

> Coup de crayon – Créé en 1986, Geely est présent en Europe depuis vingt 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 Starray EM-i et un 100 % électrique, le E5, l'objet de notre essai. Il se distingue par une bouille lisse que seuls le logo et des découpes de prises d'air latérales viennent perturber. Au-dessus, les optiques affinées 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 Goodyear 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 dont pourra bénéficier le passager avec un repose-mollet électrique et la fonction massage (Max+). Les passagers arrière 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 apportées 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 sûr 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 (217 ch) et envoie un couple intéressant de 320 Nm sur les roues avant, idéal pour les re-lances et dépassements. Côté recharge, il faudra brancher votre E5 environ sept heures en

courant alternatif pour recharger de 10 à 100 % et vingt 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 huit ans ou 200.000 km. Le réseau, en pleine expansion, comptera 70 points de vente en 2026 et 200 à l'horizon 2030.

Thierry ANDRE

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

> Coup de crayon – Le constructeur à l'étoile poursuit l'électrification de sa gamme et c'est désormais au tour du best-seller GLC de reposer sur une plateforme électrique. Sur l'avant, et contrairement à de nombreux véhicules électriques, le GLC conserve une calandre, imposante et virile, qui peut entièrement s'illuminer (option). En bas du bouclier en forme de vague, le SUV dispose de deux prises d'air ajoutées pour un meilleur aérodynamisme. Un appui sur le logo du constructeur, placé sur le capot nervuré, permet l'ouverture de ce dernier qui recouvre un rangement de 128 litres. Les

poignées de porte affleurantes ainsi que les élégants rails de toit contribuent à fluidifier les lignes, longues de 4,86 m, qui reposent sur des jantes pouvant aller jusqu'à 21 pouces. À l'arrière, le SUV se pare d'un bandeau noir et translucide qui dissimule les feux ronds qui, comme à l'avant, s'illuminent en forme d'étoile. En bas du bouclier, qui s'orne de deux ouïes de refroidissement latérales, on trouve un beau diffuseur sportif maculé d'un noir brillant. Le hayon mains libres s'ouvre sur un coffre d'une capacité de 570 litres.

> **Vie à bord** – La pièce maîtresse de l'habitacle c'est l'Hy-

perscreen. Un écran unique, de près d'un mètre de diagonale (39,1 pouces). Il est composé de trois zones ; un combiné paramétrable pour le conducteur, une zone centrale qui regroupe les paramètres de la voiture (sièges, climatisation, grande carte de navigation, aides à la conduite et tout un tas d'applications) et, enfin, un combiné devant le passager. Celui-ci pourra se connecter à YouTube, s'adonner à des jeux ou utiliser un panel d'applis. Retournons du côté du conducteur pour noter la présence, dans son champ de vision, d'un énorme afficheur tête haute. Pour les bavards, d'un Hey Mercedes : vous pose-



rez une question à la voiture et, par un mix de ChatGPT, Bing et Gemini, elle trouvera la meilleure réponse à votre requête... Les sièges, chauffants, ventilés et même massants, peuvent être recouverts de tissu, d'un beau simili noir, marron ou blanc ou encore de cuir véritable. Enfin, pour voyager sereinement, le toit panoramique, qui peut s'opacifier électrochimiquement par segments, se pare de 162 étoiles éclairées dans l'obscurité. La sécurité à bord du nouveau bébé de Stuttgart est bien sûr présente avec l'ensemble des alertes de collision, freinage, dépassement de ligne, la lecture des panneaux ou en-

core le régulateur adaptatif.

> **Sur la route** – Notre version d'essai, 400 4MATIC, 4 roues motrices, propose une puissance de 489 ch et une autonomie de 715 km. Derrière le volant, les palettes paramétrables agiront sur le degré de récupération d'énergie. En mode maxi, vous n'aurez quasiment pas à toucher la pédale de frein. Le GLC aura besoin de 22 minutes pour recharger de 10 à 80 %, et, si vous êtes pressés, 10 minutes suffiront pour récupérer 300 km. L'efficacité du GLC est confirmée sur les routes de montagne où nous avons réalisé de belles relances dynamiques. Les lacets des

cols des Alpes se sont négociés facilement et sans effort grâce aux 4 roues directrices. Enfin, pour crapahuter dans les sous-bois, le réglage des suspensions pilotées AIRMATIC fut d'une utilité appréciable. À partir de 71.900 € (Avantgarde Line). Notre version essayée, AMG Line est affichée à 76.550 €. Le nouveau GLC Électrique est également disponible avec des puissances de 421 ch (300 4MATIC) et 354 ch (250) avec les mêmes finitions.

Thierry ANDRE

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

