

Octobre 2024

automoto

MAGAZINE

GridX

AUF DER ZIELGERADEN

MCLAREN ARTURA

Quand la technologie prend tout son sens

VW CALIFORNIA OCEAN

Roadtrip en Slovénie

TESTS

BMW X3

Kia EV3

Renault Rafale

Ford Puma

Dacia Spring

Ford Explorer





THE
NEW



 **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**

Informations environnementales : bmw.lu

4,3-8,1 L/100 KM • 112-184 G/KM CO₂ (WLTP)

Bilia Luxembourg

7, Rue Christophe Plantin
L2339 Luxembourg
www.bilia.bmw.lu

Muzzolini

6, Rue Romain Fandel Zi Um Monkeler
L4149 EschsurAlzette
www.muzzolini.bmw.lu

Schmitz

21, Rue de la Gare
L7535 Mersch
www.schmitz.bmw.lu

Schweig

6, Hauptstrooß
L9806 Hosingen
www.schweig.bmw.lu

Ça m'énerve !



Même si l'intention de départ est louable - réduire le nombre d'accidents sur nos routes - la mise sous tutelle « électronique » des conducteurs, imposée par les instances européennes, connaît des débuts chaotiques. Une fois encore, la charrue a été mise avant les bœufs.

« Tu vas trop vite ! », « Regarde devant toi ! », « Reste sur ta ligne ! » Qui n'a jamais pesté contre les injonctions énervantes du passager avant, fussent-elles justifiées ?

Depuis le 7 juillet dernier, une chose est sûre : on n'y échappera plus, qu'il y ait quelqu'un à côté de vous... ou pas.

Pour ceux qui ne le sauraient pas encore, cette date coïncide en effet avec l'entrée en vigueur d'un règlement obligeant les constructeurs automobiles à intégrer certaines aides à la conduite (les fameux « ADAS », pour « Advanced Driver Assistance Systems ») dans les nouveaux véhicules vendus en Europe. L'un d'eux répond au joli nom d'ISA, mais n'a strictement rien à voir avec le diminutif d'Isabelle. ISA n'est pas une gentille dame soucieuse de votre sécurité. Plus prosaïquement, il s'agit d'un acronyme, derrière lequel se cache une « Intelligent Speed Assistance ». Un « œil » électronique qui, grâce à des caméras, des capteurs et des données fournies par le GPS du système de navigation, vous rappellera à l'ordre au moindre « excès » de vitesse. En fonction du modèle, un ou deux kilomètres/heure « de trop » déclenchera un rappel à l'ordre immédiat, sous la forme d'un avertissement visuel sur le tableau de bord puis d'un bip-bip pour le moins énervant.

Tout cela n'est pas bien grave me direz-vous, d'autant qu'il s'agit de prévenir un accident et peut-être une contravention pour excès de vitesse - ce qui est également appréciable. Le problème est ailleurs. De nombreux constructeurs ayant déjà installé ces nouveaux ADAS avant qu'ils ne deviennent obligatoires, les journalistes automobiles ont pu les tester depuis plus d'un an sur divers modèles. Le bilan est pour le moins mitigé, car ces systèmes prétendent intelligents ne le sont pas toujours. Loin de là. Pour de multiples raisons (un pare-brise sale ou détremé par de fortes pluies, sans parler des panneaux de signalisation illisibles ou mal placés), le scanner censé « lire » les indications peut très vite fournir au conducteur - et au « cerveau électronique de la voiture - des informations erronées. Ce qui peut se révéler extrêmement dangereux, surtout lorsque le tout est combiné à un autre ADAS capable, « si tout va bien », d'adapter automatiquement la vitesse du véhicule à celle qui lui est imposée dans la zone où il circule. Débouler à 70 km/h dans un rond-point car la voiture n'a pas « vu », pour des raisons X, le panneau 50 (ou 30) est une expérience dont on se passe volontiers !

Hélas, nous la vivons régulièrement lors de nos essais. Et nous ne sommes pas les seuls. Nos estimés confrères du magazine « Auto, Motor und Sport » ont récemment testé les avertisseurs de vitesse de 146 véhicules - avec un résultat désastreux : seuls 18 modèles ont obtenu des points, sans qu'aucun ne dépasse la note de 4/10. Zéro pointé pour tous les autres ! Ironie du sort : une autre caméra « bien-pensante », elle aussi obligatoire, scrute désormais le regard du conducteur pour vérifier s'il fixe bien la route devant lui. S'il regarde trop souvent à gauche ou à droite - notamment pour lire les panneaux et s'assurer qu'il roule à la « bonne vitesse » - un autre bip-bip sanctionnera son comportement, considéré alors comme... « dangereux ». Résultat des courses ? De plus en plus d'automobilistes déconnectent systématiquement les ADAS les plus intrusifs (ils ne le sont heureusement pas tous) avant de prendre la route.

Voilà ce qui arrive quand on impose des solutions qui ne sont pas (encore) au point. Copie à revoir, donc, pour tous les acteurs concernés !

ALAIN ROUSSEAU

Rédacteur en chef Automoto, membre du jury international « Car of the Year »



AERO SHINE & FINALE Kosmetik für Ihr Auto



&

Preis je 28,- €

**IDEAL nicht nur für
AUTOHÄNDLER**

Shine:

Bequem & Schnell
Reinigt überall ohne Wasser

Finale:

Universell einsetzbar
Im Nu Glanz auf allen Flächen
Innen & Außen

www.philcars.lu



Remorques Walt,
unter neuer Adresse jetzt bei
PHILCARS*

- Anhänger 750kg
- Gebremste Anhänger
- Kippanhänger

*Grosse Auswahl an PROFI ANHÄNGER
und für PRIVAT!

Philcars

1a, rue Principale
L-8540 OSPERN
info.philcars@pt.lu
www.philcars.lu
Tél.: +352 26 32 28 29

Sommaire



ZOOM

Pg. 9 Grid X auf der Zielgeraden

XTREM TEST

Pg. 14 McLaren Artura Spider

LIFESTYLE

Pg. 18 Le nouveau Volkswagen California prêt pour l'aventure!

TEST

Pg. 24 BMW X3: Souveräner Begleiter

Pg. 26 KIA EV3 : Chargée à bloc!

Pg. 28 Renault Rafale : Prise d'altitude

Pg. 32 Ford Puma : Weiter auf der Erfolgsspur

Pg. 34 Dacia Spring : Low cost et sans complexes!

Pg. 35 Ford Explorer: EV Die Lust am Entdecken

IMPRESSUM / ÉDITEUR : Mediahuis Luxembourg S.A./ 31 rue de Hollerich, L-1741 Luxembourg

PUBLICITÉ : Regie.lu / Tel : 4993-9000 / mail : info@regie.lu / www.regie.lu

IMPRESSION : WEISS-Druck GmbH&Co. KG / ISSN 2418-4470 / Distribué gratuitement avec le Luxemburger Wort du 15 octobre 2024.

MISE EN PAGE : Extra Bold (Philippe Dieu & Quentin Van Gijssel)

COORDINATION ÉDITORIALE : Stéphane Lémeret

ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO : Carlos de Jesus, Marc Schonckert, Marc Willièr et Laurent Zilli

CRÉDITS PHOTOS : Constructeurs, Shutterstock, iStock, Claude Piscitelli



Démarrez la rentrée en nouveau Tiguan

p.ex. Nouveau Tiguan R-Line
2.0 TDI, 193 ch, 4MOTION, boîte auto. 7 vitesses

PRIX NET 53.330 € TTC

Avantage RENTRÉE

+ Avantage sur PACK SELECT

+ Roues hiver complètes incluses



AVANTAGE MAXIMAL 5.707 € TTC

ou Offre PrivateLease. à pd

~~365 € TTC~~ **325 € TTC (1)**



Équipements inclus dans le Pack Select :

- 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 la fonction mémoire pour l'assistant aux manoeuvres de stationnement
- Peinture métallisée

Vous trouverez plus d'infos sur volkswagen.lu ou chez votre concessionnaire.

Consommation moyenne nouveau Tiguan (WLTP) : 8,7 - 5,5 l/100 km. Émissions CO₂ : 199 - 144 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. Photo non contractuelle. Sous réserve de modifications ou d'erreurs. Offres valables pour des commandes jusqu'au 31/12/24.

(1) 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

NEWS

RETROUVEZ
TOUTES
CES INFOS EN
DÉTAILS ET PLUS ENCORE
SUR NOTRE SITE WEB



RENAISSANCE

LE CARROSSIER FRANÇAIS SAOUTCHIK

Il fut un temps où l'épicentre mondial du design automobile n'était pas l'Italie, mais la France. Les grands « couturiers » se nommaient Figoni & Falaschi, Heuliez, Chapron, ou encore... Saoutchik. C'est ce nom, actif de 1909 à 1955, que le bureau de design néerlandais Ugur Sahin, et le tuner allemand Pogea Racing, ont décidé de ressortir des archives automobiles. Tout premier modèle de cette renaissance, la 300 GTC, relecture de la légendaire Mercedes 300 SL, affiche les galbes presque caricaturaux, typiques de l'apogée Saoutchik, juste après la Seconde Guerre Mondiale. Que sait-on de la 300 GTC ? Peu de choses, si ce n'est que tous les panneaux de carrosserie sont en carbone, et qu'il n'est prévu d'en produire que 15 exemplaires. **Voyons si le succès est suffisant pour que Saoutchik se relance durablement**, aux côtés de Zagato, Touring, et autres spécialistes majoritairement italiens.

VIRTUEL

LOTUS THEORY 1 CONCEPT, L'ESPRIT DU FUTUR ?

Lotus ne fait aucune référence à la légendaire Esprit dans sa communication. Pourtant, on fait le lien immédiatement, en découvrant que malgré ses nombreuses courbes, ce concept affiche aussi des lignes tendues qui rappellent le dessin « à la règle » de la toute première Esprit, signée Giugiaro en 1977. En... théorie, ce concept est propulsé par deux moteurs électriques, qui distribuent un total de 1.000 ch aux quatre roues, et la balance n'affiche que 1.600 kilos. De quoi pointer à 320 km/h et passer les 100 km/h en 2,5 secondes. La batterie serait d'une capacité de 70 kWh, ce qui procurerait une autonomie de 400 km. Caractéristique originale : cette Lotus s'inspire de la supercar McLaren F1, avec un habitacle 3 places et un conducteur installé au centre. **Bien sûr, tout ceci est imaginaire, ce concept n'existant encore que sur les ordinateurs de Lotus.** Pour ce qui est du design en tout cas, on valide !



INNOVATION

PORSCHE INVENTE LE MOTEUR À 6 TEMPS

Dans l'immense majorité des cas, le moteur thermique d'une voiture fonctionne en quatre temps. 1 : le piston descend et se remplit du mélange air-carburant. 2 : le piston remonte pour compresser ce mélange, ce qui augmente aussi sa température. 3 : ce mélange est enflammé, et l'explosion repousse le piston vers le bas. C'est la phase qui produit la force motrice de la voiture. 4 : le piston remonte pour expulser les gaz brûlés. Et puis ça recommence. Sauf dans le cas du brevet Porsche Grâce notamment à un vilebrequin assez complexe, Porsche ajoute donc deux temps à ce cycle classique, plus précisément après la phase 3. Le moteur repartirait donc pour une compression et une phase motrice, avant la phase d'échappement. Bénéfice ? **Plus de puissance, moins de consommation.** Bien sûr, un brevet déposé n'est pas la garantie qu'il y aura un jour passage à la production. Mais s'il y a une chose à retenir, c'est que Porsche continue à chercher comment garder le moteur thermique en vie.





More for you

Plus de technologie.
Plus de savoir-faire.
Plus de Mazda.



Visitez-nous

Votre concessionnaire Mazda préféré.
HEDIN AUTOMOTIVE

Conditions générales applicables. 1,5L/100KM - 33G/KM CO₂ (WLTP).
Contactez votre concessionnaire pour toutes les informations sur la fiscalité de votre véhicule.
Donnons priorité à la sécurité. Législation environnementale www.mazda.lu

GridX

AUF DER ZIELGERADEN

Der automobiler Erlebnis-Tempel „GridX“ will bis zu 2,5 Millionen Besucher jährlich nach Wickringen locken

Als „Head of Operations“ verantwortet Roland Lammar seit 2019 das Projekt „GridX“.





In Wickringen entstanden auch ein Hotel mit 133 Zimmern, zwei Residenzen mit zusammen 120 Wohnungen sowie ein Gebäude mit 10.000 Quadratmeter Bürofläche.



Von Marc Willièrè / Fotos: Claude Piscitelli

In weniger als einem Jahr wird die kleine Ortschaft Wickringen in der Gemeinde Reckingen/Mess Heimstadt einer einmaligen Autowelt. Im Juli 2025 geht die neunjährige Planungs- und Bauzeit zu Ende, und wird das vielschichtige Gesamtkonzept „GridX“ mit Leben erfüllt. Dann gehen das automobiler Kulturerbe und die Mobilität von morgen eine einzigartige Synergie mit einem breitgefächerten Serviceangebot einerseits sowie Handwerk, Handel, Gastronomie und Events auf der anderen Seite ein. Diese einzigartige Interaktion verspricht sowohl den Akteuren vor Ort als auch deren Kunden und Besuchern eine abwechslungsreiche Palette besonderer Erlebnisse, die weit und breit ihres Gleichen sucht.

Ihren ursprünglichen Zeitplan mit einer Eröffnung im Herbst 2024 haben die Initiatoren des „GridX“ in Wickringen wohl nicht einhalten können. Aus der Not haben sie aber eine Tugend gemacht: Die etwas längere Bauphase nutzten sie, um ihr Konzept weiter zu verfeinern und Kurskorrekturen angesichts neuer Erkenntnisse auf Grund sich wandelnder Begebenheiten vorzunehmen. Nunmehr ist das Mega-Projekt an der Autobahn Luxemburg-Esch/Alzette aber auf der Zielgeraden und der Start auf den 1.

Juli nächsten Jahres terminiert. Im neuen Erlebnis-Tempel rund ums Auto soll der Betrieb dann während der Sommermonate nach und nach Fahrt aufnehmen, damit eventuelle Schwachstellen noch identifiziert und ausgemerzt werden können, bevor es mit der offiziellen Eröffnung Ende September 2025 richtig los geht.

Bei einem Projekt dieser Größenordnung, das alle Dimensionen sprengt, ist es aber nicht ungewöhnlich, sein ursprüngliches Konzept mit der Zeit weiter anpassen zu müssen, gibt Roland Lammar zu bedenken. Eine nicht unwesentliche Rolle spielte dabei dem „Head of Operations“ des „GridX“ zufolge die sich beständig weiter entwickelnde E-Mobilität, die nicht vernachlässigt werden konnte, sowie die damit zusammenhängende Zukunft der thermischen Antriebe. Auch die Auswirkungen der Covid-Krise besonders im Hinblick auf den Immobiliensektor galt es daneben zu berücksichtigen. Zudem wurden weitere Überlegungen angestrengt, das Projekt nicht nur mehr ausschließlich auf die Mobilität mit allen dazu zählenden Aspekten zu fokussieren, sondern auch andere Interessensgebiete verstärkt in das Vorhaben zu integrieren: „Wir wollen im ‚GridX‘ nicht nur Autoliebhaber, sondern darüber hinaus die ganze Familie bedienen“.

« DU JAMAIS VU »

Demzufolge werden den neuen Technologien eine noch größere Bedeutung zukommen und die geplante digitale Galerie, so R. Lammar, „du jamais vu“ in der Großregion bieten. In Anlehnung an Projekte wie die „Carrières des Lumières“ in Les Baux-de-Provence oder das „Atelier des Lumières“ in Paris können auch im „GridX“ alle Flächen mit Bildern bespielt und der Zuschauer mitten ins Geschehen gestellt werden. Die hier zur Verfügung stehenden, im Prinzip unbegrenzten Möglichkeiten sollen sowohl für edukative als auch für rein unterhaltende Zwecke und darüber hinaus als Event Location für Veranstaltungen jedweder Art genutzt werden. Anpassungen und Neuausrichtungen erlebte auch die Gastronomie auf 2.000 m² Fläche. Zum Food Court mit Selbstbedienung wird sich nun auch eine gemütliche Brasserie mit Bar und mit Bedienung am Tisch gesellen – wie gehabt in Zusammenarbeit mit Concept Partners. Nicht verändern wollten die Initiatoren indes ihr ursprüngliches Vorhaben, alle Bereiche gleichzeitig zu eröff-

DANN GEHEN DAS AUTOMOBILE KULTURERBE UND DIE MOBILITÄT VON MORGEN EINE EINZIGARTIGE SYNERGIE MIT EINEM BREITGEFÄCHERTEN SERVICEANGEBOT EINERSEITS SOWIE HANDWERK, HANDEL, GASTRONOMIE UND EVENTS AUF DER ANDEREN SEITE EIN.

nen, was ebenfalls zu einer Verschiebung des Eröffnungsdatums führte. Auch ihre bis zu 100 externen Partner, die im „GridX“ ein neues Zuhause bekommen, sollten nicht unter Druck gesetzt werden. Vielmehr wollte man auch ihnen genügend Zeit für die Einrichtung ihrer Geschäftsräume zugestehen. Auch wenn ein knappes Jahr schnell vorbei ist, sagt sich R. Lammar im Gespräch mit „automoto“ dennoch überzeugt, dass die jetzt noch zu verrichtenden Arbeiten relativ schnell erledigt werden könnten. Deshalb hätten auch zwei Partner die Erlaubnis erhalten, schon vor der offiziellen Eröffnung den Betrieb in Wickringen auf-

zunehmen. Bereits im Januar 2025 will die „Luerenzweiler Kontrollstation“ hier operationell sein. Und auch das Unternehmen TotalEnergies/Circle K wird seine neuen Büroräume bereits Anfang nächsten Jahres beziehen.

NEUE PARTNER

Alle anderen Partner, die ebenfalls schon vor zwei Jahren bei „GridX“ unterschrieben haben, müssen sich noch bis nächsten Sommer gedulden: die Losch-Gruppe mit Bentley, die Marken Alpine und Ducati, sowie die Firmen, die bislang in der ehemaligen Citroën-Garage in Cloche d'Or zu

Hause waren, wie Lambert Equilibrage, Moto Emotion oder FM Detailing. Weitere Unternehmen, die zum Kerngeschäft „Auto“ gehören, haben inzwischen zugesagt, sich in Wickringen auf einem Teil der vermietbaren Fläche von insgesamt 160.000 m² (das Parking mit etwa 1.100 Stellplätzen inbegriffen) niederzulassen. My Ways kommt mit E-Motorrädern, -Fahrrädern und -Scootern. Eine Vitrine im „GridX“ wird auch Mercedes AMG Performance haben. „Car Protect Center“ will u.a. den Bereich Sitzbezüge bedienen, sich um das Waschen und Polieren von Autos kümmern und eine Conciergerie betreiben (Vermietung von Abstellplätzen in privatisiertem Bereich für Oldtimer- und Sammler-Fahrzeuge). Der Zulieferer APL Autoparts eröffnet daneben eine Akademie zu Schulungszwecken in Wickringen, wo auch ein Reifen- und Felgenhändler sowie eine Werkstatt für kleinere Reparaturen (Debosselage) und Lackarbeiten vertre-

2.000

Anfangs sollten nur einzelne Objekte aus dem Bestand des „Museo Nazionale dell'Automobile“ (Mauto) in Turin zur Ausstellung in Wickringen ausgewählt werden. Jetzt wird „GridX“ ein 2.000 m² großes Automuseum.

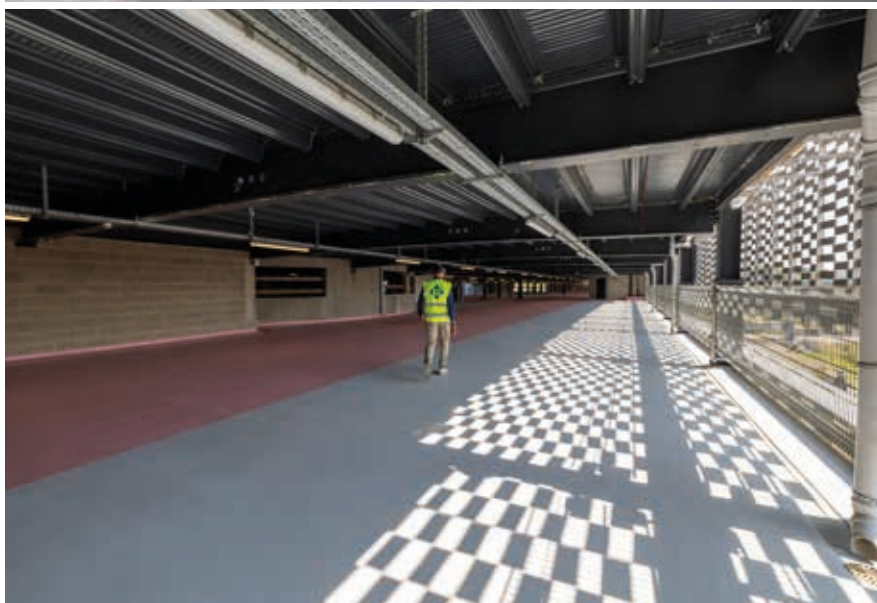


**FÜR GENÜGENDE PARKRAUM
IST IM „GRIDX“ GESORGT.
AUCH SAMMLER KÖNNEN
IHRE AUTOMOBILEN SCHÄTZE
HIER UNTERSTELLEN.**

ten sein werden. Und damit das „Auto“-Angebot möglichst komplett ausfällt, darf eine Fahrschule nicht fehlen. Mit dem Automobile Club laufen indes noch die Gespräche. Welche Aktivitäten der ACL effektiv in Wickringen anbieten will, bleibt noch zu klären. Einen positiven Abschluss der laufenden Gespräche will Roland Lammar aber nicht ausschließen – zumal auch die vom ACL betriebene Kartingpiste in Monnerich nicht allzu weit entfernt ist.

EINE GEWISSE EXKLUSIVITÄT

Auch im Retail will sich „GridX“ noch intensiver um neue Interessenten bemü-



hen und Marken nach Luxemburg bringen, die es bislang hier noch nicht gibt. Vom ursprünglichen Anliegen, nur exklusiv neue Geschäfte/Marken anzusiedeln zu wollen, ist man inzwischen aber abgerückt, weil nur schwerlich zu verwirklichen, so R. Lammar. Marken, die in Wickringen ein zweites Standbein haben wollen, müssten hier aber mit einer Exklusivität für Luxemburg bzw. einem neuen Geschäftsmodell aufwarten. Diese etwas andere Customer Experience soll das Aushängeschild des „GridX“ werden und als Kundenmagnet dienen. Auch in den Bereichen Entertainment und Animation sollen mit Angeboten wie Karaoke, Quiz, PC-Lounge oder Vintage-Spielen neue Maßstäbe vor allem für jüngere Besucher gesetzt werden. Und Kinder könnten ihre Runden in einem „Mario Kart“ auf einer auf den Boden des großen Binnenhofes projizierten Piste drehen. Auf diese Weise soll „GridX“ die ganze Familie einbeziehen. Die Ausrede, für ihn werde nichts in Wickringen geboten, wollen die „GridX“-Macher nicht gelten lassen. Im Gegensatz

zu anderen Einkaufszentren will „GridX“ kein Labyrinth sein. Alle Geschäfte auf zwei Ebenen, die mehrmals mit Treppenliften miteinander verbunden sind, werden die Kunden bei ihrem Rundgang gleich gut erreichen können, verspricht R. Lammar. Zudem gebe es überall Tageslicht. Zwischen den Geschäftsräumen werden außerdem noch sogenannte „Experience zones“ (vier auf ersten und drei auf zweiten Etage) eingerichtet, die von der Geschäftsleitung bedient werden. Zusätzlich zum besonderen Ambiente der Geschäfte will „GridX“ dem Besucher hier weitere ganz spezielle, wechselnde Erlebnisse unterschiedlichster Art anbieten sowie ihn sogar für deren Besuch entlohnen.

OPTIMALE VERKEHRSANBINDUNG

Die Zugänglichkeit des 400 Ar großen Areals – der Weg rundum die einzelnen Gebäulichkeiten misst übrigens einen Kilometer – könnte R. Lammar zufolge nicht besser sein: Nicht nur sei die Verkehrsanbindung mit dem Turbo-

**DEM „SAVOIR FAIRE“ LUXEMBURGS IM AUTOMOBILBEREICH
BIETET „GRIDX“ EINE EINMALIGE VITRINE.**



EINE BAUTECHNISCHE HERAUSFORDERUNG WAR DER TURM MIT DER WENDELRAMPE.

GROSSES INTERESSE

Ergänzt werden soll die Ausstellung spezieller Autos und auch Motorräder durch ein besonders Storytelling etwa mittels iPad und Kopfhörer. Roland Lammar will sich dabei am Angebot von JP Performance in Düsseldorf (Treffpunkt für Auto- und Tuning-Fans) orientieren und so gleichzeitig auch noch das ohnehin schon breit gefächerte digitale Angebot erweitern. Da alle Fahrzeuge zudem in einem gesicherten Umfeld zu sehen sind, will R. Lammar nicht auszuschließen, rundum auch spezielle Events (Empfänge, Galadinner, ...) zu organisieren. Auf Grund des Markenlizenzvertrages, den „GridX“ mit „Motorworld“ unterschrieben hat und der hauptsächlich zur Übernahme des Konzeptes des deutschen Unternehmens berechtigt, können gegebenenfalls auch dessen Autos in Luxemburg gezeigt werden. Daneben gibt es Bestrebungen, in der „Motorworld“ vertretene Marken auch nach Luxemburg zu bekommen. Dies sei, so Lammar, aber nicht so einfach, weil deutsche Händler keine Niederlassung in Luxemburg haben könnten, und nur belgische Markenvertreter die Exklusivität auch für Luxemburg erhielten. In diesem Zusammenhang stellte er die Frage, warum verschiedene Marken ihre Niederlassung statt in Belgien nicht im Großherzogtum etablierten. Auch wenn sich das im „GridX“ geplante Angebot inzwischen durchaus sehen lässt, bleiben die Initiatoren aber weiter auf der Suche nach weiteren Möglichkeiten, um ihrer Zielsetzung einer „360-Grad-Offerte“ hundertprozentig gerecht zu werden. Dazu passt dann auch das Labor Bionext, das in Wickringen mit „Pik & Drive“ antreten will. Daneben ist das Interesse bei einzelnen Unternehmen und Veranstaltern groß, für ein Event nach Wickringen zu kommen. Roland Lammar freut sich bereits jetzt auf die ADAC Rallye, die Oldtimer-Rallye Luxembourg Classic oder die Skoda Tour de Luxembourg. Alle müssen sich aber noch bis nach der Eröffnung des „GridX“ im nächsten Sommer gedulden ... ●

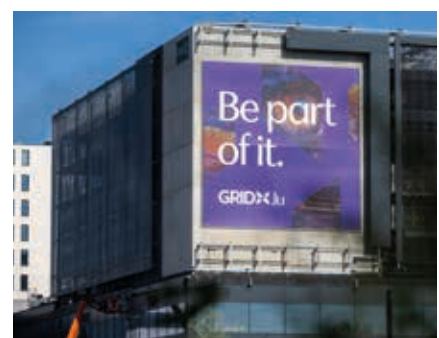
Verteilerkreis mit Verkehrsampeln sowie je zwei Zu- und Abfahrten von der Autobahn, mit dessen Bau vor einem Jahr begonnen wurde und der spätestens im Jahr 2026 fertiggestellt sein dürfte, auf einem gutem Weg. Auf eine Haltestelle des geplanten schnellen Trams werde indes noch gehofft. Ab dem P&R Stadion in Kockelscheuer bedienen aber bereits jetzt schon zwei direkte Buslinien (611 und 612) Wickringen. Dem Autofahrer steht schließlich genügend Parkraum zur Verfügung. Und auch das noch vor zwei Jahren bestehende Problem von genügend Strom konnte inzwischen auf Grund der intelligenten Gestion der Ladestationen/kapazitäten „gelöst“ werden. Das Hotel mit seinen 133 Zimmer wurde wie geplant verwirklicht. Für die Inbetriebnahme hat sich die Geschäftsleitung inzwischen die Unterstützung eines ausländischen Partners gesichert. Was die künftige Auslastung anbelangt, ist Roland Lammar zuversichtlich, da es in Luxemburg immer noch Bedarf an Hotelzimmern gebe. Mit vielen kleineren Zimmern, die zu erschwinglichen Preisen angeboten würden, fülle man zudem eine Marktlücke, die gerne von Unternehmen genutzt werde, die Techniker oder andere Angestellte für zeitlich befristete Aufträge entsenden würden. Dass die Hotelgäste darüber hinaus das breit gefächerte Angebot des „GridX“ nutzen könnten, sieht R. Lammar als weiteren Vorteil an. Bei den in den „GridX“ integrierten Wohnungen – sie liegen auf der anderen Seite einer neuen Stichstraße, die zum geplanten Seniorenwohnheim der Gemeinde führen wird – fällt die Bilanz unterschiedlich aus. Während die 50 Wohneinheiten der „Résidence Monza“ fast allesamt einen Käufer finden konnten, gestaltet sich das Unterfangen in der „Résidence Daytona“ schwieriger. „Wir haben dieselben Probleme wie der Immobiliensektor insgesamt“, sagt Lammar, bleibt aber zuversichtlich, zumal

der Verkauf der 70 Appartementwohnungen erst vor einigen Monaten gestartet wurde.

DAS AUTO ALS KUNSTOBJEKT

Auch das Museumskonzept hat sich inzwischen weiterentwickelt. Anfangs sollten nur einzelne Objekte aus dem Bestand des „Museo Nazionale dell'Automobile“ (Mauto) in Turin zur Ausstellung in Wickringen ausgewählt werden. Jetzt wird „GridX“ ein 2.000 m² großes Automuseum. Etwa 700 m² davon wollen die Turiner selbst kuratieren und hier u.a. auch ihre Sonderausstellungen – als Beispiele nennt R. Lammar „The Golden Age of Rally“ oder „Senna for ever“ – dem Publikum in Luxemburg präsentieren. Auf der restlichen Ausstellungsfläche wird die Show „Grand Basel“ (sie fand nur einmal vor sechs Jahren statt) sozusagen wieder aufleben. Den «GridX» – Initiatoren ist es nämlich gelungen, die 2018 in der Schweiz genutzten Container aus Glas und spezieller LED-Beleuchtung wiederzufinden. In Anlehnung an die „Grand Basel“, die das Auto als Kunstobjekt zeigen und die Interessen jener abdecken wollte, die Autos sammeln oder ins Auto investieren, sollen auch in Wickringen ganz exklusive Sportwagen ausgestellt werden.

Von der einzigartigen, weil schattenlosen Präsentation sollen sich vor allem Nischenmarken wie Koenigsegg (Schweden) oder Pagani und De Tomaso (Italien) angesprochen fühlen. Diese Marken haben R. Lammar zufolge wohl kein Interesse an einem eigenen Showroom, weil sie nur in kleinen Stückzahlen produzieren bzw. ihre Autos bereits vor der Fertigung verkauft sind, seien aber trotzdem an einer gewissen Visibilität im Interesse ihres Images interessiert. So will der „Head of Operations“ des „GridX“ auch schon das Interesse des belgischen Händlers British & Sportscars geweckt haben, exklusive Oldtimer und Supercars in Wickringen zu zeigen.



Neu

automoto

Aktuelles aus der Autowelt, wöchentlich von unseren Experten.

Ihr neuer wöchentlicher Termin zum Vormerken: Zu finden jeden Freitag auf wort.lu und jeden Montag im Luxemburger Wort. Woche für Woche ein neuer Artikel mit Neuigkeiten rund um das Thema Auto und exklusive Video-Testfahrten, präsentiert von unseren Experten.



Entdecken Sie unsere letzten Artikel.



McLaren Artura Spider

**QUAND LA TECHNOLOGIE PREND
TOUT SON SENS !**

Si l'on excepte l'hypercar P1, l'Artura est la première McLaren hybride de l'histoire. Elle sort désormais en version Spider, découverte - évidemment - sur les routes de l'arrière-pays monégasque...





Par **Stéphane Lémeret**

Chez McLaren, on sait encore vivre : quand la marque veut faire découvrir son dernier bijou aux journalistes spécialisés, elle n'hésite pas à organiser l'événement dans un des plus beaux hôtels de la Côte d'Azur : le Maybourne Riviera. Pour ceux qui ont déjà eu la chance de fréquenter la région, il s'agit de l'ancien Vista Palace, qui offre une des plus belles vues du monde, sur les hauteurs de Monaco. Du coup, même si ce n'était pas prévu au programme, comment résister au plaisir de faire un petit tour de Monaco avant d'attaquer les exigeantes routes de l'arrière-pays ? Et il faut dire que traverser la Principauté au volant d'un tel bolide sans émettre le moindre bruit ni le moindre gramme de CO₂, c'est quelque chose de magique ! Comme si cette Artura avait été créée spécialement pour les Monégasques ne voulant pas déranger leurs voisins, mais qui veulent aussi pouvoir envoyer du lourd lorsqu'ils montent vers les Alpes du Sud. Evidemment, au vu de la météo locale, c'est encore plus agréable de conduire cheveux au vent. Il était donc grand temps que McLaren propose cette version à toit rigide escamotable qui, en option, peut être à transparence réglable.

PLUS LÉGÈRE QU'UN COUPÉ

Non, cette version Spider n'est évidemment pas plus légère que le coupé Artura. En revanche, avec un surpoids de seulement 62 kilos, elle reste largement sous la barre de la

tonne-six : 1.560 kg exactement. C'est donc moins que pas mal de coupés concurrents, et cela s'explique très simplement : la coque (ou « baignoire ») en carbone de l'Artura est extrêmement légère, mais aussi très rigide. Et le fait de décapsuler le toit n'y change rien, aucun renfort n'étant nécessaire pour continuer à assurer une rigidité à toute épreuve. C'est donc là que la technologie McLaren prend tout son sens.

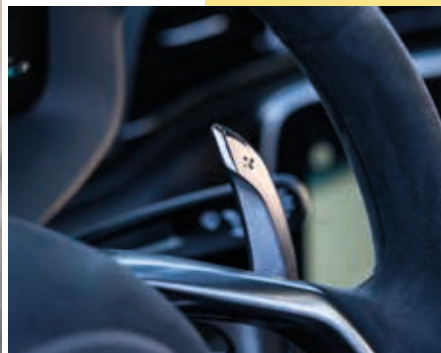
AMÉLIORATIONS

La sortie de cette variante Spider correspond aussi à une grosse mise à jour technique de l'Artura en général. La puissance passe ainsi de 680 à 700 chevaux et, bonne nouvelle pour les déjà propriétaires du coupé : ils auront droit à cette évolution gratuitement. Généreux de la part de McLaren, qui ne veut surtout pas vexer ses clients, moins nombreux et plus difficiles à décider que ceux de Ferrari !

De nombreuses autres améliorations apparaissent au passage, comme un meilleur refroidissement des freins, une boîte de vitesses jusqu'à 25% plus rapide, une meilleure gestion des transitions électrique-thermique (et vice-versa), un amortissement s'adaptant jusqu'à 90% plus rapidement (!), de nouveaux supports moteur... Bref, les ingénieurs n'ont pas chômé, comme si le nouveau chef de projet italien voulait prendre une revanche sur son ancien employeur, on vous le donne en mille : Ferrari.

Mais l'amélioration la plus attendue par les plus exigeants concernait la sonorité du moteur, pour laquelle McLaren a fait de gros efforts. Le V6 bi-turbo était jusque-là jugé un peu trop timide. Ce n'est plus du tout le cas... à tel point qu'aujourd'hui, s'il fallait citer un seul défaut de cette voiture, ce serait son manque de discrétion en zone urbaine... Bien sûr, passer en mode 100% électrique en arrivant en ville (et profiter d'une autonomie maxi de 33 km, contre 30 auparavant) peut évidemment résoudre le problème. Mais entre pas de son du tout et un peu trop de bruit, on aurait aimé disposer d'un réglage d'échappement un peu plus civilisé. En tout cas, le nouveau son du moteur est bien agréable la plupart du temps, même si à la décélération, on entend un peu trop le sifflement des turbos, situés juste derrière les oreilles. D'autre part, bravo pour la maîtrise des remous aérodynamiques : on peut rouler ouvert sans aucun problème, même sur autoroute. Tout l'inverse d'une Elva, la très

LES INGÉNIEURS N'ONT PAS CHÔMÉ, COMME SI LE NOUVEAU CHEF DE PROJET ITALIEN VOULAIT PRENDRE UNE REVANCHE SUR SON ANCIEN EMPLOYEUR, ON VOUS LE DONNE EN MILLE : FERRARI.



exclusive McLaren dépourvue de tout... et de pare-brise !

Et pour ceux qui veulent rouler fermé tout en profitant bien des vocalises du V6 de 3 litres, McLaren a prévu une ouverture électrique de la vitre arrière, ce qui se révèle également agréable pour aérer l'habitacle. On est par ailleurs un peu déçu de voir qu'il faut 11 secondes pour « décapoter », et surtout que cela ne peut se faire au-delà de 50 km/h. Certaines voitures, même de catégories inférieures, autorisent l'opération jusqu'à 70 km/h, et c'est souvent bien pratique.

ET ALORS ?

Bon, et alors, ça donne quoi ce petit bijou, sur les routes tortueuses des Alpes-Maritimes ? Ca donne... un bonheur sans nom ! Cela peut paraître banal à écrire parlant d'une supercar de 700 chevaux, mais soyez sûr que nous pesons nos mots. McLaren parvient, au fil des ans, à offrir toujours plus de plaisir de conduire, avec des voitures proposant le meilleur rapport confort/efficacité de la catégorie. Passer la journée au volant d'une telle auto peut parfois être harassant. Pas de cela ici : le dessin des sièges, l'ergonomie et les suspensions de l'Artura en font une voiture apte à enchaîner les centaines de kilomètres sans mettre son pilote KO. Pourtant, c'est aussi une des supercars offrant le plus de sensations et d'efficacité en toutes circonstances. Les routes empruntées étaient souvent assez bosselées mais la suspension travaille tellement bien qu'on ne se fait jamais peur au volant. Du coup, au fil des kilomètres, la confiance s'installe et vous commencez à faire corps avec le bolide. C'est sans doute le moment où il est conseillé de se calmer, car vous allez alors tellement plus vite que tout autre objet roulant, que cela peut devenir dangereux, malgré des freins extraordinaires et une direction d'une précision chirurgicale.

Au moment de rendre la voiture, nous avons presque versé une larme. Car nous savons qu'il nous faudra attendre très longtemps avant de pouvoir à nouveau disposer d'une telle machine, sur de telles routes !

Encore un dernier détail, mais qui en dit beaucoup sur le côté passionné de McLaren : lorsque vous déconnectez l'aide au maintien de voie (ce qui est indispensable, comme sur toutes les voitures), celui-ci ne se reconnecte pas automatiquement au démarrage suivant. Les ingénieurs de la marque ont en effet une sainte horreur de ce genre d'aides à la conduite, et nous n'en aimons que plus ces ingénieurs. Thanks guys ! ●

CONCLUSION

McLaren confirme sa montée en puissance. Tout comme en F1, la marque progresse à une vitesse impressionnante et atteint désormais des sommets de performances et de plaisir.

EN BREF



- Poids contenu
- Qualités dynamiques encore améliorées
- Moteur plus mélodieux
- Surcoût de 25.000€ acceptable



- Sonorités mécaniques encore perfectibles
- Toit ne s'ouvrant/fermant que jusque 50 km/h

EN QUELQUES CHIFFRES

Moteur	V6 bi-turbo, 2.933cc ; 700ch à 7.500tr/min ; 585Nm de 2.250 à 7.000tr/min
Transmission	aux roues arrière.
Boîte	séquentielle 8 rapports.
L/l/h (mm)	4.539/1.976/1.193
Poids à vide (kg)	1.560
Volume de coffre (l)	160
0 à 100 km/h (sec)	3
V-max	330 km/h
Conso. mixte	4,5 l/100km
CO2	108 g/km
Prix	273.300 € TVAC



Volkswagen California Ocean

MOTEL CALIFORNIA

Aussi pratique qu'un couteau suisse, le Volkswagen California et son légendaire toit relevable bordé de toile est l'incarnation même de la polyvalence sur quatre roues.

À la fois véhicule « pour tous les jours » et camping-car taillé pour l'aventure, il compte des centaines de milliers de fans aux quatre coins du monde (280 000 exemplaires produits depuis 1988). La septième génération de ce modèle atypique arrive dans les concessions, bien décidée à ajouter un nouveau chapitre à cette success story.

Par **Alain Rousseau**

Les responsables de la marque allemande n'y sont pas allés par quatre chemins pour attirer l'attention de la presse : venus des quatre coins du monde, des journalistes « auto » ont été conviés à se réunir sur le parking de l'aéroport de Ljubljana, point de départ d'un roadtrip de près de 600 kilomètres à travers les paysages splendides de la Slovénie pour rejoindre les bords de l'Adriatique. Contrairement aux autres présentations, ici, ni conférence de presse ni longues explications techniques. « Voici les clés, le roadbook en back-up du système de navigation et on se retrouve ce soir au camping. Bonne route ! ».

DE LA PLACE POUR 4 PERSONNES

Sous un beau soleil d'août, notre regard est comme attiré par le magnifique bleu-blanc métallisé et les larges jantes chromées de notre compagnon de voyage, lequel se présente sous son meilleur jour. Seule la structure qui renferme l'auvent latéral repliable indique qu'on a affaire à un modèle « pas comme les autres ». Dans cette version « Ocean » qui marque le haut de la gamme, on se dit que ce California pourrait tout aussi bien faire office de van « VIP ». Comme quoi l'engin cache bien son jeu, notamment lors-

qu'il s'agit de dissimuler son équipement intérieur, parfaitement à l'abri des regards derrière les vitrages latéraux et arrière teintés d'un noir profond. Du modèle de base à la version la plus richement équipée, tous les « California » disposent désormais de portières coulissantes de part et d'autre du véhicule, ce qui se révèle très pratique en usage quotidien. Autre point en commun : chacune des 5 déclinaisons possibles a été conçue à partir de la plateforme modulaire MQB, autrement dit sur la base du Multivan à empattement long. Près de 27 cm ont ainsi été gagnés en longueur et 3,7 cm en largeur par rapport au modèle précédent. Au final, cela donne 5,173 m de long pour une largeur de 1,94 m. La hauteur avec le toit « rentré » est par contre restée inchangée à 1,99 m afin de ne pas pénaliser l'engin lors de l'accès à certains parkings. Comme on peut imaginer, ces dimensions revues à la hausse ont bénéficié à l'espace intérieur, conçu pour pouvoir transporter — et loger — quatre personnes. Il est désormais équipé de sièges individuels au lieu d'une banquette à l'arrière. Du coup, il est également possible d'accueillir des vélos ou des planches de surf à l'intérieur de l'habitacle. On peut également faire pivoter les sièges avant pour pouvoir se retrouver face-à-face, notamment lors des repas en utilisant la table dépliant prévue à cet effet.

Il est également possible d'accueillir des vélos ou des planches de surf à l'intérieur de l'habitacle.



1,99

La hauteur avec le toit « rentré » est par contre restée inchangée à 1,99 m afin de ne pas pénaliser l'engin lors de l'accès à certains parkings.

**LES DIMENSIONS REVUES
À LA HAUSSE ONT BÉNÉFICIÉ
À L'ESPACE INTÉRIEUR,
CONÇU POUR POUVOIR
TRANSPORTER ET LOGER
QUATRE PERSONNES.**

À propos des repas : une kitchenette dotée d'une plaque de cuisson, d'un évier et d'un réfrigérateur suffira à préparer de bons petits plats. Une fois déployé — cela se fait en appuyant sur un bouton — le toit offre une garde au toit de 2,11 m et permettra donc même aux plus grands de cuisiner debout. La réserve d'eau est désormais de 28 l au lieu de 23 précédemment — une nouvelle qui fera





ÉQUIPÉ D'UN MATELAS BIEN ÉTUDIÉ ET DE RESSORTS À LAMES, LE LIT S'EST RÉVÉLÉ ÉTONNAMMENT ACCUEILLANT ET CONFORTABLE.



certainement plaisir à celles et ceux qui utiliseront la douche extérieure située à l'arrière du véhicule.

SUR LES ROUTES DE TADEJ POGACAR

Une fois au volant, on oublie totalement qu'on pilote un motel sur quatre roues. Malgré une suspension parfois trépidante lorsque la chaussée est particulièrement dégradée, ce California Ocean offre un comportement routier très sain. Les sièges sont confortables et permettent de parcourir de longues distances sans générer la moindre sensation de fatigue. La présence de plusieurs systèmes d'aide à la conduite y contribue également, bien qu'il faille rester vigilant en se méfiant notamment du cruise-control adaptatif qui a parfois du mal à gérer les accélérations et les freinages lorsque les limitations de vitesse s'enchaînent trop rapidement. La visibilité vers les côtés, à l'avant du véhicule, est limitée par la présence d'un montant A au dessin perfectible. Fait plutôt rare s'agissant d'un véhicule de ce gabarit : même les routes de cols — dont le légendaire « Vrsic » dans les Alpes juliennes, terrain d'entraînement favori de Tadej Pogacar, ne lui font pas

peur. Sans avoir, bien sûr, l'agilité du vélo tout carbone du champion cycliste slovène, le California Ocean enchaîne les lacets sans broncher, les mouvements de caisse restant limités et le freinage endurant. Rien à redire non plus côté moteur, le quatre-cylindres TDI de 150 ch équipant notre véhicule d'essai faisant très bien son job tout en se montrant d'une grande sobriété. Le seul point à améliorer est le temps de latence du turbo et de la boîte DSG lors des accélérations franches et des kickdowns. Un turbo essence (TSI) de 204 ch est également proposé et un troisième moteur — hybride rechargeable (eHybrid) d'une puissance de 245 ch associé à la transmission intégrale 4 Motion — viendra compléter cette offre.

LA VIE À BORD

Outre la beauté du paysage, on comprend, au fil des kilomètres, pourquoi les communicants de VW ont porté leur choix sur la Slovénie pour cette présentation. Vu le nombre de campings et la richesse des activités « nature », c'est le terrain idéal pour y présenter un véhicule conçu pour l'aventure et les loisirs. On en veut également pour preuve le nombre impressionnant de bus « California » que nous avons croisés, et ce de toutes les générations. Pour ceux qui en douteraient encore, l'engin est bel et bien devenu une icône. Fruit de plusieurs décennies d'expérience, ce nouveau California affiche un degré de maturité impressionnant, lequel se traduit par une foule de petits détails conçus pour rendre la vie à bord aussi agréable que possible tout en exploitant au mieux chaque centimètre carré. La manière dont les deux chaises et la table pliantes ont été intégrées dans le coffre et le hayon arrière en est la preuve, à l'instar du nombre d'espaces de

rangement disséminés intelligemment aux quatre coins de l'habitacle. La qualité du mobilier et la finition sont, elles aussi, au top et viennent renforcer une ambiance « cocooning » du plus bel effet. Des leds dissimulées un peu partout offrent une palette de 30 couleurs différentes. Reste à évoquer le volet « nuit ». Comment dort-on à bord de ce California Ocean ? Il faut déjà savoir que lorsque le toit est ouvert, le lit qu'il abrite mesure 205 cm x 114 cm. Quant au lit pliant de l'habitacle, ses dimensions font 198 cm x 106 cm. Personnellement — et pour le « fun », s'agissant de la première expérience du genre — nous avons passé les deux nuits de notre séjour « à l'étage ». Équipé d'un matelas bien étudié et de ressorts à lames, le lit s'est révélé étonnamment accueillant et confortable. Par contre, l'accès est plutôt sportif et réclame quelques contorsions pas toujours élégantes en prenant appui sur les accoudoirs des sièges avant pour se « pousser » vers le haut. Une question d'habitude, certainement. ●

CONCLUSION

Évidemment, cette perfection a un prix, avec des tarifs qui s'échelonnent entre 56.000 € pour la version de base et aux alentours de 72.000 € pour la version Ocean. Le prix d'une certaine liberté, aussi.



Aral Fleet Solutions



Nouveau: Carte bp + Aral Fuel & Charge

Accédez à l'un des plus grands réseaux de recharge européens avec notre carte de recharge.



La solution EV intégrée.

Aral Fuel & Charge est la première solution de ce type qui donne la priorité aux véhicules électriques, tout en vous offrant la flexibilité nécessaire pour prendre en charge les flottes à énergies mixtes. Profitez d'un accès à l'un des plus grands réseaux de recharge d'Europe avec plus de 653,554 points dans 29 pays.

Notre couverture du réseau public à 95 % au Luxembourg fera gagner du temps et des tracas à vos chauffeurs. Gagnez encore plus de temps avec la charge ultrarapide Aral pulse jusqu'à **300km en seulement 10' minutes.**

Rationalisez et obtenez une visibilité complète des coûts de votre flotte en accédant aux services de ravitaillement, de recharge et sur route sur une seule facture.

En savoir plus: www.aral.lu/fuel-charge



Demander ici

La nouvelle Kia EV3 arrive

Disponible en Corée du Sud depuis quelques semaines, la nouvelle KIA EV3 peut déjà être précommandée. Dès le troisième trimestre, les premiers modèles de ce nouveau véhicule électrique compact qui incarne l'avenir de la mobilité urbaine et vise à étendre l'expérience exceptionnelle des SUV EV de Kia à un public plus large, devraient circuler sur nos routes.

Avec sa silhouette dynamique et ses lignes épurées, elle se distingue sur la route tout en offrant une efficacité énergétique remarquable. Mais ce n'est pas tout, car avec ses prix attractifs, l'EV3 se positionne comme la Kia électrique la plus accessible et la plus performante de sa catégorie.

Comme les deux autres véhicules électriques, le nouvel EV3 est basé sur la plateforme E-GMP de Kia. Leurs différentes tailles démontrent la modularité de cette architecture. Avec 4,30 mètres de long, 1,85 mètre de large et 1,56 mètre de haut, il ressemble à une version légèrement plus costaud de Kia Niro.

4 niveaux de finitions

Au Luxembourg, avec un prix de départ fixé à 35.670 € TVAC, la gamme s'articule autour de 4 finitions : **Business, Earth, Business Plus et GT Line**.

Business offre d'emblée un équipement très complet, incluant triple écran panoramique, navigation, climatisation automatique, phares LED, jantes alliage 17", capteurs de stationnement avant/arrière et caméra de recul.

Earth vient enrichir ceci avec des équipements fonctionnels comme les sièges avant et le volant chauffants, les rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement et les vitres arrière surteintées.

Business Plus étoffe l'esthétique extérieure en apportant un design spécifique aux phares et aux feux arrière LED, et augmente aussi le confort intérieur à l'aide de sièges en cuir vegan réglables électriquement, mais offre aussi l'ouverture et la fermeture électriques du hayon ainsi que la pompe à chaleur.

Enfin, **GT Line** chapeaute la gamme avec son design exclusif, des jantes alliage de 19" et une large palette d'aides à la conduite, comme le moniteur d'angle mort (BVM), l'assistance intelligente au stationnement, avec l'assistance au Stationnement à Distance (RSPA) ou encore le moniteur de vue environnante (SVM - Caméra 360°).

La nouvelle KIA EV3 est un véhicule électrique compact qui incarne l'avenir de la mobilité urbaine. Conçue pour répondre aux besoins des conducteurs mo-





dernes, l'EV3 allie design élégant et technologies de pointe.

Une autonomie record

La variante Long Range équipée d'une batterie de 81,4 kWh permet une autonomie exceptionnelle de 605 km (WLTP). Le modèle EV3 Standard, proposé exclusivement avec une batterie de 58,3 kWh, permet tout de même de parcourir jusqu'à 410 kilomètres. La recharge rapide est également un atout majeur, permettant aux utilisateurs de regagner jusqu'à 80 % de la capacité en environ 31 minutes.

L'intérieur de l'EV3 est tout aussi innovant, avec un habitacle spacieux et des matériaux de qualité



supérieure. Le tableau de bord est dominé par un écran tactile intuitif, intégrant les dernières fonctionnalités de connectivité et d'assistance à la conduite.

La KIA EV3 se positionne comme une option écologique sans compromis sur le style ni le confort, faisant d'elle une proposition séduisante pour ceux qui cherchent à réduire leur empreinte carbone tout en profitant d'une expérience de conduite moderne et raffinée.

En attendant ...

Pour ceux qui hésitent encore à se mettre au tout électrique, les SUV hybrides Sportage, Sorento et Niro de Kia continuent d'offrir confort et flexibilité grâce à leur double source d'énergie (essence et électricité), permettant une autonomie plus longue sans dépendre des infrastructures de recharge. Ils consomment moins de carburant que les véhicules à essence classiques, surtout en ville, et émettent moins de CO₂, tout en ayant un coût d'achat moins élevé que les EV.

Le futur de Kia s'annonce aussi particulièrement prometteur, avec une stratégie claire visant à renforcer sa position dans le domaine de la mobilité électrique. Après le succès de ses modèles EV6 et EV9, et en attendant l'EV3, la marque coréenne s'apprête à

lancer plusieurs nouveaux véhicules électriques, notamment les EV4 et EV5. L'EV4, un crossover compact, cible les citadins à la recherche d'une voiture électrique abordable et pratique. Avec une autonomie compétitive et des technologies de pointe, il devrait rapidement séduire un large public. De son côté, l'EV5, un SUV de taille moyenne, offre une alternative plus spacieuse tout en conservant un design moderne et des performances électriques élevées.

Parallèlement, Kia mise sur les PBV (Purpose-Built Vehicles), des véhicules conçus spécifiquement pour répondre à des besoins précis, tels que le transport de marchandises ou les services de mobilité partagée. Ces PBV seront modulaires et personnalisables, s'adaptant ainsi aux nouvelles exigences des villes intelligentes et de la logistique urbaine. L'ambition de Kia est de devenir un leader mondial dans le secteur des véhicules électriques et de la mobilité durable, avec un engagement fort envers la neutralité carbone d'ici 2045. Ces innovations témoignent de la volonté de Kia de façonner l'avenir de la mobilité avec audace et responsabilité.

Carlos **DE JESUS**



BMW X3

SOUVERÄNER BEGLEITER

Der BMW X3 ist ein Pionier.
Und ein erfolgreicher
obendrein.

Von Marc Willière

Vor nunmehr 21 Jahren begründete er das Segment der „Sports Activity Vehicle“ (SAV) in der Mittelklasse. Und hatte als erstes Modell überhaupt das intelligente Allradsystem xDrive an Bord. So schrieb er dann auch die weltweite Erfolgsgeschichte der X-Modelle mit. Und avancierte 2023 gar mit 3,5 Millionen verkauften Einheiten zum Topseller im gesamten Produktportfolio der Marke mit dem weiß-blauen Rautenmuster. Entgegen einer aus dem Sport bekannten Maxime haben sich die Münchner jetzt für eine Neuauflage entschieden.

Auch in der vierten Generation will das bayerische Multitalent seinem Anspruch als souveräner Begleiter im Alltag und auf Reisen gerecht werden. Dafür haben die Designer



die charakteristischen Proportionen des X3 neu in Szene gesetzt. Großzügig gestaltete Flächen und wenige, präzise definierte Linien sollen für ein klares, auf das Wesentliche reduziertes Äußeres sorgen. An der aufrechtstehenden Fahrzeugfront will die große Doppelnier mit ihrer neuartigen Struktur und optionalen Konturbeleuchtung selbstbewusste Präsenz ausstrahlen. Ausgeprägte Seitenschweller und eine weit ins Heck reichende Dachlinie kennzeichnen die sportive Silhouette des neuen BMW. Weit ausgestellte Hinterradhäuser lassen das Heck besonders breit wirken.

SPORTLICHERE ANMUTUNG

Im Vergleich zum Vorgängermodell ist der X3 in der Länge um 34 auf 4.755 Millimeter und in der Breite um 29 auf 1.920 Millimeter gewachsen. In Verbindung mit der um 25 auf 1.660 Millimeter reduzierten Fahrzeughöhe und den vergrößerten Spurweiten (vorn um

bis zu 16 auf 1.636 Millimeter und hinten um bis zu 45 auf 1.681 Millimeter) entsteht BMW zufolge eine besonders kraftvolle und sportliche Anmutung. Mit 2.865 Millimeter bleibt der Radstand nahezu unverändert. Seine Plattform muss sich das Mittelklasse-SAV übrigens künftig nicht mehr mit dem iX3 teilen: Die neue Generation der Elektrovariante iX3 wird nächstes Jahr auf der eigenständigen E-Plattform „Neue Klasse“ debütieren. Völlig neu interpretiert haben die Münchner das Interieur, das wie gehabt mit einem großzügigen Platzangebot aufwartet. Premiere im X3 feiert das bereits aus anderen Modellen bekannte Curved Display. Das Lenkrad mit einem im unteren Bereich

**EINE LANGE LISTE VON
ASSISTENZSYSTEMEN DIENT
DER SICHERHEIT UND/ODER
DER BEQUEMLICHKEIT.**



EN BREF



- Sportlicher Eindruck
- Hoher Komfort
- Vielfältiges Antriebsportfolio
- Verbrauch



- Hartplastik im Armaturenbrett
- Hohl tönende Türen
- Preis

abgeflachten Kranz und der neugestaltete Gangwahlschalter sind weitere modellspezifische Besonderheiten. Farblich abgesetzte Lichtelemente in der Mittelkonsole sowie in den Türverkleidungen wollen überdies für ein besonderes Ambiente sorgen. Für einen guten Halt sorgen die Sportsitze mit Oberflächen und Polsterungen aus Sekundärmaterial. Das Gepäckraumvolumen legt leicht auf 570 Liter zu und lässt sich auf bis zu 1.700 Liter (nur 460 bis 1.600 Liter beim Plug-in-Hybrid-Modell) erweitern. Das Antriebsportfolio des neuen X3 umfasst nur noch Verbrennungsmotoren aus der jüngsten Baukastengeneration der BMW Group. Zudem geht die Erneuerung des Antriebsportfolios mit veränderten Modellbezeichnungen einher. In der Nomenklatur entfällt fortan der Buchstabe „i“, der bislang als Hinweis auf die Benzineinspritzung (englisch: injection) diente. Künftig wird er ausschließlich in den Modellbezeichnungen der vollelektrisch angetriebenen BMW-Modelle genutzt. In den Bezeichnungen der Diesel-Modelle folgt weiterhin der Buchstabe „d“ auf die zweistellige Zahl, während der Buchstabe „e“ wie bisher auf den Plug-in-Hybrid-Antrieb verweist.

SPONTANE KRAFTENTFALTUNG

Als Topmodell der Baureihe wird der M50 xDrive vom stärksten jemals in einem M Performance Automobil eingesetzten Reihensechszylinder-Benziner angetrieben. Das 3,0 Liter große Turbotriebwerk ist mit 48-Volt-Mild-Hybrid-Technologie kombiniert. Seine Höchstleistung von 293 kW (398 PS) gelangt wie gehabt über ein Acht-Gang-Getriebe und Allradantrieb auf die Fahrbahn. Gemeinsam mit seiner modellspezifischen Fahrwerkstechnik sorgt der kraftvolle Antrieb für Agilität, Dynamik und Präzision im Fahrverhalten. In beeindruckenden 4,6 Sekunden spurtet der BMW X3 aus dem Stand auf Tempo 100. Auch bei den beiden jeweils 2,0 Liter großen Vierzylinder-Aggregaten sorgt die 48-Volt-Mild-Hybrid-Technologie für optimierte Effizienz und eine besonders spontane

ALS TOPMODELL DER BAUREIHE WIRD DER M50 XDRIVE VOM STÄRKSTEN JEMALS IN EINEM M PERFORMANCE AUTOMOBIL EINGESetzten REIHENSECHSZYLINDER-BENZINER ANGETRIEBEN.



Kraftentfaltung. Der Benziner kommt auf eine Höchstleistung von 153 kW (208 PS) und beschleunigt in 7,8 Sekunden von null auf 100 km/h. Mit seinen 145 kW (197 PS) absolviert der Diesel diese Übung in 7,7 Sekunden. Die Diesel-Fraktion dürfte es freuen, dass die Münchner das Antriebsportfolio des neuen BMW X3 zum Sommer 2025 um einen Reihensechszylinder erweitern werden. Wer hingegen im Alltag teilelektrisch unterwegs sein möchte, greift zum X3 30e xDrive. Das Plug-in-Hybrid-Modell kombiniert den 2,0 Liter großen Vierzylinder-Benziner mit einer in das Steptronic-Getriebe integrierten E-Maschine. Gemeinsam erzeugen sie eine Systemleistung von bis zu 220 kW (299 PS). Das maximale Systemdrehmoment wurde im Vergleich zum Vorgängermodell um 30 auf 450 Newtonmeter erhöht. Damit spurtet der X3 in 6,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 215 km/h, während im rein elektrischen Betriebsmodus 140 km/h erreicht werden. Die elektrische Reichweite hat BMW von 55 auf jetzt 81 bis 90 Kilometer nach WLTP deutlich gesteigert. Eine lange Liste von Assistenzsystemen dient der Sicherheit und/oder der Bequemlichkeit. Die Serienausstattung umfasst neben der Frontkollisionswarnung,

der Spurverlassenswarnung und der Verkehrszeichenerkennung Speed Limit Info auch den Driving Assistant einschließlich Spurwechselwarnung und manuellem Speed Limit Assist. Der ebenfalls serienmäßige Parking Assistant beinhaltet unter anderem den Rückfahrassistenten und die Rückfahrkamera. Selbstverständlich ist auch eine Smartphone-Integration mit „Apple CarPlay“ und „Android Auto“ an Bord. Wie nicht anders zu erwarten, hat auch BMW an der Preisschraube gedreht. Das Basismodell BMW X3 20 xDrive schlägt jetzt mit mindestens 55.019 Euro zu Buche. Für das Topmodell M50 xDrive müssen gar 79.531 Euro auf den Tisch gelegt werden. ●

FAZIT

Der neue BMW X3 tritt deutlich kantiger auf als bisher an. Fotos: BMW Group Auf dem Armaturenbrett thront jetzt das Curved Display von BMW. Das Mittelklasse-SAV bleibt den Verbrennungsmotoren treu. BMW hat den X3 auf Funktionalität und Fahrfreude ausgelegt. Gebaut wird der X3 in Spartanburg (USA) und Rosslyn (Südafrika).

Kia EV3 Long Range

CHARGÉE À BLOC !

Avec sa « grosse » batterie de 81,4 kWh qui lui offre **une autonomie maximale de 605 kilomètres** (selon la norme wltp), le Kia EV3 compte mener la vie dure à ses principaux concurrents sur le marché très disputé des SUV électriques compacts. Dans sa ligne de mire : le Volvo EX30, mais aussi le Volkswagen ID.3 et le BYD Atto 3.

Par **Alain Rousseau**

Si l'on dit de la Corée du Sud qu'elle est le « pays du matin calme », cette appellation ne doit pas nous faire oublier que les apparences peuvent se révéler trompeuses — notamment si l'on considère la vitesse à laquelle les ingénieurs coréens « sortent » leurs nouveautés en ratissant très large. Pas question, en effet, de délaissier le moindre segment, surtout s'il s'annonce porteur !

PETIT FRÈRE DE L'EV9

Le géant KIA en est le parfait exemple. Présenté l'an dernier, son EV9 a fait beaucoup parler de lui en étant le premier grand SUV 100 % électrique à disposer de trois

rangées de sièges. Avec un design innovant et un intérieur bien pensé, il a remporté de nombreux prix et permis au constructeur coréen d'attirer une clientèle nouvelle.

En toute logique, Kia a donc travaillé sur une version plus compacte et plus abordable de son bestseller. Alors que son « big brother » dépasse les 5 mètres, le nouveau EV3 (qui, lui, ne dispose que de deux rangées de sièges) se contente d'une longueur de 4,3 m, ce qui le place au niveau d'un Volvo EX30 (4,23 m) ou du VW ID. 3 (4,26 m). Avec ses 4,45 m, l'Atto 3 de BYD est légèrement plus grand. Reprenant la silhouette de son aîné, l'EV3 se caractérise lui aussi par sa forme angulaire et musclée. Petit détail intéressant : sa carrosserie est un peu moins large à l'arrière qu'à l'avant, histoire de rendre

l'auto plus aérodynamique, avec un coefficient chiffré à 0,26. En prenant place à bord de l'EV3, on a vraiment l'impression de s'installer dans une version réduite de l'EV9. Et pour cause : exception faite du volant emprunté à... l'EV6, l'on a en face des yeux la même dalle numérique que dans l'EV9, laquelle est composée de deux écrans de 12,3 pouces reliés par un pavé de 5 pouces au centre.

HEAD-UP DISPLAY : UN MUST !

Sur une diagonale de près de 30 pouces donc, c'est un nombre impressionnant de chiffres, de cartes autres pictogrammes qui peuvent s'afficher en même temps. Il est donc conseillé de se concentrer sur l'excellent head-up display pour éviter de quitter la route des yeux trop fréquemment et se concentrer sur la conduite. Pour avoir essayé cette EV3 sur le réseau routier tentaculaire au cœur et dans la grande banlieue de Séoul, nous en savons quelque chose ! Dans l'habitacle toujours, spacieux et lumineux, l'EV3 innove par l'adoption d'une tablette coulissante intégrée à l'accoudoir central, laquelle peut servir de table pour ordinateur ou tablette lorsque le véhicule est à l'arrêt — pendant les opérations de recharge, notamment, où le conducteur et le passager avant disposent aussi d'une fonction « relaxation » intégrée à leur siège (sur le Pack Premium, proposé en option). D'une manière générale, on se sent bien à bord de cet EV3, y compris aux places arrière qui accueilleront sans problème deux adultes ou deux grands enfants, voire un troisième passager au milieu pour





« dépanner ». Le volume du coffre peut passer de 460 l à 1,251 l en rabattant les sièges AR. Un « trunk » de 20 l situé sous le capot avant permet d'y loger le ou les câbles de recharge.

Comme de coutume chez Kia, le degré de finition est d'un niveau élevé et l'on ne dénombre pas moins de 10 matériaux recyclés ayant servi à la fabrication de différents éléments intérieurs. On regrettera toutefois la présence massive de plastique dur — souvent sensible aux rayures — dans les parties inférieures.

15,1 KWH DE MOYENNE

Pour en revenir à la recharge : Kia annonce qu'avec un maximum de 120 kW en courant continu, on peut récupérer de 10 à 80 % de la capacité en 31 minutes (modèle à longue autonomie, dans des conditions de charge rapide de 350 kW). L'EV3 est également disponible avec une batterie plus petite : les 58,3 kWh de cette dernière offrent une autonomie de 436 km (wltp). S'agissant des consommations, le constructeur fait état de 14,9 kWh/100 km pour les deux versions. Lors de notre essai sur parcours mixte, jalonné de nombreuses zones limitées à 100 km/h et pas mal de stop&go, notre conso moyenne s'est stabilisée autour de 15,8 kWh/100 km.

Pour le lancement de l'EV3 sur le marché luxembourgeois, celui-ci ne sera livrable que dans ces deux versions, qui se partagent d'ailleurs le même moteur électrique d'une puissance de 204 ch et de 283 Nm de couple entraînant les roues avant. Des variantes à deux moteurs et à quatre roues motrices seront commercialisées plus tard. Comme nous avons pu nous en rendre compte lors

ON PREND BEAUCOUP DE PLAISIR À CONDUIRE L'AUTO EN SE SERVANT UNIQUEMENT DE L'ACCÉLÉRATEUR, L'ÉLECTRONIQUE SE CHARGEANT DU RESTE.

Sa carrosserie est un peu moins large à l'arrière qu'à l'avant, histoire de rendre l'auto plus aérodynamique.

de notre périple sur plusieurs centaines de kilomètres, la motorisation actuelle répond déjà parfaitement à ce que l'on est en droit d'attendre d'un SUV électrique compact à vocation familiale. Avec un 0 à 100 km/h abattu en 7,7 s (7,5 sec avec la batterie plus petite) et une vitesse maximale bridée à 170 km/h, l'EV3 Long Range dispose de suffisamment de réserves pour effectuer des changements de voie rapides (particulièrement utiles à Séoul!) et éviter de se noyer dans le flot de la circulation.

I-PEDAL 3.0

Les ingénieurs coréens méritent aussi un grand coup de chapeau pour avoir réussi à faire évoluer leur fameuse I-Pedal dans le



Comme de coutume chez Kia, le degré de finition est d'un niveau élevé et l'on ne dénombre pas moins de 10 matériaux recyclés ayant servi à la fabrication de différents éléments intérieurs.

EN BREF



- Autonomie
- Confort
- Systèmes de récupération d'énergie



- Capacité de recharge rapide (DC) limitée à 120 kW
- Trop de plastiques durs
- Jantes exposées aux rayures



bon sens : désormais beaucoup plus douce et plus fluide à utiliser, cette technologie de freinage régénératif est réglable sur trois niveaux en fonction des conditions de circulation et permet d'aller jusqu'à l'arrêt complet du véhicule. Avec un peu d'entraînement, on prend beaucoup de plaisir à conduire l'auto en se servant uniquement de l'accélérateur, l'électronique se chargeant du reste. ●

CONCLUSION

Côté tarifs, on retiendra que la version la plus abordable (batterie 58,3 kWh en finition « Business ») est facturée **35.671 €**, tandis que la version actuelle la plus onéreuse est la « GT Line » équipée de la batterie Long Range de 81,4 kWh et proposée à un prix de **48.724 €**.



Renault Rafale

PRISE D'ALTITUDE

La marque au losange mise gros sur son Rafale pour revenir — enfin — sur le segment des voitures « premium ». En attendant l'arrivée d'une version haut de gamme hybride rechargeable particulièrement affûtée (300 ch, 4x4), nous avons déjà pris le volant de la version « de base » équipée d'un 3-cylindres hybride de 200 ch.

Le nouveau vaisseau amiral de Renault a-t-il les moyens de ses ambitions ? Voyons voir...

Par Alain Rousseau

Au Luxembourg comme dans l'Hexagone, les inconditionnels du luxe automobile « à la française » ne manquent pas. Et c'est souvent avec une pointe de nostalgie qu'ils évoquent, aujourd'hui encore, le caractère innovant, le confort et les performances des R16 TX, R25 V6 Turbo ou autres Safrane Biturbo qui, à leur époque respective, permettaient à Renault d'aller se mesurer à une concurrence allemande faisant office de référence. Sachant que la dernière nommée s'est éteinte en... 1996 et que les modèles suivants (Vel Satis, Latitude) n'auront même pas réussi à faire illusion,

c'est donc un sacré défi qui attend ce nouveau Rafale.

SIGNÉ VIDAL

Les équipes de Gilles Vidal, patron du design chez Renault, ont opté pour une forme de carrosserie résolument « dans l'air du temps » : celle du SUV coupé, à laquelle elles ont voulu offrir un maximum d'élégance et de dynamisme en jouant sur des lignes très sculptées. Dans le plus pur style Vidal, l'on retrouve ainsi un savant assemblage de formes et d'effets tridimensionnels qui, pour l'occasion, s'articulent autour du thème du losange, surtout dans la partie avant du véhicule. Le résultat est plutôt réussi et,



de l'extérieur, l'on ne soupçonne pas une seconde que le Rafale repose en fait sur la même plateforme CMF-CD que... l'Espace. L'empattement est identique (2m74) et il n'y qu'un petit centimètre de moins au niveau de la longueur (4m71 au lieu de 4m72 pour l'Espace). Un toit abaissé de 3 cm et des voies élargies de 4 cm renforcent la silhouette râblée de l'auto.

BEL ESPACE

À l'intérieur par contre, l'impression de « déjà vu » est immédiate, et pour cause. En effet, à quelques détails près — comme, par exemple, l'utilisation d'une plaque d'ardoise pour recouvrir une partie de la planche de bord (sur la version Alpine) — on retrouve l'univers familier des Austral et Espace. Comme ce dernier a été bien conçu (ergonomie, lisibilité des écrans), l'on ne s'en plaindra pas ; de petits efforts supplémentaires pour renforcer la vocation premium du véhicule tout en le démarquant plus nettement du « reste » de la gamme auraient néanmoins été les bienvenus. Spécifiques au Rafale (on apprécie !), les sièges sont confortables et offrent un bon maintien latéral. En fonction des versions, ils sont recouverts d'un Alcantara recyclé à 61 % ; le cuir, lui, a car-

80 %

Pouvant se prévaloir d'un appétit d'oiseau (Renault avance une consommation wltip de 4,7 l avec une autonomie jusqu'à 1100 km) et capable d'effectuer jusqu'à 80 % des trajets en ville.



LE CONDUCTEUR A FACE À LUI L'INCONTOURNABLE COCKPIT DIGITAL « OPEN R » INCLUANT LE SYSTÈME MULTIMÉDIA « OPEN R LINK » QUE LE CONSTRUCTEUR FRANÇAIS A DÉVELOPPÉ AVEC GOOGLE.

rément été banni, confirmant l'objectif de Renault de ne plus utiliser ce matériau d'origine animale. Même si elle peut accueillir trois passagers, la banquette arrière fait surtout honneur aux deux passagers latéraux. Ils bénéficient d'un bel espace au niveau de jambes et d'une garde au toit remarquable pour un SUV coupé. Le volume du coffre est de 627 l, ce qui est également appréciable. Le seuil de chargement est, par contre, situé un peu haut. Le conducteur a face à lui l'incontournable cockpit digital « Open R » incluant le système multimédia « Open R Link » que le constructeur français a développé avec Google. Sur le Rafale, le graphisme de ce dernier a été retravaillé : c'est plutôt spectaculaire et agréable à regarder, mais on est droit de se demander si la lisibilité des informations n'a pas perdu quelques plumes lors de cet « upgrade ». Rien à redire par contre quant à la réactivité de l'ensemble — y compris des commandes vocales.

MÉCANIQUE COMPLEXE

En attendant que la version 300 ch PHEV soit disponible, le Rafale doit se contenter du moteur hybride de 200 ch apparu sur Austral, mais dans une version « optimisée ». Composé d'un moteur essence 3-cylindres 1.2 turbo secondé par deux moteurs électriques en lien avec une batterie de 2 kWh, ce groupe propulseur est une machine complexe, dont la mise au point a en effet nécessité — et nécessite encore — plusieurs améliorations, quand bien même Renault se trouve sur la bonne voie. Pouvant se prévaloir d'un appétit d'oiseau (Renault avance une consommation wltp de 4,7 l avec une autonomie jusqu'à 1 100 km) et capable d'effectuer jusqu'à 80 % des trajets en ville en mode électrique, on salue l'efficacité de ce groupe moteur dont le comportement peut toutefois surprendre. C'est principalement le cas lors des accélérations franches ou des rétrogradages, où l'on note des hésitations

Le Rafale fait oublier son gabarit et sa masse de 1,660 kilos grâce à une partie châssis particulièrement affûtée.

au niveau du duo moteur/boîte avec, pour conséquence, une sensation d'emballlement de la mécanique accompagnée de bruits (voire de légers à-coups) pas toujours agréables. Heureusement, ces phénomènes s'amenuisent considérablement lorsqu'on adopte un style de conduite très soft. Avec une accélération de 0 à 100 km/h effectuée en 8,9 s, le Rafale 200 ch n'a rien d'un foudre de guerre. Ce manque (relatif) de puissance est d'autant plus frustrant que le SUV-coupé français offre un comportement routier de très haut niveau permettant de « digérer » davantage de watts (autrement dit, on attend la version 300 ch avec impatience).

Dynamique, précis et agile même sur des petites routes sinueuses, le Rafale fait oublier son gabarit et sa masse de 1,660 kilos grâce à une partie châssis particulièrement affûtée, dotée de trains roulants spécifiques. L'autre élément décisif à ce chapitre est la présence de l'excellent système à roues arrière directrices « 4Control Advance », lequel a pour autre avantage de diminuer considérablement le rayon de braquage lors des manœuvres, notamment pour se garer. Avec un diamètre de 10,4 m seulement, il fait du coup jeu égal avec une... Clio. ●

CONCLUSION

Bien né et faisant appel à des solutions techniques intéressantes, le Rafale ne compte pas uniquement sur son physique attrayant pour se faire une place parmi les « premium ». À partir de **46 317 €** en version Esprit Alpine.

Renault Captur

RENAULT HAT SEIN KOMPAKT-SUV CAPTUR AUFGEWERTET

Die aufgefrischte zweite Generation hält die **Qualitäten des Vorgängers** bei und hebt die Sicherheit auf ein neues Niveau



Von **Marc Willière**

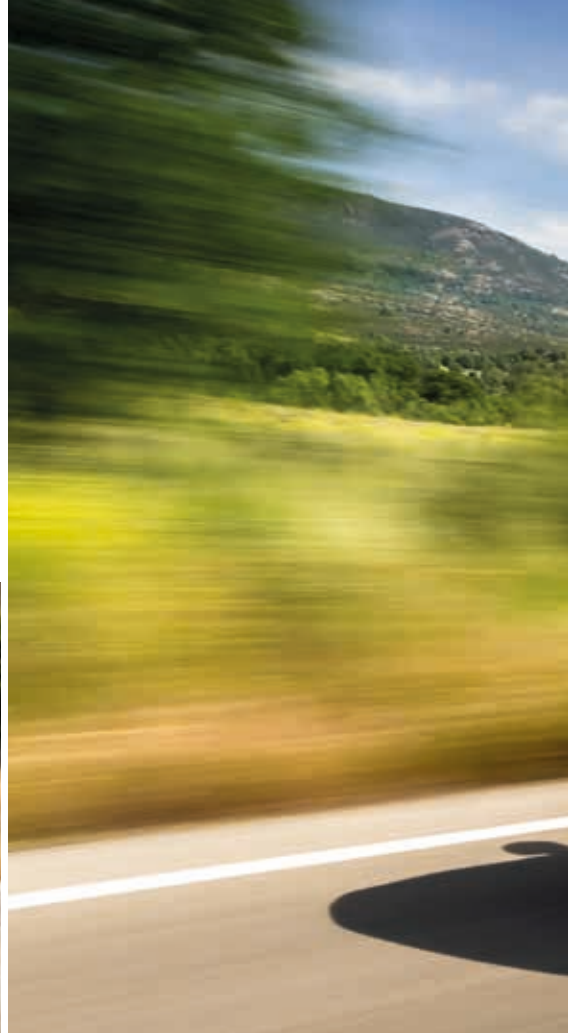
Mit dem Modellen Clio und Captur, die sich dieselbe Plattform teilen, hat Renault im wichtigen B-Segment mit 53 Prozent Marktanteilen in Europa gleich zwei Eisen im Feuer. Nachdem bereits vor kurzem die fünfte Generation des Kleinwagens aufgefrischt worden war, hat der französische Konstrukteur nun auch die zweite Generation des Kompakt-SUV fit für die zweite Lebenshälfte gemacht. Dabei behält der Captur die Qualitäten bei, die seit zehn Jahren seinen Erfolg ausmachen (zwei Millionen verkaufte Exemplare), wartet andererseits aber mit einer wertigen und zudem besseren Ausstattung auf. Wie zuvor schon den Clio lässt Renault auch den Captur in der neuen Designsprache der Marke mit einer strafferen Linienführung vorfahren, ohne dabei aber die Identität des Stadt-SUVs über Bord zu werfen. Dabei sticht vor allem die neugestaltete Front mit markanteren Details und dem in den Kühlergrill integrierten Markenlogo hervor. Ansonsten wurden die Vielseitigkeit, die Zweifarblackierung sowie das großzügige Platzangebot vom Vorgänger übernommen. Dazu kommt eine Reihe neuer Hightech-Ausstattungsdetails. Neben neu gestalteten Armaturentafeln kennzeichnen auch neue Polsterbezüge den Innenraum. Leder sucht man fortan

vergebens im Renault. Je nach Version umfasst das Multimediasystem „OpenR Link“ mit 10,4-Zoll-Bildschirm und kabelloser Smartphone-Replikation sowie die Instrumententafel im 7-Zoll-Format. Dabei will das Beste aus drei Google-Welten (Maps, Assistant und Play-Katalog mit Zugriff auf über 50 Apps) das Leben an Bord vereinfachen und für ein ebenso intuitives Erlebnis wie bei einem Smartphone sorgen.

Die völlig neue Elektronikarchitektur hebt daneben die Sicherheit auf ein neues Niveau und umfasst mehrere Fahrerassistenzsysteme der jüngsten Generation, darunter der „Active Driver Assist“ für automatisiertes Fahren der Stufe zwei oder das vorausschauende Hybridfahren, das die Effizienz durch die maximale Nutzung der elektrischen Energie während der Fahrt optimiert. Und um der europäischen GSR2-Norm zu genügen, können bis zu fünf bevorzugte Einstellungen über die neue „My Safety Switch“-Taste gleichzeitig aktiviert oder deaktiviert werden.

ZWEI KRAFTSTOFFARTEN UND DREI MODERNE MOTOREN

Um das Fahr- und Reisevergnügen in vollen Zügen genießen zu können, bietet die neue Generation des Renault Captur die Wahl zwischen zwei Kraftstoffarten und



MIT „EXTENDED GRIP“ WILL RENAULT DIE VIELSEITIGKEIT DER NUTZUNG NOCH WEITER STEIGERN.

drei modernen, effizienten Motoren. Den Plug-in-Hybridantrieb gibt es nicht mehr. Übersichtlicher gestaltet wurden daneben die verschiedenen Ausstattungsvarianten. Die Einstiegsversion „Evolution“ startet in Kombination mit dem 1,0-Liter-Turbobenziner TCe 90 (67 kW/91 PS sowie 160 Newtonmeter Drehmoment) und u.a. Assistenzsystemen wie Rückfahrkamera, Tempomat, Spurhalteassistent und Müdigkeitswarner (ab 19.581 Euro). Dazu kommen ein Abstandswarner und der Notbremsassistent. Noch mehr Ausstattung bietet der Renault Captur „Techno“, der in Verbindung mit demselben Motor ab 22.240



DABEI BEHÄLT DER CAPTUR DIE QUALITÄTEN BEI, DIE SEIT ZEHN JAHREN SEINEN ERFOLG AUSMACHEN (ZWEI MILLIONEN VERKAUFTE EXEMPLARE), WARTET ANDERERSEITS ABER MIT EINER WERTIGEN UND ZUDEM BESSEREN AUSSTATTUNG AUF.

im Interieur hervor. Die 105 kW (141 PS) starke E-Tech-Vollhybridtechnologie, die die Stille des Elektroantriebs in der Stadt ohne Ladebeschränkungen bietet (ab 30.265 Euro), soll mit 4,8 l/100 km und 105-108 g/km (WLTP-Zyklus) ein Spitzenniveau in Bezug auf Sparsamkeit und CO₂-Emissionen erreichen. Dabei will die neue E-Save-Funktion dafür sorgen, dass die Batterieladung bei mindestens 40 Prozent gehalten und so eine optimale Leistung u.a. bei einer Bergfahrt gewährleistet wird. Erste Testfahrten im Hinterland von Madrid bestätigten in etwa diese Werte aus dem Datenblatt. Dabei ist der Wechsel vom thermischen auf den elektrischen Antrieb und umgekehrt nicht zu merken. Dasselbe trifft allerdings nicht auf das Automatikgetriebe zu, das eher sanft behandelt werden will. Andernfalls bringt es seinen Unmut akustisch deutlich zum Ausdruck. Mit einer Bodenfreiheit von 169 Millimeter hat sich der Captur seit jeher auf jeder Art von Straße wohlfühlt. Mit „Extended Grip“ will Renault die Vielseitigkeit der Nutzung noch weiter steigern. Diese Vorrichtung will die Traktion je nach Fahrbedingungen (zwei spezifische Modi „Schnee“ und „Gelände“) optimieren, indem sie insbesondere auf die Parameter des ESP einwirkt. Völlig neu ist die 19-Zoll-Bereifung. ●

Euro erhältlich ist. Zum Serienumfang gehören 18-Zoll-Leichtmetallfelgen, eine umlaufende Lackierung der unteren Karosserieteile in Glanzoptik, der Unterfahrschutz vorne und hinten sowie Ambientlicht in den vorderen Türen. Das Portfolio an Komfortdetails umfasst elektrisch einstell- und anklappbare Außenspiegel, Licht- und Regensensor sowie die elektronische Parkbremse. Dazu kommen die induktive Smartphone-Ladefläche, Klimaautomatik, die Mittelarmlehne vorne, zusätzliche USB-Anschlüsse im Fond und der doppelte Laderaumboden. Mit der Antriebsvariante Mild Hybrid 160 EDC (119 kW/160 PS) liegt der Preis bei 25.334 Euro. Alternativ dazu ist der Captur mit dem Hybridantrieb E-Tech Full-Hybrid 145 verfügbar (ab 27.558 Euro). Dieser kombiniert zwei Elektromotoren – einen E-Motor mit 36 kW/48 PS und einen 18-kW-Hochspannungs-

Starter-Generator – mit einem 69 kW/93 PS starken 1,6-Liter-Vierzylinder-Benzinmotor und einer 1,26-kWh-Batterie.

„ESPRIT ALPINE“ ALS TOPAUSSTATTUNG

Die erstmals für den Renault Captur erhältliche Topausstattung „Esprit Alpine“ mit diskreten Hinweisen auf die Trikolore glänzt zum Preis ab 28.041 € in der Motorisierung Mild Hybrid 160 EDC innen wie außen mit noch ausdrucksstärkerem Design. Kennzeichen sind u.a. schwarze Fenstereinfassungen, 19-Zoll-Räder mit eigenständigem Design und Alpine-Einstiegsleisten sowie der Unterfahrschutz vorne und hinten. Individuelle Polsterbezüge und Dekorelemente an der Armaturentafel, das exklusive, beheizbare Lenkrad, die freischwebende Mittelkonsole mit E-Shifter-Hebel sowie spezielle Sportpedale stechen

FAZIT

Renault hat seinem erfolgreichen urbanen SUV Captur ein Facelift gegönnt. Um das Fahr- und Reisevergnügen in vollen Zügen genießen zu können, bietet die neue Generation die Wahl zwischen zwei Kraftstoffarten und drei modernen Motoren. Renault zufolge verkörpert der Captur in seinem Segment die Vision des „Autos zum Leben“ durch ein Maximum an Komfort und Vielseitigkeit in der Nutzung. Die Einstellungen der Stoßdämpfer, die Fahrwerksgeometrie und die Kalibrierung der Servolenkung wurden im Vergleich zur Vorgänger-Generation gezielt überarbeitet. Durch seine hohe Sitzposition und seinen modulierbaren Innenraum will sich der Renault Captur an alle Lebenslagen des Fahrers und der Passagiere anpassen.

Ford Puma

ECOBOOST MIT MILD-HYBRID WEITER AUF DER ERFOLGSSPUR

Sie sind nicht spektakulär, doch die wenigen optischen Änderungen innen und außen verleihen dem Ford Puma ein neues Flair und einen jugendhaften Anstrich. Aufgewertet wurden auch Infotainment und Konnektivität sowie das Ensemble der Fahrassistenzsysteme. Motor massig überzeugt er mit verbesserten Hybrid-Antrieben auf der Basis überraschend spritziger Dreizylindermotoren von bescheidenem 1-Liter Hubraum. Der in den USA beheimatete Berglöwe Puma wird im rumänischen Ford-Werk in Craiova gebaut, dort, wo auch die Transit und Tourneo gefertigt werden.

Von **Marc Schonkert**

Das meistverkaufte Pkw-Modell der Marke Ford in Europa startet mit einem verfeinerten Design und aufgewertetem Interieur, vielen praktischen Vorteilen und hochmodernen Assistenzfunktionen sowie einem leistungsfähigeren, voll vernetzten Bediensystem durch. Neben seinen äußerlichen Attributen setzt der neue Puma vor allem auf innere Werte, mit neu gestaltetem Innenraum mit sportlichem Cockpit und zwei großen Displays, Sound-System im Soundbar-Design und 5G-Ford Pass-Modem für schnelle Internetanbindung. Das Angebot begreift die Ausstattungslinien Titanium, ST-Line, ST-Line X sowie ST. Preislich bewegt sich der aufgewertete Ford Puma zwischen 28.089,- beim 125 PS Einstiegsmodell und 38.290,- Euro beim Top-Modell ST.

KOMFORT UND ZUKUNFTSMUSIK

Dabei stehen das klarer gestaltete Cockpit mit seinem 12,8 Zoll großen Instrumenten-Display sowie der 12-Zoll-Touchscreen





besonders im Mittelpunkt. Er scheint im Querformat über der Mittelkonsole zu schweben und übernimmt die Funktion mehrerer Schalter und Regler. Das sprachbedienbare Kommunikations- und Entertainmentsystem Ford SYNC 4 rechnet doppelt so schnell als zuvor. Mit Alexa Built-in steht Puma-Fahrern künftig ein digitales Assistenz-System zur Seite, die dank serienmäßigem 5G-Modem mit schnellem Internet vernetzt ist. Der 4,2 Meter kurze Puma vereint kompakte Abmessungen auch künftig mit einem souveränen Platz- und Raumangebot. Selbst mit fünf Passagieren an Bord bietet das Gepäckabteil noch ein Volumen von 456 Litern. 80 Liter davon entfallen auf die sogenannte MegaBox im Boden. Sie besitzt einen integrierten Wasserablauf und lässt sich entsprechend leicht reinigen.

ECOBOOST DREIZYLINDER MIT PFIFF

Das Motorenangebot umfasst fortan drei EcoBoost-Dreizylinder mit 1,0 Liter Hubraum und 48V-Mildhybrid-Technologie. Sie entwickeln 92 kW (125 PS) in Verbindung mit manueller Gangschaltung oder mit Automatik oder 114 kW (155 PS) mit Automatikgetriebe, während in der 117 kW (160 PS) starken und besonders sportlichen ST Powershift Topversion kurzzeitig sogar bis zu 125 kW (170 PS) abrufbar sind. Die beiden kraftvolleren Versionen des vielfach preisgekrönten Dreizylindermotors treten serienmäßig mit dem siebengängigen Ford PowerShift-Direktschaltgetriebe an. Es sorgt für nahtlosen Kraftfluss auch beim Hochschalten. Das Einstiegsaggregat kommt ab Werk mit einem manuellen 6-Gang-Getriebe auf den Markt. Eine Fahrmodus-Regelung mit den Auswahlprogrammen Normal, Eco, Sport und Rutschig passt die Abstimmung des Puma unterschiedlichen Straßen- und Verkehrssituationen individuell an.

Eine Fahrmodus-Regelung mit den Auswahlprogrammen Normal, Eco, Sport und Rutschig passt die Abstimmung des Puma unterschiedlichen Straßen- und Verkehrssituationen individuell an.

48-VOLT MILD-HYBRID

Technische Besonderheit aller drei Motorisierungen: das Mildhybridsystem mit riemengetriebenem Starter-Generator-System. Anstelle einer konventionellen Lichtmaschine kann das System beim Bremsen oder Dahingleiten kinetische Energie zurückgewinnen und in einem luftgekühlten 48-Volt-Akku speichern. Dort steht sie als zusätzliche Kraftquelle zur Verfügung, um wahlweise das dynamische Temperament des kompakten Crossover-Modells beim Anfahren und Beschleunigen zu unterstützen oder den Benzinverbrauch zu senken. Gleichzeitig versorgt die Lithium-Ionen-Batterie auch die elektrischen Nebenaggregate mit Strom.

Anlässlich einer ersten Ausfahrt auf kurvenreichen Strecken durch malerische Dörfer gelegen zwischen Dinant an der Maas und Crupet und Ronchine unweit von der E411, erlebten wir einen bestens aufgelegten Puma, der sich schon mit 125 PS hervorragend in Szene setzt und in der Version mit 155 PS aufregenden Fahrspaß bietet. Ansprech- und Durchzugsverhalten sind vorbildlich, Straßenlage und Federungsverhalten und Lenkung erlauben eine zügige Fahrweise, die bei den derzeitigen Tempolimits auch bei 90 km/h auf Landstraßen für beste Unterhaltung sorgen.

VORSICHT: ABLENKUNG

Apropos Unterhaltung: die zahlreichen Assistenzsysteme und das Aufgebot an Infotainment, das man heutzutage schon in der Kompaktklasse serienmäßig erhält, ist an sich eine gute Sache, so lange sie den Fahrer nicht überfordern und ablenken, wenn es um Bedienung während der Fahrt geht. Dieser Aufwand erfordert eine gewisse Gewöhnungszeit bei der Erfassung und Bedienung gewisser Funktionen und so sollte man sich schon vor Antritt der Fahrt mit diesen Funktionen vertraut machen. Dies nur nebenbei bemerkt in Erwartung aller Fahrzeug-Neuheiten, die noch auf uns zukommen werden. ●

EN BREF



- Erfrischendes, dynamisches Design
- Komfortables Interieur
- Gutes Handling
- Spritzige EcoBoost Motoren
- Vorbildliche Automatik



- Preis
- Ablenkung durch Bedienung des Infotainment





Dacia Spring

LOW COST ET SANS COMPLEXES !

Avec un prix qui dépasse à peine la barre de 19.000 Euros dans sa version 65 ch la plus évoluée, la Dacia Spring se targue d'être « **l'offre la plus abordable sur le marché des voitures 100% électriques** ». Mais que « vaut » - elle vraiment à l'usage ?

Par **Alain Rousseau**

Lancée en 2021 et fabriquée en Chine, la petite citadine franco-roumaine s'est vendue à plus de 150.000 exemplaires dans le monde. En ce début d'automne, elle revient dans une version revue et corrigée, qui devra notamment lui permettre de faire face à une concurrence toujours plus féroce – celle de la nouvelle Citroën ë-C3, par exemple, ou encore de la future BYD Seagull. Exception faite du toit, Dacia souligne qu'il n'y a plus aucune pièce commune entre cette Spring de deuxième génération et celle qui l'a précédée. Reprenant les nouveaux codes

stylistiques inaugurés sur le nouveau Duster, elle affiche désormais un look plus affirmé, surtout dans sa partie avant plutôt réussie. Des passages de roues en plastique noir et des protections de bas de caisse doivent la protéger contre les éraflures et autres petits aléas de la circulation en zones urbaines. Avec 3,7 m de long et une largeur de 1,58 m, la Spring demeure toujours aussi compacte. Cette cure de jouvence se poursuit à l'intérieur de la voiture, où l'on note l'arrivée d'une nouvelle planche de bord dotée de deux écrans digitaux de respectivement 7 (en face du conducteur) et 10 pouces (montée au-dessus de la console centrale).





L'ensemble fait nettement moins « cheap » que sur l'ancienne Spring mais le plastique dur reste omniprésent. L'ergonomie est bonne, avec des touches et des boutons physiques répartis sur le volant (au design amélioré et désormais réglable en hauteur) ainsi que sur la console centrale. Trop plate quelle que soit la position de conduite, l'assise du siège conducteur ne soutient pas suffisamment les ischio-jambiers, ce qui peut vite devenir désagréable. Pour une voiture aussi compacte (segment A), l'habitabilité est plus que correcte, sachant toutefois que les

L'ergonomie est bonne, avec des touches et des boutons physiques répartis sur le volant.



EN BREF



- Une « bouille » sympathique
- Consommation très basse
- Performances correctes
- Freinage régénératif



- Du plastique dur partout
- Direction trop démultipliée
- Monte pneumatique

REPRENANT LES NOUVEAUX CODES STYLISTIQUES DU DUSTER, ELLE AFFICHE DÉSORMAIS UN LOOK PLUS AFFIRMÉ, SURTOUT DANS SA PARTIE AVANT PLUTÔT RÉUSSIE.



personnes de plus d'1m70 auront un peu de mal à loger leurs jambes aux places arrière. Rien à redire par contre au niveau du coffre, dont le volume peut passer de 306 à 1.004 litres en rabattant le dossier de la banquette. Un compartiment sous le plancher permet d'accueillir les câbles de recharge.

APPÉTIT D'OISEAU

Alimenté par une batterie de 26,8 kWh, le moteur de 65 ch (une version de 45 ch est également disponible), tire pleinement profit du poids limité de l'auto - 984 kilos seulement - pour lui offrir des performances parfaitement adaptées à son mode d'utilisation. En ville comme sur les petites routes, elle convainc par ses accélérations linéaires (0 à 100 en 13,7 sec, vitesse maximale limitée à 125 km/h) et, surtout, par son appétit d'oiseau. Lors de notre essai, nous avons réalisé une moyenne de 12,5 kWh/100 km. L'autonomie annoncée par Dacia se situerait entre 225 et 228 km. La Spring est équipée en série d'un chargeur en courant alternatif 7 kW qui permet une charge de 20 à 100% de la batterie sur une prise domestique en moins de 11h, ou en 4h sur une wallbox de 7 kW. Un chargeur en courant continu 30 kW est disponible en option pour une charge rapide de 20% à 80% en 45 minutes. ●

CONCLUSION

Le bilan est un peu moins positif s'agissant du comportement routier. Malgré l'arrivée de roues de 15 pouces et d'une direction revue et corrigée, cette dernière manque encore de précision et les pneus chinois montés d'origine sont très vite dépassés dès qu'on les sollicite un peu trop. L'amortissement est correct pour une voiture du segment A. La nouvelle Dacia Spring 65 Extreme coûte 19.163,97 Euros tvac. ●



Ford Explorer EV

DIE LUST AM ENTDECKEN

Ein prächtig und dynamisch aussehendes SUV, beeindruckend in Form und Design ohne aufdringlich zu wirken, ein geräumiges Interieur, hohes Komfortangebot, hervorragende Leistungen, angenehmes und sicheres Fahrverhalten, **der Ford Explorer verfügt über alle Voraussetzungen**, um in der neuen E-Mobilität von morgen neue Maßstäbe zu setzen.

Von **Marc Schonckert**

Erfahren durften wird den elektrischen Explorer in Slowenien zwischen Ljubljana und Bled, auf hervorragenden Straßen und in prächtiger Landschaft, die leider so schön ist, dass sie sich in den Sommermonaten wohl kaum einem beängstigenden Touristenstrom wird entziehen können. Einem verdienten Verkaufserfolg wird sich auch der Explorer nicht entziehen, obwohl man in der Republik des Zögerns und des Abwartens den Einzug der Kölner in das E-Segment bei SUVs mit einiger Skepsis betrachtet. Aber das tut man in Deutschland bekanntlich bei jedem SUV, das nicht gerade so klobig, angeberisch und un gelenk daher kommt wie einige der Platzhirsche auf der linken Autobahnspur.



Derzeit bezieht Ford die Batterien, wie auch die Motoren, von Volkswagen. Der Explorer basiert technisch auf der MEB-Plattform des VW-Konzerns, wie der ID.4, Audi Q4 oder Skoda Enyaq. Seine Batterie kann in 26 Minuten von 10 auf 80 Prozent geladen werden. In puncto Look und Vielseitigkeit imponiert er nebenbei als

EN BREF



- Dynamisches Design
- Handlichkeit
- Lenkung
- Fahrkomfort
- Antritt- und Durchzugsvermögen



- Preis

elegant-dynamisches SUV mit souveränem Auftritt. Der Explorer ist zunächst als Hecktriebler mit 210 kW (286 PS) sowie als Allradvariante mit zwei Motoren und 250 kW (340 PS) erhältlich. Ausgangspunkt für eine beachtliche (theoretische) Reichweite von angegebenen 600 km ist eine „Extended Range“-Batterie von 79 kWh (nutzbare Kapazität), welche beide Leistungsvarianten antreibt. Eine kleinere Batterie von 52 kWh wird im Herbst zusätzlich einen Hecktriebler mit 125 kW/170 PS ausrüsten. Wir duften den Explorer in beiden Versionen erproben, wobei der Leistungsunterschied zwischen den 286 PS des Hecktrieblers und den 340 PS des Allradlers nicht übermäßig auffiel und sich der Unterschied in diesem Fall hauptsächlich bei Fahrten auf schlechtem Untergrund oder im Gelände durch bessere Traktion und besseren Antritt bemerkbar macht. Auch bei Überholvorgängen kommt dies zum Ausdruck. In der Gesamtheit unserer Fahreindrücke zeigte sich der 286-PS-Hecktriebler als angenehm und fleißig bei Antritt, Durchzug und Fahrkomfort. Der Ford Explorer EV ist ein komfortables SUV mit den Fahreigenschaften einer Limousine was Lenkung, Federung und Handling auf der Landstraße wie auf der Autobahn betrifft. Das Kurvenverhalten bestätigt die dynamische Optik dieses Gefährts, das sich in puncto Fahrdynamik mehr als Limousine denn als SUV erweist. Zudem kann es sich in puncto Design und Styling sehen lassen: Ein sportlicher, dynamischer Look harmonisiert hier mit klaren Linien; im Innenraum gefällt der Explorer mit viel Übersichtlichkeit, guter Verarbeitungsqualität und Sitzen, in denen man sich auf Antrieb wohlfühlt. Insgesamt entdeckten wir beim neuen EV Explorer eine Menge Argumente, welche ihn auf die Erfolgsspur führen werden, zumal auch Ladevermögen und Verbrauchswerte diese Spur in vorbildliche Reichweiten führen. ●

TECHNISCHE DATEN

Länge/Breite/Höhe:	4468 mm/ 1871 mm/ 1639 mm
Leergewicht:	2267 kg
Ladevolumen min/max:	536 / 1422 Liter
Batterie :	84 kWh, nutzbar: 79 kWh
Motorleistung:	210 kW/286 PS Vorderradantrieb 250 kW/ 340 PS bei Allrad
Spitze:	180 km/h
0-100 km/h:	5,3 Sekunden
Verbrauch:	pm
Reichweite:	430 bis 600 km
Ladeleistung:	11 kW Wechselstrom 185 kW CCS Gleichstrom-Anschluss

Preis:	Extended range Hinterradantrieb : 47.300 € Allrad : 58.900 € Allrad Premium : 62.500 €
---------------	---

Muller Pneus

Besserer Kundenservice durch Digitalisierung

Seit seiner Gründung im Jahr 1998 hat sich das Unternehmen Muller Pneus, das auf den Verkauf und die Montage von Reifen und Felgen spezialisiert ist, ständig weiterentwickelt und ist gewachsen, ohne dabei die Qualität seines Kundenservice aus den Augen zu verlieren.

In einer sich ständig verändernden Welt, in der die Technologie die Unternehmen zu neuen Ansätzen zwingt, um ihre Kunden zufrieden zu stellen, hat sich Muller Pneus durch die radikale Umgestaltung seines Kundendienstes für die Montage, den Verkauf und die Lagerung von Reifen durch die Digitalisierung hervorgetan. Dieser Übergang zu einem moderneren und vernetzten Ansatz spiegelt das Bestreben des Unternehmens wider, an der Spitze der Branche zu bleiben und gleichzeitig eine beispiellose Kundenerfahrung zu bieten.

Die Bedeutung der Digitalisierung für den Kundendienst

Die Digitalisierung spielt eine entscheidende Rolle bei der Art und Weise, wie Unternehmen mit ihren Kunden interagieren. Für das junge Unternehmen bot dies außergewöhnliche Möglichkeiten zur Verbesserung der betrieblichen Effizienz, der Personalisierung von Dienstleistungen und der Kundenzufriedenheit. Der beste Beweis dafür ist der Gewinn des Grand Prix de l'innovation dans l'Artisanat der Chambre des Métiers in der Kategorie „Services“.

Diese Innovation hat es ermöglicht, dem Kunden Interventionszeiten zwischen zehn Minuten (für bestehende Kunden) und 20 Minuten (für neue Kunden) anzubieten und gleichzeitig ein hohes Niveau und eine hohe Qualität der Dienstleistungen beizubehalten.

Vereinfachtes Verfahren für Montage & Verkauf von Reifen

Früher waren der Kauf und die Montage von Reifen aufgrund von Wartezeiten,

Zeitdruck und administrativem Aufwand mit einem erheblichen Zeitaufwand verbunden. Im Zuge der Digitalisierung hat das Unternehmen ein benutzerfreundliches Online-Reservierungssystem eingeführt, mit dem Kunden mit wenigen Klicks einen Termin für die Reifenmontage vereinbaren können. Dieser vereinfachte Prozess eliminiert unnötige Warteschlangen, optimiert die Zeit der Kunden und bietet ihnen die Flexibilität, einen passenden Termin zu wählen. Dieser schnelle und qualitativ hochwertige Service wird in allen Montagezentren angeboten: Bartringen, Contern, Fridhaff, Grass, Howald, Junglinster, Leudelange, Wiltz und Windhof.

Optimierte Reifenlagerung

Die Verwaltung des Reifenlagers war ebenfalls eine große Herausforderung für Muller Pneus, insbesondere in der Zeit des Saisonwechsels, wenn viele Kunden ihre Reifen außerhalb der Saison einlagern möchten. Mit Hilfe der Digitalisierung führte das Unternehmen ein Online-Reifenverfolgungs- und -verwaltungssystem ein. Die Kunden können nun mit einem Klick den Status ihrer eingelagerten Reifen überprüfen, ihre Lieferung anfordern oder sie montieren lassen. Dieser intelligente Ansatz vermeidet Zeitverluste und stellt sicher, dass die Reifen verfügbar und in einwandfreiem Zustand sind, wenn der Kunde sie benötigt.

Personalisierung der Kundenerfahrung

Die Digitalisierung ermöglicht es Muller Pneus auch, das Kundenerlebnis wie nie zuvor zu personalisieren. Dank der

Daten, die über das Online-Reservierungs- und Reifenverfolgungssystem gesammelt werden, kann das Unternehmen die individuellen Vorlieben und Bedürfnisse jedes einzelnen Kunden besser verstehen. Dies ebnet den Weg für spezifische Reifenempfehlungen, die auf den Fahrgewohnheiten basieren.

Ständige Innovation & Anpassung

Muller Pneus hat einen mutigen digitalen Wandel vollzogen, um seinen Kundenservice bei der Montage, dem Verkauf und der Lagerung von Reifen zu revolutionieren. Durch die Einführung der Digitalisierung hat das Unternehmen die Prozesse für seine Kunden vereinfacht, die Verwaltung der gelagerten Reifen optimiert, das Kundenerlebnis personalisiert und sich der kontinuierlichen Innovation verschrieben. Diese Transformation zeigt, dass Technologie die treibende Kraft für ein besseres Kundenerlebnis sein kann, und Müller Pneus positioniert sich heute als Branchenpionier, der bereit ist, sich den Herausforderungen der Zukunft zu stellen und gleichzeitig die immer höheren Erwartungen seiner Kunden zu erfüllen.

Carlos DE JESUS





SPORTLICHE LINIEN UND EIN MARKANTES FRONT-DESIGN VERLEIHEN DEM TERRAMAR EIN DYNAMISCHES FLAIR, WIE AUCH DER GROSSE HECKDIFFUSOR.

Cupra Terramar

FRISCHER WIND AUS BARCELONA

Die Austragung der Edition 2024 des America's Cup in Barcelona war für Cupra Anlass, sich diesem Event als Sponsor anzuschließen und in diesem Rahmen sein jüngstes Modell, den Terramar, vorzustellen.



Von **Marc Schonckert**

Fahren war allerdings nicht angesagt, das soll in diesen Tagen nachgeholt werden und so kamen wir, wie so oft bei Seat und Cupra, in den Genuss einer lautstarken, farbenprächtigen und ziemlich bewegten Präsentation über Riesenbildschirm und Bühne im Audimax des Hafens von Barcelona.

SUV IM DYNAMIK-LOOK

Laut Cupra-CEO Wayne Griffiths wird die Marke mit dem neuen Terramar „erwachsen“, eine bemerkenswerte Feststellung, wenn man bedenkt, dass Cupra seit dem Launch im Jahr 2018 weltweit bereits rund 700.000 Fahrzeuge ausgeliefert hat und mit 125.700 ausgelieferten Fahrzeugen das beste erste Halbjahr ihrer jungen Geschichte verzeichnet.

HYBRID IN ALLEN VARIANTEN

Anders als die rein elektrischen Born und Tavascan kommt der Terramar mit fünf verschiedenen Antrieben. Das sind: Benziner (TSI), Mild-Hybrid Benziner (e-TSI) und moderne Plug-in-Hybridmotoren (e-Hybrid) auf dem neuesten Stand der Technik. Die Leistungsspanne reicht von 110 kW/150 PS bis 200 kW/272 PS. Der Terramar verfügt über serienmäßiges Sportfahrwerk und Progressivlenkung sowie über eine neue adaptive Fahrwerksregelung und leistungsfähige Bremsen. Optisch zeigt er die

neue Lichtsignatur der Marke mit den drei Matrix LED Ultra Dreiecken. Sportliche Linien und ein markantes Front-Design verleihen dem Terramar ein dynamisches Flair, wie auch der große Heckdiffusor. Zu den neun Außenfarben gehören zwei matte Optionen sowie Dark Void, inspiriert von der Plasmafärbung des Cupra-Showcar Dark Rebel. Im sportlich gestalteten Innenraum dominiert ein fahrerorientiertes Cockpit, mit großer Mittelkonsole und mit Schalensitzen aus nachhaltig hergestellten Textilien oder mit Leder aus pflanzlicher Gerbung, auf die man bei Cupra ganz besonders stolz ist. Ein entsprechendes Infotainment mit großem Bildschirm darf natürlich nicht fehlen. Wer es gern wohl getunt und gepflegt laut hat, den erwartet ein Hi-Fi-Audiosystem von Sennheiser mit zwölf Lautsprechern. Der Terramar wurde in Barcelona entworfen und entwickelt und im ungarischen Audi-Werk Győr produziert. Die Auslieferungen sollen im letzten Quartal dieses Jahres beginnen. ●





mirkaafenaerenauto.lu

ROOST | SANEM | BERTRANGE

ALL ZORT VUN AUTOEN, SÉIER, PROFESSIONELL, ONKOMPLIZÉIERT

GRATIS ESTIMATIOUN



GIL LINSTER 

NASCAR DRIVER

MIR IWWERHUELEN ALL ADMINISTRATIV DEMARCHÉ FIR IECH
AN DIR KRITT DI BESCHTE PRÄISSER DUERCH EN EUROPAWÄIT NETZWIERK

Électromobilité Gagnez en avantages, pas forcément en silence...

Offre mobilité verte en partenariat avec Enovos Luxembourg et diego:

- Financement complet à taux avantageux¹⁾
- Installation de votre borne à domicile
- Aide à l'obtention de la prime étatique²⁾
- Et plus encore!

bgl.lu/fr/green-mobility



**BGL
BNP PARIBAS**

**La banque
d'un monde
qui change**

1) Offre soumise à conditions et sous réserve d'acceptation de votre dossier par la banque.

2) Le traitement fiscal dépend de la situation individuelle de chaque client et est susceptible d'être modifié ultérieurement.