



ÉLECTRIQUE

## Cadillac Optiq

Premium Sport - 75 kWh - 304 ch

69500 € / 69500 €\*



## LE SUV ÉLECTRIQUE FAMILIAL SIGNÉ CADILLAC

# Vision à courte portée

Technologie de pointe et dynamisme prometteur, relevés d'une once d'exclusivité : le Cadillac Optiq propose une vision séduisante du SUV familial électrique premium. A un (gros) détail près...

**D**epuis l'an dernier, Cadillac revient investir le marché tricolore sur la pointe des pieds, avec d'imposants SUV électriques au positionnement luxueux. Après l'atypique Lyriq et le gigantesque Vistiq à sept places, la firme américaine dégage un Optiq de 4,82 m de long, plus adapté au marché

européen. Bien qu'il partage certains éléments techniques avec ses grands frères et autres modèles du groupe GM, sa plateforme spécifique lui donne les moyens de ses ambitions. Suffisant pour sortir de la confidentialité chez nous ? Sans doute pas, vu le réseau embryonnaire du constructeur américain en France, mais ce nouveau venu

## PARLONS BUDGET

**Le vrai prix :** aucun bonus écologique, ni aucune remise.

**L'entretien :** tous les ans ou tous les 20000 km.

**L'équipement :** deux finitions (Premium Luxury et Premium Sport) sont proposées au même prix et se différencient par quelques détails esthétiques. La dotation est complète, aussi bien au niveau des assistances (conduite semi-autonome) que de l'agrément (sièges électriques et massants, affichage tête haute, hi-fi 19 HP) ou de la connectivité (écran 33", interface Google réactive, connexion 5G), etc.

– fabriqué en Chine – ne parie pas que sur son exotisme pour séduire les amateurs de modèles familiaux. A défaut de radicalement nous dépayser, sa silhouette sportive et son ambiance intérieure à part le distinguent tout de même de ses congénères. Pièce maîtresse de l'habitacle, le gigantesque écran tactile incurvé de 33"/84 cm, avec interface Google plutôt bien inspirée, mise sur la technologie dans une rassurante atmosphère cocooning. Mais ses capacités d'accueil à l'arrière ne sont pas au niveau attendu d'un modèle de ce gabarit, et l'assise centrale exagérément ferme de la banquette ne sert qu'en dépannage. En outre, le volume de coffre n'est pas géant et il faudra en dédier une partie au câble de recharge (pas de logement type frunk sous le capot avant). En l'absence de tout bouton de démarrage, une simple pression sur la pédale de frein suffit à démarrer. Les bienfaits de sa base

technique raffinée se ressentent immédiatement. La relative fermeté de son amortissement ne verse jamais dans l'inconfort et préserve suffisamment des petites aspérités. Les diverses propositions de freinage régénératif, très réussies (un mode "roue libre" et deux autres qui permettent de se passer de la pédale de gauche), participent à la douceur de conduite. S'y ajoutent également un dynamisme inattendu, avec des mouvements de caisse contenus, un train avant précis et une aisance à gommer ses 2376 kg.

## Rien de trop en puissance

Face à une telle efficacité, les 304 ch délivrés par les deux moteurs (un à l'avant et un l'arrière) de cette unique version disponible au catalogue paraîtraient presque modestes. Cela ne l'empêche heureusement pas de garantir des relances suffisamment toniques pour faire face à toutes les situations, tout