

LES CHINOIS MISENT SUR LES VEHICULES ELECTRIQUES A PROLONGATEUR D'AUTONOMIE ! ESSAI DU LEAPMOTOR C10 REEV :

écrit par Luc Vandersleyen



Les constructeurs chinois de voitures électriques misent de plus en plus pour une **solution 100% électrique avec un prolongateur d'autonomie**. Ce qui permet d'avoir moins d'angoisse pour les longs trajets. **LEAPMOTOR** qui a introduit son C10 100% électrique sur le marché européen en 2024, grâce à un joint-venture avec STELLANTIS, n'a pas attendu longtemps pour proposer le même **C10**, mais avec un **prolongateur d'Autonomie** à la place de sa grosse batterie. Il utilise le même **moteur électrique synchrone** de 218 ch (160 kW), qui, ici, est de **215 ch (158kW)**, mais au lieu d'être associé à une grosse batterie de 69,9 kWh, il fonctionne avec une **batterie de 28,4 kWh et un moteur thermique 4 cylindres, essence, de 1499 cc de 88 ch (65kW)**, qui sert uniquement de **générateur**. Ainsi, le système hybride a, aussi, une puissance de 215 ch(158kW) avec un couple 320 Nm. Son **autonomie électrique** serait de **145 km**, mais son **autonomie combinée** arriverait à plus de **950 km**. Ce sont toujours les roues arrière qui sont motrices et on retrouve, aussi, l'habitacle spacieux, lumineux, épuré et minimaliste du C10 avec beaucoup de place pour les passagers arrière. A la différence d'autres véhicules électriques avec prolongateur thermique d'autonomie comme le Nissan Qashqai, par exemple, on peut, ici, aussi, **recharger la batterie en AC ou en DC grâce à une prise** comme sur toutes les voitures 100% électriques ou hybrides.







PRESENTATION DE NOTRE LEAPMOTOR C10 REEV Design à PROLONGATEUR D'AUTONOMIE :

Le design de notre LEAPMOTOR C10 REEV n'est pas différent de celui de son frère 100% électrique. Il a toujours 4,74 m de long, 1,90 m de large et 1,68 m de haut. Curieusement son poids est à peine inférieur avec 2025 kg au lieu de 2055 kg avec une charge maxi de 2410 kg au lieu de 2460 kg. L'habitacle n'a pas changé et est **spacieux avec des **sièges confortables** et beaucoup de place pour les jambes des passagers arrière. Le **tableau de bord est épuré** avec un design rectiligne **et ses 2 écrans**. Derrière le volant, le combiné d'instrument de 10,25 pouces est très complet et au centre, on trouve le grand écran tactile horizontal de 14,6 pouces pour le système d'infodivertissement. Ce dernier utilise un processeur Qualcomm Snapdragon assez performant. Il dispose d'un beau graphisme, de menus aérés et de raccourcis pratiques pour les aides à la conduite.**

Malheureusement, le réglage de la climatisation à partir de cet écran demande un peu d'habitude. En plus, la navigation manque de précision et la **connectivité pourrait être meilleure**. Et malheureusement, **Apple CarPlay et Android Auto ne font pas encore partie de l'équipement** de basse. Nous avons, par contre le L2 ADAS qui comprend 12 capteurs de haute précision avec 16 fonctions ADAS et 7 airbags et un rideau d'air de sécurité sur le montant A. Pour notre confort, nous avons une climatisation automatique Bi-zone et une pompe à chaleur. L'ensemble de notre **habitacle** est, cependant, **bien fini** et les **matériaux** recyclés sont de **qualité**. D'autre part, l'**insonorisation** de ce C10 REEV est assez **soignée**, malgré le bruit du moteur thermique qui se montre, il est vrai assez discret. En plus, on dispose de nombreux rangements. Bien sûr, cette version à prolongateur d'autonomie dérive de la version 100% électrique essayée l'an passé. On l'a vu la batterie est ici, beaucoup plus petite tandis que le moteur thermique n'entraîne jamais les roues et sert, uniquement de générateur. Ainsi, la batterie n'est jamais vidée. Ajoutons que nous avons des jantes de 20 pouces et que tous les phares et feux sont à LED, avec une bande lumineuse à l'arrière











EN ROUTE AVEC NOTRE LEAPMOTOR C10 REEV Design à PROLONGATEUR D'AUTONOMIE :

Avec un poids de 2025 kg à vide et 2410 en charge maxi, **ce SUV C10 REEV est capable de rouler à 170 km/h et de passer de 0 à 100 km/h en 7,9 secondes** contre 7,5 secondes pour la version 100% électrique. Typé SUV, comme ce dernier, la position de conduite est correcte. Les sièges sont assez confortables. S'ils sont recouverts de cuir synthétique, avec réglage électrique, mais avec fonction d'accueil pour le siège conducteur, ils sont aussi chauffants et ventilés. Malheureusement, ils ne nous soutiennent pas suffisamment. Et en plus **les suspensions privilégient le confort**. Nous devons, donc, **conduire ce C10 REEV en bon père de famille**. Il y a un toit panoramique avec pare-soleil électriques et les rétroviseurs extérieurs sont réglables électriquement et chauffants, mais...à partir de l'écran central. La **direction**, elle, est **trop légère**. Il est par contre très dommage de devoir passer par l'écran pour régler la climatisation et de nombreuses autres fonctions. On dispose de **4 modes de conduite** : **EV+ et EV** fonctionnent avec le moteur thermique complètement à l'arrêt. A noter que le **mode EV+** est fait pour de **courts trajets urbains**. Le **mode EV** permettra au **générateur de s'activer en cas de besoin**. Les modes **FUEL et POWER+** **activent le générateur** et bien sûr, le mode **POWER+** **optimise les accélérations et la réactivité**. Si, en ville, le dynamisme de ce grand SUV est correct, on s'insère bien dans le trafic urbain. Sur les petites routes, on se déplace avec confort et grâce à la bonne autonomie, nous aurons une bonne routière sur autoroutes, mais, il faudra éviter de la mener avec trop de dynamisme.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE LEAPMOTOR C10 REEV Design avec PROLONGATEUR D'AUTONOMIE :

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons roulé en ville, sur routes et sur autoroutes. Sans faire, cependant, de très longs trajets sur ces dernières. Nous avons **consommé en moyenne 5,4 l/100 km avec le thermique et 14,6 kWh/100 km en électricité**. Nous avons une autonomie électrique d'environ 120 km et nous pouvions parcourir environ 815 km avec le générateur **thermique**. Cela représentait une **autonomie totale de 935 km**. Ce qui est très appréciable. Pour le mode de conduite, nous avons choisi le mode « Confort » alors que c'est le mode « Sport » qui est choisis par défaut. Notons que le réservoir d'essence a une capacité de 50 litres. Nous roulons, évidemment en mode électrique EV, mais le générateur thermique vient en aide pour remplir la petite batterie et dans ce cas le constructeur annonce une consommation mixte WLTP de 0,4 l/100 km avec des

émissions de CO₂ de 10 g/km. En ce qui concerne **le prix de ce LEAPMOTOR C10 REEV à PROLONGATEUR d'AUTONOMIE Design** est de **38.900 Euros**. Il n'y a qu'une seule option :

- La peinture de la carrosserie : **NOIRE** : **800 E.**

Notre voiture d'essai valait, donc, 39.700 Euros.









Mise en page : Nicolas vandersleyen