

Mobility

N° 16

Février 2025

TRIMESTRIEL

2 €

Life

POUR NE RIEN
MANQUER
DE LA NOUVELLE
MOBILITÉ

Autofestival 2025

L'E-MOBILITÉ AU CŒUR DU DÉBAT

TEST
Mobilize Duo
Škoda Elroq

ZOOM
Mazda 6e
Mercedes EQXX
& CLA



Klima-Agence

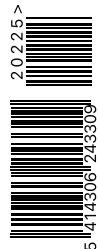
L'électricité: l'alternative la plus efficace au carburant

Micro-voitures

Le futur de la mobilité en ville?

Hydrogène

Une révolution pour la voiture de demain?





RENAULT 5 E-TECH ELECTRIC

made in Europe

jusqu'à 410 km d'autonomie ⁽¹⁾

openR link avec Google intégré ⁽²⁾

jusqu'à 26 systèmes avancés d'aide à la conduite ⁽³⁾

bénéficiez de la prime gouvernementale allant jusqu'à 6000 € ⁽⁴⁾

essayez-la chez votre distributeur

plus d'infos



AUTOFESTIVAL
25 JAN - 3 FEV 2025



2025
voiture de l'année

0 gr CO₂/km · 14,9 - 15,5 kwh/100 km (wltp)

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

ouvert le dimanche 2 février

(1) selon wltp (2) Google, Google Play, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC (3) selon la version (4) info et conditions sur guichet.public.lu. 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.**

renault.lu

La Kia EV3 100 % électrique.

Compacte et jusqu'à 605 km d'autonomie.



Movement that inspires

AUTOFESTIVAL

Conditions Autofestival
prolongées sur tous nos modèles.

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.

Découvrez les conditions Autofestival prolongées sur la Kia EV3 et sur tous nos modèles chez votre concessionnaire le plus proche.

Garage Binsfeld

z.i. Haneboesch-Niederkorn, 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 - 15,6 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.**

*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.



Sommaire

N° 16 – Février 2025

À LA UNE

- 6 Interview Fenn Faber, directeur de la Klima-Agence

REFLEXION

- 10 Électrique un jour, électrique toujours?

MICRO-VOITURES

- 12 Futur de la mobilité en ville?
16 Mobilize Duo Vous le reconnaissez?

E-MARKET

- 18 Essai Škoda Elroq
22 La Mazda 6e se dévoile

TECHNOLOGIE

- 26 Hydrogène et automobile: une révolution?
28 Mercedes EQXX & CLA: du laboratoire à la route

2025, année électrisante



En cette matinée du 10 janvier, c'est l'effervescence des grands jours au « Brussels Expo », qui prête son cadre majestueux au premier grand salon automobile de l'année. Venus en nombre à cette journée réservée à la presse, journalistes et « influenceurs » sont déjà au travail, et pour cause. Les principaux constructeurs ont répondu à l'appel des organisateurs et ne sont pas venus les mains vides.

Ils comptent bien tirer profit de ce rendez-vous bruxellois pour mettre en lumière leurs (nombreuses) nouveautés, dont la plupart ont, depuis, rejoint les showrooms des concessionnaires luxembourgeois pour l'incontournable Autofestival.

À Bruxelles comme à Luxembourg et alors que le secteur de l'auto en Europe traverse une passe difficile, le message « positif » à faire passer auprès du grand public est on ne peut plus clair : l'auto reste et restera un vecteur essentiel – ainsi que le garant – de notre mobilité individuelle. À condition bien sûr de réussir sa nécessaire décarbonation pour réduire son impact sur la planète.

Pour atteindre cet objectif tout en essayant de convaincre celles et ceux qui considèrent encore qu'un véhicule « zéro émission » – ou s'en rapprochant le plus possible – est nécessairement insipide et pas toujours évident à utiliser au quotidien, les différentes marques ont redoublé d'efforts. Comme vous pourrez le constater à la lecture de cette nouvelle édition de « Mobility Life », plus aucune « niche » ne reste inexploitée – tant au niveau des gabarits, des formes des carrosseries que des motorisations. De la microvoiture qui n'a pas encore percé sur le marché grand-ducal au prototype d'un SUV fonctionnant à hydrogène, chacun y va de sa proposition pour anticiper la manière dont nous rendrons, demain, de A vers B.

S'il est une tendance qui se confirme à l'heure actuelle, c'est bien celle de l'électrification, qu'elle soit partielle (hybrides rechargeables ou plug-in), voire intégrale. Signe qui ne trompe pas : les sept finalistes de la prestigieuse élection de la Voiture de l'Année (Car of the Year 2025) désignées par 60 journalistes en provenance de 22 pays sont toutes électrifiées. Les trois premières le sont d'ailleurs à 100 %, prouvant si besoin en était que les « full electric » actuelles arrivent à cocher toutes les cases importantes, que ce soit au niveau du design et du plaisir de conduite (la Renault 5 E-tech et sa déclinaison sportive Alpine A290 ont décroché la 1ère place), de la cohérence générale et de l'autonomie (Kia EV3, arrivée deuxième) ou du prix et de l'aspect pratique (Citroën ëC3, classée troisième).

Cet Autofestival 2025 sera peut-être pour vous l'occasion d'acquérir un nouveau véhicule et vous n'aurez que l'embaras du choix. Surtout, réfléchissez bien à l'utilisation que vous comptez en faire, car c'est en fonction de celle-ci que le vendeur vous proposera le modèle qui vous conviendra le mieux, notamment au niveau de la motorisation – électrifiée ou non.

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)

Photos

Claude Piscitelli, Klima-Agence,
Constructeurs

Éditeur responsable

Régine Reynens

Interview

Fenn Faber

DIRECTEUR DE LA KLIMA-AGENCE

« L'électricité reste l'alternative la plus efficace au carburant »

L'acquisition d'un véhicule « électrifié » et l'installation d'équipements de recharge soulèvent encore de nombreuses questions. La « Klima-Agence » saura vous aider à choisir le modèle qui vous conviendra le mieux, tout en vous informant sur les différents régimes d'aides étatiques. Par ALAIN ROUSSEAU



Monsieur Faber, la transition vers la voiture électrique en Europe avance bien moins vite que prévu. L'industrie automobile sur le Vieux Continent est en pleine crise, notamment parce que nombre d'automobilistes rechignent à franchir le pas. Quel regard portez-vous sur cette situation et comment peut-on y remédier ?

Fenn Faber : Cette vision semble assez restrictive. La demande de véhicules électriques en Europe reste croissante, avec une part de marché passant de 1,9 % en 2018 à 14,6 % en 2023. Nous n'avons pas encore les chiffres définitifs de 2024 pour évaluer si cette tendance persiste. Toutefois, une stagnation est envisageable, notamment en raison de l'arrêt des subsides en Allemagne, entraînant une possible baisse du marché. À l'inverse, des pays comme la Belgique et le Danemark enregistrent des croissances respectives de 38 % et 48 %. Pour convaincre encore davantage de personnes des avantages des voitures électriques, il est nécessaire de garantir des conditions-cadres claires qui offrent une sécurité de planification durable, tant pour les particuliers que pour les entreprises investissant dans l'électrification de leurs flottes. L'exemple de la Norvège est très inspirant dans ce contexte ; l'électromobilité n'a jamais été remise en question et aujourd'hui 9/10 voitures neuves sont 100 % électriques. Il faut également qu'en parallèle le déploiement de l'infrastructure de charge publique soit accéléré. Le règlement AFIR (Alternative Fuel Infrastructure Regulation) impose l'installation de



La décarbonation de la mobilité est essentielle pour lutter contre le changement climatique, améliorer la qualité d'air, réduire la dépendance aux carburants fossiles et renforcer la résilience énergétique, surtout en période de crise géopolitique.

bornes rapides tous les 60 km sur les autoroutes et un quota minimal par véhicule électrique immatriculé, seuil déjà largement dépassé au Luxembourg. Répartis sur les quelque 3 000 km de notre réseau routier, on trouve statistiquement un point de charge tous les kilomètres et un point de charge rapide environ tous les 10 km. Le gouvernement luxembourgeois soutient cette transition via le programme Klimabonus, qui permet un subventionnement attractif des véhicules électriques et des infrastructures de charge. Klima-Agence accompagne les particuliers, entreprises et communes pour accélérer notamment le déploiement des bornes, essentiel à l'adoption généralisée des voitures électriques. Enfin, la baisse des ventes dans certains pays est parfois le reflet de changements au niveau des priorités financières, sans pour autant remettre en question l'intérêt pour les voitures électriques.

Même si les voitures électriques se vendent mieux au Luxembourg que chez nos voisins, la part des véhicules « électrifiés » (100 % électriques et hybrides rechargeables) dans notre parc automobile national atteint à peine 10,5 %. L'objectif des 49 % en 2030 fixé par notre gouvernement ne relève-t-il pas de l'utopie ?

L'objectif de 49 % de véhicules électrifiés dans le parc automobile luxembourgeois inscrit dans le PNEC (Plan national énergie et climat), est l'une des 197 mesures pour réduire de 56 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2005. La décarbonation de la mobilité est essentielle pour lutter contre le changement climatique, améliorer la qualité d'air, réduire la dépendance aux carburants fossiles et renforcer la résilience énergétique, surtout en période de crise géopolitique. Avec 35,6 % d'immatriculations de véhicules électrifiés rechargeables en 2024 (27,5% BEV - battery-powered electric vehicle - et 8,2% PHEV - plug-in hybrid electric vehicle -), le Luxembourg progresse bien. Atteindre 49 % reste ambitieux, mais réalisable à l'image de la Norvège, qui a considérablement augmenté la part de voitures électriques dans son parc en quelques années. Le programme Klimabonus Mobilité prolongé jusqu'en 2026 et la réforme fiscale des voitures de fonction illustrent les efforts soutenus du gouvernement pour atteindre cet objectif.

On entend que l'interdiction de la vente de moteurs thermiques en 2035 pourrait être repoussée par les instances européennes sous la pression de certains groupes politiques et constructeurs qui prônent une neutralité technologique pour décarboner le parc automobile. Qu'en pensez-vous ?

L'électricité reste l'alternative la plus efficace au carburant et est déjà disponible à l'échelle nationale, avec une technologie de batterie éprouvée. Comparé aux e-fuels, il faut quatre fois plus d'énergie pour faire avancer une voiture e-fuels qu'une voiture électrique à batterie. Les véhicules



électriques, en constante amélioration, permettent déjà aujourd'hui une mobilité durable, de plus en plus alimentée par de l'énergie solaire produite localement. En 2024, un tiers des véhicules neufs sont des voitures rechargeables, ce qui prouve qu'une grande partie des conducteurs luxembourgeois optent déjà pour la mobilité électrique.

Croyez-vous en l'hydrogène et aux e-fuels ?

L'hydrogène et les e-fuels ont leur place dans la transition énergétique, principalement dans l'industrie, l'aviation, le transport maritime et, dans certains cas, le transport routier, comme indiqué dans la stratégie hydrogène du gouvernement, publiée en 2021. Leur usage dans la mobilité individuelle reste très limité, notamment car leur production sera réservée aux grands consommateurs industriels, comme l'hydrogène utilisé pour la production sidérurgique. De plus, en termes d'efficacité énergétique, l'électrique est nettement supérieur : parcourir 100 km nécessite 20 kWh en électrique, contre 60 kWh pour l'hydrogène et 80 kWh pour les e-fuels, soit 4 fois plus d'électricité pour ces derniers.

L'autonomie des batteries et un maillage insuffisant de bornes de recharge (sachant toutefois que le Luxembourg est plutôt un bon élève à ce chapitre-là) restent les principaux freins à l'achat d'une voiture 100 % électrique. Que pourrait-on faire pour lever ces obstacles ?

L'autonomie des véhicules électriques est surtout perçue comme un frein par ceux qui n'en possèdent pas encore. L'idée qu'il faut 1 000 km d'autonomie pour deux départs en vacances par an reste répandue. Pourtant, les modèles actuels permettent de traverser l'Europe avec des pertes de temps minimales par rapport à un moteur thermique. Les autonomies augmentent continuellement, et plusieurs modèles de 2025 offriront plus de 700 km en WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure), soit environ 450 à 500 km sur autoroute, bien au-delà des recommandations de pause pour longs trajets. Des modèles plus abordables émergent également, avec des prix sous les 20 000 € grâce aux subsides Klimabonus. La différence de coût entre véhicules thermiques et électriques diminue rapidement. Avec 3 000 points de charge accessibles au public, dont 331 rapides, le Luxembourg se classe parmi les leaders européens. Les communes sont incitées à installer davantage de bornes accessibles au public, soutenues par le ministère de l'Économie et Klima-Agence. Le règlement européen AFIR impose des bornes rapides tous les 60 km



sur les grands axes, utilisables par carte bancaire ou via des moyens numériques comme des QR codes pour les bornes lentes. Les pays voisins, comme la France, progressent également avec des bornes rapides sur 99 % des aires d'autoroute payantes. Les employeurs jouent également un rôle clé en installant des bornes pour leurs employés, souvent intégrées à des installations photovoltaïques et avec des tarifs attractifs. Pour encourager cette démarche, Klima-Agence et le ministère de l'Économie, le ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité et le ministère de la Mobilité et des Travaux publics ont lancé « Stroum beweegt », une initiative pour soutenir les entreprises dans leur transition vers la mobilité électrique.



L'installation de bornes de recharge dans les copropriétés reste un problème. Comment le résoudre enfin ?

L'installation de bornes dans les résidences pose des défis variés. Pour y remédier, Klima-Agence collabore avec le GSPL (Groupement des syndicats professionnels du Grand-Duché de Luxembourg) en organisant des échanges et tables rondes avec syndicats et prestataires de charge. Pour faciliter la compréhension technique des propriétaires et syndicats, Klima-Agence a développé un comparateur de bornes et de systèmes de gestion de charge, facilitant la compréhension et la comparaison des offres. Nous élargissons actuellement également notre offre destinée aux résidents d'immeubles collectifs et serons en mesure de proposer prochainement un service de conseil sur mesure. Par ailleurs, les nouveaux systèmes de gestion permettent d'optimiser la capacité de raccordement grâce au load management, limitant les pics de consommation.

On conseille aux gens de rouler à l'électrique alors que le prix de l'électricité est en très forte hausse... N'est-ce pas en demander un peu trop ?

Depuis les années 70, le prix du carburant augmente, notamment face à l'épuisement progressif des ressources pétrolières. Il s'agit également de réduire notre dépendance envers des régions en crise, souvent des pays producteurs de pétrole. Passer à l'électrique reste plus économique, même avec la hausse des prix de l'électricité et l'adoption

de la nouvelle structure tarifaire. Le conducteur d'un véhicule électrique profite actuellement, selon le communiqué du ministère de l'Économie de décembre 2024, d'un avantage annuel de 530 € à 950 € selon la motorisation. Réduire la capacité de charge de sa borne et adopter une stratégie de charge intelligente, notamment avec une installation photovoltaïque, permet de maximiser les économies.

Ces derniers temps, les panneaux solaires ont fleuri sur les toits des maisons au Luxembourg. Quels sont les retours d'expérience des automobilistes qui les utilisent notamment pour recharger leur véhicule électrique ?

Nos conseillers constatent que la combinaison d'un véhicule électrique et d'une installation photovoltaïque réduit la facture d'énergie consacrée à la mobilité. Pour maximiser les bénéfices, il est important de planifier la charge pendant les moments de production d'électricité. Avec la hausse des prix de l'électricité, cette solution devient de plus en plus avantageuse, tout en aidant à compenser les pics de consommation en journée.

Quels conseils donneriez-vous aux personnes intéressées par ce genre d'installation ?

Une installation photovoltaïque est intéressante, même sans véhicule électrique. Je conseille aux personnes intéressées d'analyser la possibilité d'une installation photovoltaïque sur energie.geoportail.lu et de demander plusieurs devis à des artisans. Les personnes intéressées peuvent également contacter nos conseillers Klima-Agence pour toute question.

D'une manière générale, notez-vous un changement de mentalité chez les gens s'agissant de leur mobilité individuelle ? Quelles bonnes résolutions devraient-ils se donner pour 2025 ?

L'Autofestival est une excellente occasion pour essayer les derniers modèles électriques et s'informer. Pour une expérience plus longue, des services de location ou de car-sharing offrent aussi des véhicules électriques. Échanger avec proches ou collègues ayant adopté l'électromobilité peut également être enrichissant. ■

"
LE RÈGLEMENT
EUROPÉEN AFIR
IMPOSE DES
BORNES RAPIDES
TOUS LES 60 KM
SUR LES
GRANDS AXES,
UTILISABLES PAR
CARTE BANCAIRE
OU VIA DES
MOYENS
NUMÉRIQUES
COMME DES
QR CODES POUR
LES BORNES
LENTES.
"



PEUGEOT

LES CONDITIONS AUTOFESTIVAL SAUVAGES



NOUVEAU E-3008

À partir de **34 090 €** HTVA

Jusqu'à **8 ans de garantie Allure Care**



PEUGEOT RECOMMANDE **TotalEnergies** ⚡ 16,7 – 18,1 kWh/100 km 🌱 0 g/km (WLTP)

🛡️ Donnons priorité à la sécurité. Informations environnementales (AR 19/3/2004) : www.peugeot.lu

Prix de vente TVAC pour l'achat d'une nouvelle e-3008 ALLURE Moteur electric 210 ch auto sans options. Offre réservée aux professionnels, valable du 01/01/2025 au 03/02/2025, dans le réseau Peugeot luxembourgeois.

PEUGEOT Allure Care comprend 2 ans de garantie constructeur standard et jusqu'à 6 ans de couverture spéciale, activée lorsque vous décidez d'entretenir votre véhicule dans le réseau Peugeot participant conformément à notre programme de service. Il est valable jusqu'au prochain entretien programmé et jusqu'à 8 ans ou 160 000 km, selon la première éventualité, conformément aux termes du programme. Peugeot Allure Care n'affecte pas votre garantie légale de conformité ni celle du constructeur. E.R.: Laurent Barria - Stellantis Belux SA - Avenue du Bourget 20 Boîte 2 - B-1130 Bruxelles Belgique, inscrite à la BCE sous le numéro 0403.461.107 - IBAN: DE 64512106990160000009 - Tél: +32 78 15 16 15

Chronique

Électrique un jour, électrique toujours ?



Par JORIS VAN ROY

La fracture entre les partisans de l'électrique et les sceptiques n'a jamais été plus grande. Mais que sait-on des intentions des actuels conducteurs de véhicules électriques, lorsqu'ils devront acheter une nouvelle voiture ?

La Global EV Alliance, un réseau mondial à but non lucratif, regroupant 64 associations nationales et représentant environ 336 000 conducteurs de VE, a mené l'enquête. Réalisée auprès de 23 000 conducteurs de VE dans dix-huit pays, l'étude a révélé que 92 % d'entre eux choisiraient à nouveau un véhicule électrique. Les résultats de cette étude ont été collectés non seulement en Europe, où l'acceptation des véhicules électriques est plutôt élevée, mais aussi dans des pays comme les États-Unis, l'Inde et le Brésil.

« Ces résultats confirment que les conducteurs de VE sont très satisfaits de leur choix et que les rapports faisant état d'une baisse de la popularité des véhicules électriques sont largement exagérés », affirme Petter Haugneland, de l'association norvégienne des VE. Un détail non négligeable, toutefois : la Norvège est le véritable paradis des VE, où les ventes de véhicules électriques dominent très largement depuis des années celles de voitures à essence. L'étude a également questionné les raisons ayant poussé les répondants à opter pour un VE. Les principaux avantages cités étaient les coûts d'utilisation réduits, l'aspect écologique et le silence de conduite – autrement dit, l'absence de bruit de moteur. 72 % des conducteurs

rechargent leur VE à domicile, 13 % utilisent un chargeur rapide public et 7 % des chargeurs publics classique.

L'angoisse de l'autonomie

Sans surprise, les principaux inconvénients listés par les répondants sont la mauvaise répartition des chargeurs rapides, les temps de charge, et l'irritation causée par des bornes défectueuses. Il est toutefois surprenant de constater qu'un grand nombre de personnes ne voient aucun inconvénient à la conduite électrique. L'enquête de la GEVA révèle par ailleurs que les Allemands sont ceux que l'autonomie de leur VE inquiète le moins, pourtant cette « range anxiety » reste l'une des principales sources d'hésitation dans le chef de nombreux automobilistes, au même titre que le prix d'achat élevé. Cela étant, une autre enquête en ligne affirme que 34 % des conducteurs allemands de VE souhaitent revenir à un modèle thermique pour leur prochaine voiture.

De fait, depuis la suppression de la prime gouvernementale à l'achat, fin 2023, les particuliers allemands sont désormais particulièrement réticents à passer à l'électrique. « Jusqu'à fin 2022, 90 % juraient pourtant fidélité aux VE, avec pour devise électrique un jour, électrique toujours », déclare la compagnie d'assurances allemande HUK-Coburg, qui a réalisé une enquête en ligne en août 2024 auprès de 4.147 participants. Aujourd'hui, seuls 3,6 % des particuliers allemands possédant une voiture thermique font le saut vers l'électrique. Même ceux qui avaient déjà opté pour un VE ne se considèrent pas toujours convaincus de leur propre choix. Parmi ceux qui ont changé de véhicule en 2024, plus d'un tiers (34 %) est revenu à une voiture thermique.

Retour aux sources

Il est intéressant de noter que le créateur légendaire de certaines des voitures allemandes les plus iconiques, M. Ferdinand Porsche, a commencé sa carrière en 1898 en concevant des véhicules électriques à batterie. Et c'est lui aussi qui, en 1901, a présenté la première voiture hybride au monde : la Lohner-Porsche, dotée d'un générateur à essence alimentant des moteurs électriques logés dans les moyeux de roues. ■

Joris Van Roy est journaliste et rédacteur en chef du site internet newsmobility.news. Ses analyses reflètent sa passion pour la technologie et la mobilité, autant que sa longue expérience dans la presse automobile.





**Pour des trajets en famille
(presque) plus silencieux.**

**Profitez de nos conditions spéciales
Autofestival pour financer votre véhicule
à faibles émissions !**

Plus d'infos sur raiffeisen.lu ou dans votre agence la plus proche.

Sous réserve d'acceptation du dossier par la banque.

Futur

Futur de la mobilité en ville ?

Petites, écologiques et accessibles, les micro-voitures commencent à se faire une place dans le paysage automobile. À l'heure de la chasse aux voitures polluantes et de la multiplication des zones à basses émissions dans les centres-villes de différents pays, ces petits engins pourraient rapidement gagner en popularité.



Par **SACHA BENAZZI**

Entre les marques phares et les nouveautés européennes et mondiales, de toutes petites voitures seront présentes à l'Autofestival 2025 du samedi 25 janvier au lundi 3 février 2025 inclus. Ces petites curiosités sont appelées « micro-voitures », voiturettes ou encore (à tort) voitures sans permis. Les marques automobiles qui ont fait ce pari ont réussi à se faire une petite place sur le marché en répondant à des besoins précis. Pour les apercevoir au Luxembourg, il faut prendre la direction de Car Avenue Leudelange et plus précisément chez Citroën avec sa célèbre Ami. Dans le groupe italo-américano-français Stellantis, l'Ami se décline également chez Opel (Rocks Electric) et Fiat (Topolino), partageant une base commune, mais avec des styles différents. La Microlino, une sorte d'Isetta modernisée au design sympathique, est commercialisée par Arnold Kontz Group au 182 route de Thionville. Chez Mobilize, la marque du groupe Renault, on trouve deux modèles : le

OUTRE L'AMI ET LA MICROLINO, D'AUTRES CONSTRUCTEURS SE SONT LANCÉS DANS L'AVENTURE DES QUADRICYCLES LÉGERS ÉLECTRIQUES.



Duo et le Bento, héritiers de la Twizy lancée il y a 10 ans.

Nouvelle génération

Pour beaucoup, les voitures sans permis évoquent encore des véhicules bruyants, faits de carrosseries en plastique, avec une sécurité discutable. Mais les Ami, Microlino et Duo incarnent une nouvelle génération. Légalement, elles appartiennent à la catégorie des « quadricycles légers ». Ces quadricycles nécessitent un permis AM, accessible dès 16 ans en Belgique et au Luxembourg contre 14 ans en France. Ce permis de conduire cyclomoteur (AM) s'obtient après un examen théorique et un exa-

men pratique. Avec ce dernier examen spécifique, le code AM4 apparaît sur le permis, le 4 représentant un quadricycle. La Citroën Ami et ses déclinaisons, la Microlino et les Mobilize respectent différents critères : un poids à vide de 350 kg à ne pas dépasser, une puissance nominale de 4 kW et une vitesse maximale de 45 km/h. Cette nouvelle génération de (très) petites voitures vient s'inscrire dans la tendance automobile actuelle en étant 100 % électrique. Elles peuvent être pour la plupart rechargées via une prise domestique. Par exemple, la Citroën Ami offre une autonomie de 75 km après 4 heures de charge complète.





↑
La Citroën Ami, un succès commercial qui étonne et qui, pourtant, s'explique aisément...

Changer ses habitudes et accepter la différence jusqu'à l'accès d'un véhicule hors du commun comme la Microlino.



Nouveau public

Les performances limitées de ces quadricycles les destinent principalement à un usage urbain. Par leurs petites dimensions (2,41 m de long, 1,39 m de large et 1,52 m de haut pour l'Ami), elles sont parfaitement adaptées aux centres-villes. La question se pose alors du public. À qui s'adressent ces drôles de voitures ? Initialement proposés comme une solution plus « confortable et sécuritaire » qu'un scooter, ces quadricycles sont desti-

nés à un public qui ne possède pas de permis B, qui vit dans un centre-ville, pour des personnes âgées ou des jeunes de moins de 18 ans en quête de la liberté qu'offre la voiture. C'est particulièrement chez les jeunes que ces micro-voitures peuvent faire un tabac. C'est vrai en Belgique et surtout en France, ça l'est beaucoup moins au Luxembourg. Comme elles sont électriques, l'entretien est aussi peu onéreux. Cependant, la conduite de ces engins demande de la prudence, car

La fin de l'autobésité ?

L'autobésité est définie comme la tendance à l'augmentation de la taille et de la masse des automobiles. En effet, à chaque nouveau modèle ou nouvelle phase d'un véhicule, la tendance est à l'accroissement de la taille des véhicules. Cela s'explique notamment par l'évolution des dispositifs en matière de sécurité et les technologies embarquées qui prennent de plus en plus de place dans les carrosseries. De plus, et ce n'est pas nouveau, les SUV remportent toujours la préférence des acheteurs, car ils renforcent un sentiment de sécurité. Un phénomène qui ne fait pas les affaires des centres-villes. Mais la solution semble se dessiner avec les quadricycles légers, comme la Citroën Ami et la Microlino. Même si les SUV se transforment en électriques, ils ne résolvent pas le problème de taille. En moyenne, la largeur d'un SUV est mesurée à 180 cm contre 136 cm pour l'Ami, soit 44 cm. Une différence majeure si le nombre de micro-voitures s'accroît. Une piste à privilégier pour déboucher et faire de la place dans les centres-villes. Mais attention, même si ces voitures sont plus petites et ne demandent qu'un permis AM, elles ne peuvent pas se garer perpendiculairement à la chaussée sous peine d'amende !



Gain de place, pas de pollution et accessibles au niveau du prix, il ne faudra plus attendre longtemps pour voir ces petites voitures clairement s'implanter en ville.

sans permis thermiques. Ligier a sa Myli, à partir de 11 695 € TTC. Aixam a lancé la e Coupé Sport avec un prix commençant à 17 999 € TTC. Le groupe Astara, qui détient des marques comme MG ou Suzuki, a également sa micro-voiture avec la Silence S04 au tarif de 16 285 € TTC. Sinon, les marques comme Bellier, Casalini, Chatenet qui, elles aussi, ont fait leur marché sur les voitures sans permis thermiques, se sont converties à l'électrique.

Une solution d'avenir ?

Avec leurs petites tailles et leurs motorisations électriques, les quadricycles légers balayent l'image bas de gamme des voitures sans permis. Si elles ne sont pas révolutionnaires sur la forme, l'avenir des quadricycles pour le paysage des centres-villes semble bien tracé, surtout en Europe ! Gain de place, pas de pollution et accessibles au niveau du prix, il ne faudra plus attendre longtemps pour voir ces petites voitures clairement s'implanter en ville. Et puis, si un groupe comme Renault relance un modèle similaire 10 ans après la Twizy et que Citroën offre une deuxième phase à son Ami, cela résonne comme un succès ! ■



ils ne sont équipés ni d'ABS, ni d'ESP et ils ne comportent pas d'airbags.

Un budget pour un succès

Combien faut-il déboursier pour ces petites voitures ? Au Luxembourg, la Citroën Ami s'offre à partir de 6 990 € TTC. Un prix défiant toute concurrence, mais ce n'est pas nécessairement le cas chez tous les constructeurs de mini-voitures. Le prix de départ de la Microlino (il y a quatre versions) est affiché à 17 990 € TTC ! Les Mobilize Duo sont commercialisés à 9 660 € TTC (version 45Neo) et 12 087 € (version 80Evo). Le prix de la Mobilize Bento n'est pas encore connu. Toutes ces micro voitures font bien sûr l'objet de formule d'abonnement. Avec la combinaison de la praticité et d'un poids léger dans le porte-monnaie, ces quadricycles ont tout pour réussir et séduire. Depuis son arrivée il y a 4 ans, c'est la Citroën

Ami qui remporte la première place avec plus de 65 000 voitures produites et vendues dans le monde.

Qui d'autres ?

Outre l'Ami et la Microlino, d'autres constructeurs se sont lancés dans l'aventure des quadricycles légers électriques. De cette façon, on retrouve des marques historiques de voitures

↑
Microlino (en haut)
Mobilize Duo

Des quadricycles légers électriques... utilitaires !

Si ces petites voitures ont été conçues pour transporter une à deux personnes maximum, les constructeurs vont plus loin en pensant aux professionnels avec des versions utilitaires ! C'est le cas de Citroën avec la My Ami Cargo et de Renault avec la Mobilize Bento. Cependant, ces deux véhicules interprètent différemment la notion d'utilitaire. Citroën enlève un siège et offre un espace de 400 litres au total à côté du passager. Chez Mobilize, le siège arrière est enlevé au profit d'un coffre de 649 litres. Idéal pour les livraisons à domicile.

Nouveau IONIQ 5.

Power your world.



Àpd
39.160 € (TVAc)***

Nouveau IONIQ 5. Découvrez-le chez votre distributeur Hyundai et sur hyundai.com



0 l/100 km • 0 g/km CO₂ • 15,6 kWh/100 km (WLTP)

Consultez votre concessionnaire pour plus d'informations sur la fiscalité automobile.

DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

5 ANS Garantie Kilométrage illimitée*

*La garantie Hyundai de 5 ans sans limitation de kilométrage ne s'applique qu'aux véhicules Hyundai vendus initialement par un concessionnaire Hyundai agréé à un client final, conformément aux conditions générales du carnet de garantie. **Les garanties Hyundai s'appliquent uniquement aux véhicules Hyundai vendus initialement par un concessionnaire Hyundai agréé à un client final, conformément aux conditions générales du carnet de garantie. Garantie de 8 ans sur la batterie ou jusqu'à 160.000 km sur la batterie électrique. Pour plus d'informations, rendez-vous sur hyundai.com ou chez un concessionnaire Hyundai près de chez vous. ***New IONIQ 5 Core 63 kWh. Prix catalogue recommandé(1) 44.961,85 € - 2.901 € remise (2) = 42.060,85 € prix promotionnel net(2) - 2.901 € Prime de reprise (3) = 39.159,85 € prix promotionnel net. Prime de reprise

8 ANS Garantie de la batterie 160.000km**

inclus(3). (1) Prix de vente recommandé par l'importateur, (2) TVAi, action valable aux particuliers du 01/01/2025 au 28/02/2025. (3) Prime de reprise : Vous pouvez profiter de la prime de reprise uniquement à la remise d'un véhicule complet dont vous êtes propriétaire et immatriculé à votre nom depuis plus de 6 mois. Le nom de l'acheteur de la nouvelle voiture doit correspondre avec le nom du propriétaire du véhicule restitué. Le nouveau véhicule doit également être immatriculé au même nom que celui du véhicule remplacé. Annonceur : Korean Motor Company S.A. (importateur), Pierstraat 229, 2550 Kontich - Marketing@hyundai.be - BCE 0404.273.333 RPM Antwerpen - Belfius IBAN BE 35 5503 3947 0081 - BIC GKCCBEBB. Photos non contractuelles. Information environnementale (A.R. 19/3/2004). Hyundai.com

E-test

Mobilize Duo

Vous le reconnaissez ?



Vous ne connaissez pas cette marque, vous ne connaissez pas ce nom, mais il y a fort à parier que sa silhouette vous rappelle quelque chose. Ce que vous avez sous les yeux, c'est tout simplement le retour du pionnier d'une grande mode actuelle. Par **LAURENT ZILLI**

Il y a bientôt 15 ans, apparaissait dans les villes un drôle de petit engin qui n'était ni une voiture ni un scooter. Plus insolite encore, il était électrique, et ce à l'époque du diesel roi. Justement, il se plaçait en concurrent direct de ces insupportables voitures sans-permis à moteur monocylindre diesel pétaradant. Et lui aussi, on pouvait le conduire, du moins dans sa version la plus modeste, dès l'adolescence. Trêve de circonvolutions intellectuelles, vous avez compris que nous parlions du Renault Twizy. C'est bien lui, avec énormément

d'avance sur la concurrence, qui a recréé le segment des microcars, considérés par la loi comme des quadricycles lourds. Gros succès ? Succès d'estime, disons. D'un côté, les premiers journalistes à l'essayer sur l'île d'Ibiza (votre serviteur y était) ont adoré le concept immédiatement, lui reprochant juste de ne pas se faufiler dans le trafic aussi facilement qu'un deux roues. De l'autre, les mentalités du public n'étaient pas encore prêtes à l'électrification massive de l'électricité, mais le look hors norme du Twizy, ses portières « de Lamborghini », sa



facilité de recharge sur prise 220V et autres qualités ont trouvé un certain public. Parmi eux, les « gosses de riche ». Dans les banlieues aisées, à la sortie des écoles secondaires, repartir au volant d'un Twizy est vite devenu infiniment plus cool que chevaucher n'importe quelle moto.

Mobi-qui ?

Le Twizy vécut ainsi une carrière tranquille, puis arriva la Citroën AMI. Elle, à l'inverse, connut un succès aussi fulgurant qu'inattendu. Il faut dire que l'air du temps lui a été propice, et surtout que ses tarifs ont d'emblée été autrement plus attractifs. Quel rapport entre tout ceci et ce Mobilize Duo, direz-vous ? Simple : Mobilize est une marque créée par Renault pour occuper l'espace « nouvelles mobilités ». C'est donc logiquement sous cette bannière, et sous le nom Duo, qu'une profonde évolution du Twizy a trouvé sa place.

Même concept

En lisant les caractéristiques du Duo, le parallèle est inévitable : petit véhi-

LE LOOK HORS NORME DU TWIZY, SES PORTIÈRES « DE LAMBORGHINI », SA FACILITÉ DE RECHARGE SUR PRISE 220V ET AUTRES QUALITÉS ONT TROUVÉ UN CERTAIN PUBLIC



La prise 220V permet une recharge complète en un peu plus de 5 heures. Une prise « Type2 » (option) permet de réduire le temps d'attente à 4 h 50.



LE MOBILIZE DUO 80 EN QUELQUES CHIFFRES

Moteur	électrique, 10 ch
Transmission	aux roues arrière
Boîte	auto 1 rapport
L / l / H (mm)	2.434 / 1298 / 1456
Poids à vide (kg)	506
Batterie (kWh)	10,3
Vitesse maxi (km/h)	80
Autonomie électrique (km)	160
Prix	12 087 €



culé électrique urbain, silhouette très reconnaissable, deux places en tandem, et versions 45 km/h (à partir de 16 ans) ou 80 km/h (permis B). Bien sûr, il y a quelques différences. La plus évidente est évidemment la refonte esthétique totale. Ensuite, les portières sont maintenant en série. Mieux : ces portières sont désormais intégrales, avec de petites vitres latérales relevables. Dernier détail, le Duo gagne aussi une lunette arrière, moins pour la visibilité périphérique, que pour éviter au passager arrière de se sentir enfermé.

Au top sur l'équipement

Avec le Duo, Renault, ou plutôt Mobilize, emmène la microcar vers un niveau inédit d'équipement. On a déjà vu sur d'autres modèles le pare-brise chauffant ou le kit Bluetooth pour la lecture audio et la téléphonie, mais on ne peut pas en dire autant de choses comme l'airbag conducteur, le siège chauffant, et même une climatisation en option. On n'ira pas jusqu'à reprendre le vieux slogan Renault qui disait « Elle a tout d'une grande », mais on dépasse tout de même bien le stade du rudimentaire.

Belle endurance

Sur la route, on note aussi tout de suite une différence importante avec le Twizy : si ce dernier était typé « fun et sportif », le Duo déplace le curseur vers le confort. Bien sûr, tout est relatif dans ce genre d'engin. Mais de fait, les sièges sont plus généreusement mous-

sés, et l'amortissement est nettement plus conciliant. Les essais avaient pourtant lieu à Rome, ville dont les nids de poule n'ont rien à envier aux nôtres. Nous avons testé la version 80 km/h, revendiquant la bagatelle de 10 ch pour 506 kilos (7,6 ch et 484 kg pour la 45 km/h). Honnêtement, le Duo fait preuve d'autant de vivacité et d'agilité que nécessaire dans le trafic, et malgré le typage « confort », le fun de conduite est loin d'avoir disparu. Enfin, le Duo démontre aussi que les batteries n'en finissent pas de

↑ Les portes sont, désormais, livrées en série.

progresser. Car, malgré des dimensions pratiquement inchangées, sa batterie annonce 10,3 kWh, contre 6,1 pour le Twizy. Grâce à quoi l'autonomie moyenne annoncée est de 160 km pour les deux versions. Pour la recharge, la prise 220V est en série, mais Mobilize propose une option prise Type2, qui réduit le temps total de charge de 5 h 30 à 4 h 50. Maintenant l'info la plus importante : 9 900 € pour le Duo 45, 12 087 € pour le Duo 80. En tenant compte de l'équipement et de l'autonomie, c'est vraiment une proposition vraiment concurrentielle. Le pionnier est de retour ! Le Mobilize Duo et le Mobilize Bento seront commercialisés au Luxembourg pour l'Auto Festival 2025. ■

→ 75 kg de charge utile.



Mobilize Bento, le Duo qui bosse

Deux ans après le lancement du Twizy, Renault avait développé une version Cargo, dont la face arrière s'ouvrait sur un compartiment de 180 litres, pour 75 kilos de charge utile. C'était un premier pas, mais Mobilize va beaucoup plus loin aujourd'hui. Car sur base du Duo, le modèle Bento présente carrément une partie arrière copieusement adaptée. Le coffre de chargement affiche un volume de 645 litres, et 80 kg de charge utile. Mobilize ne s'arrête pas là, puisque de multiples solutions d'aménagement (y compris frigorifique) sont proposées « d'usine ». Le Bento est basé sur le Duo 80, donc uniquement accessible avec permis B, et son autonomie est de 149 km. Son prix au Luxembourg n'est pas encore connu.

Essai

Škoda Elroq

Maître-Achat des SUV Électriques Compacts !

Škoda vient de lever le voile sur son nouveau SUV électrique compact, baptisé Elroq, la contraction de « électrique » et de « Karoq », son homologue thermique. Avec un design inspiré de son grand frère électrique

Enyaq et des caractéristiques techniques prometteuses, l'Elroq se positionne comme une pièce maîtresse de la gamme.

Par ANTONIO DA PALMA FERRAMACHO



Dès le premier coup d'œil, le Škoda Elroq interpelle par sa face avant novatrice où le logo fait place au nom « Škoda » inscrit en toutes lettres, une tendance partagée par de nombreuses marques aujourd'hui. Les feux de jour distinctifs sur la partie supérieure du capot, associés aux feux de route intégrés sur le bas du bouclier, font partie des signatures lumineuses contemporaines. Son look de « mini Enyaq » lui confère une allure robuste à fort caractère où les détails aérodynamiques sont soigneusement intégrés, notamment au niveau des pare-chocs et des passages de roues pour optimiser les flux d'air. Des artifices qui améliorent non seulement l'esthétique, mais aussi l'efficacité aérodyna-

Son look de « mini Enyaq » lui confère une allure robuste où les détails aérodynamiques sont soigneusement intégrés.



mique, avec un coefficient de traînée (Cx) remarquable de 0,26 pour un SUV de cette catégorie.

Intérieur riche et pratique

À l'intérieur, le Škoda Elroq soigne ses occupants avec des éléments de confort et des technologies au goût du jour. Le tableau de bord, fortement inspiré de l'Enyaq, se distingue

par sa présentation épurée et une ergonomie soignée qui facilite l'accès aux fonctions principales. Les commandes pour les assistances, les modes de conduite, le multimédia et la climatisation sont facilement accessibles, permettant une utilisation fluide pendant la conduite. Les sièges, de qualité, sont conçus pour offrir un confort optimal à l'avant





En termes d'autonomie, les valeurs varient respectivement entre 370 km, 400 km et 580 km selon la capacité de la batterie choisie.

propulsion (roues arrière motrices), une version à traction intégrale, dénommée 85x, sera lancée ultérieurement avec la grosse batterie. Les performances sont de bonne facture, grâce au couple généreux de 310 Nm dès l'entrée de gamme, et atteignant jusqu'à 545 Nm pour la variante la plus puissante. En termes d'autonomie, les valeurs varient respectivement entre 370 km, 400 km et 580 km selon la capacité de la batterie choisie. La puissance de recharge rapide atteint 175 kW pour l'Elroq 85 (145 kW pour les autres versions), ce qui permet de passer de 10 à 80 % en seulement 28 minutes.

Confort et dynamisme

Mis à l'épreuve sur les belles routes sinueuses de l'île de Palma, le nouvel Elroq a démontré un comportement



comme à l'arrière. De petits détails, comme les stores solaires intégrés dans les portes et les sièges chauffants à l'arrière, rehaussent le standing du véhicule. Le coffre, doté d'une ouverture à assistance électrique, propose également des solutions intelligentes, telles que des rangements dédiés pour les câbles de recharge. Cependant, un point à déplorer : les poignées intérieures de porte, moulées dans un

plastique dur, peu agréable et bruyant au toucher dénotent dans cet intérieur accueillant.

Technologies avancées et performances

Sous le plancher, l'Elroq propose trois choix de batterie (50, 60 et 85 kWh) pour répondre aux besoins variés des utilisateurs et à leurs budgets. Disponible d'emblée en trois versions

↑ Le coffre, doté d'une ouverture à assistance électrique, propose également des solutions intelligentes, telles que des rangements dédiés pour les câbles de recharge.

routier agréable et équilibré, que ce soit avec la suspension standard (acier) ou la suspension pilotée DCC, qui améliore le confort général. Le SUV compact prend bien ses appuis dans les courbes, et malgré son poids conséquent qui a tendance à provoquer un léger sous-virage, il reste stable et serein. Cependant, nous avons regretté la sensation de la pédale de frein, qui souffre d'une transition mal



calibrée entre le freinage régénératif et mécanique, donnant un ressenti manquant de mordant et de progressivité en conduite souple. Ce problème semble s'estomper lorsque l'on adopte un style de conduite plus dynamique en « tapant » dans le freins. L'Elroq se distingue par un mélange de confort raffiné et de sensations dynamiques,

ce qui en fait un véhicule polyvalent, capable de s'adapter tant aux trajets urbains et autoroutiers qu'aux escapades en pleine nature.

Conclusion

Avec son nouvel Elroq, le constructeur tchèque prouve à nouveau son savoir-faire en alliant praticité, style

OFFRANT UN STYLE ROBUSTE, UN INTÉRIEUR SPACIEUX ET DES PERFORMANCES RESPECTABLES, L'ELROQ EST UN SÉRIEUX PRÉTENDANT FACE À LA CONCURRENCE DES SUV COMPACTS ÉLECTRIQUES.

moderne, et technologie accessible. Ce modèle s'affirme comme un sérieux prétendant face à la concurrence sur le segment des SUV compacts électriques. Offrant un style robuste et original, un intérieur spacieux et bien pensé, des performances respectables, et des autonomies adaptées, l'Elroq mérite le détour. Son prix compétitif, à partir de 37 990 € pour la version 60 kWh, voire autour des 33 000 € pour le modèle d'entrée de gamme 50 kWh (à confirmer) a de quoi en faire une option attrayante sur un marché où il pourrait s'imposer comme le maître-achat du moment. ■

EN QUELQUES CHIFFRES	ELROQ 60	ELROQ 85
Moteur électrique	1 sur train AR	1 sur train AR
Puissance maxi (ch. / kW @rpm)	170 / 125	287 / 210
Couple maxi (Nm @rpm)	310	545
Batterie (kWh) Net	59	77
Recharge (kW)	11 AC / 145 DC	11 AC / 175 DC
Boîte de vitesse	automatique 1 rapport	automatique 1 rapport
Entraînement	propulsion	propulsion
0-100 km/h (s)	9,0	6,6
Vitesse Max (km/h)	160	180
Consommation (kWh/100 km)	15,8 - 16,7	15,2 - 16,6
Autonomie (km)	357 - 375	540 - 580
Émissions CO2 (g/km)	0 (WLTP) - 56 (mix Luxembourg)	
Longueur / largeur / hauteur (mm)	4488 / 1884 / 1654	4488 / 1884 / 1654
Empattement (mm)	2765	2765
Volume du coffre (dm3)	470 / 1580	470 / 1580
Poids (kg)	1874 - 2014	2044 - 2181
Charge utile (kg)	413 - 553	469 - 606
Prix de base	37.990 €	42.590 €



BYD

L'ÉLECTRIQUE ACCESSIBLE

3 MODÈLES, 3 PRIMES DE 6.000€*

BYD DOLPHIN À PARTIR DE **279€**
EN PRIVATE LEASE**



BYD DOLPHIN

BYD ATTO 3

BYD SEAL COMFORT

*Prime de 6000€ octroyée à l'achat d'un véhicule 100% électrique neuf dont la consommation est en dessous de 16 kWh/100 km.

BYD Dolphin: 15,9 kWh /100 KM - 0 G/KM CO₂ (WLTP); BYD Atto 3 :15,9 kWh /100 KM - 0 G/KM CO₂ (WLTP) ; BYD Seal Comfort: 15,9 kWh /100 KM - 0 G/KM CO₂ (WLTP)
Informations environnementales (K.B. 19.03.2024) | bydauto.lu
Annonceur : BYD Inchcape Belgium Distribution s.a., agent à titre accessoire, Chaussée de Louvain 369, 1932 Zaventem TVA BE0459.491.374 - IBAN BE08310138111013, RPM Zaventem. Tel: 02 235 29 80. **Conditions valables pour une Location Longue Durée sur 60 mois et pour 50000 km. Après déduction de la prime gouvernementale applicable, valable pour toute commande jusqu'au 12/02/2025 avec mise en circulation jusqu'au 31/12/2025 inclus. Conditions financières : 60 loyers linéaires de 1079 €.

Essai



Mazda 6e

Quand Électrique rime avec Élégance.

Mazda dévoile sa nouvelle 6e, la première grande berline électrique de l'histoire de la marque. Présentée le 10 janvier en première européenne au salon de Bruxelles,

la 6e marque un tournant dans l'engagement de Mazda pour une mobilité durable, alliant style, confort et performance.



Par ANTONIO DA PALMA
FERRAMACHO

Dès le premier regard, la Mazda 6e se distingue par son élégance et son dynamisme. Fidèle au langage stylistique Kodo, emblématique de Mazda, elle arbore des lignes fluides et des détails précis qui mêlent modernité et authenticité. Ses portes sans montant, ses poignées affleurantes rétractables et son toit panoramique reprennent les recettes des modèles électriques à succès. A l'avant, la signature lumineuse de sa calandre, qui s'anime à l'ouverture des portes et pulse pendant la recharge, renforce son caractère exclusif et futuriste. La ligne de caisse sculptée définit son profil, lui conférant une allure dynamique et raffinée. Les reflets de lumière sur le bas de caisse, évoquant des embruns caressés par

L'intérieur de la Mazda 6e est à la fois accueillant et généreux. Les matériaux sont de belle facture.



le vent, accentuent cette impression de mouvement. À l'arrière, des feux LED au graphisme inédit apportent une touche de sophistication, tout comme l'inscription en toutes lettres de la marque qui remplace le logo traditionnel. Un discret spoiler arrière, déployable à 90 km/h, rehausse le style tout en témoignant de l'attention portée à l'aérodynamisme.

Un Intérieur Raffiné et Technologique

À l'intérieur, la Mazda 6e offre un espace à la fois cosy et généreux grâce aux matériaux de qualité et à un empattement de près de 2,9 mètres. Les sièges, recouverts de cuir et d'alcantara, apportent confort et maintien aux passagers. Sa planche de bord est dominée par un écran central tactile de 14,6 pouces haute résolution alors qu'un affichage tête haute (HUD) de 50 pouces projette les informations de conduite 7,5 mètres devant le véhicule, utilisant la réalité virtuelle pour une sécurité accrue. Afin de pallier l'absence de boutons, des commandes gestuelles et vocales ont été intégrées

dans l'interface homme-machine (HMI) pour une interaction fluide et naturelle.

Deux batteries, deux autonomies

La Mazda 6e se décline en deux versions pour répondre aux différents besoins des conducteurs. La première, avec une batterie LFP de 69 kWh, offre une autonomie de 479 km et développe 258 chevaux, parfaite pour des déplacements quotidiens. La seconde version, équipée d'une batterie NMC de 80 kWh, propose 552 km d'autonomie et une puissance de 245 chevaux. Les deux versions adoptent la propulsion aux roues arrière, garantissant une expérience de conduite précise et engageante. Grâce à une parfaite répartition des masses de 50/50, la Mazda 6e promet une agilité et une stabilité exceptionnelles. Chose rare, les jantes adoptent une taille raisonnable avec un diamètre de 19 pouces, optimisant les frottements mécaniques et aérodynamiques, tout en préservant le confort.

Conclusion

Avec la nouvelle 6e, le constructeur d'Hiroshima entretient la tradition dans sa quête de modernité. Son design épuré se conjugue avec la technologie électrique et le plaisir de conduire cher aux valeurs Mazda. La 6e symbolise l'engagement de la marque vers l'électrification tout en conservant son identité propre. Une promesse à vérifier lors d'un prochain essai dès qu'elle sera sur nos routes l'été prochain ! ■

Le nouveau MG Cyberster

JUST DRIVE IT



Le plus surprenant,
c'est que vous pouvez vous l'offrir.



16,7-19,1 kWh/100 km. 0 G/KM CO₂ (WLTP)¹ DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. → mgmotor.lu

**7 ANS
GARANTIE
TOTALE**

Photo non contractuelle. Informations environnementales [RD 19/03/2004]: www.mgmotor.lu. MG Motor se réserve le droit de modifier les spécifications, les couleurs et les matériaux sans préavis. (1) WLTP: Contactez votre concessionnaire pour obtenir des informations complètes sur la taxation de votre véhicule. MG offre une garantie générale de 7 ans ou 150 000 km sur la gamme proposée: Garantie générale du véhicule: 7 ans/150 000 km. Garantie de la batterie haute tension: 7 ans/150 000 km. Garantie contre la rouille: 7 ans/kilométrage illimité. Assistance en cas de panne: 7 ans pour tous les clients ayant effectué un entretien complet dans un magasin MG Brand. Pour plus d'informations, consultez également le site www.mgmotor.lu

Explorez
la gamme
MG !

NOUVEAU
MG3 Hybrid+
ou essence



MG4
100% Electrique



NOUVEAU
MG ZS HEV
Hybrid+ ou essence



NOUVEAU
MG HS
Plug-in Hybrid ou essence



Volkswagen Luxembourg renforce le football au Luxembourg grâce à une mobilité durable.



Dans le cadre de leur partenariat de longue date, Bertil Müller, Directeur de la marque Volkswagen au Luxembourg, a remis les clés d'une flotte de véhicules entièrement renouvelée à Paul Philipp, Président de la Fédération Luxembourgeoise de Football (FLF). La cérémonie, marquant cette étape importante, s'est tenue devant la coulisse du prestigieux Stade de Luxembourg.

Volkswagen Luxembourg affirme son engagement envers le football dans toute sa diversité. Les véhicules fournis à la FLF seront utilisés pour le transport des équipes masculines, féminines et des catégories de jeunes, tout en soutenant activement le développement du football féminin.

Depuis plusieurs décennies, Volkswagen est un partenaire de choix pour le football, s'investissant aussi bien dans les compétitions de haut niveau que dans le football amateur et les initiatives pour la jeunesse. « Le football reflète parfaitement les valeurs de Volkswagen. Il rapproche les générations, transcende les cultures et unit les communautés », a déclaré Bertil Müller.

Les véhicules livrés illustrent parfaitement l'avenir de la mobilité : le Tiguan eHybrid et le Passat eHybrid associent innovation et



durabilité grâce à une technologie hybride rechargeable offrant une autonomie 100 % électrique pouvant atteindre jusqu'à 126 km. Quant au Caravelle, il séduit par sa capacité à transporter jusqu'à neuf personnes, sa polyvalence et sa fiabilité, en répondant idéalement aux besoins quotidiens de la FLF.

Paul Philipp, Président de la FLF, a souligné l'importance de ce partenariat : « Volkswagen est bien plus qu'un fournisseur de mobilité pour nous – c'est un véritable partenaire qui partage nos valeurs d'esprit d'équipe, de durabilité et de responsabilité sociétale. »



AUTO FESTIVAL 2025

For everyone **the right car**



Nouveau Tayron R-Line

2.0 TDI, 150 ch, boîte auto. 7 vitesses

PRIX NET **49.090 € TTC**

Avantage cumulé **6.587 € TTC**

ou

Offre Festival

332 € TTC / mois*

Offre PrivateLease. ~~362 € TTC / mois~~

Profitez des équipements du PACK SELECT inclus dans l'offre :

Jantes en alliage léger « Leeds », Volkswagen R - 8 J x 20" - Dark graphite pneus 255/40 R 20 ; toit ouvrant électrique et panoramique avec toit panoramique à l'arrière ; **Pack Confort incluant** : système de démarrage sans clé Keyless Access, alarme antivol, hayon électrique ; peinture métallisée

Vous trouverez plus d'infos ainsi que la liste de tous les concessionnaires sur volkswagen.lu

Consommation moyenne Tayron (WLTP) : 8,3 - 0,4 l/100 km. Émissions CO₂ : 190 - 10 g/km. Les valeurs de consommation et d'émission indiquées ont été déterminées selon les méthodes de mesure prescrites par la loi. Pour plus d'informations, voir volkswagen.lu ou contactez votre concessionnaire Volkswagen. Photos non contractuelles. Sous réserve de modifications ou d'erreurs. Offres valables pour des commandes jusqu'au 28/02/2025.

*Exemple : durée de 48 mois, 15.000 km/an, acompte de 25 %. Partie financement hors services supplémentaires pouvant être ajoutés (assurances, entretiens, pneus...)
Pack Select compris dans l'offre PrivateLease.

volkswagen.lu/Autofestival

Révolution



Hydrogène et automobile

Une révolution pour la mobilité électrique ?

Quand on parle de voitures électriques, on fait toujours allusion aux voitures à batteries, mais très rarement aux voitures électriques à hydrogène. Il y a une raison à cela, c'est que cette technologie est encore trop peu démocratisée, mais la recherche avance...



Par **QUENTIN PANNAUD**

Ils sont encore rares, trop rares, les constructeurs automobiles qui commercialisent un modèle électrique fonctionnant à l'hydrogène. C'est simple : hors véhicules utilitaires, seules deux marques en proposent à l'heure actuelle : Toyota avec sa Mirai (83 150 €) et Hyundai avec son Nexo (70 941 €). Tous leurs concurrents, qu'ils soient asiatiques ou occidentaux, ont préféré parier sur la technologie à batterie, moins coûteuse à développer. L'hydrogène ne manque pourtant pas d'arguments pour convaincre face aux voitures électriques traditionnelles : faire le plein ne prend que cinq minutes, l'autonomie tutoie les 700 kilomètres, et l'absence de batterie profite au poids, et

donc à l'efficacité. Mais, ce qui limite son déploiement à grande échelle, c'est la difficulté à s'approvisionner.

Seulement une station d'hydrogène au Luxembourg

Ce carburant est stocké sous forme liquide à très haute pression, et doit être distribué dans des stations dédiées, mais on n'en trouve pour l'instant que six en Belgique, exploitées par DATS 24 (à Wilrijk, Erpe-Mere, Haasrode, Hal, Herve et Ollignies) et une seule au Luxembourg, qui se situe dans la ZAE Wolser A à Bettembourg, au centre routier sécurisé des CFL, aux couleurs de TotalEnergies. L'approvisionnement en hydrogène de véhicules légers, de véhicules uti-

↑
Idéal pour le secteur des poids-lourds, serait-ce une solution pour les véhicules légers ?

L'hydrogène pour moteurs... thermiques ?

L'hydrogène pourrait servir, non pas seulement à alimenter des voitures électriques, mais pourrait servir de carburant à des moteurs thermiques ! C'est ce sur quoi travaille actuellement Toyota, avec ses prototypes Corolla Cross H2 et Yaris H2, qui sont propulsés par un moteur à combustion hydrogène. D'après le constructeur, 40 % du chemin vers la commercialisation d'un tel modèle a déjà été fait...

litaires et de poids lourds à 350 et à 700 bar y est possible depuis fin septembre 2023. La mise en service de cette station-service à hydrogène a constitué une étape clé de l'implémentation de la stratégie hydrogène du Luxembourg. Elle s'est inscrite dans le projet européen « H2Benelux », cofinancé par la Commission européenne, dans le cadre du programme du Mécanisme d'interconnexion pour l'Europe (MIE). « Cette station de Bettembourg est un maillon central du réseau de plus de 100 stations hydrogène pour poids lourds que nous voulons construire avec Air Liquide sur les grands axes routiers européens et qui contribuera à la décarbonation du transport de marchandise en Europe », explique Antoine Tournand, directeur Hydrogène chez TotalEnergies Marketing & Services. Au mois de mars 2024, l'Union européenne a déclaré vouloir investir 188,8 millions d'euros pour construire 63 stations à hydrogène dans toute l'Europe. 26 acteurs du secteur ont été sélectionnés. TotalEnergies a obtenu le plus gros contrat. 26 millions d'euros pour développer 15 stations-service à hydrogène dans cinq pays européens, dont la France, la Belgique, les Pays-Bas, l'Autriche et l'Allemagne. Le groupe français Hype développera quant à lui 18 stations (pour 18 millions d'euros d'investissement) en France, en Belgique, au Portugal et en Espagne.

La production d'hydrogène : une aberration écologique ?

Autre défi d'importance pour l'hydrogène : sa fabrication, très polluante, empêche pour l'heure de généraliser l'utilisation de cette énergie, faute d'avoir trouvé le moyen de produire

Le futur SUV Hyundai
Initium

CE CARBURANT EST STOCKÉ SOUS FORME LIQUIDE À TRÈS HAUTE PRESSION, ET DOIT ÊTRE DISTRIBUÉ DANS DES STATIONS DÉDIÉES, MAIS ON N'EN TROUVE POUR L'INSTANT QUE SIX EN BELGIQUE ET UNE SEULE AU LUXEMBOURG.



de « l'hydrogène vert ». Car pour produire de l'hydrogène, on fait pour cela appel à l'« électrolyse de l'eau ». Une opération qui consiste à séparer les atomes d'hydrogène des atomes d'oxygène présents dans l'eau. Pour ce faire, on fait passer un courant électrique dans de l'eau pour séparer la molécule et isoler l'hydrogène. C'est là tout le problème de ce procédé : l'électrolyse consomme énormément d'électricité, qui provient pour l'instant principalement d'énergies non renouvelables. Une tare qui freine déjà les ambitions de cette technologie. Mais l'« hydrogène vert », dont l'électricité provient de sources décarbonées (éolien, solaire, géothermie) progresse, et les perspectives de voir cette énergie se démocratiser se profilent.

Hyundai Initium, un futur SUV électrique à batterie et à hydrogène

Ça tombe bien, car Hyundai remet les petits plats dans les grands ! Six ans après le lancement du SUV Nexo, le constructeur coréen nous tease son remplaçant : voici le futur Initium. Ce SUV familial chaussé sur des roues de 21 pouces préfigure non seulement le futur modèle de série à hydrogène, mais fait surtout office de manifeste quant au futur style de Hyundai (Initium, en latin, signifie

le commencement). La silhouette est trapue, les angles marqués, les lignes toutes à l'horizontal. Un look d'aventurier qui lui va bien, que Hyundai a eu le loisir d'exagérer sur ce showcar, en lui greffant d'énormes protections en plastique, une imposante galerie, et des boucliers qui rappellent ceux des purs 4X4 de franchissement. Contrairement au Nexo qui était un pur modèle à hydrogène, l'Initium est en fait un modèle électrique à batterie classique, doté d'un prolongateur d'autonomie à hydrogène. Un choix technique innovant, qui permettrait de répondre aux principales contraintes des modèles à batterie. Hyundai l'a équipé d'un moteur de 204 chevaux, et promet 650 kilomètres d'autonomie avec un plein d'hydrogène et la batterie chargée à 100 %. Un modèle plus qu'ambitieux pour le groupe coréen, quoiqu'à contre-courant des tendances du marché, qui ne jure pour l'instant que par la technologie à batterie. Mais Hyundai fait confiance en l'hydrogène, et espère éveiller les consciences avec ce nouveau modèle, pour mettre davantage cette énergie sous le feu des projecteurs. Et, face à l'interdiction actée des voitures thermiques en 2035, tout carburant alternatif qui pourrait nous aider à sortir plus rapidement de l'essence ou du diesel est bon à prendre... ■

Le transport de l'hydrogène bientôt révolutionné ?

Des chercheurs de l'Université catholique de Louvain viennent de découvrir un matériau qui permettrait de stocker une quantité d'hydrogène bien plus importante qu'à l'heure actuelle. Son nom ? Le borohydride de magnésium. Concrètement, s'il venait à servir de revêtement intérieur pour les cuves d'hydrogène, il permettrait de stocker deux fois plus d'hydrogène que les matériaux utilisés jusqu'à présent. Les molécules d'hydrogène peuvent se « fixer » sur ses pores de manière en quantité plus importante, ce qui réduit aussi la pression et la température nécessaires à son stockage (-253 °C aujourd'hui !). Cette avancée majeure permettrait de réduire de moitié la taille des réservoirs d'hydrogène installés dans les voitures : un gain qui profiterait au volume de coffre, au poids, et à l'efficacité.

Avenir

Mercedes EQXX & CLA

Du laboratoire à la route

Avec son concept-car « Vision EQXX » dévoilé voici deux ans, Mercedes commence à générer des technologies novatrices qui vont équiper ses futurs modèles. Le but : une consommation record pour une autonomie toujours plus grande. Visite de l'usine où l'avenir électrique se dessine...



Par ARTHUR HAYEZ

Mercedes-Benz continue de façonner l'avenir de la mobilité en combinant nouvelles plateformes, motorisations avancées et intégration poussée des technologies immersives, comme la réalité virtuelle (VR) et augmentée (AR). La marque allemande nous a ouvert les portes de son centre de développement à Sindelfingen, près de Stuttgart. L'un des points forts de cette visite fut la découverte de l'intégration des nouvelles technologies du prototype Vision EQXX vers les nouvelles plateformes qui serviront de base aux nouveaux modèles. Ainsi la prochaine berline CLA, qui sortira chez nous courant 2025, qui repose sur sa plateforme baptisée « MMA ». Une base conçue pour accueillir aussi bien des motorisations 100 % électriques que thermiques hybrides. Cette architecture intègre des batteries d'un nouveau type émettant 30 % de CO₂ en moins tout en augmentant l'autonomie et la rapidité de recharge. Côté performances, la plateforme utilise un moteur synchrone à aimants permanents (PSM) de 200 kW à l'arrière, avec une unité supplémentaire de 80 kW sur l'essieu avant pour

L'intégration de nouvelles technologies passe aujourd'hui par l'utilisation de la réalité augmentée (AR) et la réalité virtuelle (VR).

les versions 4MATIC, activée en cas de besoin d'énergie supplémentaire. Cette configuration, qui réduit les pertes énergétiques de 90 %, équipe pour la première fois des modèles d'entrée de gamme, à commencer par cette nouvelle CLA. Résultat : une autonomie impressionnante de 750 km avec une consommation moyenne de 12 kWh/100 km !

Des batteries révolutionnaires

La nouvelle génération de batteries développée par Mercedes redéfinit les standards de l'électrique. Grâce

à un système de recharge rapide, il sera possible de récupérer 300 km d'autonomie en seulement 10 minutes. Deux configurations sont proposées : une batterie de 58 kWh utilisant des composants en lithium-fer-phosphate (LFP) pour un coût réduit, et une batterie de 85 kWh avec une chimie avancée basée sur des électrodes en graphite enrichies en oxyde de silicium. Cette dernière améliore sensiblement les performances, tout en limitant l'impact sur le poids. Mercedes innove également avec une boîte à deux rapports pour ses moteurs électriques :

Les clients profitent de ces évolutions

Mercedes se tourne vers des technologies immersives pour transformer l'expérience utilisateur. La réalité augmentée (AR) permet aux passagers de visionner des informations sur leur environnement ou de regarder un film tout en restant attentifs à la route. La réalité virtuelle (VR), quant à elle, promet de révolutionner la configuration des véhicules. Avec des dispositifs (casques) du type « Apple Vision Pro », les clients pourront visualiser en détail leurs options personnalisées. Cela permet au client de voir « réellement » ce qu'il achète et cela facilite aussi le processus de vente pour les commerciaux.

LA NOUVELLE GÉNÉRATION DE BATTERIES DÉVELOPPÉE PAR MERCEDES REDÉFINIT LES STANDARDS DE L'ÉLECTRIQUE.



La CLA passée au crible

Les performances de la nouvelle génération de CLA ont été testées dans des conditions extrêmes. Sur le circuit de Nardò, en Italie, un modèle de ce type a parcouru 3717 km en 24 heures à une vitesse moyenne de 155 km/h ! Cet essai a démontré la fiabilité de ces nouvelles technologies de propulsion. Ainsi, la nouvelle transmission électrique à 2 rapports contribue, non seulement à l'efficacité, mais promet également une conduite dynamique performante.



le premier favorise une accélération immédiate, tandis que le second optimise l'efficacité à haute vitesse. Pour autant, Mercedes ne veut pas se priver des clients qui ne veulent pas d'une 100 % électrique. C'est pourquoi les plateformes « MMA » proposeront également une version thermique/hybride (48 volts). Sur la CLA, elle intègre un moteur électrique de 20 kW dans une transmission électrifiée à double embrayage à huit rapports (8F-eDCT) et une batterie lithium-ion compacte de 1,3 kWh. Une disposition qui permet la récupération d'énergie, une conduite électrique en ville et un système de roue libre jusqu'à 100 km/h. Ce dispositif électrique est associé à un bloc essence 4 cylindres offrant trois niveaux de puissance de 100, 120 ou 140 kW. ■



La nouvelle Mercedes-Benz CLA, 100 % électrique ou hybride, est le premier modèle compact de série à adopter l'architecture modulaire MMA de la marque.

Roulez vers un avenir durable avec Klimabonus : prolongation des aides pour l'installation d'une borne de charge à domicile



Le gouvernement luxembourgeois maintient le régime d'aides Klimabonus pour favoriser l'installation d'infrastructures de charge à domicile.

Le gouvernement continue à soutenir l'installation de bornes de charge privées et prolonge le régime d'aides pour bornes actuellement en vigueur jusqu'à fin 2025. *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). 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 disponibles sur le marché luxembourgeois, consultez notre comparateur sur bornes.klima-agence.lu

Les aides Klimabonus pour les véhicules à zéro émission

Pour soutenir la mobilité électrique, les aides **Klimabonus Mobilité** seront maintenues avec quelques ajustements. 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.*

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

Aides pour les véhicules électriques :

1. Prime de 6.000 €

Pour l'achat :

- d'une voiture 100 % électrique consommant jusqu'à 16 kWh/100 km.
- d'une voiture familiale électrique (minimum 7 places).
- d'une camionnette à zéro émission (hydrogène ou électrique).

2. Prime de 3.000 €

Pour une voiture électrique consommant entre 16 kWh/100 km et 18 kWh/100 km, si :

- la puissance ne dépasse pas 150 kW
- le véhicule est acheté ou loué avant le 30 juin 2026 et immatriculé pour la première fois au Luxembourg avant le 30 juin 2027
- le véhicule n'a jamais été immatriculé à l'étranger.

3. Prime pour les véhicules légers électriques

- Jusqu'à 1.000 € pour des quadricycles, motos ou cyclomoteurs électriques.

4. Prime pour un véhicule électrique d'occasion

- 1.500 € pour un véhicule d'occasion âgé de 3 ans ou plus, avec obligation de le conserver pendant au moins 2 ans.

Aides pour les vélos

1. Aide pour vélos cargo

- 50 % des coûts d'achat, plafonné à 1.000 €.

2. Remboursement pour vélos et vélos électriques :

- 50 % des coûts, plafonné à 600 €, réservé aux ménages bénéficiant de l'allocation de vie chère ou de la prime énergie.

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

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

VOTRE PROJET DE MOBILITÉ ÉLECTRIQUE, TOUT-EN-UN



klima-agence.lu

Avec notre conseil gratuit et indépendant et les aides Klimabonus, réalisez votre passage à l'électrique en toute simplicité.



**klima
agence**

Shaping our
future together



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Financé par le Fonds climat et énergie

Nouveau Ford Explorer® 100% électrique

maintenant à € 399/mois en leasing privé*



Réservez un essai
dès aujourd'hui

Ford

BRING ON
TOMORROW

🔌 13,9-16,7 KWH (CYCLE MIXTE) WLTP

Informations environnementales (A.R. 19/03/2004) : www.ford.lu/environnement. La consommation de carburant, les émissions de CO₂ et l'autonomie/ rayon d'action (électrique) du véhicule sont mesurées et homologuées conformément à la norme WLTP. Les équipements optionnels, le style de conduite, les conditions de circulation ou les facteurs environnementaux (température extérieure, ...) peuvent influencer les émissions de CO₂, la consommation et/ou l'autonomie. Par conséquent, les valeurs WLTP ne sont pas une représentation exacte à 100 %, et vos valeurs peuvent donc différer (parfois de manière significative) des valeurs WLTP mesurées. Le distributeur vendeur et Ford déclinent toute responsabilité à cet égard. *Prix TVA inclus, calculé sur une durée de 36 mois et 10.000 kms/an et un apport de €3.500, pour un conducteur principal âgé de minimum 23 ans. Private Lease est un produit de location longue durée réservé aux particuliers (36 à 60 mois, max. 160.000 km) sans option d'achat, offre via "FORD Lease" (une division d'Axus Luxembourg SA), 270, Route d'Arlon, L-8010 Strassen - TVA LU 129.77.109 - RC LUX : B23299). Offre valable jusqu'au 28/02/2025 et réservée aux particuliers résidents luxembourgeois et sous condition d'approbation du dossier, et après signature pour accord de l'offre, du contrat cadre et des conditions générales qu'il contient, du document de cession de rémunération et de la déclaration préalable à la couverture d'assurance. Le locataire ne dispose pas d'un droit de rétractation dans le cadre de ce contrat de location. Sous réserve de modification en cas de changement du prix catalogue ou des taxes. Contactez votre distributeur Ford pour une offre sur mesure et un aperçu complet des conditions générales. Annonceur : Ford Motor Company (Belgium) SA, Avenue du Hunderenveld 10, 1082 Bruxelles, TVA BE0404.955.204, RPM Bruxelles - Banque : Fortis 220-0040000-72 - Tel. 02/482 20 00 - custfobe@ford.com. Contactez votre distributeur Ford ou visitez notre site web www.ford.lu pour en savoir plus sur la fiscalité du véhicule, sa consommation, ses émissions de CO₂ ou son autonomie. DONNONS LA PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. **ford.lu**