

Mobility

N° 15 Décembre 2024

TRIMESTRIEL

2 €

Life

POUR NE RIEN
MANQUER
DE LA NOUVELLE
MOBILITÉ



Miriam Eisenmenger

UN VENT NOUVEAU SOUFFLE SUR L'ACL



R5 E-Tech

Électrique et électrisante !

Leapmotor

Le constructeur chinois arrive au Grand-Duché





DS AUTOMOBILES
Voyager est un Art

DS 7

COLLECTION *Antoine de Saint Exupéry*



À PARTIR DE **650€/MOIS*** TVAC

DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

DS *préfère* TotalEnergies

DSautomobiles.lu

1,3 - 5,6 L/100 KM 31 - 147 G CO₂/KM (WLTP) - 16,2 - 17,8 kWh - 57-65 KM

* Offre Private Lease Flex sur base de 60 mois et 50.000 km avec un 1er loyer majoré (optionnel) de 8.870,01 €, valable du 01-12-2024 jusqu'au 31-12-2024 pour une DS 7 E-TENSE 225 ANTOINE DE SAINT EXUPÉRY de stock. Prix catalogue : 57.328,93 €. Private Lease Flex est une location longue durée sans option d'achat, réservée aux particuliers, proposition faite par Stellantis Financial Services Belux S.A. (loueur), Avenue du Bourget 20, 1130 Bruxelles, Belgique, RPM: Bruxelles, n° BCE 0417.159.386, tel. +32 (0)2/3707711, numéro d'inscription FSMA 019653 A, sous réserve d'acceptation du dossier. Les prestations incluses sont les suivantes : location du véhicule, taxe de mise en circulation et taxe de circulation annuelle, garantie totale, 'Complete care plus' maintenance (entretien, mains-d'œuvre et pièces d'usure), assistance, Smart Repair, assurances RC, protection juridique et couverture des dommages. L'offre Private Lease est non cumulable avec les autres offres commerciales. Tous les prix s'entendent TVA comprise. Offre sous réserve d'erreurs ou de changements de prix. Informations environnementales (ar 19/03/2004) : www.dsautomobiles.lu/univers-ds/consommation-a-l-usage.html - Contactez votre DS Store pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule - Visuel non contractuel - Plus de renseignements auprès des DS Stores.

Sommaire

N° 15 – Décembre 2024

LA UNE

- 4** « La mobilité de demain doit être intelligente et multimodale », interview de Miriam Eisenmenger, directrice de l'Automobile Club du Luxembourg



E-MARKET

- 10** R5 E-Tech 100% ELECTRIC : elle a tout pour plaire !



- 12** Leapmotor T03 & C10 : China Connection



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)

Photos

Claude Piscitelli,
Renault, Leapmotor

Éditeur responsable

Régine Reynens

Annus horribilis ?



Alors que la fin de l'année approche à grands pas et que l'heure du bilan a sonné, le secteur européen de l'automobile n'est pas vraiment à la fête. Et pourtant...

Face à la concurrence féroce venue d'Asie de l'Est, un contexte économique difficile et se trouvant confrontés à une électrification du parc automobile plus compliquée que prévu, la situation est plutôt tendue chez certains grands constructeurs généralistes. Avec, pour corollaire, des résultats en baisse, des fermetures d'usine, voire l'annonce de plans sociaux comme c'est malheureusement le cas chez VW.

« En face », par contre, 2024 aura bel et bien été une véritable « Année du Dragon », symbole d'innovation, de pouvoir et de conquête – et pas seulement parce que le calendrier de l'Empire du milieu en avait décidé ainsi.

S'engouffrant dans la brèche qui leur a été ouverte par les instances européennes ayant décidé l'interdiction de la vente de voitures thermiques dès 2035, les constructeurs chinois se sont mis à inonder le vieux continent de leurs voitures « électrifiées ». Le géant BYD notamment, qui vient de dépasser le chiffre d'affaires de Tesla pour la première fois, a su pleinement profiter de cette aubaine pour valoriser son expertise technologique (en matière de batteries principalement) et exploiter au mieux les largesses de « son » gouvernement. Il n'a d'ailleurs pas été le seul à le faire, comme en témoigne le nombre toujours croissant de marques « exotiques » jusqu'alors inconnues sur nos routes (lire notre article en page 12).

En quelques mois à peine, le loup – ou plutôt le dragon – s'est donc confortablement installé dans la bergerie et ce ne sont pas les surtaxes douanières décidées à la va-vite par Bruxelles qui devraient fondamentalement changer les choses. Gageons, en effet, que les principaux protagonistes de ce bras de fer sauront trouver les moyens nécessaires pour poursuivre leur politique de prix très agressive et essayer de porter un maximum de coups à la concurrence européenne.

Face à cette offensive sans merci et pour se démarquer de cette concurrence nouvelle – parmi laquelle figure aussi l'américain Tesla, qui pourra certainement tabler sur le « soutien » infaillible de la future administration Trump –, les marques européennes n'ont pas d'autre choix que de redoubler d'imagination et d'exceller dans ce qu'elles savent faire depuis plus de cent ans : éviter le « mainstream » et fabriquer des voitures qui donnent envie de conduire. Vous en trouverez un bel exemple dans les pages de ce magazine – prouvant, au passage, que la riposte européenne, porteuse d'espoir et de résilience, s'est déjà mise en marche. C'est ce que nous avons choisi de retenir de cette année 2024 !

ALAIN ROUSSEAU

RÉDACTEUR EN CHEF

DE MOBILITY LIFE LUXEMBOURG

MEMBRE DU JURY EUROPÉEN

« CAR OF THE YEAR »



Interview

Miriam Eisenmenger

DIRECTRICE DE L'AUTOMOBILE
CLUB DU LUXEMBOURG

« La mobilité de demain
doit être intelligente
et multimodale »

Avec plus de 191.000 membres - soit près d'un résident sur trois - l'ACL est ni plus ni moins le plus grand « club » au Grand-Duché. Il a réussi à s'imposer et à s'adapter tout au long de son histoire dans un domaine - la mobilité - qui a connu de nombreux changements. Peu de secteurs auront autant influencé le quotidien des femmes et des hommes en si peu de temps. Aujourd'hui, Miriam Eisenmenger a accepté de devenir, depuis la création de l'ACL en 1932, la première femme au poste de directrice générale. Un sacré défi...



Propos recueillis par **ALAIN ROUSSEAU**

Photos **CLAUDE PISCITELLI**

Le monde de l'automobile reste très largement masculin. Les femmes CEO de grandes marques restent l'exception, et il n'y a toujours pas de femme pilote en F1. À quoi est-ce dû et comment peut-on faire évoluer les choses ?

Miriam Eisenmenger : Je n'ai pas de réponse pour la F1, mais je sais qu'il y a des femmes qui disposent de la licence de pilote délivrée par l'ACL Sport, qui détient le pouvoir sportif en matière de sport mécanique au Luxembourg. Plus généralement, cette dualité femme-homme est d'un autre temps. Je ne fais pas beaucoup de différence entre un collaborateur selon son genre ; le plus important réside dans les compétences et l'engagement. Je pense que c'est la même chose au niveau des dirigeants d'entreprises et je crois qu'il y a tout de même, en comparaison avec les années précédentes, de plus en plus de femmes aux postes clés. D'un autre côté, cela montre aussi que le secteur automobile peut faire preuve de modernité. J'en profite d'ailleurs pour remercier le conseil d'administration de l'ACL pour sa confiance.



→
En quelques secondes, nous pouvons localiser notre membre, connaître les lieux, le rassurer et intervenir rapidement.



Quels sont vos grands chantiers et vos priorités en tant que CEO de l'ACL ?

M. M. : Ma priorité est de moderniser l'ACL afin de pouvoir consolider sur plusieurs années ce qui a fait son succès. Pour cela, le club doit continuer de s'adapter à l'évolution de la mobilité et aux changements d'habitudes pour maintenir sa place dans la société luxembourgeoise, tout en lui donnant plus de fraîcheur. D'un point de vue opérationnel, notre priorité est également de pérenniser notre activité en fonction de l'évolution du parc automobile. Nous remarquons une augmentation des remorquages du fait que les voitures sont de plus en plus technologiques et de moins en moins « mécaniques », ce qui empêche parfois de faire une réparation sur place. Cela nous oblige à revoir notre logistique opérationnelle et à nous équiper en conséquence. Pour autant, dans 82 % des cas, nous réussissons à résoudre les problèmes sur place et à rétablir la mobilité de notre membre.

On entend souvent dire que les jeunes gens s'intéresseraient de moins en moins à l'automobile – ou à la moto – que leurs aînés. Partagez-vous ce constat et, si oui, à quoi est-il imputable ?

M. M. : Je ne suis pas d'accord avec l'affirmation selon laquelle les jeunes seraient moins intéressés par l'automobile. Un récent sondage IPSOS dans le cadre du Mondial de l'Auto à Paris a montré que 22 % des moins de 35 ans se considèrent comme des « passionnés » d'automobile et que 70 % des jeunes pensent qu'il est possible de concilier plaisir automobile et respect de l'environnement. Les jeunes abordent la mobilité différemment des familles ou des personnes âgées. La mobilité est une combinaison de nombreuses alternatives. Nous nous efforçons de répondre aux besoins de chaque groupe, qu'il s'agisse d'un étudiant luxembourgeois, d'un senior passionné par sa voiture de

collection ou d'une famille qui recherche la sécurité et la praticité.

De nombreux constructeurs et compagnies d'assurance offrent des prestations similaires aux vôtres, mais cela ne semble pas avoir d'influence négative sur le nombre de vos membres – au contraire. Quelle est la recette de l'ACL qui semble rester un « must » pour de nombreux automobilistes ?

M. M. : La recette est simple, mais il faut être un bon cuisinier pour la maîtriser ! La carte membre, qui est liée à un individu et non à un véhicule, est notre ingrédient principal. Si vous empruntez la voiture de votre frère et que vous avez un problème sur la route, nous vous aiderons même s'il ne s'agit pas de votre véhicule. Le second ingrédient est notre proximité et notre connaissance du réseau luxembourgeois. En quelques secondes, nous pouvons localiser notre membre, connaître les lieux, le rassurer et intervenir rapidement. De plus, nous pouvons échanger avec nos membres dans leur langue de prédilection, ce qui contribue à l'aisance et à la sérénité dans un moment de stress. Enfin, dans 81,9 % des cas (selon le rapport annuel 2023), nous réussissons à résoudre le problème sur place et évitons ainsi une longue immobilisation. Comme dans toute bonne recette, ce sont les détails qui font la différence. Nous restons un club à taille humaine. Si un membre a un problème ou une question spécifique, nous faisons tout pour trouver une réponse. Quatrième ingrédient : l'ACL est un club qui offre une grande variété de services comme les avantages membres, l'assistance pour les vélos (bike assistance), le home check, les voyages ACL, le Diagnostic Center, le Club Mobil permettant de louer des voitures et des camionnettes, etc. La liste est longue et parfois destinée à un groupe restreint. Par exemple, avec le Club Mobil de l'ACL, les personnes à mobilité réduite peuvent louer une voiture spécialement aménagée pour leurs besoins. Nous



“
LE CLUB DOIT CONTINUER DE S'ADAPTER À L'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ ET AUX CHANGEMENTS D'HABITUDES POUR MAINTENIR SA PLACE DANS LA SOCIÉTÉ, TOUT EN LUI DONNANT PLUS DE FRAÎCHEUR.
 ”

sommes d'ailleurs les seuls à offrir ce service dans le pays. Il reste encore 2-3 ingrédients, mais un grand chef ne révèle jamais tous ses secrets !

Depuis un an, le ministère des Transports est, lui aussi, géré par une femme. Comment jugez-vous sa politique et, d'une manière plus générale, quel regard portez-vous sur l'approche actuelle du gouvernement dans le domaine de la mobilité ?

M. M. : La force du système politique luxembourgeois est d'être connecté à la réalité du quotidien et d'être accessible aux citoyens. Ces dernières années, le pays a massivement investi dans le développement de ses infrastructures de mobilité, comme le rail et le tram. Il a aussi misé sur les déplacements durables avec des pistes cyclables sécurisées tout en laissant de la place aux alternatives technologiques de demain, comme l'hydrogène. Je pense que c'est la bonne approche, celle de diversifier les moyens de se déplacer pour permettre aux utilisateurs de choisir la meilleure solution pour se rendre d'un point A à un point B, selon leurs besoins.

Quelles sont les revendications de l'ACL en la matière ?

M. M. : Il existe toujours des axes d'amélioration. Le développement de parkings relais (P+R) aux frontières, connectés aux gares ferroviaires et routières, pourrait faciliter le transport des travailleurs frontaliers. De plus, il serait intéressant d'améliorer les services de transport en com-

mun pour les salariés aux horaires décalés, d'étendre les pistes cyclables protégées et d'augmenter le nombre de parkings à vélo sécurisés. La création de parkings moto avec des espaces de rangement sécurisés est également une solution à envisager.

Quel rôle jouera la voiture individuelle dans la mobilité de demain ?

M. M. : Je pense que la voiture individuelle a encore un rôle important à jouer dans la mobilité de demain. Cela ne signifie pas qu'il faille renoncer à investir dans la mobilité douce, le partage des véhicules ou la flexibilité des horaires de travail. Le problème central réside dans l'utilisation de la mobilité. Ce terme doit prendre tout son sens. La mobilité de demain doit être intelligente et multimodale. Prendre une voiture, puis un train et un tram pour se rendre au travail doit être simple, fonctionnel et pratique. Chaque mode de transport est aussi important que les autres dans cette équation. Cependant, la voiture individuelle peut aussi rester une source de plaisir et de liberté. Souvent, on confronte les technologies alors qu'elles sont complémentaires.

L'objectif gouvernemental d'avoir un parc automobile luxembourgeois électrifié à 49 % (full électriques et hybrides rechargeables) d'ici 2030 est-il réaliste ?

M. M. : Nous ne disposons pas de toutes les données pour affirmer si cet objectif est réaliste. Cependant, nous écou-

THE NEW X3



 **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.** Informations environnementales : bmw.lu

0,9-8,3 L/100 KM • 21-189 G/KM CO₂ (WLTP)

Bilia Luxembourg
7, Rue Christophe Plantin
L-2339 Luxembourg
www.bilia.bmw.lu

Muzzolini
6, Rue Romain Fandel Zi Um Monkeler
L-4149 Esch-sur-Alzette
www.muzzolini.bmw.lu

Schmitz
21, Rue de la Gare
L-7535 Mersch
www.schmitz.bmw.lu

Schweig
6, Hauptstrooß
L-9806 Hosingen
www.schweig.bmw.lu

tons nos membres, qui sont de plus en plus préoccupés. Les technologies évoluent très vite et nécessitent un changement rapide des habitudes d'utilisation des véhicules. Les aides à l'achat diminuent, les prix des voitures neuves restent élevés, et de nouveaux constructeurs émergent. Nous organisons des conférences publiques pour apporter un éclairage objectif à nos membres sur les avancées technologiques, leurs avantages et leurs inconvénients. De plus, avec l'électrification, nous avons formé nos experts pour répondre aux besoins de nos membres et de certaines institutions. Par exemple, nos experts ACL ont formé les pompiers du CGDIS à la gestion des accidents impliquant des véhicules électriques.

Même si le volume des ventes des voitures électriques est un peu meilleur au Luxembourg que chez nos voisins, on est encore loin d'un plébiscite pour ce type de véhicule. À quoi est-ce dû et que vous disent vos membres à ce propos ? Que faut-il faire pour faire évoluer les mentalités ?

M. M. : Je ne pense pas qu'il s'agisse d'un problème de mentalité. Les prix des véhicules électriques restent élevés. De plus, une forme d'attentisme est présente parmi les automobilistes, pour toutes les raisons évoquées précédemment, ce qui explique la situation actuelle du marché.

Quelle est la position de l'ACL face à l'interdiction prévue des moteurs thermiques à compter de 2035 ?

M. M. : Chaque technologie a ses avantages et ses inconvénients, mais elle soulève aussi des questions. Si l'électrification progresse, une approche mixte incluant des carburants propres comme le biodiesel, l'hydrogène ou l'e-fuel sera nécessaire pour atteindre la neutralité carbone.



”
SI
L'ÉLECTRIFICATION
PROGRESSE,
UNE APPROCHE
MIXTE INCLUANT
DES CARBURANTS
PROPRES COMME
LE BIODIESEL,
L'HYDROGÈNE OU
L'E-FUEL SERA
NÉCESSAIRE
POUR ATTEINDRE
LA NEUTRALITÉ
CARBONE.
”

Il fallait bien commencer quelque part, mais peut-être aurait-il fallu plus de flexibilité de la part des politiques européennes. C'est un vaste débat, mais nous pensons que la diversité des technologies est cruciale pour répondre aux besoins variés des utilisateurs et des secteurs professionnels, tout en garantissant une transition vers une mobilité plus durable et efficace.

Y-a-t-il encore de la place pour le sport automobile au Luxembourg ?

M. M. : Avec plus de 300 pilotes licenciés, le Luxembourg figure parmi les pays européens les plus prolifiques en comparaison de sa population. Si beaucoup sont des amateurs et des talents bruts, le Grand-Duché n'a pas à rougir sur la scène internationale comme l'ont montré les derniers résultats de nos pilotes lors des FIA Motors Games à Valence. Nous brillons également dans les catégories les plus prestigieuses : je pense notamment à Grégoire Munster, qui brille en WRC, la catégorie reine du rallye, et Gil Linster, actif en Nascar Whelen Euro Series. Chester Kieffer, jeune pilote luxembourgeois de 18 ans, a réalisé une saison complète dans le championnat de France de Formule 4. Dylan Pereira, lui, se distingue en endurance, participant au GT World Challenge, et court sur des circuits prestigieux comme ceux de Spa, Suzuka ou Brands Hatch. À une autre échelle, nous continuons à promouvoir les sports mécaniques et la passion de la course, notamment grâce à notre piste de karting à Mondercange. En 2023, 17 273 séances ont eu lieu sur ce tracé de 867 mètres ! Mais également en accompagnant les compétitions locales comme la course de côte d'Eschdorf ou le Rallye du Luxembourg. ■



Nouvelle Audi A5 : Élégance et Performances Premium

Avec la nouvelle famille A5, Audi ouvre un nouveau chapitre dans son histoire à succès dans le segment des voitures de classe moyenne. Trente ans après le lancement de la première Audi A4, le langage de design affiné de cette dernière génération, désormais appelée Audi A5, séduit par ses proportions premium. Les deux variantes principales de carrosserie, la berline et l'Avant, incarnent parfaitement l'essence sportive de la philosophie de design d'Audi.

Depuis 2024, AUDI AG restructure la nomenclature de ses véhicules en élargissant sa gamme de modèles. Désormais, les chiffres différencient les modèles électriques des modèles à moteur thermique : les chiffres pairs désignent les véhicules électriques, tandis que les chiffres impairs sont réservés aux modèles à combustion. Le bestseller de longue date, l'Audi A4, prend ainsi le nom d'Audi A5 avec le lancement de sa dernière génération.

Produite à l'usine de Neckarsulm, l'Audi A5 est proposée en quatre variantes inédites : A5 Berline, S5 Berline, A5 Avant et S5 Avant. Ces déclinaisons inaugurent la nouvelle plateforme Premium Platform Combustion (PPC).

Un design extérieur dynamique et musclé

La nouvelle Audi A5 se décline en deux versions : berline et Avant. Le design extérieur reflète une sportivité affirmée, avec des proportions premium et une silhouette dynamique. Notamment, la berline adopte désormais une configuration liftback, offrant une meilleure accessibilité au coffre et une esthétique plus fluide.

Un nouvel intérieur qui combine technologie et confort

L'intérieur de l'A5 a été repensé pour offrir une expérience utilisateur moderne et immersive. Le système d'infodivertissement MMI est



désormais doté d'un écran panoramique, tandis qu'un écran passager de 10,9 pouces est disponible, permettant au copilote de profiter pleinement des fonctions multimédias.

Parmi les nouvelles options, un toit panoramique avec transparence commutable permet de contrôler la quantité de lumière naturelle entrant dans l'habitacle. De plus, des haut-parleurs intégrés dans les appuie-têtes garantissent une expérience sonore personnalisée et plus d'intimité pour le conducteur et le passager.

La nouvelle architecture électronique permet une connectivité avancée et des mises à jour logicielles à distance, assurant que le véhicule reste à jour avec les dernières innovations.

Motorisations et performances

Sous le capot, l'A5 propose une gamme de moteurs thermiques partiellement électrifiés grâce à la technologie MHEV plus. Les options incluent des moteurs essence quatre cylindres de 2,0 litres, des V6 essence de

3,0 litres, ainsi que des diesels quatre cylindres de 2,0 litres. Les puissances varient de 204 chevaux pour les versions d'entrée de gamme à 367 chevaux pour la S5. Toutes les versions sont équipées d'une boîte automatique à double embrayage à sept rapports, avec la transmission intégrale quattro en option ou de série selon les modèles.



Au Luxembourg, la nouvelle Audi A5 est proposée à partir de 41.530€ pour la version berline et à partir de 43.220€ pour la version Avant. Avec son design sophistiqué, ses technologies innovantes et ses motorisations performantes, l'A5 s'impose comme un choix incontournable pour les amateurs de conduite raffinée et connectée.

Plus d'infos sur [audi.lu](https://www.audi.lu)



Essai



R5 E-Tech 100% ELECTRIC

Elle a tout pour plaire !

Avec son petit côté néo-rétro du plus effet, la R5 du millésime 2024 attire les regards comme un aimant. Mais la jolie petite citadine française ne compte pas uniquement sur son look pour faire chavirer les cœurs...



Par **ALAIN ROUSSEAU**

Moderne et pas seulement nostalgique. C'est en ces termes que les responsables de la marque au losange décrivent celle qui a la lourde tâche de succéder à l'icône R5 apparue au début des années soixante-dix, en pleine crise pétrolière. Passée au 100 % électrique pour répondre, elle aussi, aux objectifs environnementaux de son époque, la « nouvelle » saura-t-elle se montrer à la hauteur de ce défi ? La question est d'autant plus pertinente qu'il lui faudra surmonter plusieurs obstacles, et non des moindres.

Faire aimer l'électrique

Au-delà d'un prix plutôt conséquent pour une auto du segment B (comptez au moins 31 812 € pour la version de base actuelle « Techno », sachant que des modèles moins performants et donc moins onéreux suivront l'année prochaine avec un ticket d'entrée sous les 25 000 €), son principal challenge

sera d'arriver à convaincre celles et ceux qui hésitent encore à basculer vers le « tout électrique ». Sachant que le capital sympathie ne suffirait pas, à lui seul, à « faire vendre », les responsables de la marque ont vite compris qu'il leur faudrait frapper un grand coup. La campagne médiatique, notamment, a démarré bien longtemps avant la présentation « officielle » de la voiture, en février dernier au salon de Genève. Plusieurs mois auparavant, l'on a déjà fait chauffer la marmite à grands coups de « com ».

« C'est elle ? »

Cette stratégie s'est visiblement révélée payante : nous en avons eu la preuve à maintes reprises lors de notre essai de la R5 E-tech dans le Sud de la France. À Grasse, une maman poussant un landau s'est arrêtée au beau milieu du passage piéton (!) pour admirer notre auto, laissant s'échapper un « Ah, c'est elle ? Elle est vraiment jolie ! » pour le moins révélateur. Un peu plus loin, sur une petite route de col barrée par un chantier mobile, ce sont deux jeunes ouvriers qui sont descendus de leur pelleuse pour venir « la » voir de plus près. On ne compte pas non plus le nombre de pouces levés – même dans les rues



← À l'intérieur, la filiation avec le modèle original est moins évidente, même si l'on décèle un ADN commun.

Malgré une puissance qui sur le papier n'a rien d'extraordinaire, cette R5 vous procurera un réel plaisir de conduite, avec une accélération franche et linéaire.

de Monte-Carlo où les « les licornes » sur quatre roues sont pourtant légion. Nous ne nous étendrons donc pas davantage sur les qualités stylistiques de l'auto. Retenons juste qu'elle est nettement plus volumineuse que son illustre aînée (3,92 m de long au lieu de 3,52 m et 1,77 m de large au lieu de 1,52 m.) À l'intérieur, la filiation avec le modèle original est moins évidente, même si l'on décèle un ADN commun, notamment au niveau de la forme (en H) du dossier des excellents sièges baquets avant et du dessin spécifique de la planche de bord à deux étages avec son habillage matelassé en face du passager. Les passagers arrière sont un peu moins bien lotis. Du fait de la présence de la batterie sous le plancher, quelques précieux centimètres sont « perdus » sous les sièges avant. Du coup, il n'est pas toujours évident d'y glisser ses pieds. Avec 326 l, le volume du coffre est correct mais son seuil de chargement est un peu haut. Parfaitement installé derrière son petit volant « sport », le conducteur fait face à deux écrans très lumineux et bien agencés, l'écran central (tactile) permettant de commander les nombreuses fonctions de l'excellent système d'info divertissement/navigation Open R Link développé avec



Google. Côté ergonomie, on se félicite de la présence d'un « clavier » composé de plusieurs boutons physiques pour piloter les fonctions chauffage/climatisation. Seule la colonne de direction qui accueille à la fois le levier de vitesse, le commodo des essuie-glaces ainsi que le « satellite » pour la radio paraît trop encombrée. Dans l'ensemble, les matériaux sont de qualité et agréables au toucher, soulignant le côté premium de cette nouvelle R5.

Un vrai go-kart !

Contrairement à d'autres « petites » électriques dont les plateformes et trains roulants ont dû mal à digérer les nids de poule et autres imperfections de la route, la R5 E-tech nous gratifie d'un confort étonnant. C'est d'autant plus agréable que dans le même temps, elle se montre suffisamment ferme et

↑
Attrayante et offrant un réel plaisir de conduite, la nouvelle R5 devrait permettre d'ajouter un nouveau chapitre à la belle histoire de ce modèle iconique.

rigide pour limiter les mouvements de caisse. Merci à Renault d'avoir doté l'auto d'un train arrière multi-bras que l'on retrouve généralement sur des véhicules de segments C ou D ! Grâce aussi à la précision de la direction et un diamètre de braquage de 10,3 m seulement, la R5 se révèle très agile, en ville comme sur les petites routes de montagne où elle se pilote comme un go-kart. Malgré une puissance qui, sur le papier, n'a rien d'extraordinaire (150 ch et 245 Nm de couple pour un poids de 1,450 kg) cette R5 vous procurera un réel plaisir de conduite, avec une accélération franche et linéaire. Pour la bonne forme, on retiendra qu'il lui faut près de 8 sec pour passer de 0 à 100 km/h et que sa vitesse maxi est limitée à 150 km/h.

52 kWh pour 400 km d'autonomie (wltp)

Au cours de notre essai sur parcours mixte, notre consommation moyenne s'est stabilisée autour de 13,9 kWh/100 km. Au niveau de l'autonomie, Renault fait état de 400 km selon le cycle wltp et annonce une recharge en courant continu jusqu'à 100 kW. Dans ce cas, il lui faut 30 minutes pour passer de 15 à 80 % de charge. Avec la nouvelle borne AC 11 kW bidirectionnelle (qui bénéficie des fonctions V2L et V2G) la batterie de 52 kWh passera de 0 à 100 % en 4 h 30 de charge. Attrayante et offrant un réel plaisir de conduite, la nouvelle R5 devrait permettre d'ajouter un nouveau chapitre à la belle histoire de ce modèle iconique. ■



+

LOOK RAVAGEUR
PLAISIR DE CONDUITE
CONFORT
AUTONOMIE EN VERSION 52 KWH

-

ESPACE AUX PLACES ARRIÈRE (PIEDS)
TARIFS COSTAUDS
FREINAGE RÉGÉNÉRATIF NON RÉGLABLE

Essai

Leapmotor T03 & C10

China Connection

Fort du soutien logistique, financier et de ses synergies technologiques avec le géant Stellantis, le constructeur chinois Leapmotor part à la conquête du marché automobile mondial. Pour l'heure, deux modèles devront lui permettre de tisser sa toile hors des frontières de l'Empire du milieu : un véhicule low-cost baptisé T03 et un SUV familial, le C10. Mobility Life les a essayés lors d'une présentation à la presse internationale, dans la région milanaise.



Par **ALAIN ROUSSEAU**

Cet automne, une énième marque chinoise est venue « enrichir » le paysage automobile luxembourgeois. Déjà bien établie dans son pays d'origine depuis 2015, Leapmotor, start-up technologique spécialisée dans le développement et la production de composants électroniques (essentiellement dans le domaine de l'AI), a forgé ses premières armes dans le secteur de l'automobile en 2019, avec la commercialisation sur son marché national d'un élégant petit coupé 100 % électrique. Un an plus tard apparaissait la citadine T03, dont est dérivé un modèle « européen » désormais vendu chez nous.

Ce dernier est en quelque sorte le premier « bébé » issu de la joint-venture établie l'an dernier entre Stellantis – qui détient 51 % des parts de la nouvelle société nommée Leapmotor International, de même que 21 % du capital de la maison mère basée à Hangzhou – et de Leapmotor. Si la plupart de ses pièces sont encore importées de Chine, la T03 est assemblée à l'usine de Tichy, en Pologne, où Stellantis fabrique également ses Fiat 600 e et Alfa Romeo Junior. Une loca-

la T03 se pose en concurrente directe de la Dacia Spring, mais aussi de la nouvelle Citroën ë-C3.



lisation géographique « stratégique », compte tenu des barrières commerciales que l'UE dresse désormais face aux autos produites en Chine avant d'être exportées sur le Vieux Continent. Facturée 18 400 € TTC, la T03 se pose en concurrente directe de la Dacia Spring, mais aussi de la nouvelle Citroën ë-C3. Sachant que les Leapmotors seront notamment exposées dans certaines concessions accueillant en même temps la marque au double chevron, Stellantis ajoute ainsi une nouvelle concurrence « in-house » à une liste déjà longue. Connaissant Carlos Tavares (le grand patron du géant automo-

bile) et sa passion viscérale pour la réduction des coûts, on imagine bien qu'il a bien dû calculer son coup ! La distribution et le service après-vente des Leapmotors étant sous-traités à la firme aux 14 marques – voire 15, si l'on y ajoute la nouvelle joint-venture – ce rapprochement stratégique devrait aider à (re)donner des couleurs au chiffre d'affaires du groupe. C'est du moins ce qui est prévu.

T03 : à l'aise en ville

Avec presque cinq années au compteur et un design qui date un peu, ce n'est pas nécessairement le physique de la petite sino-polonaise





Conçue pour se faufiler dans l'intense trafic des mégapoles chinoises, la T03 se révèle très agile en ville où elle tire parfaitement profit de son diamètre de braquage ultra court

adaptatif bien utile. Côté habitabilité, la T03 privilégie clairement l'espace arrière au coffre : deux adultes pourront se loger sur la banquette, mais ils devront laisser leurs valises à la maison, le volume de chargement ne dépassant pas 210 litres. Conçue pour se faufiler dans l'intense trafic des mégapoles chinoises, la T03 se révèle très agile en ville où elle tire parfaitement profit de son diamètre de braquage ultra court (9,7 m). Très (trop) assistée, la direction n'offre quasi aucun ressenti de la route – contrairement aux amortisseurs qui ont parfois du mal à digérer les trépidations engendrées par les irrégularités de la chaussée, à basse vitesse essentiellement. La situation s'améliore nettement lorsque l'allure augmente, les passagers bénéficiant alors d'un confort très correct pour une auto du segment A. Au-delà de 32 km/h, disparaît aussi le bruit plutôt désagréable généré par le système de protection

qui fera chavirer les cœurs – même si sa bouille avec ses gros « yeux » donne à cette T03 un petit côté sympathique. C'est plutôt dans l'habitacle – étonnamment spacieux pour une auto de 3,62 m de longueur – et sous la carrosserie qu'elle marque des points. Bien que le plastique dur y soit omniprésent, l'intérieur, bien éclairé par un toit panoramique fixe, est accueillant et les assemblages plus que corrects. L'équipement est très complet, avec des sièges avant confortables et réglables en hauteur, à l'instar du volant (sa profondeur, elle, est malheureusement fixe). L'écran de 8 pouces faisant office de bloc d'instrumentation et son homologue tactile de 10,1 pouces pour l'infodivertisse-

ment et la navigation, apportent une touche de modernité appréciable pour une citadine d'entrée de gamme. Leur graphisme et leur « rendu » sont parfaits : la caméra de recul, notamment, est un modèle de clarté. Par contre, la commande de la climatisation et de la ventilation nous a fait des misères lors de notre essai : impossible de maintenir la bonne température et de désembuer le pare-brise ! Mis au courant par les journalistes-essayeurs, les responsables de la marque ont promis de régler le problème. Conformément à la législation actuelle, la T03 embarque les systèmes d'assistance obligatoires (ADAS) et en rajoute même quelques-uns – il y en a dix en tout, dont un régulateur de vitesse

↑ La partie avant (projecteurs et calandre) s'inspire fortement de celle de la Smart # 1 tandis que la partie arrière semble être un « copier-coller » d'un certain Porsche Cayenne ! Tant qu'à faire...



des piétons. Le poids du véhicule étant raisonnable (1,175 kg à vide), les performances sont largement suffisantes pour évoluer sans problèmes en zones urbaines et péri-urbaines. Son moteur de 95 ch lui permet d'accélérer de 0 à 100 km/h en 10,3 s et la vitesse maxi est de 130 km/h. D'une capacité de 37,3 kWh, la batterie offre une autonomie de 265 km en cycle combiné wltp - voire même de 395 km en cycle urbain (données constructeur). La T03 dispose d'un chargeur embarqué de 6,6 kW en courant alternatif et de 48 kW en courant continu. Il faut alors patienter 3 h 30 dans le premier cas et 36 minutes dans le second pour passer de 30 à 80 % de batterie.

C10 « européenne »

Contrairement à sa petite sœur « made in Europe », le C10 nous arrive directement de Chine et constitue,

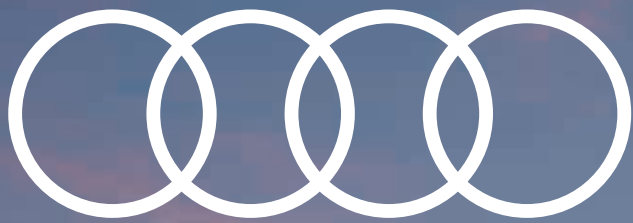
pour l'heure, le haut de gamme de Leapmotors. Ses concepteurs ne cachent pas avoir eu recours aux ingénieurs de Stellantis pour bénéficier de leur expertise - au niveau des réglages des trains roulants, notamment. Considérée comme un gage de qualité et afin de lutter contre certaines réticences qui subsistent encore face à des produits 100 % chinois, cette « européanisation » est d'ailleurs visible au premier regard. La partie avant (projecteurs et calandre) s'inspire fortement de celle de la Smart #1 tandis que la partie arrière semble être un « copier-coller » d'un certain Porsche Cayenne ! Tant qu'à faire... Il faut reconnaître que le résultat est assez probant. Avec ses 4m74 de long et une largeur de 1,9 m (pour 1,68 m de haut) le C10 a une certaine allure et affiche clairement sa volonté de se faire une place parmi les SUV fami-

↑ Contrairement à sa petite sœur « made in Europe », le C10 nous arrive directement de Chine et constitue, pour l'heure, le haut de gamme de Leapmotors.

liaux du segment D. Outre son look, le C10 avance un autre argument de taille : son rapport équipement/qualité/prix. Proposé à un tarif de 37 900 € en version haut de gamme, la seule option est la peinture métallisée facturée 800 €. Tout le reste est de série, avec une liste longue comme le bras, où figurent, entre autres, la bagatelle de 17 ADAS, le toit panoramique, un système hifi haut de gamme et une multitude d'autres petites attentions plus ou moins utiles. En l'absence de boutons physiques, tout est commandé via l'imposant écran tactile central (14,6 pouces) - y compris les ailettes de ventilation dissimulées derrière la planche de bord ! Comme quoi le tout-digital se fait parfois au détriment de l'ergonomie (et du bon sens)... Cela devient d'autant plus pénible lorsque le système électronique « bugge ». Nous en avons fait les frais durant notre essai, les systèmes ADAS nous rappelant à l'ordre toutes les 40 secondes avec des bips lancinants alors qu'il n'y avait ni danger ni infraction au Code de la route. On espère que tout cela sera réglé lorsque les voitures seront livrées aux clients ! Comme pour la T03, on nous en a fait la promesse. À part cela, il n'y a pas grand-chose à redire, si ce n'est que le volume du coffre est plutôt « limite » (435 litres seulement) et que la puissance de charge maximale ne dépasse pas les 84 kW en courant continu. Cela permet de passer de 30 à 80 % de niveau de batterie en une demi-heure et théoriquement regagner jusqu'à 210 km d'autonomie (pour un maximum wltp de 420 km). Ici, la concurrence fait mieux. D'une capacité de 69,9 kWh, la batterie alimente un moteur de 218 ch, une puissance suffisante pour atteindre les 100 km/h en 7,5 s et propulser l'auto à 170 km/h avec un niveau de confort élevé, un comportement routier très sain et dans un silence de cathédrale. Une version hybride rechargeable du C10 est attendue l'an prochain.

Conclusion

Avec un rapport qualité/prix compétitif et la promesse d'un service après-vente « à la hauteur », Leapmotor n'a plus qu'à convaincre ses clients potentiels. Pour cela, il lui faudra toutefois se faire connaître et, surtout, régler les petits problèmes de jeunesse que nous avons rencontrés sur ses deux premiers modèles. ■



Une nouvelle
dimension de sportivité.
This is Audi

L'Audi A4 est la nouvelle Audi A5



A5

La Kia EV3 100 % électrique.

Jusqu'à 605 km d'autonomie.



Movement that inspires

À partir de

27.750⁽¹⁾ €

Prime gouvernementale incl.

Avec son design audacieux et sa technologie de pointe, la Kia EV3 100 % électrique réinvente les standards de sa catégorie. Profitez d'une autonomie jusqu'à 605 km transformant chaque trajet en un voyage serein. Avec son généreux espace intérieur et son coffre de 460 litres, la Kia EV3 vous offre aussi un confort inégalé. Découvrez sans attendre ce SUV compact qui dépassera toutes vos attentes pour un prix tout à fait accessible.

Découvrez la Kia EV3 chez votre concessionnaire le plus proche.

Garage Binsfeld
z.i. Haneboesch-Nieder Korn, 1
4562 Differdange

Garage Binsfeld
Rue de Noertzange, 15
3860 Schifflange

Garage Kremer
Allée J.W Leonard, 24
7526 Mersch

Autopolis
Rue des Mérovingiens, 9
8070 Bertrange

14,9 - 16,2 kWh/100km • 0 g CO₂/km (WLTP)

Contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule.  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**

(1) Offre réservée aux consommateurs du 01/12/2024 au 31/12/2024. Remise et prime gouvernementale de 6.000 € du Grand-Duché de Luxembourg pour l'achat d'un véhicule électrique incluse. Offre réservée aux consommateurs du 01/10/2024 au 31/10/2024. Kia n'est pas responsable des changements dans la législation. *7 ans de garantie ou 150.000 km (selon la première limite atteinte, sans limite de kilométrage pendant les 3 premières années). **Le modèle exposé est à titre illustratif.

E. R. : Kia Belgium SA (BE 0477.443.106 - IBAN : BE17 5701 3129 5521) - Ikaroslaan 33, 1930 Zaventem.

