

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 et son 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 deuxième 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 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 Advantage, 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'autonomie 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 auquel on déduit une remise de 4 000 € pour le lancement.

Thierry André

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

Nouvelle Peugeot 408



■ > Coup de crayon

— Discrète sur nos routes, la grande Peugeot passe en chirurgie esthétique pour son 4e anniversaire. La nouvelle 408 garde son identité avec sa silhouette qui lui est propre, mi-berline surélevée, mi-crossover rabaisé. Elle concentre sa mise à jour sur la face avant. Ainsi, la nouvelle signature lumineuse, toujours sous forme de griffes, se veut plus fine et court désormais sous le capot juste au-dessus du logo lumineux. Les optiques descendent d'un étage et sont désormais cachées, sous un cabochon fumé, dans les grosses écopes latérales. À l'arrière, la nouvelle 408 est la première Peugeot à afficher le nom de la marque en lettres lumineuses sur la largeur du hayon, pris en étau par le graphisme des 3 griffes rouges des feux. Sous le hayon, la capacité de chargement suivant l'encombrement des batteries est de 415 litres pour l'Hybride rechargeable, 468 pour la 100% électrique et 536 pour la micro-hybride. Sa longueur ne change pas, à 4,69 m et repose sur de nouvelles jantes, toujours atypiques de 19 ou 20" sur les versions GT tandis qu'une monte plus conventionnelle de 17" équipera les entrées de gamme.

■ > Vie à bord

— La planche bord n'évolue guère et garde donc son fameux i-Cockpit futuriste avec un combiné d'instrumentation numérique haut perché. Sur un écran de 10", il affiche les informations de conduite les plus importantes avec un effet 3D pour plus de vigilance. Autre écran, celui du multimédia, qui reste inchangé, propose la navigation et autres réglages du véhicule. Si l'ambiance à bord ne change pas, la nouvelle venue voit sa sellerie se garnir de nouveaux tissus surpiqués. Elle garde toutefois l'Alcantara et le cuir sur les versions les plus huppées. L'espace à bord reste vaste grâce à l'empattement généreux de 2,79m. Les sièges avant disposent de la fonction massages et

sont réglables électriquement sur 10 voies pour le conducteur et 6 voies pour le passager. Un bel équipement audio de la marque Focal ravira les mélomanes avec 10 HP et un caisson de basses délivrant 690 W. Côté sécurité, l'alerte de vigilance conducteur fait son apparition en complément des autres aides obligatoires comme les radars de collision et autres régulateurs adaptatifs.

■ > Sur la route

— Sous le capot, le félin va rugir avec trois offres de motorisations. Une micro-hybride de 145 ch composée d'un 3 cylindres, 1,2 litre, de 136 ch aidé par un moteur électrique de 28 ch, bien utile en phase de démarrage ou en milieu urbain. La batterie de 48 V qui alimente ce dernier, se recharge en roulant. L'autre version, rechargeable, se voit, elle, dotée d'un 4 cylindres, 1,6 litre de 180 ch et d'un moteur électrique de 125 ch. Le cumul est de 240 ch. Advantage de ce système, la possibilité de rouler en électrique sur une plus grande distance, la nouvelle 408 annonce une autonomie de plus de 80 km. Pour la recharge, compter 5 h sur une prise à 16 ampères et 4h20 sur des bornes publiques. La dernière version proposée est dotée d'un moteur 100 % électrique qui développe 213 ch alimenté par une batterie de 58 kWh. L'autonomie est dans une moyenne avec 450 km en mode mixte. Côté recharge, en 16 A domestique, comptez 10 h et sur borne rapide, vous pourrez reprendre la route après une demi-heure. La nouvelle 408 est désormais équipée du préchauffage de la batterie ainsi que de la fonction V2L permettant d'alimenter de petits appareils en 230V. Ses tarifs : 35 050 € (micro-hybride), 40 500 € (PHEV) et 33 750 € (électrique). >> L'essai complet et plus de photos sur drive-essaiauto.com

Thierry André

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