

Mobility

N° 14 Septembre 2024

TRIMESTRIEL

2 €

Life

POUR NE RIEN
MANQUER
DE LA NOUVELLE
MOBILITÉ

ZOOM

Cupra Tavascan VZ
Citroën ë-C3
Peugeot E-5008

SEMAINE DE LA MOBILITÉ

Protéger les plus
vulnérables !



Eric Mathias, directeur du CFC Bien conduire et bien « se » conduire
Voiture électrique d'occasion Déjouer les pièges pour faire une affaire
Vols de vélos Prudence est mère de sûreté!



TOYOTA bZ4X

LA CONDUITE ÉLECTRIQUE, LE PLAISIR SANS LIMITES



Découvrez le Toyota bZ4X. Conçu pour offrir des prestations puissantes et une expérience de conduite dynamique. Ce SUV 100 % électrique vous donne du plaisir sans limites, sans compromis sur le confort d'utilisation et la sécurité. Son design spacieux, la fiabilité reconnue de Toyota et le prix attractif font du Toyota bZ4X le véhicule idéal pour vous.

TOYOTA **bZ4X**



JUSQU'À
10
ANS
DE GARANTIE

14,3-15,8 kWh / 100 KM | 0,0 G / KM (WLTP)

Information Environnementale : toyota.lu

DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

Véhicule illustré avec options ou accessoires. Rendez-vous sur toyota.lu ou contactez votre concessionnaire pour toute information relative à l'offre, les conditions, les valeurs mesurées/la consommation ou la fiscalité de votre véhicule. Autonomie combinée selon la procédure de test WLTP de 411 km à 512 km (selon la version choisie). L'autonomie électrique est uniquement à des fins de comparaison et dépend fortement de divers facteurs tels que la version et la transmission choisies, les accessoires (installés après l'immatriculation), le style de conduite, les conditions météorologiques, la vitesse et le poids de la cargaison.

JUSQU'À
10
ANS
DE GARANTIE

* Après expiration de la garantie usine et jusqu'à ce votre véhicule ait 10 ans d'âge ou 185.000 Km depuis sa première immatriculation, votre véhicule est automatiquement couvert pendant une année par la garantie Toyota Relax, lorsque vous choisissez de faire votre entretien au sein du réseau agréé Toyota. Offre soumise à condition. Plus d'infos sur www.toyota.lu ou auprès de votre distributeur Toyota.

Sommaire

N° 14 – Septembre 2024

LA UNE

- 6 Interview du directeur du Centre de Formation pour Conducteurs (CFC), Eric Mathias : « Un grave problème de respect envers les usagers vulnérables! »

E-MARKET

- 12 Cupra Tavascan VZ
Anticonformiste
- 14 Citroën ë-C3
Promesse tenue!
- 16 Peugeot E-5008
La preuve par sept!
Low cost et sans complexes!

TIPS

- 18 Une voiture électrique d'occasion?
Flairer la bonne occasion et déjouer les pièges
- 22 Vol de vélos : prudence est mère de sûreté

Vivre et laisser vivre



Depuis 2005, notre pays participe à la semaine européenne de la mobilité, qui se déroule chaque année du 16 au 22 septembre. Pour cette édition 2024, le thème qui a été retenu est celui du « Shared public space » – autrement dit de l'espace public –, que nous sommes invités à nous partager en bonne intelligence, notamment en faisant la part belle à la mobilité « douce ».

Dans les villes et villages principalement, les objectifs principaux de cette opération sont de favoriser la mise en place d'infrastructures particulièrement adaptées aux cyclistes et aux piétons, tout en promouvant l'utilisation des transports en commun.

Toute initiative allant dans ce sens ne peut être que saluée, surtout si elle contribue à améliorer la qualité de vie des citoyens en augmentant, d'une part, leur sécurité quand ils se déplacent de A vers B et, d'autre part, les aide à décarboner leur mobilité en limitant l'utilisation de la voiture individuelle.

Si l'aménagement d'espaces « dédiés » est un élément essentiel de cette stratégie – sachant, toutefois, qu'il ne suffit pas de tracer une bande blanche en bordure de la chaussée ou sur un trottoir pour en faire une piste cyclable suffisamment sécurisée – d'autres facteurs jouent un rôle tout aussi primordial et méritent une attention de chaque instant : le facteur « humain » en particulier.

L'explosion du nombre de blessés graves sur nos routes (lire en page 4) – surtout parmi les usagers les plus exposés que sont les piétons, les cyclistes et les motards – nous rappelle brutalement que toute « conduite » dangereuse, au sens propre comme au figuré, appelle une réponse idoine. Là aussi donc, il y a de sérieux progrès à faire, tant au niveau de la sensibilisation et de la formation, bien évidemment, mais aussi de la répression pour lutter efficacement contre les « cas » les plus intolérables d'un point de vue sociétal.

À l'évidence, la notion du « Vivre ensemble » si chère à nos dirigeants politiques a du plomb dans l'aile si on l'étudie à l'aune du comportement de certains usagers de la voie publique. Tel ce chauffeur-livreur qui, les yeux rivés sur son smartphone, regardait sa série préférée sur Netflix au lieu de se concentrer sur la conduite de sa camionnette qui zigzaguait au beau milieu de la chaussée. Ou, au même endroit, ce « pilote » de trottinette électrique qui nous arrivait de face à toute allure, en pleine nuit ; heureusement qu'il avait la clope au bec, car c'est elle qui nous a signalé sa présence. Pas mal, non plus, ce jeune automobiliste avouant à l'un des instructeurs du Centre de Formation de Conducteurs que le « lane assist » de sa voiture lui était très utile... pour pouvoir rédiger des messages sur WhatsApp.

Des situations comme celles-ci (récemment vécues par l'auteur de ces lignes), on en voit trop souvent. Elles doivent nous interpeller et, surtout, nous faire réagir.

Bonne lecture et bonne route !

ALAIN ROUSSEAU

RÉDACTEUR EN CHEF
DE MOBILITY LIFE LUXEMBOURG
MEMBRE DU JURY EUROPÉEN
« CAR OF THE YEAR »



**Mobility
Life**

Trimestriel
Édité par Moovic SRL
Rue de l'Espiniat, 4
1380 Lasne
secretariat@autotrends.be

Rédacteur en chef
Alain Rousseau

**Coordination /
secrétariat de rédaction**
Stéphane Lémeret

Advertising Sales
Carlo Bonhomme
carlo@autotrends.be
Paola Sciabica
sales@autotrends.be

**Régie publicitaire partenaire
au Luxembourg**
Mediahuis Luxembourg S.A. /
Regie.lu
Tel : +352 4993 9000
info@regie.lu

Mise en page
Extra Bold (Philippe Dieu &
Quentin Van Gijssel)

Ont collaboré à ce numéro
Marc Schonckert, Vincent Hayez

Photos
Claude Piscitelli, constructeurs,
Touring Club Suisse (TCS)

Éditeur responsable
Régine Reynens

2024
car of the year



RENAULT SCENIC E-TECH 100% ELECTRIC 220 CH

389 € à partir de /mois htva en renting financier⁽¹⁾

jusqu'à 625 km d'autonomie⁽²⁾
jusqu'à 30 systèmes avancés d'aide à la conduite
90% recyclable⁽³⁾
commandez-le avant le 30 septembre et profitez de 8000 € de prime gouvernementale⁽⁴⁾

plus d'info



openR link avec Google intégré⁽⁵⁾



jusqu'à 545 L de volume de coffre⁽⁶⁾



planificateur de trajet



0-0 gr CO₂/km · 16,3 - 17,3 kWh/100 km

contactez votre distributeur pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule

(1) offre renting financier avec option d'achat de 20 % sur une durée de 60 mois pour une Scenic E-Tech 100% electric evolution 170 hp confort range. prix en renting financier 389 €/mois htva, acompte de 20 %, remise déduite, offre sous conditions. prix catalogue du véhicule : 33.017 € htva. offre valable du 30/08/2024 au 30/09/2024, valable uniquement à des fins professionnelles. sous réserve d'acceptation de votre demande de crédit par Alpha Credit s.a., prêteur, montagne du parc 8 boîte 3, 1000 bruxelles, TVA BE 0445.781.316, rpm bruxelles. votre revendeur Renault agit en qualité d'agent à titre accessoire. modèle illustré : Scenic E-Tech 100% electric iconic 220 hp long range, prix catalogue conseillé options incluses : 43.628,09 € htva. (2) selon wltp. (3) plus d'info sur renault.lu (4) infos et conditions sur guichet.public.lu (5) Google, Android Auto, Google Maps, Waze et d'autres marques sont des marques déposées de Google LLC. (6) avec la banquette rabattue. annonceur : Renault Belgique-Luxembourg s.a. (importateur), chaussée de mons 281, 1070 bruxelles, TVA BE 0403 463 679, IBAN BE76 0017 8828 2195, rpm bruxelles DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

Interview

Eric Mathias

DIRECTEUR DU CFC

« Un grave problème de manque de respect envers les usagers vulnérables ! »

Avec près de 14.000 participants chaque année (13.466 en 2023), le Centre de Formation pour Conducteurs leur apprend non seulement à bien conduire mais aussi à bien « se » conduire.



Propos recueillis par ALAIN ROUSSEAU
Photos CLAUDE PISCITELLI

Monsieur Mathias, les statistiques les plus récentes montrent que le nombre total d'accidents corporels sur les routes luxembourgeoises est resté stable entre 2022 et 2023. La bonne nouvelle est qu'il y a eu nettement moins de tués (26 au lieu de 36). Par contre, le nombre de blessés graves a fait un bon de 35 %, passant de 267 à 347 personnes – son niveau le plus élevé depuis dix ans. Comment interprétez-vous ces chiffres et que vous inspirent-ils ?

Eric Mathias : Il y a quand même eu 26 personnes tuées l'an dernier, ce qui est très, très grave – surtout si l'on garde à l'esprit notre objectif qui, à l'échelle européenne et des Nations Unies, vise à diviser par deux le nombre de tués et de blessés sur les routes d'ici à 2030. Comme le rappelle très justement le plan « Vision Zéro » dans lequel nos gouvernements successifs se sont engagés, chaque accident est un accident de trop, surtout s'il y a des morts ou des blessés graves. En fait, s'agissant des accidents mortels, nous sommes revenus au niveau d'avant 2022, qui avait été une année catastrophique à ce chapitre-là. En termes de mortalité, 2023 est donc une année plutôt « normale » même si 26 victimes sont toujours 26 victimes de trop ! Le nombre de blessés graves a, quant à lui, augmenté drastiquement : 347 au total, soit pratiquement un par jour. Un chiffre qu'on a du mal à imaginer ! En y regardant de plus près, on note que si le nombre d'accidents graves impliquant les automobilistes est resté plus ou moins stable, celui qui a trait aux usagers « vulnérables » – piétons, cyclistes et motards – est fortement à la hausse. La mobilité



→ La route est un espace où l'on est tous ensemble et où nous devons nous respecter les uns les autres.. Ce message est au cœur des conseils que les instructeurs du CFC prodiguent aux participants qu'ils accueillent ici, sur la piste d'entraînement à Colmar-Berg.



douce gagne du terrain et on fait davantage de vélo ; idem pour la marche à pied. Depuis la pandémie, la moto est de nouveau à la mode et de nombreuses personnes ont préféré passer leur permis au lieu de partir en vacances durant cette période. En conséquence, il y a aussi plus de motards sur les routes... Tout cela fait qu'on a plus d'accidents, souvent graves. La principale cause à cela ? Je pense qu'il y a un grave problème de manque de respect envers ces catégories d'usagers. Pour ce qui est du vélo, je salue ainsi l'obligation de respecter une distance de 1 m 50 lors des manœuvres de dépassement. C'est une bonne chose, mais malheureusement, trop d'automobilistes ne la considèrent pas – ou pas encore. Il faut aussi davantage de « vraies » pistes cyclables s'inspirant du modèle néerlandais. Il ne suffit pas de tracer deux lignes blanches sur la chaussée pour en faire une piste cyclable digne de ce nom.

Entre les stages obligatoires pour l'obtention d'un permis de conduire (obligatoires depuis 1995), les cours pour récupérer des points ou les différentes offres de formations privées, le CFC est en lien direct avec les usagers de la route. Notez-vous une évolution de leur comportement, notamment face à la prise de risque ?

E. M. : Tout à fait. La source de distraction qu'est l'utilisation du portable en conduisant est devenue un véritable fléau. Comme nous organisons des cours de récupération de points, nous voyons bien qu'il y a de plus en plus de retraits de points liés au téléphone au volant. Quasi systématiquement, les participants nous expliquent qu'ils n'avaient pas réellement conscience du danger. C'est aussi notre rôle de leur montrer quel risque ils encourent et font planer sur les autres usagers de la route. À 90 km/h, si vous regardez votre téléphone pendant deux secondes, votre véhicule aura parcouru 50 mètres. Donc vous aurez couvert pratiquement la largeur d'un terrain de foot « à l'aveugle ». Les gens ne le réalisent pas suffisamment. Pour la même raison, les écrans tactiles dans les voitures modernes constituent, eux aussi, aussi un danger souvent sous-estimé.

Y a-t-il des profils de conducteurs a priori plus « dangereux » que d'autres ?

E. M. : Pour moi, tous les usagers de la route ont une part de responsabilité à assumer et je ne souhaite pas tomber dans un cliché qui consisterait à montrer du doigt tel ou tel groupe, notamment en fonction de l'âge des personnes concernées. La route est un espace où l'on est tous ensemble et où nous devons nous respecter les uns les autres. Cela figure d'ailleurs parmi les « règles d'or » que le CFC transmet à chaque candidat ou participant lors de nos différents cours ou stages. La tolérance, le respect et la courtoisie en sont les éléments les plus importants. Ils peuvent aider à prévenir de nombreux accidents.

La manière d'apprendre aux gens « à bien conduire » a-t-elle évolué au fil du temps, notamment à l'aune de la multiplication des systèmes ADAS (Advanced Driver Assistance Systems ou système avancé d'assistance au conducteur) à bord des automobiles modernes ? Les automobilistes s'en servent-ils correctement, ces systèmes pouvant contribuer, selon certaines sources, à une réduction de quelque 40 % des accidents ?

E. M. : Les systèmes d'assistance, en principe, sont quelque chose de très positif, mais nous insistons toujours sur le fait qu'ils ont leurs limites, car ils ne peuvent pas changer les lois de la physique. Si vous avez un petit instant d'inattention, la voiture pourra vous « aider » à ne pas sortir de la route, mais si vous roulez 20 km/h trop vite, le système ne pourra plus se montrer efficace. Il faut aussi savoir les utiliser correctement. Pour donner le meilleur résultat de freinage en cas d'urgence, l'ABS a besoin d'une pression sur la pédale à la fois élevée et constante. Même si ce système existe depuis plusieurs décennies, nous constatons encore que nos candidats ou stagiaires n'en ont pas nécessairement conscience. Donc, nous effectuons des exercices spécifiques. Nous leur disons aussi qu'il faut se méfier d'une fausse impression de sécurité que certains systèmes, plus avancés, peuvent engendrer. Le système de



NOUVEAU CUPRA TAVASCAN

Notre SUV coupé 100 % électrique.



«
À 90 KM/H,
SI VOUS
REGARDEZ VOTRE
TÉLÉPHONE
PENDANT DEUX
SECONDES,
VOTRE VÉHICULE
AURA PARCOURU
50 MÈTRES.
»

maintien dans la voie (lane assist) – au demeurant très utile – en fait partie. Nous avons déjà entendu des participants nous expliquer que celui-ci leur permettait de lâcher le volant... pour écrire des messages sur WhatsApp ! Ce n'est assurément pas l'idée d'origine, et nous devons mener tout un travail d'information et de sensibilisation autour de ces sujets également.

Que pensez-vous des conducteurs qui débranchent ces systèmes dès qu'ils prennent le volant ? Je pense notamment au « lane assist » que vous venez d'évoquer ou encore au signal sonore qui se déclenche dès que la vitesse autorisée est dépassée...

E. M. : Je suis plutôt d'accord avec les conducteurs qui trouvaient les premières générations de ces systèmes trop intrusifs, mais c'est en train d'évoluer – je le constate moi-même avec ma voiture personnelle. Les systèmes se perfectionnent et je pense qu'aujourd'hui, on peut très bien s'en accommoder. Il ne faut donc pas les débrancher. Quel automobiliste peut prétendre rester concentré tout le temps à 100 % ? Alors, pourquoi refuser cette aide ?

À propos de la concentration durant la conduite : outre le téléphone, vous avez évoqué les commandes tactiles – navigation, infodivertissement, etc. – parfois difficiles à manipuler et obligeant à détourner les yeux de la route. Quel message adresseriez-vous aux différentes marques de voitures ?

E. M. : Sur certains modèles particulièrement, les écrans tactiles sont vraiment une source de distraction. Les fonctions essentielles devraient toujours être activées par un bouton physique. Cela vaut aussi pour les commandes au volant faisant appel à des pavés tactiles. Avec ces derniers, on perd le sens du toucher et c'est une évolution qui va dans la mauvaise direction. Quand il y a une petite molette, on peut régler le volume de la radio sans regarder, car l'on sait de suite si l'on a placé son doigt au bon endroit. Le chauffage, la climatisation, le dégivrage ou la radio devraient être systématiquement en « physique », tout comme les clignotants et les essuie-glaces. Nous constatons une augmentation du nombre d'accidents sur des lignes droites avec des sorties de route sans explication évidente. On est donc en droit de se poser certaines questions !

En juillet dernier, vous avez organisé le premier E-Drive-Day sur le circuit Goodyear, un événement entièrement consacré à la voiture 100 % électrique. Quel bilan en tirez-vous et y aura-t-il une suite ?

E. M. : Nous avons eu un retour très positif de l'ensemble des participants. Plus de 1000 essais ont été réalisés ce jour-là et je pense qu'on peut donc parler d'une réussite. Ce qui ne signifie pas qu'il ne faille pas peaufiner et améliorer le concept en accordant notamment davantage de place à l'e-mobilité sur deux roues ou aux professionnels du secteur, comme les fleet managers ou encore les utilisateurs

←
Depuis la pandémie, la moto est de nouveau à la mode et de nombreuses personnes ont préféré passer leur permis au lieu de partir en vacances durant cette période. En conséquence, il y a aussi plus de motards sur les routes... Tout cela fait qu'on a plus d'accidents, souvent graves.



CLAREN & CIE
2, rue André Losch L-7759 ROOST

M. LOSCH BERELDANGE
6, cité Grand-Duc Jean L-7233 BERELDANGE

MARTIN LOSCH ESCH
1-2, an der Schmelz L-4328 ESCH-SUR-ALZETTE

Plus d'informations au (+352) 40 33 33 5005



**INTÉRESSÉ(E) ?
NOUS VOUS
TENONS INFORMÉS !
CUPRAOFFICIAL.LU**





↑ Comme on le constate très bien sur cette photo, la distance d'arrêt (temps de réaction et freinage) augmente considérablement si l'on roule à 50 km/h (véhicule arrêté à droite de la photo) au lieu de 30 km/h (véhicule du milieu).

de véhicules de société. Je pense que c'est à refaire dans un ou deux ans, peut-être même sur un week-end entier.

La part de marché du nombre de voitures 100 % électriques sur le marché luxembourgeois est à la hausse. Y a-t-il des choses particulières à savoir par rapport à la conduite d'un tel véhicule, tant en termes de sécurité que de conduite «écologique» ?

E. M. : Pour moi, la conduite d'une 100 % électrique ne diffère pas réellement de celle d'une auto «classique». Même s'il y a une différence de poids liée aux batteries, le commun des mortels ne verra aucune différence. La seule chose que nous avons remarquée est liée au comportement parfois déroutant de certaines propulsions (voitures équipées uniquement de roues arrière motrices - ndr) sur la neige quand on a réglé la récupération d'énergie au freinage en position maximale. En hiver, on peut donc avoir des surprises. Il faut le savoir, mais c'est vraiment aller chercher dans le détail. Je pense qu'il est plus important de se focaliser sur l'apprentissage d'une conduite dite «économique», surtout si l'on veut se rapprocher des données des constructeurs en termes d'autonomie. En gardant ses vieilles habitudes de conduite d'une voiture à moteur thermique, on n'y arrivera certainement pas ! C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles nous avons mis sur pieds une formation spécifique, sur une journée, où la moitié des cours sont des exercices de sécurité et l'autre moitié est axée sur la conduite économique. Cette formation est ouverte à tous et nous allons bientôt publier les dates pour 2025.



« **IL FAUT AUSSI D'AVANTAGE DE "VRAIES" PISTES CYCLABLES S'INSPIRANT DU MODÈLE NÉERLANDAIS. IL NE SUFFIT PAS DE TRACER DEUX LIGNES BLANCHES SUR LA CHAUSSEE POUR EN FAIRE UNE PISTE CYCLABLE DIGNE DE CE NOM.** »

Une dernière question : la Sécurité routière plaide notamment pour une généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h dans toutes les localités. Qu'en pensez-vous ?

E. M. : Je pense qu'il faudrait en même temps sensibiliser sur la raison pour laquelle on veut aller dans cette direction. Un enfant percuté à 50 km/h n'a presque aucune chance de survie. À 30 km/h, la distance d'arrêt (temps de réaction et freinage) est de 13,5 mètres. À 50 km/h, la réaction à elle seule fait parcourir 15 mètres à la voiture. Donc, il faut dire qu'il est absolument vital de descendre à 30 km/h. Maintenant, sur une route principale, peut-être pas. Personnellement, je serais déjà heureux si l'on arrivait à faire respecter les 50 km/h en agglomération. J'observe souvent qu'à l'entrée et à la sortie des villages, cette limitation de vitesse n'est pas du tout respectée. Comme on sait que la sensibilisation à elle seule ne suffira pas, il faudrait peut-être copier le modèle allemand ou suisse avec l'installation systématique de radars à l'entrée et à la sortie des villages. ■

C'est le modèle électrique Volkswagen le plus sportif jamais conçu : lancement des préventes pour l'ID.3 GTX

Volkswagen récidive en proposant une nouvelle version de l'ID.3 GTX encore plus sportive que sa devancière. La nouvelle ID.3 GTX Performance, développant 240 kW (326 ch), vient ainsi compléter la gamme aux côtés de l'ID.3 GTX et de ses 210 kW (286 ch). La sportive compacte électrique bénéficie désormais du moteur électrique le plus puissant jamais conçu par Volkswagen, dont la puissance est transmise en toute souplesse au train arrière comme sur l'autre déclinaison GTX. L'articulation améliorée entre caisse et châssis montre toute l'étendue de ses atouts en intégrant la nouvelle batterie de 79 kWh (capacité nette) dans le plancher multicouches au centre du véhicule. Cette conception permet d'abaisser le centre de gravité du modèle et d'en augmenter la sportivité en optimisant la répartition de la charge entre les essieux, pour améliorer la dynamique de conduite et la maniabilité du modèle et offrir ainsi toujours plus de plaisir de conduire.

L'ID.3 GTX et la nouvelle ID.3 GTX Performance se distinguent des autres modèles de la gamme par leur design spécifique. Ainsi, le bouclier avant des modèles GTX arbore une nouvelle grille de calandre noire à motif de losanges et de nouveaux blocs optiques exclusifs. Des jantes Skagen GTX 20 pouces noires sont également disponibles en option. L'habitacle peut quant à lui être personnalisé à l'aide d'une série d'équipements propres aux modèles GTX.

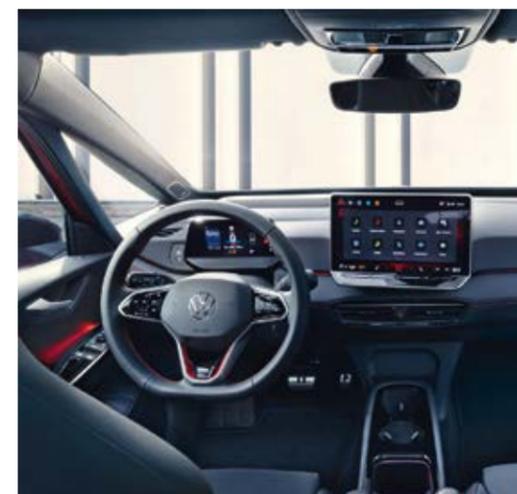
La nouvelle ID.3 GTX Performance dispose des dernières générations de systèmes logiciels et d'infodivertissement avec un écran de 12,9 pouces (32,8 cm), l'assistant vocal IDA



avec ChatGPT et un concept de commande optimisé pour plus d'intuitivité. D'autres équipements sont disponibles en option, comme un système amélioré d'affichage tête haute en réalité augmentée, une version revisitée de l'application Wellness ou encore un système sonore premium Harman kardon.

L'ID.3 GTX dispose d'ores et déjà d'une vaste panoplie de systèmes d'aide à la conduite de premier ordre pour améliorer le confort et la sécurité des passagers : c'est le cas du régulateur de vitesse (qui peut être optimisé en version adaptative ACC par simple mise

à niveau), du freinage d'urgence autonome optimisé pour plus d'intuitivité. D'autres équipements sont disponibles en option, comme un système amélioré d'affichage tête haute en réalité augmentée, une version revisitée de l'application Wellness ou encore un système sonore premium Harman kardon.



CARPOWER
charging solutions

Future:
Loading > 0000 ✓

OFFRES
SPÉCIALES

EASY+
à partir de
1.860 €
2.090 €

carpower s.à r.l.

1, rue du Bois
L-7480 Tuntange
36 65 86 88
info@carpower.lu
www.carpower.lu

étude de projet et devis gratuit



Cupra Tavascan VZ

Anticonformiste

Fidèle à sa réputation de « rebelle » au sein d'un groupe VW plutôt traditionaliste, Cupra s'attaque au marché des SUV coupé 100 % électriques avec son « Tavascan », lequel inaugure le nouveau langage stylistique que le constructeur espagnol déclinera sur ses futurs modèles électrifiés. Les fans de la marque ne seront pas déçus : look agressif et sportivité sont, plus que jamais, au rendez-vous !



Par ALAIN ROUSSEAU

Après la Born, dont la gamme vient d'être complétée par une version VZ très affûtée (325 ch), le Tavascan est le deuxième modèle « full elec » de Cupra. Un modèle particulièrement important pour ses concepteurs, censé « montrer tout ce que Cupra sait faire », mais aussi marquer le début d'une nouvelle ère axée sur l'électrification complète de la gamme.

Malgré son ADN commun avec les VW ID.5 et Skoda Enyaq Coupé, dont il partage la plateforme modulaire MEB, l'œil ne distinguera aucun lien de parenté avec ses cousins germanique et tchèque. C'est là qu'opère tout le savoir-faire des designers Cupra, dont la spécialité est de rendre les plats bien plus savoureux – et surtout nettement plus épicés – en partant des mêmes aliments de base.

Au diable la discrétion !

Solidement campé sur ses jantes de 21 pouces, le Tavascan joue à fond la

carte de la sportivité. Avec ses 4,64 m de long pour 1,60 m de haut, il est ainsi un peu plus long qu'un ID.5 et un peu moins haut. Cela lui confère une allure plus dynamique et un Cx de 0,26.

Très fidèle au concept-car dévoilé à l'automne 2019 au Salon de Francfort, le SUV espagnol – qui est d'ailleurs construit en Chine – ne fait pas dans la discrétion avec son bouclier avant donnant l'impression de vouloir avaler le bitume, son capot nervuré et un diffuseur arrière qui ne dépareraient pas sur une voiture course... Sans oublier sa nouvelle signature lumineuse, formée de plusieurs triangles et complétée par des logos rétro-éclairés à l'avant comme à l'arrière de l'auto. Comme de coutume, Cupra joue aussi sur les teintes extérieures pour bien mettre ces éléments de carrosserie en exergue. Les teintes « mat » combinées aux éléments couleur bronze chères à la marque en font de véritables « eye catchers ».

Cette approche résolument disruptive trouve son prolongement logique dans l'habitacle. Des éléments de formes et de matériaux différents reliés à un arceau central (qui rassemble un peu à un « halo » protégeant la tête des pilotes de Formule 1) forment un cockpit ultramoderne,

Bien installés dans ce cocon accueillant, les passagers auront aussi le plaisir de profiter de l'excellente sono signée Sennheiser et développant une belle puissance de 425 watts.

Un modèle censé « montrer tout ce que Cupra sait faire », mais aussi marquer le début d'une nouvelle ère axée sur l'électrification complète de la gamme.

au milieu duquel trône un imposant écran de 15 pouces. Des LED dissimulés en plusieurs endroits « stratégiques » complètent cette mise en scène avant-gardiste. Côté ergonomie, on apprécie le bon maintien latéral des sièges baquets ; leur assise est toutefois un peu trop courte – un défaut qu'on retrouve malheureusement sur de nombreuses voitures actuelles, à l'instar des (trop) nombreuses commandes tactiles sur le volant et le système d'infodivertissement.

Rien à redire, par contre, au niveau de l'habileté aux places arrière. Les passagers bénéficient d'un espace conséquent pour loger leurs jambes et la hauteur sous pavillon est également très correcte pour un SUV coupé. Le coffre, d'un volume de 540 l, est doté d'un double fond destiné à loger les câbles de recharge. Le seuil de chargement est, par contre, situé un peu haut, mais le fait que le hayon s'ouvre très haut permet de compenser cela. Bien installés dans ce cocon accueillant, les passagers auront aussi le plaisir de profiter de l'excellente sono signée Sennheiser et développant une belle puissance de 425 watts.

286 ou 340 ch

De la puissance, il y en a également sous le capot. La version haut de gamme du Tavascan que nous avons conduite lors de la présentation à la presse – la VZ (diminutif phonétique du mot Veloz, qui signifie rapide en espagnol – affiche en effet la bagatelle de 340 ch, qu'elle tire de ses deux moteurs. La version « V » n'a droit, elle, qu'au moteur arrière dont la puissance s'élève à 286 ch. Toutes les deux embarquent une batterie lithium-ion d'une capacité nette de 77 kWh.

Sur la VZ, lorsque le cerveau électronique de l'auto détecte que les roues avant ont besoin de couple, le moteur arrière est assisté par le second moteur monté sur l'essieu



avant. Jusqu'à 30 % de la puissance peuvent ainsi être envoyés aux roues avant lorsque les besoins de traction sont plus conséquents.

Le jour de notre essai, les aléas de la météo dans la région de Martorell nous ont permis de juger du bien-fondé de cette transmission intégrale « intelligente ». Même sous une pluie battante ayant détrempe le bitume, le Tavascan VZ ne s'est ainsi jamais laissé prendre en défaut en sortie de virage, bien aidé également par sa suspension adaptative DCC et d'une direction à la fois progressive et directe permettant de faire oublier que l'auto pèse près de 2,2 tonnes.

Le Tavascan VZ développe sa puissance de manière très linéaire, même lorsqu'on active la touche Cupra qui offre une réponse plus directe à l'accélération. Les amateurs de sensations fortes seront peut-être un peu déçus de ne pas sentir d'effet « coup de pied aux fesses », mais le 0 à 100 km/abattu en 5,6 s prouve que l'auto a bel et bien un cœur de sportive. Lors des phases de freinage, des palettes situées der-

↑ De la puissance, il y en a également sous le capot. La VZ affiche en effet la bagatelle de 340 ch, qu'elle tire de ses deux moteurs.

rière le volant permettent de gérer le niveau de récupération de l'énergie sur plusieurs niveaux, ce qui contribue aussi à limiter l'usure des freins.

Le Tavascan peut être branché sur les réseaux de charge en courant alternatif (jusqu'à 11 kW) ou en courant continu jusqu'à 135 kW. Dans ce dernier cas, 30 minutes suffisent pour passer d'une capacité de 10 à 80 %. Pour ceux qui utilisent les autoroutes allemandes, on retiendra aussi que Cupra indique que le Tavascan peut effectuer une distance de 210 kilomètres à pleine vitesse – soit 180 km/h. En cycle wltp, les consommations maximales indiquées par le constructeur s'élèvent à 16,8 kWh/100 km pour la VZ (autonomie max. de 522 km) et de 16 kWh pour la V (autonomie max. de 568 km).

Notre consommation lors de notre essai effectué sur parcours mixte avec la version VZ a tourné autour des 20-21 kWh/100 kilomètres. ■

Le prix du Tavascan VZ est de 62.185 €.

+ APPROCHE DISRUPTIVE
DESIGN RÉUSSI
COMPORTEMENT ROUTIER
PERFORMANCES
QUALITÉ DU SYSTÈME AUDIO

- TROP DE BOUTONS TACTILES
ATTAQUE DE LA PÉDALE DE FREIN



Essai

Citroën ë-C3

Promesse tenue !

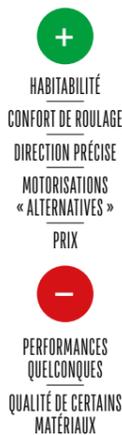
Carlos Tavares, le bouillant patron de Stellantis, a tenu parole : avec un prix d'attaque nettement inférieur à 25 000 €, la Citroën ë-C3 apporte la preuve qu'il y a moyen de fabriquer une citadine 4-portes 100 % électrique à la fois abordable, confortable et performante en Europe.



Nous l'avons essayée sur les routes autrichiennes, à quelques encablures de la Slovaquie, où elle est assemblée.

Par ALAIN ROUSSEAU

Si c'est la version électrique qui est aujourd'hui mise à l'honneur, une version essence équipée d'un moteur 1.2 Turbo de 100 ch figure également au programme C3, avec des tarifs qui, eux, débutent à 14.494,45 €. Une version mildhybrid 48V de la même puissance, mais dotée d'une boîte à double embrayage fera également son apparition un peu plus tard. Côté look, la nouvelle C3 s'inscrit parfaitement dans l'air du temps. Elle reprend les codes stylistiques d'un SUV avec une garde au sol généreuse, des passages de roues en plastique noir, de même qu'un capot haut et plat. Avec une longueur de 4m01 et une largeur de 1m75, elle s'avère un plus grande que sa devancière tout en restant suffisamment compacte pour bien pouvoir se faufiler en ville. Le volume du coffre



Côté look, la nouvelle C3 s'inscrit parfaitement dans l'air du temps.



est de 310 l, voire de 1,180 l en rabattant la banquette arrière (60/40).

Confortablement installés sur des sièges très accueillants – baptisés « Citroën Advanced Comfort » et montés de série sur la version « Max » haut de gamme de notre essai, proposée à un prix de 26 881 € – les passagers bénéficient d'un espace étonnamment généreux pour un véhicule de ce segment.

Hormis les bas de portes et la manette de réglage en hauteur du siège conducteur qui font vraiment « cheap », l'habitacle est plaisant et l'on se sent bien à bord. Le volant façon « go kart » tient bien en mains et les instruments digitaux placés dans la partie supérieure de la planche de bord – façon head up display – sont parfaitement lisibles. Un bon point aussi pour la présence de « vrais » boutons qui commandent le chauffage, la climatisation, la ventilation et le dégivrage. L'écran central de 10,25 pouces est, quant à lui, entièrement tactile.

Effet « tapis volant »

Les petites électriques n'ayant pas toujours bonne réputation du fait de leurs suspensions plutôt raides, c'est avec d'autant plus d'intérêt que nous sommes partis à la découverte des petites routes de campagne de l'arrière-pays viennois. Et là, surprise : les doubles butées hydrauliques progressives montées sur les trains avant

↑ Le volant façon « go kart » tient bien en mains et les instruments digitaux placés dans la partie supérieure de la planche de bord – façon head up display – sont parfaitement lisibles.

et arrière offrent à l'auto un confort de roulage de très haut niveau, digne d'une « vraie » Citroën ! Enchaîner les kilomètres à son volant est un vrai plaisir, grâce aussi à une direction directe et précise synonyme d'agilité en toutes circonstances.

Avec ses 113 ch, le moteur électrique alimenté par une nouvelle batterie Lithium ion d'une capacité de 44 kWh se révèle agréable à l'usage. Le poids de l'auto en ordre de marche étant de 1,442 kilos, il ne faut toutefois pas s'attendre à un miracle du côté des performances. Lors de notre essai, nous avons chronométré un 0 à 100 km/h en 12 secondes. Pour ce qui est de l'autonomie, Citroën annonce jusqu'à 326 kilomètres et fait état d'une consommation wltip mixte/combinée dans une fourchette de 17,1 à 17,4 kWh. S'agissant des recharges, il est question de 6 h à la maison sur une wallbox de 7,4 kW et de 26 minutes pour passer de 20 % à 80 % en branchant l'auto sur une borne publique de 100 kW. ■

Une version dotée d'une batterie plus petite et d'une autonomie de 200 km sera lancée en 2025. Son prix devrait se situer en-dessous de la barre des 20 000 €.



L'EQA.

Confort haut de gamme. Technologies de pointe.
Autonomie impressionnante. Délais de chargement courts.
Découvrez l'EQA lors des Star Days du 2 septembre au 10 octobre.

Jusqu'à
554 km
d'autonomie électrique (WLTP)

En
32 minutes
rechargé à 80 %¹

À partir de
399 €
/mois TVAC en Private Lease²



14,5 - 18,3 kWh/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP).

¹Le temps de charge correspond à 10-80 % de pleine charge sur une borne de recharge rapide DC avec tension d'alimentation de 400 V et courant d'au moins 500 A.
²Loyer TVAC comprenant uniquement le loyer financier en Private Lease. Formule de location destinée exclusivement aux particuliers. 48 mois - 10.000 km/an. Loyer prépayé: 25 % TVAC. Les taxes d'immatriculation et de circulation, pneus été et hiver, les entretiens et réparations mécaniques ainsi que l'assurance RC, Full Omnium et Protection Juridique sont proposés en option. Le loyer financier tient compte de la prime d'état (Infos et conditions : www.cleverfuereu.lu - Mercedes-Benz Financial Services se réserve le droit de récupérer la prime d'état en cas de non respect des conditions d'attribution). Action valable du 01/09/2024 au 31/10/2024 inclus. Sous réserve d'acceptation du dossier et de modification de tarif.
Mercedes-Benz Financial Services Belux SA - Succursale de Luxembourg - 55, rue de Bouillon - L-1248 Luxembourg - TVA: LU 16464483 - R.C. Luxembourg B.52410.

Essai



Peugeot E-5008

La preuve par sept !

Après le 3008, c'est au tour du 5008 de faire peau neuve. S'il n'a pas le même sex-appeal que son petit frère aux lignes «fastback» particulièrement dynamiques, le nouveau SUV familial signé Peugeot marque de gros points grâce à son habitabilité et une modularité qui lui permettent d'offrir sept vraies places avec un maximum de confort. Nous l'avons

essayé dans sa version 100 % électrique, sachant que le client aura également le choix entre deux hybrides essence – dont un plug-in.

Par ALAIN ROUSSEAU

Fidèles à la célèbre maxime selon laquelle la «forme suit la fonction», les ingénieurs de la marque au lion ont gardé les formes cubiques du 5008 précédent en les remettant au goût du jour. Si la partie trois-quarts arrière de l'auto

Le nouveau 5008 est le premier modèle de la famille à utiliser la plateforme STLA Medium de Stellantis dans une configuration «allongée».

n'évolue donc que discrètement, la face avant est, elle, métamorphosée. On y retrouve en effet l'imposante calandre de l'e-3008, encadrée par la désormais célèbre signature lumineuse verticale à trois griffes ainsi que par des écopes latérales. Le look «grand SUV familial» est ainsi préservé tout en gagnant en attractivité.

Habitacle accueillant et lumineux

Le nouveau 5008 est le premier modèle de la famille à utiliser la plateforme STLA Medium de Stellantis dans une configuration «allongée». Par rapport à celle de l'e-3008 (autrement dit la version «normale»), la différence est de 170 mm pour arriver à un empattement final de 2900 mm. D'une génération à l'autre, le 5008 a également forcé, tant en longueur qu'en largeur et en hauteur (respectivement 4,79 m soit +150 mm, 1,89 m soit +40 mm et 1,69 m soit +50 mm).

Ces côtes plus généreuses profitent logiquement à l'habitabilité, notamment au deuxième rang où les sièges individuels ont cédé leur place à une banquette un tiers/deux tiers coulissante sur 15 cm. L'accès aux places du troisième rang est facilité par le système «easy access» qui permet de faire basculer l'assise du rang deux, puis de la faire coulisser. Cela étant, l'accès reste étroit et les adultes devront faire preuve de souplesse pour se glisser sur leur siège, Aucun

Conçu pour les longs trajets en famille, l'E-5008 s'apprécie surtout en adoptant une conduite relax.

problème par contre pour les enfants qui, à l'évidence, seront les passagers les plus fréquents à ces places-là. Tous apprécieront une belle garde au toit qui contribue grandement au caractère fort accueillant de l'auto.

Au niveau de l'espace de chargement aussi, le plus grand des SUV Peugeot tire parfaitement son épingle du jeu. Au rang trois, les dossiers de la banquette deux places qui a remplacé les anciens strapontins sont rabattables séparément pour offrir un plancher plat et bénéficier ainsi d'un coffre généreux de 916 litres. Un volume qui sera réduit à 348 litres lorsque les deux places arrière sont occupées ou, à l'inverse, grimpera à 2.232 litres tous les sièges rabattus.

À bord, les progrès en termes de finition et de la qualité des matériaux sautent aux yeux. La présentation intérieure étant directement inspirée de celle de l'e-3008, on retrouve logiquement l'incontournable «i-Cockpit» avec son immense écran incurvé de 21 pouces. Bien qu'il offre une belle finesse graphique et une luminosité élevée, on lui reprochera néanmoins une certaine surcharge d'informa-

Les sièges sont bien dessinés et le petit volant façon «go kart» tient parfaitement en mains.

tions, pas toujours évidentes à appréhender au premier regard. La manipulation de l'interface qui pilote la climatisation, par exemple, demande une concentration particulière. Un bon point par contre pour les boutons «physiques» placés sur l'imposante console centrale, qui permettent notamment de sélectionner les différents modes de conduite ou régler le volume du système audio. Les sièges sont bien dessinés et le petit volant façon «go kart» tient parfaitement en mains. Vu la position particulière de ce dernier et compte tenu du fait que le tableau de bord est placé relativement haut au risque d'empiéter sur le champ de vision, le conducteur doit procéder à quelques réglages de son siège et de la colonne de direction pour trouver sa position de conduite idéale.

Invitation au voyage

Conçu pour les longs trajets en famille, l'E-5008 s'apprécie surtout en adoptant une conduite relax. C'est ainsi, en effet, qu'on profitera pleinement de son haut niveau de confort et de ses qualités routières, alliés à une excellente insonorisation et un amortissement qui s'illustre par sa douceur quel que soit l'état de la route.

Cette remarque vaut particulièrement pour la version d'entrée de gamme que nous avons essayée.



+
LE LOOK
L'HABITABILITÉ ET LA
MODULARITÉ
SES 7 PLACES
LA CONSO LORS DE
NOTRE ESSAI

-
L'ESPACE AU RANG 3
RESTE LIMITÉ
LA POSITION DE
CONDUITE EST AFFAIRE
DE GOÛT

LE NOUVEAU 5008
UTILISE
LA PLATEFORME
STLA MEDIUM
DANS UNE
CONFIGURATION
«ALLONGÉE».

Associé à une batterie de lithium-ion de 73 kWh, son moteur de 210 ch développe 345 Nm de couple et entraîne les roues arrière.

Relativement modeste compte tenu du poids important de l'auto (2,218 kilos dont 520 kilos pour la batterie), cette puissance engendre des performances correctes – sans plus. Ainsi, près de dix secondes (9,7 pour être précis) lui sont nécessaires pour accélérer de 0 à 100 km/h et la vitesse de pointe est limitée à 170 km/h.

Côté autonomie, le constructeur annonce 502 kilomètres (cycle wltp mixte). Une version «long range» dotée d'une batterie plus grosse (96 kWh, couplée à un moteur de 230 ch) devrait permettre d'atteindre 660 km, sachant que la version haut de gamme à quatre roues motrices (320 ch), également proposée, vise les 500 km. S'agissant de la recharge, Peugeot indique que la version 210 ch accepte une puissance jusqu'à 160 kW sur les super-chargeurs permettant

de regagner 100 km d'autonomie en 10 minutes, et de recharger de 20 à 80 % en 30 minutes.

Avec sa batterie de 73 kWh, le Peugeot e-5008 revendique une consommation WLTP comprise entre 17,7 kWh/100 km et 18,3 kWh/100 km. Des chiffres qui se sont confirmés lors de notre essai – sachant toutefois que celui-ci s'est déroulé entre le Danemark et la Suède, deux pays dans lesquels la vitesse est limitée à 110 km/h sur autoroute, 80 km/h sur le réseau secondaire et 40 km/h en ville. Dans de telles circonstances, notre conso moyenne sur parcours mixte et parfaitement plat a tourné autour des 15,2 kWh/100 km. ■

Le PEUGEOT E-5008 Electrique 210 en finition ALLURE est disponible au prix de 49 797,52 € TVAC; en finition GT, le prix passe à 54 148,76 €. La batterie est garantie 8 ans (ou 160 000 km) pour 70 % de sa capacité de charge.

100 % électrique

Une voiture électrique d'occasion ?

Flairer la bonne affaire et déjouer les pièges

Mis à part les questions liées à l'autonomie et aux éventuelles difficultés de recharger une voiture électrique, le prix reste, de loin, le frein pour de nombreux candidats acheteurs. Et si on envisageait l'occasion ? Bonne ou mauvaise idée ?



Par VINCENT HAYEZ / Photos TCS

Quand on aborde le sujet avec des clients particuliers (pour les entreprises c'est une autre histoire, fiscale notamment), « Un véhicule électrique en occasion, c'est impayable ! » est le genre de réflexion qui revient souvent. Alors ? Il est vrai qu'à taille égale, un VE est encore (bien) plus cher que son équivalent thermique. Mais chaque année, ce différentiel s'amenuise. Notamment parce que l'inflation et les nouvelles normes – de sécurité et environne-

En restant sous les 10 000 €, nous avons même trouvé des Nissan Leaf, premières générations, des Smart ou encore VW Up !



mentales – ont fait exploser les tarifs des thermiques. Cette inflation, on la retrouve évidemment sur le marché du véhicule d'occasion. Mais là, comme nous avons pu le constater, les modèles électriques peuvent devenir intéressants pour le particulier...

20 000 € pour une autonomie suffisante

De 10 000 à 50 000 €, l'offre est relativement importante. Mais pour 6 ou 8 000 euros, on trouve déjà des citadines Renault Zoé avec moins de 100 000 km au compteur et 150 km d'autonomie. En restant sous les 10 000 euros, nous avons même trouvé des Nissan Leaf, premières générations, des Smart ou encore VW Up ! Si vous n'effectuez que très peu de kilomètres par jour et qu'il s'agit d'une auto de « dépannage » (2^e ou 3^e voiture du ménage), voilà quelques autos pratiques et qui ne vous coûteront quasiment rien à l'usage ! Mais si votre attente se situe dans un véhicule plus récent, avec moins de kilomètres au compteur et une autonomie qui dépasse les 200 km (réels), vous devrez tabler sur un budget aux alentours des 20 000 €. Bref, c'est bien la taille de la batterie qui va, essentiellement, déterminer à la fois l'autonomie disponible et... le prix demandé ! Et comme la batterie est un élément primordial, c'est là que vous devrez concentrer toute votre attention.

La batterie doit être vérifiée, validée et garantie

Dans la majorité des cas, la garantie de la batterie s'étale sur 8 ans ou 160 000 km au premier des deux termes échus. Durant cette période, la batterie est réparée ou remplacée en cas de panne causée par un défaut de conception ou de fabrication. Reste la nuance importante de ce que l'on nomme la dégradation « au fil du temps » (exprimée en pourcentage) et, attention, car cette valeur est plafonnée. Cela varie, ici aussi, d'une marque à l'autre. En moyenne on parle de 70 % de sa capacité avec des écarts allant de 60 à 75 % en fonction des marques. Bref, pour pouvoir bénéficier de la garantie, il faut que la mesure se situe sous ce seuil, sinon le constructeur refusera toute intervention. C'est là qu'intervient la notion de la mesure de la capacité de la batterie ou « état de santé », « SOH, state of health » en anglais. Tous les garagistes/concessionnaires qui vendent des véhicules électriques doivent être en mesure de vous fournir ces données. Un exemple pour bien comprendre ces notions : si le véhicule testé disposait (neuf) d'une autonomie annoncée de 200 km (WLTP), si la batterie affiche encore 75 % de sa capacité, cela veut dire que vous disposerez de +/-150 km en parcours mixte et une centaine, environ, sur autoroute. Notez par ailleurs que les kits de mesure vendus sur internet ne sont, pour la plupart, pas très fiables, mieux vaut donc passer chez un spécialiste.

Conclusion

Choisir une voiture électrique d'occasion en tant que client particulier relève davantage d'une volonté de « rouler autrement » que d'une simple recherche de rentabilité. Mais, pour éviter toute mauvaise surprise, adressez-vous prioritairement à des enseignes professionnelles et reconnues qui pourront prouver l'état satisfaisant de la batterie et vous offrir les garanties qui vont avec. ■



Contenu sponsorisé

Renault Scénic E-Tech Electric

Familial par tradition

Synonyme de compacité et de « vie de famille » depuis bientôt 30 ans, le Renault Scénic est la voiture à vivre par excellence. Aujourd'hui, il se réinvente pour rester dans l'air du temps, tout en restant fidèle à ses propres traditions.

Avec ses 4,47 m de long, on peut clairement classer le nouveau Scénic E-Tech Electric dans la catégorie des véhicules compacts. Il ne mesure que 7 cm de plus que la génération précédente, mais 16 cm de moins que l'ancienne version Grand Scénic. Seulement voilà, la génération actuelle a un atout : une plateforme électrique native. En clair, ça signifie que le Scénic a été d'emblée conçu pour être un véhicule électrique, avec les batteries logées entre les roues, sous l'habitacle. Cette architecture typique a pour avantage de reposer sur un empattement (écartement entre roues avant et roues arrière) pour le moins généreux : 2,78 m. Pourquoi mentionner ce « détail technique » ? Parce que de l'empattement dépend l'habitabilité intérieure. Dans le nouveau Renault Scénic, cette habilité est exemplaire aux places avant comme aux places arrière. Petits, grands... et très grands : toute la famille est confortablement installée pour les voyages.

Google on board

Pendant ces voyages, les passagers arrière pourront tranquillement profiter de leurs équipements connectés, grâce à la dernière trouvaille des concepteurs Renault : l'accoudoir central ingenius®. Dans ce dernier, on trouve deux prises USB-C, et deux petits supports dépliables pour un smartphone ou une tablette. A l'avant, les parents auront aussi droit à leur package technologique. Il y a



bien sûr le double écran numérique du la planche de bord OpenR, évidemment, mais il y a surtout le système en lui-même. Ce dernier repose sur le système d'exploitation Google Automotive, reconnu comme l'un des plus performants et les plus intuitifs du marché. Des technologies bien connues comme Google Assistant ou Google Maps sont donc directement interconnectées aux systèmes du Scénic. Et comme sur un Smartphone, il est possible d'ajouter des apps supplémentaire, parmi les plus de 50 que propose de Play Store.

On the road again... and again...

Enfin, parlons budget. Le Renault Scénic E-Tech Electric débute à 38.629€. Par les temps qui courent, c'est un tarif relativement compétitif pour un véhicule familial spacieux et généreux, revendiquant une puissance de 220 ch. Mais c'est un tarif indiscutablement attractif dans le monde de la mobilité électrique, à fortiori pour un véhicule promettant grande autonomie WLTP de 625 km. Vie de famille et générosité : démonstration est faite que le nouveau Scénic est bien un Scénic.

Dernière trouvaille des concepteurs Renault : l'accoudoir central ingenius®. Dans ce dernier, on trouve deux prises USB-C, et deux petits supports dépliables pour un smartphone ou une tablette.



CUPRA Tavascan

Nouveau héros, nouvelle ère.



Le CUPRA Tavascan est le premier modèle d'une nouvelle ère pour la marque challenger. Décliné en direct du showcar Tavascan qui avait été présenté au Salon de Francfort en 2019 comme « le rêve de la marque », il offre une vision disruptive et unique d'un avenir tout électrique. Zoom sur ce héros des temps modernes.

« C'est une nouvelle interprétation de la performance électrique, à la fois audacieuse et organique, construite sur des lignes fortes et une posture athlétique », déclare Jorge Diez – directeur du Design de CUPRA. Les mots sont posés, le cadre également.

Le CUPRA Tavascan marque en effet un tournant important dans l'histoire de CUPRA. Non seulement en sa qualité de premier SUV coupé 100% électrique de la marque, mais aussi en tant que base d'un nouveau langage de design qui sera décliné sur des futurs modèles électriques CUPRA.

Ce modèle, c'est d'abord une affaire de design, vous l'aurez compris.

Une philosophie de conception unique qui inspire un extérieur élégant avec des éléments intérieurs progressifs. L'avant du CUPRA Tavascan, façonné pour garantir des performances ultimes en améliorant l'aérodynamisme, se distingue par sa signature lumineuse formée par trois triangles.

Son look est rehaussé par le logo CUPRA illuminé qui orne fièrement le capot. Une caractéristique originale, qui en fait un pionnier en Europe. Inspiré par les circuits de course, le côté athlétique du CUPRA Tavascan ne fait aucun doute. Il suffit de porter son attention sur la ligne musclée qui s'étire du « nez de requin » jusqu'au hayon.

Mais c'est également une histoire de puissance.

Basé sur la plateforme MEB du Groupe Volkswagen, le CUPRA Tavascan intègre les technologies les plus récentes – groupe motopropulseur, châssis, connectivité, sécurité et aspects pratiques – dans un ensemble conçu pour une nouvelle génération de conducteurs. Ce héros de l'électrique est décliné en deux niveaux de puissance : 210 kW (286 ch) et 250 kW (340 ch), avec en son cœur une batterie de 77 kWh de capacité nette lui conférant une autonomie jusqu'à 547 km. Le châssis adaptatif DCC Sport, la suspension sport, la direction progressive et les pneus performance sur des jantes en alliage forgé de 21 pouces sont tout autant de super-pouvoirs qui lui sont conférés.

Cerise sur le gâteau : la technologie vient compléter la technicité, avec un système d'info divertissement de 15 pouces – le plus grand de la gamme CUPRA à date

– hautement personnalisable et une interface homme-machine de toute dernière génération. De plus, le CUPRA Tavascan intègre pour la première fois un système audio Hi-Fi incluant 12 haut-parleurs en collaboration avec Sennheiser Mobility.

« Nous voulions montrer au monde que les voitures électriques pouvaient être à la fois amusantes et sexy, avec un design innovant tout en offrant des performances uniques. Aujourd'hui, notre rêve devient réalité avec le CUPRA Tavascan », conclut Wayne Griffiths, PDG de CUPRA.

Conçu et développé à Barcelone, le CUPRA Tavascan fera des heureux à Luxembourg. À n'en pas douter.

Rendez-vous chez votre concessionnaire CUPRA ou sur cupra.lu.

Plus d'informations ici :



Roulez vers un avenir durable avec les aides à la mobilité Klimabonus

Le gouvernement luxembourgeois poursuit ses efforts en matière de mobilité durable au travers de son programme d'aides Klimabonus.

Pour soutenir la mobilité électrique, les aides « Klimabonus Mobilité » seront maintenues mais avec quelques ajustements qui s'appliqueront à partir du 1^{er} octobre 2024*. Les conditions d'éligibilité actuelles s'appliquent à tous les véhicules achetés ou loués jusqu'au 30 septembre 2024 et immatriculés au plus tard le 30 septembre 2025.

À partir du 1^{er} octobre, vous pouvez bénéficier d'une prime de **6.000 €** pour l'achat d'une **voiture entièrement électrique** (jusqu'à 16 kWh / 100 km), d'une **voiture familiale électrique (7 places minimum)** ou d'une **camionnette à zéro émission** (hydrogène ou électrique). Les voitures électriques consommant plus de 16 kWh / 100 km et moins de 18 kWh / 100 km sont éligibles pour une aide de **3.000 €**. Les voitures électriques consommant plus de 18 kWh / 100 km et moins de 20 kWh / 100 km recevront également **3.000 €**, à condition que leur puissance ne dépasse pas **150 kW**. Le véhicule doit être acheté ou loué au plus tard le **30 juin 2026** et immatriculé pour la première fois au Luxembourg au plus tard le **30 juin 2027** sans avoir été immatriculé à l'étranger auparavant.

Les conducteurs de **véhicules légers**, comme les quadricycles, les motos et les cyclomoteurs, peuvent également bénéficier d'une aide pouvant atteindre **1.000 €** pour l'achat d'un modèle électrique.

Une nouvelle subvention de **1.500 €** est introduite à partir du 1^{er} octobre pour les **véhicules électriques d'occasion** âgés d'au moins trois ans ; ceux-ci doivent être conservés au moins deux ans.

À partir du 1^{er} octobre, seuls les ménages bénéficiant de l'allocation de vie chère ou de la prime énergie pourront obtenir un remboursement de 50 % des coûts, avec un plafond de **600 €**, pour l'achat de **vélos et vélos électriques**. Une nouvelle aide de 50 % des coûts, plafonnée à **1.000 €**, est également introduite pour les **vélos cargo**, accessible à tous.

Retrouvez les montants et les conditions d'éligibilité des aides Klimabonus actuellement en vigueur sur notre simulateur Klima-Agence : aides.klima-agence.lu.

*Sous réserve de la finalisation des procédures législatives et réglementaires.

Prenez rendez-vous pour un conseil gratuit et indépendant en vous rendant sur klima-agence.lu ou en appelant le **T. 8002 11 90**.



Chargez votre véhicule en tout confort et de manière durable à domicile

En complément, le gouvernement soutient l'installation de bornes de charge privées. Vous pouvez bénéficier d'une aide jusqu'à **1.200 €** pour une **borne de charge intelligente dans une maison unifamiliale** (1-3 emplacements) et jusqu'à **1.650 €** pour une **installation en copropriété** (≥ 4 emplacements). L'installation doit toutefois être achevée avant la fin de l'année 2024. Si vous disposez d'une installation photovoltaïque, vous pouvez également utiliser l'électricité produite directement pour charger votre véhicule.

Pour plus d'informations sur les bornes de charge, consultez notre comparateur de bornes sur bornes.klima-agence.lu.

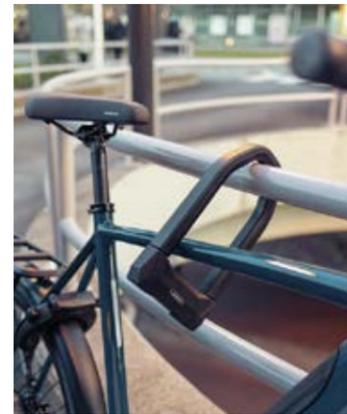
Vols de vélos

PRUDENCE EST MÈRE DE SURETÉ

Le vélo connaît un succès grandissant sur nos routes, mais cela contribue, malheureusement, à de nombreux vols. Vu le prix d'un vélo, surtout lorsqu'il est électrique, cela paraît encore plus dramatique ! Voici quelques conseils pour limiter les risques au maximum...



Par VINCENT HAYEZ / Photos TCS



la promotion du vélo – comme celui de la police ou de l'automobile club ACL, par exemple – vous trouverez un tas de conseils à ce propos. Vous pouvez également consulter le site du gouvernement.

Parmi tous les conseils avancés, nous en avons sélectionné quelques-uns, parmi les plus intéressants :

- Essayez de **garer votre vélo** dans un endroit où il y a de la circulation (piétons)
- **Préférez un cadenas en U**, plus solide qu'un câble ou qu'une chaîne.
- **Le point d'ancrage** (poteau, arceau, mobilier urbain...) doit être **solide-maintenu**.
- **Attachez le cadre et la roue avant**, investissez dans deux cadenas si besoin.
- Il est également conseillé d'**attacher plusieurs vélos ensemble** pour qu'il soit plus difficile de les voler.
- **Enlevez les accessoires**, quand c'est possible, et notamment la batterie des vélos électriques.

Avant même d'utiliser votre vélo pour la première fois, n'hésitez pas à en faire des photos, sous toutes les couvertures. Et, bien sûr, n'hésitez pas à le faire graver, c'est l'une des meilleures parades au vol ! Vous pouvez, enfin, enregistrer tous ces éléments sur l'application « my safe » de la police. En cas de vol, vous pourrez, directement, signaler le méfait en même temps que toutes les caractéristiques du vélo volé. ■

Antivol pour vélos, un test grandeur nature !

Comme expliqué par ailleurs, la meilleure prévention contre le vol demeure l'utilisation d'un ou plusieurs cadenas... de qualité. Mais lequel choisir parmi les dizaines de modèles proposés dans le commerce ? Pour vous aider à y voir plus clair, nous reprenons ici quelques extraits d'un test récent réalisé par le Touring Club Suisse. D'emblée, les experts l'affirment : « Plus un antivol est massif et lourd, plus il est difficile de le forcer. Ainsi, il suffit d'un spray de glace et d'un marteau pour forcer un petit antivol à chaîne alors qu'un antivol massif nécessite plusieurs minutes de manipulation avec une meuleuse d'angle ».

Sans surprise, avec 88 % au bilan final, c'est la chaîne « Kryptonite » qui emporte ce test. Il faut dire qu'elle pèse presque 3 kilos et que seule la meuleuse en est venue à bout ! Idem pour les cadenas en U de chez Hiplok et Abus. À l'autre bout du spectre, un antivol de cadre (bon marché) n'a résisté que quelques secondes à un simple levier mécanique ! Mais ne croyez pas que seul le prix détermine la qualité du produit puisque la chaîne, première du test, coûte 70,50 CHF (soit 75 €) pour près de 300 € pour le cadenas le plus onéreux. Vous retrouverez les détails de tous ces tests sur le site du TCS.



Faites le choix de ne pas choisir.

Les modèles hybrides de Kia.



Movement that inspires

Un jour de travail ou plutôt une journée d'évasion ? Plutôt en Ardenne ou au littoral ? Dans la vie, on doit sans cesse faire des choix. Heureusement, les modèles hybrides de Kia vous épargnent un choix important. Parce qu'en un instant, vous passez d'une motorisation électrique à un moteur thermique. Et vice versa. Vous pouvez aussi combiner les deux pour rejoindre votre destination de la façon la plus efficace et économique possible. Votre batterie se recharge même en roulant, sans devoir faire quoi que ce soit. Mais alors, qu'est-ce qu'il vous reste à faire ? Choisir votre combinaison idéale parmi tous nos modèles hybrides.

Découvrez tous nos modèles hybrides chez votre concessionnaire Kia luxembourgeois le plus proche.

4,4 - 7,4 l/100 km • 100 - 169 g CO₂/km (WLTP)

Contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. * 7 ans de garantie ou 150.000 km (selon la première limite atteinte, sans limite de kilométrage pendant les 3 premières années). ** Photo à titre illustratif. E.R.: Kia Belgium SA (BE 0477.443.106 - IBAN : BE17 5701 3129 5521) - Ikaroslaan 33, 1930 Zaventem.

Garage Binsfeld
z.i. Haneboesch-Niederborn, 1
4562 Differdange

Garage Binsfeld
Rue de Noertzange, 15
3860 Schiffflange

Garage Kremer
Allée J.W Leonard, 24
7526 Mersch

Autopolis
Rue des Mérovingiens, 9
8070 Bertrange

Repensez vos déplacements en respectant l'environnement et votre budget



Vélo ou trottinette électrique ?

Quel que soit votre choix,
nous vous aidons à financer
votre mobilité douce¹⁾.

bgl.lu/fr/mobilite-douce

Crédit
à taux

0%²⁾



**BGL
BNP PARIBAS**

La banque
d'un monde
qui change

1) Vélo, vélo électrique, trottinette électrique ou autre EDPM (engin de déplacement personnel motorisé) sans émission de CO₂.

2) Offre soumise à conditions. Sous réserve d'acceptation du dossier par la banque. Plus d'informations en agence et sur bgl.lu.
Crédit sur 3 ans maximum entre 1.000 € et 5.000 €.