérique en bas de pare-brise qui informe le conducteur des informations de vitesse, de la lecture

des panneaux ou encore de l'état de charge de la batterie. Le pack de sécurité est de la partie sur l'ensemble des finitions (freinage automatique d'urgence, alerte de franchissement de ligne et de vigilance conducteur). L'entrée de gamme, You, fait, comme nous l'avons dit, office de prix d'appel et fait l'impasse sur quelques équipements de confort (la climatisation manuelle est toutefois présente). Adieu donc écran multimédia (il faudra connecter votre smartphone pour avoir accès aux fonctions vitales comme la radio ou la navigation), sièges moussés, appuie-tête rabattable ou siège conducteur ajustable en



Une calandre verticale pour la proue. Thierry ANDRE



Le coffre, loin d'être ridicule pour une urbaine. Thierry ANDRE

hauteur... Pour cela, il faudra se diriger vers la version Plus qui ajoute les rétroviseurs rabattables et dégivrants, 2 prises USB à l'arrière, la banquette fractionnable et bien sûr le fameux écran central de 10 pouces. Le haut de gamme Max voit sa liste rallongée de la caméra de recul, de la clim automatique, d'un pare-brise acoustique et des vitres arrière électriques.

> **Sur la route** – La C3 est donc désormais disponible avec une motorisation électrique dont la capacité de la batterie est de « seulement » 30 kWh (sur les deux premiers niveaux You et

Plus). La puissance reste de 113 ch, comme la version Autonomie Confort, et sa batterie de 44 kWh, qui reste bien sûr au catalogue. L'autonomie annoncée est de 213 km sachant que la régénération à la décélération permettra de gagner quelques kilomètres. Pour parcourir une plus grande distance, environ 328 km en mode mixte, vous devrez choisir la version équipée de la batterie de 44 kWh disponible sur tous les niveaux d'équipement. Suivant le chargeur embarqué (7,4 kW en série, 11 kW et 30 kW courant continu en option), le temps de charge (de 20 à 80 %) de cette version

« petite batterie » s'étalera de 36 minutes, sur borne rapide, à plus de 12 heures en connectant votre voiture à une prise domestique. Avec un prix d'appel désormais dégonflé à 12.990 € (en finition You et déductions faites de l'ensemble des aides et bonus de l'État), cette version taillée pour la ville s'adresse parfaitement à une clientèle parcourant de petits trajets quotidiens. Pour la mission qu'on lui demande d'accomplir, la puissance est suffisante.

Thierry ANDRE

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

Suzuki e VITARA

Spécialiste des voitures compactes depuis sa création voici 70 ans, le constructeur du soleil levant nous propose son premier véhicule 100 % électrique, le e VITARA. Dans ce segment très en vogue des SUV compacts, ses 4,28 mètres sont idéalement proportionnés. Très travaillée, la face avant au capot plat nervuré adopte une calandre pleine qu'un bandeau noir vient traverser. Il relie les blocs optiques de forme polygones et à la signature led à trois segments (matricielle en haut de gamme). Le bouclier noir se veut viril, fidèle à la philosophie baroudeuse de la marque. De profil, le e VITARA repose sur des jantes de 18 ou 19 pouces. Le

nouveau venu se distingue par un garde au sol de 18 cm et des passages de roues noirs surmontés par des plats sur les ailes. À l'arrière, on retrouve un bandeau qui relie les feux led posés sur un hayon qui s'ouvre sur un coffre d'une capacité comprise entre 238 et 310 litres suivant la position de la banquette coulissante.

> **Vie à bord** – En ouvrant la portière de cet aventurier vertueux, place au modernisme avec une large planche de bord rectiligne, enjolivée par les aérateurs sur la partie basse et paré d'un élégant revêtement chocolat. Les sièges peuvent être chauffants, comme le volant, dès le deu-

xième degré de finition Privilège et à réglages électriques en finition haute. La partie technologie fait un bond en avant avec la présence de deux écrans réunis sous le même combiné.

Un de 10,25" devant le conducteur, l'autre de 10,1" pour la partie multimédia et fonctions du véhicule. Il dispose d'Android Auto et Apple CarPlay sans fil et de la navigation connectée. Sur la finition Style, il affichera l'image de la caméra 360° pour des manœuvres parfaites. Les dispositifs désormais obligatoires sont présents (Alertes de collision, Lecture des panneaux, Maintien dans la voie, Régulateur adaptatif, Surveillance de



Un avant digne d'une baroudeuse. Thierry ANDRE



Un coffre à hayon pour l'arrière. Thierry ANDRE

somnolence du conducteur...). Côté confort, la version intermédiaire ajoute des buses de clim aux places arrières et un dégivrage des contours du pare-brise et des rétroviseurs. Le haut de gamme reçoit une sono 6 HP de chez Harman avec caisson de basse, un toit panoramique, une sellerie tissu et cuir synthétique et la recharge par induction. On ajoutera un bon point à cette liste, la pompe à chaleur de série sur toute la gamme.

> **Sur la route** – On crapahute donc en silence avec le e VITARA qui propose deux types de batteries. Une de 49 kWh, réservée

à l'entrée de gamme Avantage, qui délivre une puissance de 144 ch. L'autonomie de cette version est de 344 km en mode mixte (jusqu'à 482 en restant en milieu urbain). L'autre source d'énergie, de 61 kWh, délivrera 174 ch et offrira une plus grande autonomie avec 426 km en mode mixte (et plus de 580 en circulation urbaine). C'est cette batterie qui équipera la version 4WD (4x4). Avec cette version, c'est un autre moteur qui est greffé sur les roues arrières. D'une puissance de 65 ch, il fait grimper la puissance de l'aventurier à 184 ch et dispose d'un mode Trail pour se sortir de situations difficiles. L'autono-

mie est en retrait (plus de poids), avec 395 km en multi-usage et 526 en ville. Un chargeur de 11 KW permet une recharge à domicile en 4h30 (49 kWh) ou 5h30 (61 kWh). Sur borne rapide, compter 45 min pour recharger la batterie à 80 %. En suivant l'entretien dans le réseau, Suzuki garantit désormais ses véhicules 10 ans. De 32.500 € (Avantage) à 40.800 € (Style Allgrip). Tarif duquel on déduit une remise de 4.000 € pour le lancement.

Thierry ANDRE

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