

Xpeng G6



Long de 4,75 m et large de 1,92 m, le G6, de la jeune marque chinoise Xpeng, est imposant et ne passe pas inaperçu. Ne cherchez pas de lignes tendues sur ce SUV Coupé électrique, telle une goutte d'eau, sa robe est lisse comme un galet. Avec ses feux de jour souriants qui se transforment en clignotants, il sera reconnaissable dans le flot de la circulation. Les éclairages led se positionnent dans le bouclier lui-même souligné par une prise d'air qui cache un volet amovible favorisant l'aérodynamisme ou le refroidissement des batteries. De profil, les flancs galbés sont attribués de poignées de portes escamotables. Posé sur des jantes de 20 pouces, le G6 ne manque pas de dynamisme. La ligne de pavillon se veut, elle aussi, fluide et très arrondie. Même le bécquet ne dépasse pas... Sobre, il abrite discrètement l'essuie-glace de la lunette arrière. La poupe est matérialisée par un bandeau de feux extra-fin ainsi que le nom de la marque en toutes lettres. Le volume de chargement est généreux avec 571 litres sous le hayon électrique avec fonction mains libres pour l'ouverture.

>> Vie à bord

— Nous sommes reçus sur des sièges en simili-cuir, chauffés et ventilés et aux réglages multiples. À l'arrière, l'emplacement généreux de 2,89 m est bénéfique aux passagers qui disposent de sièges chauffants, munis de dossiers inclinables. Nous avons aimé l'agrément à bord, à l'arrêt comme en roulant. Au centre, la console haute et flottante est fonctionnelle avec un vide poche en partie basse et un sous l'accoudoir. Ce dernier est prolongé par les porte-gobelets et les emplacements pour la recharge par induction (50 W) avec système de refroidissement. Finissons la partie confort avec un énorme toit panoramique et la sono Xopera à 18 haut-parleurs, dont 2 dans l'appui-tête du conducteur. La liste des équipements est longue : Sous l'appellation Xpilot qui compte 5 radars millimétriques, 12 capteurs à ultrasons et 11 caméras, on retrouve toutes les alertes de sortie de voie, de freinage d'urgence, de collision, d'angle mort, de vigilance à l'ouverture des portes et le régulateur adaptatif. Au top sur la sécurité ! Sur l'écran central, de près de 15 pouces, s'affiche l'environnement de la voiture où les autres véhicules, les piétons et les cyclistes y sont matérialisés numériquement. Enfin, grâce à l'application Xpeng, vous pourrez commander votre G6 à distance pour rentrer ou sortir d'une place de stationnement étroite, cela en restant en dehors du véhicule.

>> Sur la route

— Malgré un embonpoint, la conduite est aisée, confortable et silencieuse. La batterie, très fine, prend place dans la structure du châssis. 2 types de batteries sont proposés ; une "petite" de 66 kWh alimentant un moteur sur les roues arrières d'une puissance de 255 ch et permettant une autonomie de 435 km. Une autre batterie de 87,5 kWh porte l'autonomie à 570 km avec 280 ch, toujours en propulsion. Ce sera le bon compromis pour être serein sur les longs trajets. Enfin, avec cette même batterie, en choisissant la version Performance, c'est 470 ch qui seront disponibles par l'ajout d'un moteur de 190 ch sur l'essieu avant, transformant ainsi le G6 en véritable 4 roues motrices. Côté recharge, il vous faudra patienter une vingtaine de minutes pour atteindre les 80 %. Tarifs : 255 ch, Autonomie Standard : 42 990 €, 280 ch, Autonomie Étendue : 46 990 € et 470 ch, Performance : 50 990 €. L'essai complet et plus de photos sur autoweekend.wixsite.com/drive

BMW Série 2 Gran Coupé



La nouvelle Série 2 Gran Coupé s'inspire largement de la Série 1 récemment rajeunie également. On y retrouve ainsi de nouveaux projecteurs avec signature lumineuse verticale. Le capot est plus plongeant et reçoit en son extrémité une nouvelle calandre qui, avec l'option BMW Iconic Glow, pourra voir son contour s'illuminer. La longueur gagne 2 cm à 4,55 m, et le long de sa ligne élancée, on apprécie les portes sans encadrements de vitres, typiques de l'esprit coupé. La monte pneumatique pourra se faire sur des jantes jusqu'à 19 pouces. L'arrière de la compacte lui est propre et propose une malle qui s'ouvre sur un volume de 430 litres sur les versions non équipées de la micro-hybridation. Ces dernières (220 et 220d) se verront amputées par le volume de la batterie et se limitent à 360 litres. À l'arrière de la berline, logo BMW voit son diamètre agrandi et les feux se parent d'éclairages verticaux, faisant référence à l'avant. Les versions M Sport et M Sport Design habillent la carrosserie de jupes latérales spécifiques, d'une prise d'air surdimensionnée à l'avant et d'un diffuseur sportif à l'arrière.

>> Vie à bord

— L'habitacle bénéficie d'une refonte et accueille, sur une dalle incurvée, deux écrans, un pour le combiné (10,25") et l'autre, tactile (10,7"), pour le multimédia. Sur ce dernier, le nouveau système d'exploitation BMW OS9 reçoit le QuickSelect qui permet d'accéder rapidement à des fonctions sans passer par nombre de sous-menus. Parmi les nouveautés, on notera, dans un pack, un afficheur tête haute couleur, un guidage GPS avec réalité augmentée (l'image réelle s'affiche avec les flèches de directions). Les nouveaux sièges, à réglages électriques et chauffants sur toute la gamme, se passant désormais de cuir animal. Ils sont recouverts de tissu ou d'un similicuir nommé "Veganza". Sur les versions plus sportives, on y ajoutera des touches d'Alcantara et, en haut de tableau, vous admirerez les magnifiques sièges M Sport revêtus de rouge. Les aides à la conduite sont nombreuses avec les alertes de collisions piétons / cyclistes, l'avertisseur de sortie du véhicule en toute sécurité, l'assistant automatique de changement de voies ou encore le régulateur adaptatif avec détection des feux avec accord possible sur la lecture des panneaux.

>> Sur la route

— 5 types de moteurs, dont un Diesel, peuvent prendre place sous le capot. En entrée de gamme, on trouvera la 216, 3 cylindres de 122 ch. Ensuite, place à trois versions micro-hybridées de 48 V, la 220, forte de 170 ch, combinaison de la puissance de 156 ch du 3 cylindres et de 20 ch du moteur électrique, et la 220d, un Diesel pour les gros rouleurs, qui offre 163 ch en mixant les puissances de 150 ch du 4 cylindres et les 20 ch de l'aide électrique. Ces deux offres électrifiées seront au cœur des ventes grâce à un faible malus. Plus de puissance, tournez-vous vers le 223 xDrive. C'est alors 218 ch et 260 Nm qui seront disponibles. Encore plus ? La M235 xDrive, qui coiffe la gamme, est faite pour vous. Dépourvue d'aide hybride, elle développe 300 ch "à l'ancienne". Toute la gamme est équipée de la boîte Steptronic à 7 rapports. Notons que la version M Sport propose, comme sur la version M235 xDrive, une direction sport et une suspension abaissée de 8 mm. Testés et approuvés lors de notre traversée de la Forêt de Rambouillet. Dès 39 150 € (216), 43 150 € (220 essence), 45 750 € (220d), 49 150 € (223 xDrive). Notre modèle M235 xDrive est affiché à 61 450 € (hors malus qui peut grimper jusqu'à 35 800 €...). L'essai complet sur autoweekend.wixsite.com/drive