Charente
Automobile

ESSAI

Touche sportive pour le L03

L'Xpeng L03, SUV électrique coupé, se veut un peu plus dynamique que le G6 et le G9. Plus compact et moins cher, il vise une clientèle plus jeune

Thierry **Vautrat**



L'Xpeng L03 bénéficie d'une ligne plutôt dynamique. Photo constructeur

Au premier coup d'œil, sa ligne surprend avec ses galbes un rien torturés. Le L03, dernière création électrique de la marque chinoise Xpeng, est un SUV coupé compact, long de 4,65 m. Par son dynamisme présumé, il s'adresse à une clientèle plus jeune que celle qui achète les classiques G6 et G9. Il est aussi plus abordable, avec un premier prix à 34 990 € pour la version Standard de 245 chevaux, affichant une autonomie de 445 km avec sa batterie de 58,3 kWh.

Pour être séduit, il faudra aimer sa face avant, avec ses feux en forme de clé papillon, dessinant une signature lumineuse appelée « Starship ». Ils offrent cependant un éclairage « Full LED » de série. Le toit en pente douce se termine par un béquet, souligné d'un classique bandeau lumineux. Le hayon porte le nom de la marque, le nom du modèle figurant, lui, en bas à droite.

L'intérieur reste fidèle aux précédentes créations de la marque chinoise. Il ne propose pratiquement aucune commande physique, obligeant de tout régler via l'écran central de 15,6 pouces. Il faut par exemple passer par cet écran (compatible Apple et Android) pour rendre actif les boutons qui, au volant, permettent d'ajuster les rétroviseurs et le volant lui-même. L'instrumentation s'affiche sur une petite unité de 8,8 pouces, alors que l'on dispose d'un spectaculaire affichage tête haute de 26,8 pouces !

Pas de roue libre

Nous avons testé la version Performance Ultra, proposée à 46 990 €. Elle développe 388 chevaux en transmission intégrale, grâce à un deuxième moteur à l'avant. Alimentée par une batterie LFP de 71,2 kWh, cette version annonce une autonomie de 440 km, soit moins que la version Standard. Mais elle accélère de 0 à 100 km/h en 4,5 s, soit des performances de sportive.

Le moteur à l'avant sacrifie un peu le frunk, dont le volume de chargement passe de 89 à 44 litres. Cela s'ajoute au volume, un peu juste, du coffre arrière, d'à peine 367 litres. Ce modèle s'avère confortable et bien tenu, bien qu'il ne bénéficie pas de suspensions adaptatives. On apprécie le mode Sport, qui offre un meilleur ressenti de direction et évite le bridage des autres modes.

Ce L03 est surtout fait pour rouler à des allures paisibles, d'autant qu'il n'offre pas de vraie roue libre et agace par ses aides à la conduite intrusives, en particulier les vibrations persistantes qui accompagnent l'alerte de perte d'attention. Ses consommations sont intéressantes : nous avons réussi à tenir 16,2 kWh sur les routes du Sundgau, entre Alsace et Suisse.

Fiche **TECHNIQUE**

Motorisation : électrique.
Puissance : 388 chevaux.
Couple : 481 Nm.
Batterie : 71,2 kWh.
Dimensions : 465/192/160 cm.
Empattement : 285 cm.
Poids : 2 040 kg.
Coffres : 367 + 44 l.
Recharge AC : 11 kW.
Recharge DC : 200 kW.
Prix : 46 990 €

Sous le **CAPOT**

AVEC POMPE À CHALEUR

Contrairement au G6 et au G9, cet XPeng L03 ne dispose pas d'un circuit électrique en 800 volts mais seulement en 400 volts. Il recharge tout de même à des puissances élevées, permettant de reprendre de 10 à 80 % de capacité de batterie en vingt minutes sur des bornes de 200 kW. Ainsi la version Standard avec batterie de 58,3 kWh s'appuie-t-elle sur un flux de 193 kW. Les versions avec batterie de 71,2 kWh officient à une puissance de 236 kWh. Toutes les déclinaisons sont dotées d'un chargeur AC de 11 kW qui affiche des temps de charge respectifs de 6 h 50 et 8 h 20 pour passer de 10 à 100 %. Et toutes les versions bénéficient de la pompe à chaleur de série. Ce modèle n'est pas éligible à la prime « coup de pouce ».



La semaine prochaine : Lancia Gamma

Xpeng vise les 6 000 immatriculations

Xpeng est l'une de ces marques chinoises qui se développent très vite en Europe et en France. Ainsi ce constructeur a-t-il vendu 5 313 véhicules dans l'Hexagone en 2025, dont 2 549 G6, son modèle vedette, SUV au profil de coupé qui concurrence le Tesla Model Y. Le reste de ses ventes concernait le G9, un SUV cossu de 4,89 m. Xpeng espère atteindre 6 100 immatriculations en 2026.

Le L03 fait partie de la ligne Mona et est conçu sur la base de la berline Mona M03. Dans la nomenclature de Xpeng, « M » est utilisé pour les berlines et « L » pour les SUV, « M » et « L » faisant référence à Mona Lisa. En Europe, l'appellation Mona disparaît sur ce modèle au design original qui tranche avec celui du G6 et G9. Il est l'œuvre de JuanMa Lopez, ex-directeur du design extérieur de Ferrari, arrivé en Chine en 2024. Il avait participé à la création de modèles comme LaFerrari, la SF90 Stradale, etc.

520 km en Grande Autonomie

Dans sa version Standard, ce modèle propose de série des jantes de 18 pouces, des feux « Full LED », des sièges avant chauffants et ventilés à réglages électriques, un toit panoramique vitré et un système audio à neuf haut-parleurs. Pour 3 000 € de plus (37 990 €), on peut choisir la version Grande Autonomie, qui, avec une batterie de 71,2 kWh, offre une portée de 520 km et dispose d'un chargeur DC de 236 kW.



Le L03 bénéficie d'un toit en pente douce. Photo constructeur

Cette même version est doublée d'une déclinaison Ultra pour 42 990 €, avec des jantes de 20 pouces, qui réduisent l'autonomie à 480 km. Elle est dotée d'un mode stationnement assisté et d'un système audio XOpera à 11 haut-parleurs. Qui passe à 20 sur la version Performance Ultra (4 × 4) de notre essai. On note que cette auto bénéficie du système d'infodivertissement XOS (6.0) maison, avec Google Maps intégré.

T. V.