

## Mitsubishi Space Star

# Japonaise discrète

Le catalogue du constructeur japonais est surtout connu pour ses tout-terrain et autres SUV. Pourtant, il dispose d'une petite urbaine discrète qui mérite toutefois l'attention. Essai sur les routes du Finistère.



**L**a petite Space Star a subi un restylage il y a quelques mois et il est le bienvenu. La calandre s'ouvre un peu plus et se pare d'un contour chromé. Chrome aussi pour le jonc du bas de bouclier, au design chic, qui vient pincer les antibrouillards. On apprécie les poignées de portes ainsi que les rétroviseurs couleur carrosserie. Ces derniers sont à réglages électriques, et même dégivrants sur notre version d'essai. Longue de 3,80 m, la Space Star repose sur des jantes alliages de 15' (14' en tôle pour l'entrée de gamme) et accuse un poids plume de 865 kg. Les passagers arrières auront droit à des vitres teintées tout comme la lunette arrière. Celle-ci se voit même surmontée d'un imposant becquet pour la touche sportive. Côté poupe, les feux arrières sont à LED pour le modernisme. Compacte, la Space Star propose des lignes très homogènes avec ses roues placées aux quatre coins favorisant l'habitabilité.



### MOTORISATIONS ET TARIF

Si l'entrée de gamme propose un petit 1,0 l de 71 ch, notre véhicule d'essai était équipé du 3 cylindres 1,2 l de 80 ch stop&start. Un petit bloc sympathique qui, sur les routes secondaires et la traversée des petits villages bretons, nous a donné pleine satisfaction. En effet, on lui préférera les centres ville et leurs périphéries plutôt que les longues portions autoroutières où il faudra relancer le moteur pour avoir des reprises satisfaisantes. Pour les accros des transmissions automatiques, sachez que seul le bloc 1,2 est disponible avec une boîte CVT (transmission à variation continue). La consommation mixte, pour les 2 moteurs, tourne aux alentours des 4,3 l/100 km, un appétit d'oiseau. Sur le tarif de 10 990 € pour l'entrée de gamme In et 13 990 € pour notre version d'essai Invit, Mitsubishi accorde, en ce moment, une offre intéressante de remise pouvant aller jusqu'à 4 000 €, prime gouvernementale comprise. La petite citadine aux trois diamants est garantie 5 ans. On regrettera l'ambiance un

### VIE À BORD

Assis à la place du conducteur, on remarque le gros compteur bien lisible en face du champ de vision. Sur une planche de bord assez sobre, une console haute, en plastique laqué, est greffée. Elle accueille un écran multimédia. Navigation, Apple CarPlay et Android Auto sont de série dès le 2e niveau de finition tout comme la téléphonie Bluetooth avec commandes sur le volant ou en reconnaissance vocale. Prises USB et AUX sont bien sûr présentes. Côté équipement, elle n'a pas à rougir face aux berlines du segment supérieur. On notera l'assistance au démarrage en côte, la surveillance de la pression des pneus, le régulateur de vitesse, l'allumage automatique des phares, le détecteur de pluie ou encore l'ouverture et démarrage sans clé. On regrettera l'ambiance un



## Renault ZOE ZE40

# La citadine survoltée

On remarque instantanément une ZOE dans la jungle urbaine. Lisse comme un galet, la star de Renault dans le segment des voitures électriques se démarque par sa bouille sympathique. Depuis quelques mois, une nouvelle batterie plus performante lui permet de parcourir plus de kilomètres. Test en conditions d'usage quotidien en Ardèche.

**T**out en rondeurs, le design futuriste de cette 5 portes plaira aux plus zen des urbains. La citadine se démarque par des optiques très effilées et teintées de bleu. Son regard est froncé et déterminé. Elle veut révolutionner les déplacements. La calandre se limite au logo démesuré qui abrite la prise de recharge.

Les feux de jours, en forme de virgule, sont spécifiques et habillent le bouclier bombé vulnérable aux chocs de la civilisation urbaine. Ce dernier est doté d'une ouverture pour permettre le refroidissement des organes électriques. Les flancs sont joliment travaillés avec un brossage de carrosserie qui passe par les poignées de portes

avant pour rejoindre les feux arrières en losange et bleutés eux aussi. Comme sa sœur Clio, les poignées de portes arrières sont dissimulées dans l'angle inférieur des vitres teintées. Longue de 4,08 m. La Zoé repose sur des jantes de 15, 16 ou 17'. Ces tailles auront une légère influence sur l'autonomie. Pour limiter cela, elle est tou-

tefois chaussée de pneus Michelin spécialement conçus pour les véhicules électriques. Pour le shopping, le coffre s'ouvre sur 338 litres et contient bien sûr le câble de recharge. Sur la balance, la petite au losange accuse un poids de 1468 kg.

Texte / Photos © Thierry ANDRE

### VIE À BORD

L'habitacle est sobre et fonctionnel, rien ne le distingue d'une voiture thermique. Nous avons même droit à des inserts chromés et des touches de plastiques laqués noirs. Les plus aguerris remarqueront la similitude du bloc écran / aérateurs / commandes de chauffage avec la Clio. Pour le reste, un large écran TFT se retrouve en face du conducteur. Il y indique la vitesse, les informations de l'ordinateur de bord et, point crucial pour les véhicules électriques, l'autonomie. Le fond d'écran passe du vert au violet suivant votre vitesse. Le reste est très conventionnel comme les commandes des ouvrants sur l'accoudoir ou la prise USB et bouton du régulateur sur la console centrale. Celle-ci accueille d'ailleurs l'imposant levier de vitesse (disons plutôt de sens de circulation) qui aborde fièrement les lettres Z.E pour Zero Emission. Notre version d'essai Intens disposait de la clim, phares et essuie-glace automatiques, le radar de recul ainsi que le déverrouillage et démarrage sans clé. Pour disposer de la caméra de recul, il faudra opter pour la version Edition One qui proposera aussi les sièges en cuir chauffants et la Hi-Fi Bose. La tablette tactile R-Link 7" est proposée dès le niveau Zen. Elle est compatible Android Auto. Navigation Europe, TomTom live ou encore l'application Coyote



### SUR LA ROUTE

Le moteur électrique de notre version de test développe l'équivalent de 92 ch. Un appui sur le frein, le levier sur Drive et nous sommes partis. La Zoé à pleine charge nous indique un peu moins de 300 km. Il faut savoir que l'autonomie est calculée suivant vos habitudes de conduite antérieures. Pour des vitesses inférieures à 30 km/h, un bruit synthétique, déconnectable, avertit les passants. Le couple de 225 Nm est très rassurant pour des reprises urbaines. La Zoé est dynamique et silencieuse. La ville est vraiment son terrain de jeux, l' Hill Start Assist vous aidera même pour les démarriages en côte. Sortons maintenant de la jungle urbaine pour prendre les départementales. L'accélération est linéaire et sans à-coup. Avec cette nouvelle autonomie, finie l'angoisse de la panne sèche. Le comportement est très sain, même sur des portions sinuées grâce à la batterie placée sous le plancher favorisant le centre de gravité. Il ne faut cependant pas tenter le diable, ce n'est pas une voiture de course... D'ailleurs sa vitesse maxi est de 135 km/h. Avec un peu d'expérience, vous obtiendrez naturellement cette eco-conduite et, vous remarquerez, sur la jauge de la batterie, que celle-ci se recharge au freinage. Attention toutefois, l'ensemble des accessoires, phares, clim, chauffage a une incidence sur l'autonomie. Pied léger et optimisation des équipements seront vos alliés pour faire un long voyage. Pour recharger la batterie, il est préférable d'installer un boîtier à domicile. Le coût d'une charge oscille alors autour de 4 €. Un câble est aussi fourni pour se connecter au réseau de bornes publiques (avec abonnement). Fabriquée à Flins, la Zoé est disponible à partir de 23 700 € (Life) à 28 300 € (Edition One) à cela, il faut rajouter 69 €/mois pour la location de la batterie.

