

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 finitions sont réservés aux versions supérieures. La petite urbaine de 4 m 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 à faire 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 réglable ou siège conducteur ajustable en 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". 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 arrières 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 sur 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 André

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

Geely E5



■ > Coup de crayon

— Créée en 1986, Geely est présente en Europe depuis 20 ans. Pas tout à fait novice dans le secteur automobile, le chinois est déjà propriétaire de Volvo, Polestar ou encore Lotus depuis de nombreuses années. La marque débarque en France avec deux SUV familiaux, un hybride rechargeable, nommé Starry EM-i et un 100% électrique, le E5, l'objet de notre essai. Il se distingue par une bouille lisse que seul le logo et des découpes de prises d'air latérales viennent perturber. Au-dessus, les optiques affînées sont à led et viennent compléter cette sobriété passe-partout. Sur la longueur de 4,61 m, on retrouve le dessin conventionnel des véhicules du segment avec toutefois un embossage discret au niveau des ouvrants qui disposent de poignées escamotables. On trouve également de fines barres de toits chromées. Sous des passages de roues noirs, les jantes sont d'un diamètre de 19 pouces et sont chaussées de pneus Good Year sur notre version haut de gamme Max+. La poupe se pare d'un bandeau d'éclairage soigneusement intégré au hayon qui s'ouvre sur une capacité de 463 litres.

■ > Vie à bord

— L'espace à bord est très correct, presque du segment supérieur. On apprécie les assises de bonne facture, chauffantes et ventilées à l'avant sur l'ensemble des finitions, et le confort que pourra bénéficier le passager avec un repose-mollet électrique et la fonction massage (Max+). Les passagers arrières auront droit à des dossiers inclinables et même à un astucieux tiroir de 14 litres sous la banquette. Tout le monde pourra profiter de la clarté de l'habitacle rendu par un toit ouvrant de 1,18 m² (Max+). Derrière un joli volant à méplat de forme presque trapézoïdale, le pilote a droit à un combiné numérique de 10,2 pouces. Sur notre version haut

de gamme, on dispose également d'un afficheur tête haute qui projette sur le pare-brise l'ensemble des informations de conduite. Le Geely E5 adopte un grand écran central de 15,4 pouces où de nombreux paramètres pourront être ajustés comme la navigation ou encore la vue à 360° de la voiture avec châssis transparent pour visualiser ce qui se trouve sous la voiture lors des manœuvres. La nouvelle chinoise est bien sur équipée de nombreux organes de sécurité comme toutes les alertes de collision, de sortie de voie, d'ouverture de porte en sécurité et autre régulateur adaptatif et vigilance d'angle mort.

■ > Sur la route

— Ce Geely E5 repose sur une batterie dite "Cell to Body", c'est-à-dire entièrement solidaire du châssis. Elle est proposée en deux capacités, 60 kWh pour l'entrée de gamme Pro et de 68 kWh pour les versions Pro+ et Max+. Côté autonomie, la version de base peut parcourir 430 km quand les versions supérieures en proposent respectivement 475 (Pro+) et 450 (Max+). Le moteur développe 160 kW (217ch) et envoi un couple intéressant de 320 Nm sur les roues avant, idéal pour les relances et dépassements. Côté recharge, il faudra brancher votre E5 environ 7 heures en courant alternatif pour recharger de 10 à 100 % et 20 minutes en courant continu (borne rapide) pour revigorer la batterie de 30 à 80 %. La gamme, qui s'articule autour de trois finitions, Pro, 37 990 €, Pro+, 39 990 € et Max+, 41 990 €, est garantie 8 ans ou 200 000 km. Le réseau, en pleine expansion, comptera 70 points de vente en 2026 et 200 à l'horizon 2030.

Thierry André

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