

Janvier 2025

automoto

MAGAZINE



Autofestival :

ZOOM SUR LES NOUVEAUTÉS 2025 !



**CONCOURS
32^e ÉDITION
"AUTO VUM JOER"**

**Gagnez une
voiture !**

Tests

Toyota Land Cruiser
Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid
Opel Frontera
Mini Aceman



RENAULT 5 E-TECH ELECTRIC

made in Europe
jusqu'à 410 km d'autonomie ⁽¹⁾
openR link avec Google intégré ⁽²⁾
jusqu'à 26 systèmes avancés d'aide à la conduite ⁽³⁾
bénéficiez de la prime gouvernementale allant jusqu'à 6000 € ⁽⁴⁾
essayez-la chez votre distributeur

plus d'infos



AUTOFESTIVAL
25 JAN - 3 FEV 2025



0 gr CO₂/km · 14,9 - 15,5 kwh/100 km (wltp)
contactez votre distributeur pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule

ouvert les dimanches 26 janvier et 2 février inclus

(1) selon wltp (2) Google, Google Play, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC (3) selon la version (4) info et conditions sur guichet.public.lu. annonceur : Renault Belgique-Luxembourg s.a. (importateur), chaussée de mons 281, 1070 bruxelles, TVA BE 0403 463 679, IBAN BE76 0017 8828 2195, rpm bruxelles. **◆ DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**

renault.lu

**VOTRE STYLE, VOS CHOIX.
NOTRE PROTECTION.**

**Découvrez
easyPROTECT Auto**



L'exemple luxembourgeois



Malgré un contexte économique tourmenté et des constructeurs européens qui peinent à (di)gérer leur transition vers la mobilité électrique, l'écosystème luxembourgeois de l'automobile fait preuve de pragmatisme. La « Realpolitik » menée en bonne intelligence par les responsables du secteur et les décideurs politiques lui permet de garder une certaine dynamique sans perdre de vue les objectifs de réduction de CO2.

Fidèle à une tradition qui remonte à 1964, l'Autofestival est «le» rendez-vous privilégié d'un

secteur d'activité qui a aussi valeur d'indicateur économique. Même si l'on n'en « construit » pas en terre grand-ducale, l'auto y occupe en effet une place essentielle. Non seulement elle demeure au cœur des besoins de mobilité de nombreux concitoyens (en parallèle aux efforts importants qui sont faits pour promouvoir les transports en commun) mais elle est aussi créatrice d'emplois (directs ou indirects) et une excellente source de revenus pour l'État.

Ce dernier a notamment perçu 130 millions d'Euro de TVA sur les ventes des quelque 19 000 voitures de société comptabilisées l'an dernier, lesquelles ont représenté environ 40 % du total des immatriculations de véhicules personnels sur la même période (chiffres : House of Automobile).

Par les temps qui courent, il eût été pour le moins hasardeux de risquer de voir fondre une telle manne, a fortiori quand on sait que lesdites transactions ont également engendré, à elles seules, un chiffre d'affaires de 800 millions d'Euro pour les concessions.

On comprend que le gouvernement n'ait pas trop fait la sourde oreille lorsque les professionnels du secteur l'ont gentiment invité à ne pas augmenter « exagérément » les taux de l'avantage en nature (ATN) pour voitures de fonction.

En fin de compte, il a été décidé de les maintenir à respectivement 0,5 % et 0,6 % (en fonction de la puissance et de la consommation) pour les voitures 100 % électriques ou à hydrogène jusqu'au 31 décembre 2026, après quoi il est prévu de les faire passer à 1 et 1,2 %. Par contre, au 1er janvier dernier, les taux ont bel et bien augmenté à 2 % pour les « autres motorisations », hybrides ou non. Un choix qui, on le sait, a pour objectif d'accélérer la vente de véhicules à zéro émission pour arriver à « verdier » plus rapidement le parc automobile luxembourgeois. C'est d'ailleurs dans la même optique que les ministres de tutelle avaient décidé de prolonger, il y a quelques mois, les aides à l'achat pour les voitures 100 % électriques et d'introduire également une prime de 1 500 Euros pour l'acquisition d'un véhicule d'occasion électrifié à 100 %. À l'aune des conséquences désastreuses de l'abolition de ces primes chez nos voisins (surtout allemands), l'on ne peut que s'en féliciter, même s'il est clair que le contribuable ne pourra pas cofinancer ad vitam aeternam cette transition vers une mobilité plus durable.

En attendant, je vous souhaite une bonne lecture de ce numéro spécial « Nouveautés 2025 » qui, je l'espère, saura vous orienter dans vos choix !

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



NOUVEAUTÉS 2025

Pg. 8 Les incontournables

CONCOURS "AUTO VUM JOER"

Pg. 22 Tout savoir sur les différentes catégories

VISIONS D'AVENIR

Pg. 36 Jaguar Type 00

Pg. 39 Suzuki eVitara

ESSAIS

Pg. 40 Toyota Land Cruiser

Pg. 44 Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid

Pg. 48 Opel Frontera

Pg. 52 Mini Aceman

INTERVIEW

Philippe Mersch

« L'électrique sur une pente ascendante »

Pg. 32



Emir Mustafic

Leasing: Steigendes Interesse an E-Mobilität

Pg. 47





[SPORTY] JOY.

CONDITIONS AUTOFESTIVAL BMW.



La BMW X1
à partir de 395 €

par mois hTVA,
en location pour les professionnels.*

 **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**

Informations environnementales : bmw.lu

0,7-8,2 L/100KM • 16-186 G/KM CO₂ (WLTP)

* Infos et conditions sur bmw.lu

AUTOFESTIVAL
25 JAN - 3 FEV 2025

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

Bilia Mersch
21, Rue de la Gare
L-7535 Mersch
www.bilia.bmw.lu

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

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

DOSSIER

TOUT (OU PRESQUE) CE QUI VOUS ATTEND EN 2025 !

2024 devait être l'année du basculement définitif vers le VE. Finalement, elle a été celle de la prudence. Oui, l'avenir est toujours électrique, mais les constructeurs se rappellent que 2035 est encore loin, et qu'il en faut (encore) pour tout le monde...

Par Laurent Zilli



Abarth

VE ET RIEN D'AUTRE

Adieu échappements Akrapovic pétaradants, Abarth a bel et bien entièrement basculé du côté électrique. Il n'y a plus rien d'autre au catalogue, et 2025 sera l'année de l'expansion grâce au 600e, premier SUV de l'histoire de la marque, et aussi modèle le plus puissant jamais proposé par le Scorpion : 280 ch et 345 Nm. Mamma mia!

Alfa Romeo

STELVIO EN VUE ?

La vedette Alfa de l'année sera évidemment le petit SUV Junior, déjà commercialisé mais dont la gamme sera bientôt élargie par la version électrique Veloce de 280 ch, et par la version hybride Q4, 136 ch et transmission intégrale. Normalement, c'est aussi en 2025 qu'on devrait voir arriver, ne serait-ce qu'en images, la prochaine génération du Stelvio, et peut-être celle de la Giulia. Année sportive !





Alpine

LA R5 DE SPORT

Alpine lancera cette année la carrière de son tout premier modèle électrique, dérivé de l'irrésistible Renault 5. Elle se nomme A290, et à notre grande surprise, elle nous a totalement conquis ! 2025 devrait voir arriver un autre événement, à savoir la version définitive du concept A390 beta (notre photo), un crossover coupé, également électrique. Nous aussi, ça nous fait drôle, mais attendons de voir...

Audi

MÉTAMORPHOSE PATRONIMIQUE

L'année 2025 sera importante pour Audi, qui va déployer sa nouvelle stratégie de nom dans des catégories traditionnelles. Nous voulons dire par là que les chiffres pairs sont désormais attribués aux modèles électriques, et les chiffres impairs aux modèles thermiques et hybrides. Voilà qui est synonyme de révolution pour un modèle historique : la toute nouvelle A6, qui entre dans l'ère 100 % électrique de son histoire. Du coup, l'A5 n'est plus un coupé, mais une berline et un break, thermique, donc. 2025 verra aussi l'arrivée de la version sportive du SUV Q6, évidemment nommé SQ6. Et comptez sur le constructeur pour que cette liste des nouveautés de l'année ne soit que très parcellaire.



BMW

ENFIN LA NEUE KLASSE

Le public est toujours en attente des nouveautés de Munich, et il se délectera probablement en 2025 de modèles récemment renouvelés, tels que la Série 1 et la Série 5, ou de ceux qui le seront cette année, comme la Série 7 ou la Série 2 Gran Coupé. Mais celles que tout le monde attend, ce sont les voitures de la nouvelle famille (pardon pour le pléonasme) Neue Klasse. Le premier modèle sera le SUV électrique iX3, dont des photos espions en circulation confirment déjà que le look du concept sera presque intégralement respecté. Qui n'a pas hâte ?

BYD

OFFENSIVE HYBRIDE

C'est avec le même appétit que le constructeur chinois BYD entame 2025, et avec encore plus de modèles. On pense notamment au SUV coupé Sealion 7, un beau bébé de 312 à 530 chevaux. Une autre nouveauté à surveiller montre que la marque comprend bien le marché européen, puisqu'elle n'est pas électrique, mais hybride rechargeable. Il s'agit du Seal U DM-i, qui annonce jusqu'à 80 km d'autonomie électrique, et plus de 1000 km d'autonomie combinée. Si les rumeurs disent vrai, BYD devrait aussi lancer une citadine à prix plancher, vraisemblablement électrique. En tout cas, la marque est là pour s'installer durablement.



Citroën

RENOUVELLEMENT D'UN BEST-SELLER

Si tout se passe bien pour Citroën, 2025 sera riche en ventes, car de nombreux modèles retouchés ou entièrement nouveaux entameront leur première année pleine de carrière. On pense aux versions redessinées de l'AMI et la (ë-)C4, mais surtout aux nouvelles générations de la C3 (à moins de 25 000 € dans sa version VE) et du SUV C3 Aircross, lui aussi proposé en VE et en hybride. Enfin, c'est aussi en 2025 que devrait arriver le tout nouveau SUV C5 Aircross, véritable best-seller du constructeur.



Cupra

MINI-BOMBE EN APPROCHE

Du côté de la marque espagnole, l'année 2025 sera placée sous le signe de l'expansion, puisque deux nouveaux modèles ont récemment élargi la gamme, à savoir le crossover électrique Tavascan, et le plus classique (mais toujours très expressif) Terramar, proposé en essence et hybride rechargeable. Le gros évènement de l'année prendra toutefois la forme d'une mini-bombe, puisqu'on devrait voir arriver en concession la petite Raval, citadine électrique qui partagera sa technique avec la future « Polo électrique ».

Dacia

GROSSE NOUVEAUTÉ, LITTÉRALEMENT

Chez Dacia, l'expression « grosse nouveauté » est véritablement à prendre au pied de la lettre, puisqu'en 2025 sera lancé le plus familial des SUV de la marque, le Bigster ! Un modèle très attendu par le public, qui apprécie manifestement de plus en plus les produits Dacia. Avec une longueur de 4,57 mètres, un coffre de 600 litres et un prix de base inférieur à 25 000 €, le Bigster ne devrait pas faire exception.



DS Automobiles

DITES « NUMÉRO 8 »

Récemment présentée en Première Mondiale au Salon de Bruxelles, DS Automobiles lancera cette année son tout nouveau vaisseau amiral, qui inaugure un nouveau style, et une nouvelle nomenclature. La DS N° 8 est un objet statutaire original, mi-berline, mi-crossover, totalement électrique, promettant jusqu'à 750 km d'autonomie WLTP. Pour l'anecdote, la N° 8 débarque sur le marché pile 70 ans après la Citroën DS originelle. Un bon présage ? On le lui souhaite, car le modèle mérite largement qu'on s'y intéresse.

Fiat

L'ANNÉE DU PANDA

Énième modèle construit sur la plateforme Smart Car de Stellantis, mais déjà dotée d'un caractère très fort, ne serait-ce que sur le plan esthétique, la grande nouveauté de Fiat pour 2025 sera bien sûr la toute nouvelle Grande Panda, qui sera commercialisée en versions électrique et hybride, à des prix probablement ultra-compétitifs. Toute aussi adorable mais dans une autre catégorie, on (re-)découvrira la Topolino, version italienne de la microcar électrique Citroën AMI, qui fera enfin carrière hors d'Italie. Quant à la Fiat 500e (rappelons qu'on a dit Adieu à la version classique cet été, après 17 ans d'amour), elle sera proposée dans une version spéciale dont Fiat a le secret : la Giorgio Armani. Glamour !



Ford

CAPRI, C'EST REPARTI

C'est cette année qu'un nom illustre de l'histoire de Ford relancera sa carrière, mais sous une forme de crossover coupé électrique qui n'a plus rien de commun avec son passé - nous avons nommé la Capri. Dans un autre style, le pick-up Ranger Plug-in fera également son arrivée en 2025. Un modèle qui fait totalement sens, puisque sa batterie embarquée peut également servir à alimenter de l'outillage. Enfin, c'est une petite star de la gamme qui mettra les doigts dans la prise : voici venir le Puma Gen-E, version électrique du petit SUV, qui annonce 170 ch et jusqu'à 376 km d'autonomie. Et bien sûr, la Mustang de 7^e génération, récemment lancée, restera une chouchoute de notre marché.

L'ICÔNE MINI À UN PRIX LÉGENDAIRE.

LA NOUVELLE MINI ACEMAN ELECTRIC.

DÉJÀ DISPONIBLE À PARTIR DE 399 €/MOIS EN PRIVATE LEASE.*



BIG LOVE.



Découvrez-la maintenant chez Bilia Luxembourg. *Infos et conditions sur [MINI.lu](https://mini.lu)

BILIA LUXEMBOURG
7, Rue Christophe Plantin
L-2339 Luxembourg
Tél.: +352 49 19 41 1
mini@bilia.lu - mini.bilia.lu

 DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

Informations environnementales : mini.lu

14-14,8 KWH/100 KM - 0 G/KM CO₂ (WLTP)

AUTOFESTIVAL
25 JAN - 3 FEV 2025



Honda

PRELUDE, LE RETOUR !

Honda l'a promis, on verra arriver en 2025 la toute nouvelle Prelude, y compris en Europe. A quel moment de l'année ? Mystère... Par ailleurs, le constructeur annonce aussi une édition spéciale de la Civic, et avant tout cela, sera lancé de façon imminente la version mise à jour du best-seller HR-V.



Hyundai

DU LOURD !

Une des grandes vedettes de la gamme Hyundai sera cette année toute petite, puisque la citadine électrique Inster, déjà très appréciée par la critique, lancera sa carrière commerciale. Mais Hyundai lancera aussi de grosses (au sens premier) nouveautés, telle que la récente nouvelle génération du Santa Fe, le plus imposant encore SUV « Full size » de la gamme électrique, baptisé Ioniq 9, et il n'est pas impossible qu'arrive également en 2025 un nouveau modèle à hydrogène. Le constructeur a en effet dévoilé il y a peu le concept Initium, qui préfigure ce que pourrait être le prochain Nexø. A suivre...

Jaguar Land Rover

ANNÉE ÉTRANGE

Une fois de plus, nous réunissons les deux marques dans un seul chapitre, puisque rien de nouveau ne se passera chez Jaguar avant 2026. D'ici-là, la marque ne commercialisera plus que le SUV F-Pace, tout le reste de la gamme ayant tiré sa révérence dans le courant de 2024. Et chez Land Rover ? On s'attend à des mises à jour plus ou moins importantes sur toute les gammes (Defender, Discovery et Range), mais on espère surtout en savoir plus sur la version 100 % électrique du Range Rover, que le constructeur nous a montré en tests extrêmes dans de récentes communications, mais dont le développement a pris du retard. Bien sûr, nous vous tiendrons au courant.



Jeep

AVENTURE ÉLECTRISANTE

Le spécialiste américain du SUV lancera cette année la Wrangler 4Xe Rubicon. Décryptage pour les profanes : 4Xe désigne la motorisation hybride rechargeable, tandis que Rubicon est l'appellation de la Wrangler la plus extrême en matière de conduite tout-terrain. C'est donc la première fois, sur le marché européen du moins, que ces deux facettes de l'emblématique Wrangler seront proposées simultanément. 2025 sera aussi probablement l'année du changement de génération pour la très populaire Compass, celle du lancement européen du modèle électrique Wagoneer S, (déjà lancé aux USA), celle de la présentation de la Recon (sorte de Wrangler électrique), et aussi des premières livraisons de la petite Avenger en version 4x4.



KGM

PASSER À L'ACTYON

Si, si, vous connaissez KGM. Rappelez-vous, c'est le nouveau nom de SsangYong, changement qui a été effectif en 2024. Paradoxalement, la « nouvelle marque » vient de lancer les festivités de son... 70^e anniversaire, on peut donc s'attendre à des campagnes de promotions. Pour ce qui est des nouveautés proprement dites, le constructeur lancera cette année le SUV Actyon, sorte de « Torres extra-large », au positionnement plus haut de gamme.



Kia

APRÈS LE GROS, LES PETITS

Outre les débuts commerciaux du Sorento, qui n'a pas changé de génération mais vient de bénéficier d'une refonte esthétique assez profonde, et la présentation de la mise à jour du crossover EV6, l'année Kia sera plus... compacte. « Réputation flatteuse » est un euphémisme dans le cas du petit EV3, qui s'apprête à débouler sur le marché, et qui a été absolument encensé par la presse spécialisée en raison de ses nombreuses qualités techniques, proposées à un tarif concurrentiel. Enfin, mention inévitable pour le PV5, vu récemment dans les médias. Certes, c'est un concept de véhicule utilitaire compact, mais son look intéressant pourrait bien trouver sa place dans le monde du « néo-monospace », qui montre des signes d'émergence.

Lancia

REDÉPLOIEMENT

Même si tout est à reconstruire, et si le premier produit n'entre pas dans les canons du public qui adulait jadis la marque, c'est bien l'année du redéploiement pour Lancia, sous forme de la déjà célèbre Ypsilon, en diverses variantes. 2025 verra en effet l'arrivée de la déclinaison sportive HF 280 ch. Et les amateurs de sports mécaniques auront aussi peut-être l'occasion de voir passer (ou de piloter ?) la version Rally 4 HF, qui marquera le retour de Lancia en compétition. Avec sa motorisation hybride 212 ch et sa boîte 5, elle est destinée à aider les jeunes talents à se faire les dents.



Leapmotor

LES CHINOISES DE STELLANTIS

Ca y est, elles sont là ! Leapmotor, c'est la marque chinoise dans laquelle Stellantis a beaucoup investi, et dont la distribution en Europe sera assurée par le réseau du groupe. Mieux : la petite citadine électrique T03 est même déjà assemblée en Europe, dans l'usine Fiat de Tichy, en Pologne. Elle promet 265 km WLTP, et ce pour moins de 19 000 €. L'autre modèle est le C10, un SUV familial (4,74 de long) proposé en deux versions : VE, 218 ch et 420 km WLTP, ou avec un moteur essence en guise de prolongateur d'autonomie, pour aller jusqu'à 950 km.



Lexus

ELECTRIC BUSINESS ?

Toujours aussi discrète, la marque de luxe de Toyota ne semble pas annoncer de modèle entièrement nouveau pour 2025. Quoique, tout dépend de ce qu'on l'on entend par nouveau. Car il est vraisemblable que la berline business ES profite d'une mise à jour esthétique et technologique. Et pour l'occasion, la gamme serait élargie à une version 100 % électrique, ce qui serait alors une vraie nouveauté dans la gamme. Tout cela est au conditionnel, et ne sera confirmé qu'au cours du second semestre.

Maxus

Y A PAS QUE L'ÉLECTRIQUE !

Déjà très appréciée pour ses 100 % électriques (et depuis peu diesels également), Maxus continuera en 2025 à diversifier ses activités pour intéresser les clients particuliers. Après le T90 EV, qui fut le tout premier pick-up électrique du marché, arrivera cette année le eTerra9, encore un pick-up électrique, mais plus imposant, et doté de la transmission 4x4. Ensuite, d'un troisième pick-up, le T60 MAX, qui n'est pas électrique mais... diesel ! Il sera donc exempté de la «taxe chinoise» décidée par l'Europe, et devrait constituer une offre redoutablement compétitive.



Mazda

EZ-6, ES-TU LÀ ?

Chez Mazda, l'un des lancements de l'année sera celui du grand frère du CX-60, le bien nommé CX-80. C'est à peu près le même, mais plus long, pour proposer deux places supplémentaires en troisième rangée. Et ce n'est pas tout, car le constructeur réserve aussi une Première européenne au Salon de Bruxelles, qui s'est ouvert le 10 janvier. Hélas, nous n'en savons pas plus au moment de boucler ce numéro. Lançons une supposition : ce pourrait être la version européenne de la berline EZ-6, fruit d'une joint-venture avec un constructeur chinois. En tout cas, cette dernière est annoncée en Europe, en version VE, et en version hybride.



Maserati

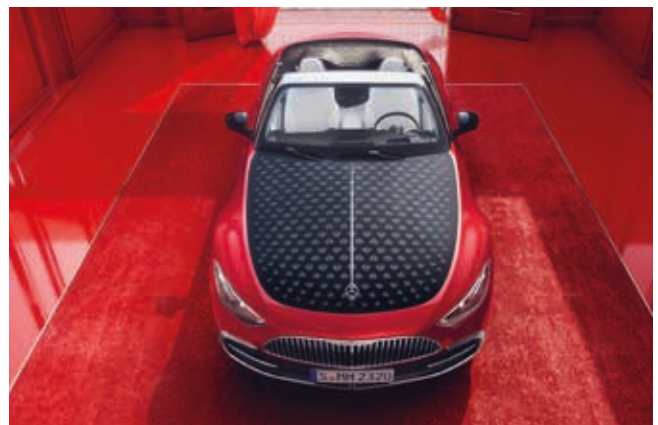
SPORTIVE FULGURANTE

Chez Maserati, la seule nouveauté confirmée pour 2025 est la MC20 Folgore, autrement dit la version électrique de la supercar de la marque. Esthétiquement, rien ne changera, mais la transmission électrique promet des sensations, puisqu'on évoque les chiffres de 830 ch et 1,350 Nm. Par ailleurs, on espère au minimum quelques informations des prochaines générations du SUV Levante, et de la Quattroporte. Même si on sait que le développement de la version électrique a été suspendue, on sait aussi que sa plateforme (commune à la Dodge Charger) est mixte, et accepte donc le moteur V6 Nettuno. Des réponses cette année ?

Mercedes

L'ANNÉE COMPACTE

Pas une année sans une foule de nouvelles Mercedes, mais la première confirmée est la prochaine CLA. Celle-ci ouvrira probablement le bal du renouvellement de la gamme compacte, et le prochain de la liste pourrait être un tout nouveau GLB, dont les photos volées se multiplient sur le net ces dernières semaines. 2025 sera aussi l'année de la mise à jour pour la Classe S, et pour la gamme EQE. Le reste ? Qui vivra verra.



Cette prime gouvernementale de 6.000 € ? Chez Kia, on offre 4.700 €⁽¹⁾ en plus.

La Kia EV3 100% électrique.

À partir de
24.971 €⁽²⁾



Movement that inspires

AUTOFESTIVAL

25 JAN - 3 FEV 2025

Conditions Autofestival
sur tous nos modèles.

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

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

Garage Binsfeld

z.i. Haneboesch-Niederborn, 1
4562 Differdange

Garage Binsfeld

Rue de Noertzange, 15
3860 Schifflange

Garage Kremer

Allée J.W Leonard, 24
7526 Mersch

Autopolis

Rue des Mérovingiens, 9
8070 Bertrange

14,9 - 15,6 kWh/100km • 0 g CO₂/km (WLTP)

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

(1) Offre valable pour l'achat d'une Kia EV3 neuve. Les 4.700 € de remise sont composés de 3.250 € de promotion Salon et de 1.450 € de prime de reprise (trade-in).

Cette prime de reprise inclus la TVA, n'est applicable que lorsqu'un concessionnaire Kia reprend votre ancien véhicule, et s'ajoute à la valeur de votre ancien véhicule.

Offre valable jusqu'au 03/02/2025, sous réserve des conditions générales. Voir conditions sur kia.lu. (2) Offre réservée aux consommateurs du 16/12/2024 au 03/02/2025.

Remise et prime gouvernementale de 6.000 € du Grand-Duché de Luxembourg pour l'achat d'un véhicule électrique incluse. Kia n'est pas responsable des changements dans la législation. *7 ans de garantie ou 150.000 km (selon la première limite atteinte, sans limite de kilométrage pendant les 3 premières années). **Le modèle exposé est à titre illustratif. E.R.: Kia Belgium SA (BE 0477.443.106 - IBAN : BE17 5701 3129 5521) - Ikaroslaan 33, 1930 Zaventem.





MG

TOUS AZIMUTS

La première chose à attendre de la part de MG en 2025, c'est la présence de plus en plus visible des tout derniers modèles en date, à savoir la petite MG 3 hybride, et surtout le Cyberster, premier roadster électrique du monde. Puis viendra le moment d'attaquer sur tous les fronts énergétiques. D'une part, le SUV HS sera décliné en full hybride, en plus des actuelles versions essence et plug-in. Ensuite, la petite 3 débarquera en version strictement essence, à un prix forcément plus canon encore. Enfin, le SUV électrique Marvel R devrait céder sa place à un tout nouveau modèle. Il y en aura vraiment pour tout le monde !

Mini

GAMME RENOUVELÉE

La nouvelle Mini Cooper est déjà un succès qu'on peut facilement croiser sur les routes, et ce n'est qu'un début. Car le reste de la gamme sera déployé en 2025, avec notamment la nouvelle Mini Cabrio, l'une des toutes dernières décapotables abordables du marché. Arrivera aussi la nouvelle version sportive JCW, forte de 230 chevaux, également disponible... en cabrio. Enfin, le tout nouveau modèle Aceman, sorte de break surélevé qui remplace la Clubman, actuellement uniquement disponible en version VE, lancera sa carrière commerciale.



Nissan

ET APRÈS ?

Du côté des concessions, les événements Nissan de l'année seront tous électriques. Il y aura la carrière de l'Ariya Nismo, l'arrivée très probable de la toute nouvelle Leaf, qui passerait au format crossover, et surtout la présentation très attendue d'une nouvelle Micra. Elle aussi fait sa petite révolution, puisqu'elle sera basée sur la nouvelle Renault 5, et donc sera 100 % électrique également. Par ailleurs, c'est pour toute la marque que 2025 sera importante, puisqu'on vient d'apprendre que la procédure de fusion avec Honda était à l'étude. Et après ? Qui vivra verra.

Mobilize

LE NOUVEAU TWIZY

Mobi-qui ? C'est vrai, il faut être assez fin connaisseur de l'automobile pour savoir que Mobilize est une nouvelle entité créée par Renault, et dont les créneaux sont les « nouvelles solutions de mobilité ». C'est donc chez Renault qu'on trouvera un tout nouveau véhicule, ou plutôt la nouvelle génération d'une vieille connaissance : sous les traits du Mobilize Duo, vous ne manquerez pas de reconnaître une évolution du pionnier de la microcar électrique, le Renault Twizy. Pour info, nous l'avons essayé, et nous avons adoré.



Opel

LE RETOUR DU FRONTERA

La marque au Blitz fera cette année en sorte que la nouvelle génération du Grandland connaisse le même succès que la première, avec cette fois une version 100 % électrique en plus de l'hybride et de la plug-in. Et l'autre événement est le retour d'un ancien best-seller, mais sous une forme différente : nous parlons bien sûr du tout nouveau Frontera. Le voici sous les traits d'un SUV plutôt compact, et qui a la maîtrise des coûts inscrit dans son ADN.

Peugeot

ANNÉE CALME ?

A ce stade, difficile de savoir si le Lion sortira une nouveauté de son chapeau vers l'été ou après. Dans l'immédiat, tout ce que l'on sait est que 2025 sera consacrée au développement de gammes existantes. La gamme 408 d'abord, puisque le crossover coupé accueillera une version 100 % électrique, dévoilée en septembre dernier au Mondial de Paris. Ensuite, on s'attend au développement de l'offre du « cœur de gamme » que sont les 3008 et 5008. Au programme : les versions électriques Long Range, qui annoncent quelque 700 km d'autonomie, et les versions 4x4, dont les deux moteurs cumuleront 320 ch.



Porsche

EN ATTENDANT LA 718

La mise à jour de l'actuelle 911 a commencé en 2024, notamment avec l'adoption d'un tout nouveau (et formidable) moteur hybride. Comme de coutume, toute la gamme 911 va suivre cette année. 2025 sera aussi la première année pleine pour le nouveau Macan électrique, seule à représenter le nom sur le marché depuis le retrait de la version thermique bien connue. Les petites 718 Cayman et Boxster ont subi le même sort au début de l'été; hélas, on a appris il y a peu que la relève électrique se ferait attendre au-delà de 2025.

Polestar

OFFRE TRIPLÉE

Elle qui vivait d'un seul modèle depuis des lustres a officiellement triplé sa gamme en 2024, avec les lancements du SUV Polestar 3, et de l'original crossover coupé Polestar 4, dépourvu de lunette arrière. En 2025, il sera donc temps de tirer profit de cette gamme jeune et attractive, et d'enfin faire ses preuves de constructeur premium. Par ailleurs, on devrait aussi voir arriver cette année la berline GT Polestar 5, initialement prévue en 2024. Et il se pourrait même que le cabrio haut de gamme Polestar 6, prévu en 2026, soit dévoilé dans sa version définitive. Mais là, on anticipe probablement un peu.



Renault

L'ANNÉE DE LA 4

Jeu de chiffres amusant chez Renault : si l'année 2024 fut celle de la nouvelle Renault 5, 2025 sera l'année de la Renault 4. Le lancement de la nouvelle génération (électrique) de la 4L est en effet imminent. Mais la Renault 5 fera à nouveau parler d'elle, avec d'une part la version haut de gamme Roland-Garros, et l'autre la version de base Five, qui doit approcher les 25 000 €. On s'attend également à des facelifts pour l'Austral et la Megane électrique, et peut-être même la présentation officielle (pour un lancement en 2026) de la Twingo électrique, très ressemblante au concept, donc à la Twingo originelle.

Skoda

NOUVEAU MODÈLE ÉLECTRIQUE

Le constructeur tchèque lancera d'ici quelques semaines les versions mises à jour des SUV électriques Enyaq et Enyaq coupé. Ils adoptent le nouveau langage esthétique de la marque, baptisé « Modern Solid », inauguré par une autre nouveauté, le crossover urbain Elroq. Le modèle est la dernière adjonction en date à la gamme électrique du constructeur. Les essais ont eu lieu il y a peu, et les premiers échos sont excellents.



Smart

ET DE 5 !

Ou plutôt non, et de trois, puisque qu'après la #1 et la #3, le prochain modèle de Smart se nomme # 5. Le constructeur s'éloigne ainsi de plus en plus de sa catégorie initiale, puisqu'on parle ici d'un SUV (100 % électrique bien sûr) de quelque 4,7 m de long. Ce sera la Smart des familles, donc, qui annonce à peu près 600 km WLTP d'autonomie moyenne, et des versions allant au-delà des 600 ch.

Subaru

FIDÈLE À SOI-MÊME

Malgré une carrière devenue très discrète, Subaru a ses inconditionnels, et ceux-ci seront ravis de redécouvrir un des modèles phares de sa gamme : le Forester. Celui-ci entre dans sa sixième génération, avec un look plus réussi que jamais, et rien ne permet de douter que la qualité proverbiale de la marque soit au rendez-vous. Sous le capot, on retrouve le 2,0 Boxer hybride, évidemment associé en série à une transmission intégrale.



Suzuki

PREMIER VE

Sauf surprise, le constructeur japonais ne proposera qu'une nouveauté cette année, mais non des moindres : le eVitara. Tout premier modèle électrique de l'histoire de Suzuki, il prêtera sa base technique à un modèle de sa marque partenaire. Voyez plus loin...

Nouveau Ford Capri® 100% électrique

maintenant à € 399/mois en leasing privé*




Réservez un essai
dès aujourd'hui

Ford

BRING ON
TOMORROW

13,3-15,8 KWH (CYCLE MIXTE) WLTP

Informations environnementales (A.R. 19/03/2004) : www.ford.lu/environnement. La consommation de carburant, les émissions de CO₂ et l'autonomie/rayon d'action (électrique) du véhicule sont mesurées et homologuées conformément à la norme WLTP. Les équipements optionnels, le style de conduite, les conditions de circulation ou les facteurs environnementaux (température extérieure, ...) peuvent influencer les émissions de CO₂, la consommation et/ou l'autonomie. Par conséquent, les valeurs WLTP ne sont pas une représentation exacte à 100 %, et vos valeurs peuvent donc différer (parfois de manière significative) des valeurs WLTP mesurées. Le distributeur vendeur et Ford déclinent toute responsabilité à cet égard. *Prix TVA inclus, calculé sur une durée de 36 mois et 10.000 kms/an et un apport de €4.000, pour un conducteur principal âgé de minimum 23 ans. Private Lease est un produit de location longue durée réservé aux particuliers (36 à 60 mois, max. 160.000 km) sans option d'achat, offre via "FORD Lease" (une division d'Axus Luxembourg SA), 270, Route d'Arlon, L-8010 Strassen - TVA LU 129.77.109 - RC LUX : B23299). Offre valable jusqu'au 03/02/2025 et réservée aux particuliers résidents luxembourgeois et sous condition d'approbation du dossier, et après signature pour accord de l'offre, du contrat cadre et des conditions générales qu'il contient, du document de cession de rémunération et de la déclaration préalable à la couverture d'assurance. Le locataire ne dispose pas d'un droit de rétractation dans le cadre de ce contrat de location. Sous réserve de modification en cas de changement du prix catalogue ou des taxes. Contactez votre distributeur Ford pour une offre sur mesure et un aperçu complet des conditions générales. Annonceur : Ford Motor Company (Belgium) SA, Avenue du Hunderenveld 10, 1082 Bruxelles, TVA BE0404.955.204, RPM Bruxelles - Banque : Fortis 220-0040000-72 - Tel. 02/482 20 00 - custfobe@ford.com. Contactez votre distributeur Ford ou visitez notre site web www.ford.lu pour savoir plus sur la fiscalité du véhicule, sa consommation, ses émissions de CO₂ ou son autonomie.  **DONNONS LA PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. ford.lu**

Toyota

MERCI SUZUKI !

C'était l'une des Premières mondiales du Salon de Bruxelles. Un nouveau venu dans la gamme électrique, qui ravive un nom disparu depuis 10 ans : l'Urban Cruiser. Chose amusante, alors que Toyota a « prêté » sa Corolla et son Rav4 à Suzuki pour en faire la Swace et le Across, Suzuki a renvoyé l'ascenseur, puisque l'Urban Cruiser n'est autre que l'adaptation du eVitara.



Volvo

CHARGEZ !

2025 est apparemment une année importante pour Volvo, qui a annoncé vouloir lancer 10 modèles avant la fin 2026. Il va donc falloir mettre le turbo, après le lancement très retardé du EX90. Ce grand SUV électrique connaîtra sa première année de carrière, et sera rejoint par un petit frère au gros potentiel commercial, le EX60. Pour celui-ci, Volvo promet une nouvelle génération de batterie, une architecture 800V garante de recharge rapide, et une conduite autonome de niveau 3. On s'attend aussi à l'arrivée de l'ES60, première berline de la marque. Enfin, des rumeurs évoquent aussi un nouveau modèle plug-in, ce qui a du sens quand on se rappelle que le constructeur à quelque peu repoussé son objectif d'électrification totale.

Volkswagen

NE DITE PLUS « TIGUAN ALLSPACE »

La grande nouveauté VW de l'année sera, effectivement, plutôt grande. Le Tayron est un tout nouveau SUV familial assez généreusement dimensionné, qu'on peut même résumer comme un « Tiguan XL ». De fait, le Tiguan Allspace 7 place n'ayant pas été reconduit au changement de génération, c'est le Tayron qui a repris le flambeau. 2025 sera aussi l'année de la mise à jour pour le best-seller T-Roc. Enfin, le constructeur devrait aussi, en principe, lancer sa citadine électrique ID.2, au look de Polo réinterprétée. Mais nous parlons au conditionnel, car ce ne serait pas la première fois que le lancement d'un VE est retardé.



XPeng

BERLINE, SUV ET COUPÉ

Déjà bien implanté au Grand-Duché, le constructeur chinois XPeng aura probablement à cœur de consolider sa présence en multipliant les modèles. Dans quelles catégories ? Probablement toutes. On évoque par exemple la P7+, version allongée et plus luxueuse de la P7 qu'on connaît déjà. Le G3 pourrait venir compléter la gamme SUV par le bas, et on attend également une berline compacte pour venir contrer frontalement la Tesla Model 3. Enfin, pour le look et pour le plaisir, un coupé n'est pas exclu, sur base de la P7. De fait, le design XPeng est plutôt attractif ; nous sommes donc curieux de voir comment ce style se déclinerait sur une voiture à caractère sportif.





PEUGEOT

LES CONDITIONS AUTOFESTIVAL SAUVAGES



PEUGEOT 208

À partir de **14.225 €** TVAC

PRIME DE RECYCLAGE CONDITIONNELLE DÉDUITE

Jusqu'à **5 ANS DE GARANTIE**

PEUGEOT RECOMMANDE **TotalEnergies**  4,5–5,7l/100km  14,6–16,0kWH/100km  0–128g/km(WLTP)

Contactez votre point de vente pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule.

Prix de départ TVAC sans option pour une Peugeot 208 STYLE 1.2 Turbo 100ch Stop&Start Man.6 après déduction de la prime conditionnelle de recyclage de 3.400 € TVAC. Offre valable pour les particuliers du 01/01/2025 jusqu'au 31/01/2025 dans les points de vente officiels Peugeot luxembourgeois. La prime de recyclage est une prime conditionnelle et seulement valable pour l'achat d'une Peugeot 208 et en cas de reprise d'un véhicule complet hors d'usage immatriculé avant le 01/01/2013 ou s'il s'agit d'un Diesel Euro5 et destinée à la destruction. Le véhicule à recycler doit être immatriculé depuis au moins 6 mois au nom de l'acheteur. Action cumulable avec d'autres actions promotionnelles hors bonus reprise. La garantie Peugeot Extended Care Premium gratuite de 5 ans est une extension de la garantie constructeur standard de 3 ans complémentaire, sur base de 75.000 km /5 ans (jusqu'au premier des deux termes atteint). L'extension de la garantie constructeur ne limite PAS les droits du consommateur dans le cadre de sa garantie légale. Offre valable à l'achat d'une voiture neuve essence de la marque Peugeot dans les points de vente officiels Peugeot luxembourgeois à l'exclusion des 208 Style, des véhicules plug-in hybride et des véhicules utilitaires. Non échangeable contre une réduction équivalente, de l'argent ou d'autres avantages. Offre non valable pour les ventes en ligne. Conditions disponibles dans les points de vente Peugeot. E.R. : Laurent Barria – Stellantis Belux SA – Avenue du Bourget 20 Boîte 2 – B-1130 Bruxelles Belgique, inscrite à la BCE sous le numéro 0403.461.107 – IBAN: DE 64512106990160000009 – Tél: +32 78 15 16 15

Zoom sur les différentes catégories

CONCOURS « AUTO VUM JOER » 2025 :

Pour cette édition 2025 — la trente-deuxième, déjà ! — le concours « Auto vum Joer » organisé par le Luxemburger Wort et le magazine Automoto met en compétition 111 voitures réparties en neuf catégories, catégories que nous vous détaillons au fil de ces pages spéciales. Information importante : les photos reprises dans ce dossier ne sont que quelques exemples d'illustration. Vous découvrirez la liste complète des candidates et voterez pour vos modèles préférés et la voiture de l'année sur le site www.avj.lu. Vous pouvez participer dès maintenant et jusqu'au 26 janvier minuit. Comme de tradition, de nombreux prix — parmi lesquels une voiture de la catégorie A — vous attendent !



A.	Les Citadines et les Compacts
B.	Les SUV / Crossover compacts
C.	Les SUV / Crossover familiaux
D.	Les SUV / Crossover familiaux électriques
E.	Les grands et premium SUV
F.	Les « executive cars »
G.	Les « performance cars »
H.	Les voitures exclusives et de luxe
I.	Les voitures multi-usages et vans

CITY & COMPACT CAR

Parfois, tout — ou presque — se résume à quelques centimètres de différence... histoire de permettre à chacun(e) de briller sur «ses» terres de prédilection, tout en partageant le même goût prononcé pour l'aspect pratique des choses. C'est, à n'en pas douter, l'ADN commun à nos citadines et compactes concourant dans cette catégorie A. Bien sûr, les premières citées excelleront surtout en ville et dans les zones urbaines, où leurs dimensions calculées au plus juste leur permettent de se mouvoir avec une agilité hors pair en restant à l'affût du moindre trou de souris pour se garer. Un exercice que les secondes maîtrisent également très bien, en y ajoutant de véritables aptitudes routières dès qu'il s'agira d'envisager des trajets nettement plus longs avec famille et bagages. Autre caractéristique conjointe : ces dernières années, les constructeurs ont particulièrement soigné le niveau d'équipement et de finition de ces modèles ainsi que l'efficacité de leurs motorisations, qu'elles soient électrifiées ou non. Grâce aux nouvelles normes, leur niveau de sécurité a également progressé.



De haut en bas : Renault R5 E-Tech, Citroën C3/ëC3, Mini Cooper Electric

de Schnékert
Traiteur

VOUS ACCOMPAGNE

TOUT AU LONG DE L'ANNÉE

Commandez sur **schnekert.lu**

Catégorie B

COMPACT SUV / CROSSOVER

Vu le succès phénoménal des SUV, ceux-ci sont désormais déclinés dans toutes les tailles et formes de carrosserie imaginables - ou presque. À l'instar de leurs grands frères, les SUV compacts, auxquels on peut décemment adjoindre les « Crossover », veulent être à l'automobile ce que le couteau suisse est à la coutellerie. Bref, des engins à tout faire et en toutes circonstances. Outre l'aspect pratique, le « look » joue ici un rôle prépondérant, comme en témoignent les trésors d'imagination que déploient les stylistes pour que leurs créations puissent se démarquer de la concurrence. On sait que la clientèle apprécie tout particulièrement la position de conduite surélevée, qui donne l'impression de « dominer » la route. La présence d'un hayon arrière et d'une bonne modularité au niveau des places arrière sont d'autres critères d'achat - le tout dans des dimensions « compactes ».

B

De haut en bas : Alfa Romeo Junior, Volkswagen T-Cross, BAIC BJ30



AXA Assurances Luxembourg S.A. | R.C. S. Luxembourg B 89314

L'assureur de ceux
qui ne prennent pas
de risques inutiles

Joker taxi : 3 retours taxi / an
gratuits si vous n'êtes pas en
capacité de prendre le volant.



axa.lu

FAMILY SUV / CROSSOVER

Largement étayé par les chiffres de vente, le « phénomène SUV » reste plus que jamais d'actualité et se trouve désormais épaulé par l'appétence grandissante de la clientèle pour l'une de ses déclinaisons – les fameux « crossover ». Les principales différences entre les deux ? L'aspect un peu moins « martial » ou « baroudeur » du second, le design de ce dernier se rapprochant plutôt de celui d'une berline bicorps aux allures de « coupé » que d'un monospace - qu'il y ait ou non quatre roues motrices. Les constructeurs sont nombreux à jouer sur les deux tableaux et le client a donc l'embarras du choix, surtout dans cette catégorie qui s'adresse principalement aux familles. Cette forte concurrence stimule la créativité des ingénieurs, lesquels proposent de plus en plus de solutions inédites pour améliorer tant le confort des passagers que l'aspect pratique de leurs autos. Autre phénomène intéressant : le choix varié des motorisations, allant du classique moteur thermique (diesel ou essence) au 100 % électrique en passant par les différentes formes d'hybridation, rechargeables ou non. La possibilité de disposer d'une troisième rangée de sièges, sur certains modèles, est un autre critère de choix.



De haut en bas : Cupra Terramar, Opel Frontera, BMW X3

Mobility Life

Le premier magazine 100% mobilité.

PROCHAINE PARUTION

le 30 JANVIER 2025
Spécial Autofestival
dans
Le Luxemburger Wort

Le monde change, nos manières de nous déplacer également.

Que ce soit sur une, deux, trois ou quatre roues, Mobility Life vous explique tout sur les aspects pratiques, environnementaux, sociétaux et économiques de la mutation qui s'opère.

Interviews, prises de parole d'experts, initiatives locales, essais des derniers véhicules électriques disponibles au Grand-Duché... Mobility Life vous propose dans ce numéro un condensé d'actualité luxembourgeoise sur la mobilité et les acteurs qui la font.



Catégorie D

ELECTRIC FAMILY SUV/
CROSSOVER

Vu la forte demande pour les SUV/Crossover familiaux, les constructeurs semblent considérer que cette catégorie est également parfaite pour inciter la clientèle — essentiellement jeune et pas nécessairement cliente d'une marque en particulier — à franchir le pas vers le « tout électrique ». C'est la raison pour laquelle de nombreux modèles sont déclinés en BEV et n'existent d'ailleurs parfois que dans cette version. Souvent, le client a le choix d'opter pour des modèles disposant de deux moteurs et de quatre roues motrices. Différents niveaux de puissance et de capacité de batterie permettent de privilégier soit les performances (accélérations, aptitudes en tout-terrain) soit l'autonomie. On note aussi que ces SUV/Crossover « familiaux » et 100 % électriques sont aujourd'hui disponibles en différents gabarits pour s'adresser tant aux célibataires qu'aux familles monoparentales ou aux familles nombreuses. Contrairement à ce qu'on pourrait imaginer, les SUV électriques n'ont peur ni de l'eau ni de la boue : certains ont des aptitudes 4x4 qui en étonneront plus d'un, grâce au couple important des moteurs électriques et de systèmes électroniques « intelligents » qui répartissent la traction aux roues offrant la meilleure adhérence.



De haut en bas : Kia EV3, Ford Explorer, BYD Seal U

Mamer-Serfaus
630 km
Un seul badge

enōdrive

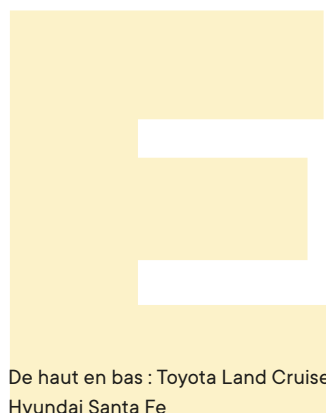
Une app et un badge pour tous vos trajets électriques,
donnant accès à 200 000 bornes partout en Europe.

 **enovos**



BIG PREMIUM SUV

L'appellation parle d'elle-même : les « grands » et « premium » SUV s'adressent à toutes celles et ceux qui en demandent plus. Plus d'espace et plus de confort, à l'évidence, et, pourquoi pas, davantage de puissance et de « standing ». En fonction des modèles, les capacités de franchissement de ces SUV de plus de 2,8 tonnes pour certains, sont tout simplement bluffantes, grâce à l'électronique qui permet, par exemple, de « gérer » une descente, une montée ou, plus prosaïquement, la présence d'une remorque. À retenir aussi : l'arrivée sur le marché de versions 100 % électriques de plus en plus performantes, même si les modèles « thermiques », hybrides ou non, continuent à dominer les ventes des véhicules destinés à une utilisation « tout terrain » assidue.



De haut en bas : Toyota Land Cruiser, Mercedes-Benz G580 EQ, Hyundai Santa Fe

For when you need to ~~drive~~.
Dance

Great taste.
Zero alcohol.
Now you can

Heineken

Catégorie F

EXECUTIVE CAR

Même si les SUV/Crossover trustent désormais les premières marches du podium, les grandes berlines ou « executive cars » continuent à avoir de nombreux adeptes. Il pourrait même y en avoir de plus en plus, grâce à la multiplication de modèles 100 % électriques ou hybrides rechargeables offrant une autonomie d'une centaine de kilomètres. Cela vaut également pour les breaks qui, au fil des générations de modèles, ont perdu leur look « utilitaire » pour gagner en élégance. Ils sont d'ailleurs de plus en plus nombreux à revenir sur le devant de la scène. Grâce aussi aux nombreux systèmes d'aide à la conduite et à leur équipement souvent pléthorique (de série ou en option), ces autos sont idéales pour avaler les kilomètres dans un confort optimal.

F

De haut en bas : AUDI A6 e-tron, Polestar 4, Lotus Emeya



TROUVEZ
VOTRE
PROCHAINE
VOITURE

mycar.lu



Téléchargez l'app, c'est gratuit



PERFORMANCE CAR

La catégorie des « performance cars » s'adresse très clairement aux passionnés de l'automobile, pour lesquels une auto ne sert pas seulement à se rendre de A vers B. Leur voiture doit aussi — et surtout — leur apporter du plaisir. Un plaisir visuel, d'abord, lié à un dessin qui, à lui seul, reflète les prétentions de l'auto sans nécessairement verser dans l'ostentatoire – à moins bien sûr de l'assumer pleinement dans le cas contraire ! Plaisir de conduite, ensuite, avec des puissances et des valeurs de couples importantes générées dans la majorité des cas par des moteurs thermiques avides de hauts régimes... et, de plus en plus, secondés par des systèmes d'hybridation. Quant au comportement routier et au freinage, ils doivent être suffisamment affûtés pour pouvoir effectuer quelques tours d'un circuit automobile sans la moindre appréhension.



De haut en bas : Porsche 911 GT3, Aston Martin Vantage, Ferrari 12 Cilindri

GRIDX

Opening soon.

United by passion.

GRIDX est un lieu unique de 42.000m² d'espaces dédiés à la passion pour la mobilité, l'art, l'innovation, le sport, le shopping et la gastronomie.

Wickrange.
Ouverture en juillet 2025.



gridx.lu



EXCLUSIVE & LUXURY CAR

Si le prix n'est (vraiment) pas son premier critère d'achat, le client accède ici à ce qui se fait de mieux en matière d'automobile. Tout n'est que luxe, calme et volupté, souvent combiné à des performances à couper le souffle. Ici encore, le choix est pléthorique, que l'on opte pour une limousine en version allongée pour encore plus de confort, un 4x4 ultra haut de gamme, une GT sculpturale ou une hypercar avide de bitume. Les puissances affichées par certains modèles sont similaires — voire parfois supérieures! — à celles d'une Formule 1. La noblesse des matériaux utilisés dans l'habitacle et les équipements de confort font que certains intérieurs ne dépareraient pas en « classe affaires » des meilleures compagnies aériennes... De vraies invitations au voyage... ou à la débauche, sur circuit bien entendu !



De haut en bas : Mc Laren Artura Spider, Lamborghini Temerario, Bentley New Flying Spur Speed



DIGITAL & HYBRID EVENT
CORPORATE EVENT
STAND BUILDING
RACING EVENT
LIVE EVENT



MPV & VAN

Les MPV (ou multi purpose vehicles) et les vans ont, au moins, une priorité en commun : celle de savoir se rendre utiles en toutes circonstances, que ce soit pour le transport de passagers ou de marchandises, voire les deux en même temps. Leur dessin ayant considérablement évolué au fil du temps - on est loin des fourgonnettes et camionnettes d'antan ! - les MPV et Van savent aujourd'hui se faire remarquer dans le paysage automobile. Étant donné que certains modèles sont même passés au tout-électrique, on peut également considérer qu'ils puissent même devenir une « sérieuse option » pour un nouveau type de clientèle. Cela serait d'autant plus cohérent que les constructeurs ont considérablement fait évaluer ces deux types de véhicules - au niveau du confort mais aussi au chapitre des équipements et des prestations routières (performances/sécurité). Pour de nombreuses familles ou bien des adeptes de sports nécessitant d'embarquer beaucoup de matériel, ils pourraient être le véhicule idéal. Les camping-cars ou les pick-up bénéficient eux-aussi de maintes évolutions tant techniques que du côté pratique.

De haut en bas : Volkswagen California, Isuzu D-Max, Mercedes-Benz Classe V



VOYAGES VANDIVINIT

Reisen mit Stil

Scannen Sie diesen Code, um unsere **Neuheiten** bereits vorab zu **entdecken** !



RETRO CLASSICS STUTTGART

01.03.2025

Leistungen : Fahrt im modernen Reisebus, Eintritt, 1 Belegtes Brötchen und 1 Softdrink.

1 Tag

Ab 97€ p. P.



TECHNO CLASSICA ESSEN

12.04.2025

Leistungen : Fahrt im modernen Reisebus, Eintritt, 1 Belegtes Brötchen und 1 Softdrink.

1 Tag

Ab 94€ p. P.



Infos & Buchung

STEINFORT

1, rue de Hobscheid
L-8422 Steinfort
Tél. : 39 90 11

RÉISERBANN

12, rue Geespelt
L-3378 Livange
Tél. : 26 26 17

MONDORF-LES-BAINS

31, Avenue François Clément
L-5612 Mondorf-les-Bains
Tél. : 23 66 80 80 - 1

Freizeiter Summer Hierscht
2025

LuxairTours
AGENCE PARTENAIRE

PHILIPPE MERSCH

Président de la Fedamo

« L'ÉLECTRIQUE EST TOUJOURS SUR UNE PENTE ASCENDANTE »

L'Autofestival a toujours été le moment de l'année où il y a **le plus de nouveautés chez les concessionnaires**. Il y a de nouvelles marques, de nouvelles enseignes et un mix très varié de motorisations.

Propos recueillis par Alain Rousseau / Photos Claude Piscitelli

L'an dernier, l'Autofestival fêtait ses 60 ans et vous évoquiez 60 bonnes raisons de venir voir les concessionnaires. À quoi faut-il s'attendre pour cette édition 2025 ?

Je dirai qu'il y aura au moins 61 bonnes raisons pour venir nous voir ! Le marché est en plein mouvement et c'est également une bonne occasion pour se rendre compte à quel point le secteur automobile luxembourgeois est dynamique. Le principal attrait reste quand même les conditions d'achat particulièrement intéressantes.

Comment se porte le marché à l'heure actuelle et quelles sont les perspectives pour cette année ?

L'an dernier, le marché a reculé de 5 % au niveau des immatriculations. Il y a donc certainement moyen de faire mieux ! Comme certaines marques généralistes décrochent tandis que d'autres performent davantage, on ne peut pas en déduire que tout le marché soit forcément mauvais ou négatif. Cette année, les objectifs de réduction des émissions de CO2 pour chaque marque vont avoir un impact sur les immatriculations car elles vont devoir privilégier certaines motorisations à d'autres. Nous estimons quand même que le marché luxembourgeois devrait rester plus ou moins stable, au niveau des immatriculations en tout cas. Mais nous ne sommes pas complètement à l'abri d'une mauvaise surprise venant de l'extérieur.

« Vendre une voiture électrique d'occasion est le même challenge que pour un véhicule électrique neuf. Pour l'acheteur, les contraintes sont les mêmes »



Quel est le mix des ventes au niveau des motorisations ?

On voit que l'électrique est toujours sur une pente ascendante. Aujourd'hui, presque 28 % des immatriculations sont des voitures purement électriques. Les motorisations hybrides sont à 22 % et l'essence tourne autour de 30 %. Plus anecdotiques, les plug-in hybrides sont à 8 % et les diesels à 12,5 %. Nous estimons que ces tendances resteront d'actualité : encore un peu plus d'électriques et d'hybrides, essence stables et les deux autres vont diminuer.

Qu'en est-il du secteur des voitures d'occasion ? Les électriques auraient du mal à trouver preneur...

Vendre une voiture électrique d'occasion est le même challenge que pour un véhicule électrique neuf. Pour l'acheteur, les « contraintes » sont les mêmes : il a besoin d'une infrastructure de charge, il se pose des questions quant à l'autonomie du véhicule... Aujourd'hui, il y a beaucoup d'électriques sur le marché de l'occasion. C'est souvent du très haut de gamme et les prix sont donc encore assez élevés. Avec la prime d'achat de 1 500 € en application depuis le 1^{er} octobre dernier, on note quand même un certain « frémissement » de l'intérêt porté aux occasions électriques, essentiellement à un niveau de prix sous la barre des 20 000 €. Le marché est en train de se développer de ce côté-là.

On entend de plus en plus souvent que l'interdiction de la vente de moteurs thermiques en 2035 pourrait être repoussée par les instances européennes sous la pression de certains groupes politiques et constructeurs qui prônent une neutralité



technologique pour décarboner le parc automobile. Qu'en pensez-vous ?

Au niveau de la Fedamo, nous avons toujours plaidé en faveur d'une neutralité technologique au niveau des motorisations, d'autant qu'à une certaine période certains de nos membres n'avaient pas de BEV dans leur gamme produit. Aujourd'hui encore, nous prônons cette neutralité. Personnellement, j'ai du mal à imaginer que l'échéance de 2035 soit repoussée - mais je peux me tromper. Il est important de décarboner l'industrie automobile. Les constructeurs et les concessionnaires se préparent à vendre de plus en plus des voitures électrifiées, nous nous sommes engagés dans cette voie-là. Si la date de 2035 est repoussée, je ne suis pas sûr que ce sera forcément le meilleur signal pour promouvoir une décarbonation contrôlée. Mais nous n'allons évidemment pas être contre, étant donné que nous défendons aussi les voitures thermiques particulièrement efficaces, toujours au titre de la neutralité technologique.

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

La question n'est pas de savoir si j'y crois ou pas ! L'Europe doit absolument investir - aussi - dans ces nouvelles technologies ou solutions qui peuvent contribuer à décarboner le parc automobile existant.

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

J'ajouterai que parmi ces freins, le prix du véhicule joue toujours un rôle déterminant, tout comme l'incertitude, voire la peur, des gens face à la nouveauté. Cela reste très présent même si les immatriculations progressent et que l'offre se diversifie énormément au niveau des produits. Il est aujourd'hui assez facile, voire très facile, d'installer des bornes de recharge dans le privé. Pour lever un dernier obstacle majeur, il faudrait enfin solutionner le problème qui se pose dans les résidences existantes où, souvent, les copropriétés n'acceptent pas d'investir dans des installations de charge. Si la politique veut changer cela, il y a clairement un levier à enclencher. Ça ne peut que se faire au niveau législatif.

Avant, les concessionnaires et les agents avaient systématiquement des pompes à essence devant la porte. Pourquoi ne pas faire pareil en installant des bornes à recharge rapide ?

L'époque à laquelle vous faites référence remonte quand même assez loin ! La bonne nouvelle est qu'aujourd'hui, je dirais que la très grande majorité des concessionnaires automobiles ont des bornes de recharge sur leur terrain, même des bornes de recharge rapide. C'est clairement quelque chose qui est en place et qui va encore se développer.

L'État vous soutient-il à ce niveau ?

Nous sommes logés à la même enseigne que toute autre entreprise qui souhaite investir dans l'électromobilité. Il y a des aides de l'État, des appels d'offres auxquels il faut participer et en fonction de l'efficacité, on est plus ou moins subventionné.

Mais vous trouvez que c'est une bonne idée ?

Certainement, sauf qu'il est compliqué pour un concessionnaire seul d'être repris dans le cadre d'un appel d'offre public. Actuellement, s'il s'agit d'installer un superchargeur, le projet est très rarement accepté pour des questions de coût en relation avec la charge proposée. Très souvent, la capacité de charge du réseau n'est pas assez élevée et il faut investir dans un transformateur. Du coup, les coûts explosent...

Sachant que la question liée à la recharge des voitures électriques est essentielle pour les utilisateurs, les constructeurs ne pourraient-ils pas vous aider ?

Ils devraient, mais ils ne le font pas - ou pas assez.



« ACTUELLEMENT, S'IL S'AGIT D'INSTALLER UN SUPERCHARGEUR, LE PROJET EST TRÈS RAREMENT ACCEPTÉ POUR DES QUESTIONS DE COÛT EN RELATION AVEC LA CHARGE PROPOSÉE. »

Avec un peu de retard sur nos pays voisins, les constructeurs chinois sont finalement arrivés au Grand-Duché. Comment est perçue cette concurrence nouvelle au sein de votre profession ?

De manière assez sereine. Il y a certes une certaine curiosité face aux nouveaux produits qui arrivent sur le marché mais en général, il y a du respect vis à vis des nouveaux confrères. Tant que cela reste professionnel, il n'y a pas point d'inquiétude !

Les taxes douanières décidées au niveau européen auront-elles un impact sur le prix de ces voitures ? Que disent les membres de la Fedamo qui vendent des voitures chinoises ?

À ce jour, il n'y a pas d'augmentation. Ça veut dire que s'il y a un surcoût, il est absorbé par le constructeur. Ce ne sont d'ailleurs pas que les marques chinoises qui sont concernées, mais toute production chinoise – donc également les voitures européennes fabriquées en Chine avant d'être exportées sur le Vieux continent. Aujourd'hui en tout cas, il n'y a pas de répercussion pour le client.

Le nouveau gouvernement est en place depuis un peu plus d'un an. Comment jugez-vous son travail par rapport au secteur de l'automobile ?

Nous sommes satisfaits d'avoir pu garder des primes attractives pour les véhicules électriques, lesquelles sont évidemment un point de départ très important pour pouvoir proposer une offre attractive aux clients. Nous sommes également très contents d'avoir réussi, en dernière minute, à convaincre le gouvernement de ne pas pénaliser l'utilisation des voitures électriques comme véhicules de fonction. L'avantage en nature restera à un niveau très attractif pendant les deux prochaines années alors que cela aurait dû changer au 1^{er} Janvier 2025. C'est une bonne nouvelle.

« NOUS SOMMES SATISFAITS D'AVOIR PU GARDER DES PRIMES ATTRACTIVES POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES, , LESQUELLES SONT ÉVIDEMMENT UN POINT DE DÉPART TRÈS IMPORTANT POUR POUVOIR PROPOSER UNE OFFRE ATTRACTIVE AUX CLIENTS. »



L'auto reste-t-elle l'enfant préféré des Luxembourgeois et est-ce également vrai chez les jeunes ?

Elle reste un élément très important pour la population luxembourgeoise. Preuve en est que nous en sommes à notre 61^e Autofestival et que la formule a toujours autant de succès. L'automobile reste au centre de l'intérêt des gens. Un tout petit peu moins chez les jeunes – il faut le reconnaître. Mais les statistiques montrent qu'ils sont toujours aussi nombreux à passer leur permis de conduire. Cela veut dire qu'il y a encore de l'espoir ! À nous de nous moderniser, de nous dynamiser au niveau de notre offre et de nos services pour attirer aussi la jeunesse ! ●





UN JOUR, LE STRESS LIÉ À L'AUTONOMIE DISPARAÎTRA

AUJOURD'HUI, CHOISISSEZ LA MAZDA
AVEC LA MOTORISATION QUI VOUS CORRESPOND

La voiture idéale est celle qui répond à tous vos besoins actuels. Celle dont le confort, le design, la motorisation et les performances sont adaptés à votre mode de vie. Quelle que soit la Mazda que vous choisirez, profitez dès maintenant des Conditions Autofestival sur toute la gamme Mazda, avec des remises allant jusqu'à 8 000 €*.

AUTOFESTIVAL
25 JAN - 3 FEV 2025

6 ²/₃ **AN** | GARANTIE
MAZDA

1,0 – 6,6 L/100KM 21 – 151 G/KM CO2 (WLTP)

Contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule.



DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. Législation environnementale (A.R. 19.03.04) www.mazda.lu

*Conditions Autofestival - remise valable pour les particuliers du 01/12/2024 au 28/02/2025 inclus, à l'achat d'une Mazda MX-30 R-EV Makoto (8.000 EUR) de stock et jusqu'à épuisement des stocks; Mazda CX-60 Takumi (8.000 EUR); All-New Mazda CX-80 Takumi (6.500 EUR); Mazda CX-30 Exclusive-Line (3.500 EUR) achetée chez les concessionnaires Mazda participants agréés au Grand-Duché de Luxembourg. Date limite d'immatriculation Mazda MX-30 R-EV Makoto : 31/03/2025, Mazda CX-60 Takumi : 31/08/2025, All-New Mazda CX-80 Takumi : 30/06/2025, Mazda CX-30 Exclusive-Line : 31/05/2025. Les valeurs indiquées sont basées sur la méthode de test WLTP. Les modèles présentés comprennent des packs et des options et sont uniquement à titre illustratif. Tous nos prix s'entendent TVAC sauf mention contraire. E.R : Mazda Motor Logistics Europe sa, agissant sous le nom Mazda Motor Belux, importateur. Blaasveldstraat 162, B-2830 Willebroek. Numéro d'entreprise : 0406.024.281. Numéro de compte bancaire : BE21 3200 0698 7003. Contact : info-be@mazdaeur.com. www.mazda.lu

CRAFTED IN JAPAN





Jaguar Type 00

TO BE OR NOT TO BE 2.0

De Hamlet à la Vie de Brian, d'Austin Powers à James Bond, du Times au Sun, la perfide Albion est terre de contrastes et d'antagonismes. Son industrie automobile n'est pas en reste, comme nous le rappelle la stratégie volontairement clivante - voire « shocking », pour certains - déployée par la marque Jaguar pour faire savoir à qui veut l'entendre qu'elle est encore bien en vie et qu'elle est en passe de se réinventer de A à Z. Oyez, oyez, bonnes gens, l'heure du renouveau a sonné !

Par Alain Rousseau

Ce 13 novembre, une certaine effervescence règne dans le hall d'entrée du « Triangle », appellation donnée au centre de recherche et de design de Jaguar Land Rover (JLR). Situé à une quinzaine de miles de Stratford-upon-Avon, charmante petite ville connue pour être le lieu de naissance du dramaturge William Shakespeare, le site s'apprête à être le théâtre d'une « première » qui fera date.

COPY NOTHING

Devant plusieurs dizaines de journalistes triés sur le volet, les responsables du constructeur britannique Jaguar vont successivement monter sur scène pour expliquer à ce public averti comment ils entendent « réimaginer » pour « réanimer » leur marque, bien mal en point depuis plusieurs années. À l'origine de cette débâcle : l'absence cruelle de nouveaux modèles à l'horizon d'un passage au tout-électrique annoncé



peut-être avec un peu trop d'empressement dès 2025, mais aussi de sérieux problèmes de fiabilité sur certains modèles récents. Si vaillant par le passé et à force de se reposer sur ses lauriers, le sémillant jaguar aux crocs acérés a fini par devenir un gros matou édenté... exception faite de la dernière « portée » de F-Type « R ». Dès ce premier acte, on nous fait comprendre qu'il s'agit « d'un très grand jour après quatre années d'un travail intensif ». Les têtes pensantes de la marque enchaînent les punchlines à un rythme effréné. Bien plus que les notions d'« exubérance », de « modernisme » et d'« attirance » maintes fois mises en exergue pour décrire la nouvelle philosophie de la marque, c'est

« FIDÈLE À L'ADN DE LA MARQUE, NOUS AVONS FORGÉ UN NOUVEAU CARACTÈRE AUDACIEUX ET CRÉATIF POUR JAGUAR. NOUS DEVONS CRÉER DES CHOSES BELLES ET DÉSIRABLES »

l'évocation de la fameuse petite phrase A Jaguar should be a copy of nothing (Une Jaguar ne devrait être une copie de rien) prononcée jadis par le fondateur de la marque, Sir William Lyons, qui fait mouche et retient l'attention de l'assistance. Et pour cause : c'est à ce grand Monsieur de l'Automobile que l'on doit l'iconique E-Type, dont Enzo Ferrari en personne disait qu'il s'agissait de la plus belle voiture au monde... La barre est donc placée très, très haut.

HIGH-END

'Fidèle à l'ADN de la marque, nous avons forgé un nouveau caractère audacieux et créatif pour Jaguar. Nous devons créer des choses belles et désirables » insiste l'actuel « managing director », Rowdon Glover, parfaitement conscient du poids de l'« héritage » qui repose sur ses épaules. Dans son élan, il évoque un autre point sensible, surtout aux yeux des plus nostalgiques parmi les « fans » de Jaguar : le





LES PLUS CONSERVATEURS PARMIS LES JOURNALISTES N'EN REVIENNENT PAS ET SEMBLENT PERDUS, FAUTE DE REPÈRES PAR RAPPORT À CE QUE JAGUAR REPRÉSENTAIT JUSQU'ALORS DANS LEUR IMAGINAIRE. D'AUTRES Y VOIENT UNE ÉVOLUTION INTÉRESSANTE TANDIS QUE CERTAINS SOUPÇONNENT UN GIGANTESQUE « COUP DE MARKETING » DESTINÉ À FAIRE LE BUZZ QUOI QU'IL EN COÛTE...

passage au tout-électrique. « Nous croyons fondamentalement que la mobilité devra être électrique et prenons les devants. Mais nous devons casser les codes par rapport à ce qui se fait généralement sur les BEV. Faire autre chose, à l'opposé des autres. De nombreuses marques optent par exemple pour un cab-forward design ; nous aurons quant à nous de très long capots (...) » annonce-t-il. Nous verrons bientôt qu'il ne mentait pas. Le public n'en saura guère plus sur les spécificités des futurs modèles, si ce n'est que le premier d'entre eux – une berline GT quatre-portes attendue à la fin de cette année – devrait offrir une autonomie de 770 kilomètres WLTP et permettre de recharger suffisamment d'énergie en quinze minutes pour gagner 321 kilomètres d'autonomie. On se montre un peu plus disert, par contre, du côté du positionnement sur le marché. Jaguar ne cache pas son ambition de venir croiser le fer avec les ténors du segment très haut de gamme, parmi lesquels on sait que figurent Bentley ou Aston Martin, même si les noms de ces concurrents ne sont pas ouvertement cités. Quant aux prix à payer

pour cette montée en gamme, la marque au félin évoque un « ticket d'entrée » multiplié par d'eux, soit aux alentours de 110 000 livres ou 130 000 euros selon le cours du jour. Autre signe tangible de ce repositionnement : les futures Jaguar seront notamment exposées dans plusieurs villes soigneusement sélectionnées. Le premier « flagship store » ouvrira ses portes dans le 8e arrondissement de Paris et sera suivi par celui de Londres.

NOM DE CODE : « TYPE 00 »

Changement de décor pour le deuxième acte de cette mise en scène savamment orchestrée : dépouillés de leurs appareils photos et de leurs téléphones pour éviter toute fuite vers « l'extérieur », les représentants de la presse sont conduits dans les entrailles du « Triangle ». Là, un spectacle « son et lumière » met en avant la nouvelle charte graphique, les nouveaux logos et la nouvelle identité de marque Jaguar. Dire que les réactions sont mitigées est un euphémisme tant la surprise est grande, pour ne pas dire violente. Reprenant un style mêlant les courants Bauhaus et Art Déco saupoudrés

de couleurs pop art, le tout s'avère pour le moins « disruptif ». Les plus conservateurs parmi les journalistes n'en reviennent pas et semblent perdus, faute de repères par rapport à ce que Jaguar représentait jusqu'alors dans leur imaginaire. D'autres y voient une évolution intéressante tandis que certains soupçonnent un gigantesque « coup de marketing » destiné à faire le buzz quoi qu'il en coûte... Le drap de satin noir qui se retire comme par magie pour dévoiler peu à peu le fauve métallique tapi au fond de la salle ne fera qu'enfoncer le clou, creusant encore davantage le fossé entre ceux qui aiment ou détestent ce concept-car baptisé « Type 00 ». Dans sa robe rose mat, il préfigure des éléments de design qui devraient être repris sur les futurs modèles de série. Parfaitement conscients qu'ils font office de cobayes, les journalistes sentent que les responsables de la marque sont à l'affût du moindre regard, de la moindre réaction, du moindre commentaire. ●

CONCLUSION

Ils savent pertinemment qu'ils jouent gros, très gros même. Leur nouvelle approche saura-t-elle convaincre suffisamment de futurs clients pour sauver la marque Jaguar et la rendre pérenne ? To be or not to be – la question est restée la même. Et seul l'avenir nous dira de quel côté penchera la réponse.

eVitara

ERSTER VOLL-ELEKTRIKER VON SUZUKI

Mit dem eVitara bringt Suzuki sein erstes vollelektrisches Modell auf den Markt, es ist, wie könnte es anders sein, ein SUV, allerdings in den erträglichen Dimensionen des B-Segments und dem klassischen Vitara zum Verwechseln ähnlich. Er basiert auf einer Studie aus dem Jahre 2023 („eVX“), wird ab Frühjahr 2025 in Indien produziert und soll ab Sommer 2025 bei uns erhältlich sein.

Von Marc Schonckert

Was uns also Anfang November im italienischen Mailand erwartete, war nur eine statische Vorstellung, die mit der Eissport-Halle im Stadtteil San Siro eine exotische Bühne für einen Newcomer darstellte, der sich als Suzuki und damit als Allrad-Experte durchaus mal aufs Eis trauen darf.

UNAUFFÄLLIG GUT

Der eVitara fällt optisch nicht aus dem Rahmen mit seinen 4,2 Metern Länge und seinen 1,8 Meter Breite. SUV-Optik kombiniert mit Modernität, behaupten die Designer von Suzuki, wobei man unter dem Begriff „Modernität“ nun mal das übliche Design eines e-Fahrzeugs betont, wie es heute im Look eines SUV erscheint, das sich meist am besten zur Aufnahme einer

Batterie im Fahrzeugboden eignet, ohne im Innenraum Kompromisse in Sachen Raumangebot und Kopffreiheit einzugehen. Suzuki setzt hier erstmals die eigens für batterie-elektrische Modelle entwickelte Plattform „Heartect-e“ ein. Der gefällige, aber unaufdringliche Look des eVitara setzt sich auch im Innenraum fort, wo man ein aufgeräumtes, übersichtliches und auf den ersten Blick angenehmes Interieur vorfindet. Funktionalität dominiert, Luxus kann man hier nicht erwarten, dafür bietet Suzuki ordentliche und solide Verarbeitung.

ALLGRIP-E ALLRAD

Und als echter Suzuki kommt der eVitara nicht nur als modisches SUV in gefälligem Design, sondern auch als robuster Allradler, sofern man sich für die Version mit dem elektrischen „Allgrip-e“ entscheidet. Dann kommt man in den Genuss von zwei unabhängigen e-Achsen, hier über-

führt Suzuki seine Allradkompetenz gezielt in das Zeitalter der Elektromobilität. Für Fahrten auf losem Untergrund und unbefestigten Straßen gibt es den zusätzlichen Trail-Modus, der ein Durchdrehen der Räder verhindert, indem es das Drehmoment jeweils auf die Antriebsräder mit den besten Traktionswerten leitet. Beim Allradler leistet ein Motor an der Hinterachse 48 kW/ 65 PS, das ergibt eine Systemleistung von 135 kW/ 185 PS. Neben den zwei Antriebsarten Vorderrad- oder Allradantrieb und drei Leistungsvarianten bietet Suzuki im eVitara zwei Batterien an, nämlich eine mit 49 kWh Kapazität ausschließlich für das 2WD Basis-Modell (106 kW/ 145 PS) sowie eine Batterie mit 61 kWh Kapazität für die Modelle 2WD (128 kW/ 175 PS) oder 4WD Allrad (135 kW/ 185 PS). Gegenüber den beiden Motoren in den 2WD Modellen mit identischem Drehmoment von 189 Nm weist die 4WD Variante mit 300 Nm ein erheblich erfreulicher Drehmoment auf. ●

SCHLUSSFOLGERUNG

Zu den Verbrauchswerten und den zu erwartenden Reichweiten konnte man uns in Mailand noch keine genauen Angaben machen, doch angesichts des Leergewichts von 1700 bis 1900 kg dürfte sich die Autonomie über 300 km bewegen, was den eVitara damit weniger für die verbrauchsintensive Autobahn als für den Alltag in Stadt und Land und ab und zu auch mal abseits der befestigten Straßen bestimmt.

TECHNISCHE DATEN

Länge, Breite, Höhe	4,275m / 1,800m / 1,635 m
Gewicht	1702 kg (2WD) bis 1899 kg (4WD)
Motoren	106 kW/45 PS, 128 kW/145 PS, 135 kW/185 PS
Batterien	49 kWh / 61 kWh
Antrieb	Ein-Gang-Getriebe, Vorderrad (2WD) oder Allrad (4WD)
Reichweiten	keine Angaben



Toyota Land Cruiser 250 VX-L

PARÉ POUR L'AVENTURE !

Depuis son apparition en 1951, le Toyota Land Cruiser sillonne les routes et les pistes aux quatre coins de la planète. Réputé pour sa solidité à toute épreuve, il s'en est vendu plus de dix millions d'exemplaires dans 170 régions et pays différents.





La marque accorde davantage d'importance au confort de conduite et à la polyvalence d'un usage quotidien, tout en conservant les capacités tout-terrain d'un « vrai » Land Cruiser.

dépend de leur vocation première : ainsi, les séries labellisées « Heavy Duty », destinées à un usage intensif dans un environnement particulièrement exigeant, adopteront plutôt un look « outil de travail », sans fioritures. Leurs principaux marchés sont l'Afrique, le Moyen-Orient et le Pacifique, et elles ne sont pas exportées vers le Vieux Continent. À l'autre bout du spectre, Toyota propose une version « Light Duty ». Apparue en 1984 et développée principalement pour le marché européen, celle-ci s'adresse à une clientèle bien plus large. Elle accorde davantage d'importance au confort de conduite et à la polyvalence d'un usage quotidien, tout en conservant les capacités tout-terrain d'un « vrai » Land Cruiser. Signe qui ne trompe pas : elle en reprend la construction classique de carrosserie sur cadre, que les ingénieurs ont faite évoluer en la dotant d'une nouvelle plateforme. Portant l'appellation « 250 », le véhicule que nous vous présentons aujourd'hui est le dernier représentant en date de cette noble lignée. Un rapide tour du propriétaire permet de vite se rendre compte que l'appellation « Light Duty » peut prêter à confusion. Le nouveau Land est en effet un beau bébé de près de 5 m de long, avec une largeur et une hauteur qui restent tout juste sous la barre des 2 mètres. Quant au poids, il frise les 2,5 tonnes. Résolument moderne, il reprend les codes stylistiques de la plupart des gros 4x4 actuels, avec une partie avant très « agressive » (capot, calandre) et un dessin de carrosserie mêlant adroitement formes cubiques, lignes tendues et surfaces galbées. Disponible en version 5-portes uniquement, l'auto est livrable avec 5 ou 7 places moyennant un supplément de 1 055 € qui vient s'ajouter à un prix de départ plutôt coquet : 93 700 € en finition haut de gamme VX-L (en l'occurrence celle de notre véhicule d'essai).

Par Alain Rousseau

Pour le millésime 2025, l'iconique tout-terrain nippon nous revient dans une version profondément revue et corrigée. Et, à l'instar de ses illustres prédécesseurs, rien ne semble pouvoir l'arrêter. Il nous l'a prouvé à maintes reprises lors d'un périple de plus de 300 kilomètres dans les montagnes du Moyen Atlas, au Maroc. Comme tant d'autres destinations qui fleurent bon l'aventure, le Maghreb fait partie des terrains de prédilection du « Toy » Land Cruiser. Souvent flanqués d'un « snorkel » permettant de surélever la prise d'air du moteur pour traverser sans risque zones poussiéreuses ou autres passages d'eau, les 4x4 japonais (la plupart de couleur blanche pour refléter les rayons du soleil) font littéralement partie du décor. Véhicule de randonnée pour les uns, voiture officielle ou d'intervention pour les autres (hauts dignitaires, organisations d'aide humanitaire), ils rendent à leurs utilisateurs d'innombrables services. Le Land Cruiser est un couteau suisse sur quatre roues et ses adeptes ne jurent que par lui. Seul son illustre « cousin » britannique (le Land... Rover) trouvera éventuellement grâce à leurs yeux – et encore !

LE MEILLEUR DES DEUX MONDES

Si l'ADN des différentes générations et modèles qui se sont succédé durant ces sept décennies est clairement identifiable (Toyota parle de « milliers » de variantes), certains millésimes du « Land » affichent un design plus ou moins spécifique. En fait, tout

ROBUSTESSE AVANT TOUT

Vu la garde au sol et la hauteur de caisse conséquentes de l'engin, les marchepieds latéraux et les poignées de soutien placées sur le montant A sont largement bienvenues pour faciliter l'accès à bord. L'intérieur est accueillant et spacieux, les passagers avant s'installant de part et d'autre d'une impo-

LE NOUVEAU LAND EST EN EFFET UN BEAU BÉBÉ DE PRÈS DE 5 M DE LONG, AVEC UNE LARGEUR ET UNE HAUTEUR QUI RESTENT TOUT JUSTE SOUS LA BARRE DES 2 MÈTRES. QUANT AU POIDS, IL FRISE LES 2,5 TONNES.





SOUS L'IMPOSANT CAPOT SE CACHE UNE VERSION AMÉLIORÉE DU FAMEUX 4-CYLINDRES 2,8 L TURBODIESEL COUPLÉ À UNE NOUVELLE BOÎTE DE VITESSES À HUIT RAPPORTS (CONTRE SIX SUR LE MODÈLE PRÉCÉDENT).

sante console centrale coiffée d'un grand écran multimédia à commande tactile. Excellente nouvelle : toutes les commandes principales (climatisation, radio, modes de conduite, réglage des fonctions utilisées en tout-terrain) sont confiées à de « vrais » boutons. Un petit bémol toutefois : comme ils sont vraiment nombreux (une bonne dizaine rien que sur les branches du volant !) il faut un certain temps d'adaptation avant de « viser » juste. Les sièges sont confortables – avec une mention « très bien » pour celui du conducteur qui dispose d'une assise réglable en longueur offrant un soutien supplémentaire au niveau des cuisses. Dans l'ensemble, la finition est plutôt flatteuse, même si certains plastiques auraient mérité un « finish » plus soigné. Heureusement, cela concerne uniquement les éléments les moins visibles et ils respirent quand même la solidité. Sur la version 5 places, le volume du coffre est de 742 l. La banquette arrière, rabattable en 2 parties (60/40), peut également être repliée derrière les sièges avant, dégagant ainsi un espace de chargement des plus généreux : 2000 l au maximum.

2,8 L TURBODIESEL DE 205 CH

Sous l'imposant capot se cache une version améliorée du fameux 4-cylindres 2,8 l turbodiesel couplé à une nouvelle boîte de vitesses à huit rapports (contre six sur le modèle précédent). Sans avoir la noblesse ni l'onctuosité d'un six-cylindres, ce propulseur offre néanmoins une plage d'utilisation parfaitement adaptée à la vocation

première de l'auto. Les 205 ch garantissent des accélérations largement suffisantes sur route ouverte (le chiffre exact pour le 0 à 100 km/h ne nous a pas encore été communiqué, vitesse max de 170 km/h) et le couple maximal de 500 Nm, disponible entre 1600 et 2800 tr/min, permet au Land de surmonter les obstacles sur un filet de gaz. Ces valeurs respectables le qualifient aussi pour pouvoir tracter des charges allant jusqu'à 3500 kilos. S'agissant de la consommation, Toyota annonce une moyenne de 10,5 à 10,7 l/100 km (cycle mixte wltp) selon la version, les émissions de CO2 atteignant respectivement 275 et 281 g/km. La capacité du réservoir est de 80 litres. Par rapport au modèle qu'il remplace, le Land 250 bénéficie également de nombreuses évolutions au niveau du châssis (dont la résistance à la torsion a été augmentée de 50 %) et des trains roulants.

L'essieu avant voit ainsi l'arrivée d'une barre anti-roulis déconnectable et, pour la première fois sur un Land Cruiser, la direction est assistée électriquement. Ces différentes mesures auront permis d'augmenter sensiblement le confort et la maniabilité de l'auto, tant sur l'asphalte – où les mouvements de caisse sont désormais mieux contrôlés – qu'en tout-terrain, où le conducteur peut placer son auto au millimètre près lors des manœuvres de franchissement. ●

CONCLUSION

Que les « puristes » du 4x4 se rassurent : même si l'auto regorge de systèmes électroniques qui lui permettent de « gérer » toute seule différents scénarios de conduite tout-terrain, un pilote expérimenté a toujours la possibilité de piloter lui-même la transmission (rapports longs ou courts) ainsi que les différentiels central et arrière. Un Land Cruiser reste un Land Cruiser et c'est très bien comme ça !



V O L V O

La Volvo XC60,
généreuse en plaisir
de conduite.

GENERÖS



8,4 – 8,9 L/100 KM | 191 – 202 G CO₂/KM (WLTP)

 DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

Venez découvrir toutes les offres Autofestival
chez votre distributeur officiel Volvo

V O L V O Scandia

www.scandia.lu

Scandia Luxembourg
Route de Thionville 184,
L-2610 Luxembourg
tél : 27 77 41

Scandia Diekirch
9-11 Fridhaff,
L-9379 Diekirch
tél : 81 24 99



**DÉCOUVRIR
LES OFFRES**

Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid



LA MEILLEURE DES DEUX MONDES !

Porsche nous a convié aux alentours de Stuttgart pour nous présenter sa Panamera ultime. **La Turbo S E-hybrid incarne le summum des berlines « supersport » et redéfinit les limites de la puissance et du confort.** Partons à la découverte de cette merveille d'ingénierie.



Monter à bord de la Panamera Turbo S E-Hybrid, c'est plonger dans un univers où le luxe rencontre la technologie de pointe.

Par Antonio Da Palma Ferramacho

La silhouette de la Panamera, qui vient juste d'être renouvelée, s'inscrit dans la continuité tout en se distinguant par des détails qui marquent une évolution notable. Ses lignes sont plus anguleuses, laissant place à une esthétique plus affirmée. Le regard acéré de ses optiques avant et ses feux arrière effilés lui confèrent une allure plus agressive, tandis que son profil, marqué par une ligne de caisse subtilement redessinée, gagne en dynamisme et en robustesse.

UNE ROBE EXCLUSIVE

Habillée de la superbe teinte Madera Gold, une couleur qui oscille entre le doré et le bronze, notre Panamera Turbo S E-hybrid joue sur le contraste avec les nuances automnales des paysages environnants. Ce coloris exclusif sublime chaque courbure et met en valeur ses proportions élancées. Les jantes forgées de 21 pouces, équipées d'un écrou central typique des Porsche GT, ajoutent une touche de sportivité tout en renforçant l'allure racée de la voiture. Bien que cet élément puisse sembler superflu sur une berline, il s'inscrit parfaitement dans la philosophie de Porsche, où le design rencontre la performance.

UN HABITACLE À LA POINTE DE LA MODERNITÉ

Monter à bord de la Panamera Turbo S E-Hybrid, c'est plonger dans un univers où le luxe rencontre la technologie de pointe. La planche de bord, désormais entièrement

numérique, se démarque par l'absence de la traditionnelle casquette au-dessus des instruments, un choix audacieux qui divise les puristes de la marque. L'interface utilisateur repose sur un savant équilibre entre écrans tactiles haute résolution et commandes physiques. Porsche a repensé l'ergonomie via des commandes intuitives, comme le volant multifonctions ou les commandes haptiques de la console centrale qui intègre des touches physiques gérant les fonctions essentielles. Le passager avant bénéficie d'un écran dédié polarisé, permettant de visionner du contenu multimédia à l'abri du regard du conducteur. L'attention aux détails se retrouve également dans les matériaux recouvrant l'habitacle : inserts en carbone doré, sellerie en cuir de qualité supérieure et alcantara dénommé Racetech chez Porsche. À l'arrière, les passagers ne sont pas en reste avec des sièges semi-baquet, confirmant la vocation sportive de cette berline luxueuse, et la gestion de la climatisation et de l'info-divertissement, renforçant ainsi le caractère exclusif de cette super berline quatre places.

DES PERFORMANCES IMPRESSIONNANTES

Sous le capot, la Panamera Turbo S E-Hybrid cache une mécanique d'exception. Elle associe un moteur essence V8 biturbo de 4,0 litres à un moteur électrique logé dans la boîte de vitesse, pour une puissance combinée de 782 ch et un couple phénoménal de 1000 Nm. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : le 0 à 100 km/h en seulement 2,9 secondes et la vitesse maximale de 325 km/h... L'autonomie électrique, grâce à une batterie de 25,9 kWh, atteint 88 km en conditions idéales. Cela permet non seulement de limiter les émissions de CO2, mais aussi de profiter d'un silence total lors des trajets urbains. Mais avouons-le, c'est le rugissement du V8 qui fait battre le cœur des passionnés. Autre prouesse technique : la suspension Active Ride pilote chaque roue indépendamment, chaque amortisseur est assisté par une pompe hydraulique dédiée, permettant à la voiture de rester parfaitement horizontale, même en virage ou sur des routes accidentées. L'effet est bluffant : la carrosserie semble flotter au-dessus des irrégularités, tandis que les roues travaillent en permanence pour garantir une tenue de route irréprochable.

CETTE PORSCHE N'EST PAS QU'UNE VOITURE, C'EST UNE EXPÉRIENCE, UN CONCENTRÉ DE SAVOIR-FAIRE ET D'INGÉNIERIE, À LA FOIS PRAGMATIQUE ET DÉRAISONNABLE.


PANAMERA TURBO S E-HYBRID EN QUELQUES CHIFFRES

Moteurs électriques	V8 bi-turbo essence + 1 moteur électrique dans la transmission
Puissance maxi (ch. / kW)	782 / 575
Couple maxi (Nm)	1000
Batterie (kWh)	25,9
Recharge (kW)	11 AC
Boîte de vitesse	automatique PDK-8 rapports
Entraînement	intégrale AWD
0-100 km/h (s)	2,9
Vitesse Max (km/h)	325
Consommation (L/100 km)*	1,7 (batterie pleine) / 11,7 (batterie vide)
Consommation (kWh/100 km)*	29,9- 27,6 (mode EV)
Autonomie (km)*	88
Émissions CO2 (g/km)*	39-27
L / l / h (mm)	5054 / 2165 / 1428
Volume du coffre (dm3)	421 / 1255
Poids (kg)	2445
Prix de base	225.545 €

* Selon norme WLTP cycle combiné

SUR LA ROUTE : LE MARIAGE DU CONFORT ET DE LA SPORTIVITÉ

Dès les premiers tours de roue, la Panamera Turbo S E-Hybrid impressionne par sa dualité. En mode Hybrid, elle offre un confort feutré, idéal pour les parcours urbains. La suspension active absorbe toutes les imperfections de la route, tandis que le moteur électrique assure une douceur de conduite incomparable. Mais une simple rotation du sélecteur de mode de conduite transforme cette berline civilisée en une machine de guerre. En mode Sport Plus, les 782 chevaux se libèrent avec une brutalité maîtrisée. L'accélération est tout simplement déconcertante : la sensation de puissance est omniprésente, et pourtant, la voiture reste incroyablement stable, confortable et rassurante. Sur l'autobahn, l'expérience

est encore plus marquante. À 200 km/h, la Panamera est aussi sereine qu'à 90 km/h. Le niveau d'insonorisation et la stabilité de la caisse permettent de converser normalement, même à des vitesses stratosphériques. Lors d'une pointe, nous avons atteint 280 km/h en quelques instants, et la réserve de puissance semblait inépuisable !

UN COMPROMIS IDÉAL

Cette Panamera Turbo S E-Hybrid incarne le meilleur des deux mondes. Elle combine l'efficacité instantanée du moteur électrique à la force brute du V8 biturbo, offrant une expérience de conduite unique. Elle peut être silencieuse, confortable et respectueuse de l'environnement en ville, tout en se transformant en un monstre de performance sur circuit ou autoroute. Certes, ce bijou tech-



nologique a un prix et son poids important peut parfois se faire sentir, mais pour ceux qui ont les moyens et l'envie, la Panamera Turbo S E-Hybrid représente une proposition unique : celle d'une berline de luxe capable de rivaliser avec les supercars les plus rapides en toute décontraction. ●

CONCLUSION

Cette Porsche n'est pas qu'une voiture, c'est une expérience, un concentré de savoir-faire et d'ingénierie, à la fois pragmatique et déraisonnable. Si vous en avez l'opportunité, essayez-la : vous vivrez une expérience inoubliable et comprendrez ce que signifie vraiment l'expression la force tranquille.

Emir Mustafic („Spuerkeess“): „Es gibt nach wie vor Menschen, die lieber etwas besitzen, anstatt es nur zu nutzen.“

PRIVATLEASING

STEIGENDES INTERESSE

AN E-MOBILITÄT

Die Qual der Wahl hat der Kunde heute nicht nur mehr bei der Motorisierung eines Autos, die neben klassischen Verbrennungsmotoren ebenfalls vielfach **mit Hybrid- sowie E-Antrieben angeboten werden**. Ebenso verhält es sich bei dessen Finanzierung: Statt einen Wagen zu kaufen, wird vermehrt auf das Privatleasing zurückgegriffen.

Von **Marc Willière**

Dem Business Developer zufolge verbuchten die „Lease Plus“-Aktivitäten der „Spuerkeess“ 2024 erneut ein Rekordjahr: „Mit einem Wachstum von 47 Prozent im Vergleich zum Vorjahr bestätigt sich der Erfolg unserer konsequenten Schwerpunktsetzung auf Elektromobilität. 2024 lag der Anteil an Elektroautos bei 95 Prozent.“ Als zentralen Wachstumstreiber nennt unser Gesprächspartner die steigende Nachfrage nach Elektroautos: „Wir haben unsere Angebote gezielt an die Bedürfnisse unserer Kunden angepasst. Unser Ziel ist es, jedem den Einstieg in die Elektromobilität und ins Leasing so einfach wie möglich zu gestalten.“ Zudem würden viele Leasing-Neukunden oft langfristig dabeibleiben. Die Mehrheit entscheide sich am Ende ihres Vertrags wieder für ein Leasing, häufig erneut mit einem Elektrofahrzeug. E-Mobilität und Leasing, so E. Mustafic, stellten die Mobilität der Zukunft dar. Diesen Trend wolle die „Spuerkeess“ dann auch mit ihrer Spezialisierung und dem Fokus auf die Bedürfnisse der Kunden weiter voranzutreiben. Die Frage, ob sich das Leasing immer noch lohne, bejaht Mustafic und spricht von einer weiterhin attraktiven Finanzierungsoption. Insbesondere die Flexibilität und Planbarkeit der monatlichen Raten machten Leasing interessant. Auch wenn steigende Zinsen zu leicht höheren Leasingraten geführt hätten, würden doch oft die Vorteile wie geringer Kapitalbedarf

und die Möglichkeit, regelmäßig auf neue Modelle umzusteigen, überwiegen. Einen wichtigen Einfluss auf die Leasingpreise hätte die von maximal 8.000 auf 6.000 Euro gesenkte Öko-Prämie. Wie sich dies auf die Preise der Fahrzeuge und damit langfristig auf die Leasingraten auswirken werde, sei indes noch nicht abzusehen. Auch bleibe abzuwarten, wie und wann die Autohändler auf diese Veränderung reagierten. Generell sei es schwierig einzuschätzen, ob der Kauf eines Fahrzeugs für Privatkunden langfristig günstiger ist als ein Leasingvertrag, so E. Mustafic. Die zukünftige Entwicklung auf dem Gebrauchtwagenmarkt, speziell bei Elektrofahrzeugen, sei nur schwer vorhersehbar, weil sich erst beim Verkauf des Fahrzeugs beurteilen lasse, welche Option letztlich kostengünstiger gewesen sei. Ein weiterer Vorteil des Leasings, der nur schwer in Geld zu messen sei, ist gemäß dem „Spuerkeess“-Vertreter die „All-in-One“-Lösung, bei der alle Leistungen inklusive seien und es keine negativen Überraschungen gebe. „Die Zeit, die man dadurch spart, und der Komfort, der damit einhergeht, sind Faktoren, die man nicht unterschätzen soll.“ Emir Mustafic vergleicht sie mit einer All-inclusive-Reise, wo man auch nur schwer einschätzen könne, ob sich der gezahlte Preis gelohnt habe, oder ob es besser gewesen wäre, alle Leistungen einzeln zu buchen. Letztlich müsse jeder selbst entscheiden, ob sich für ihn das Leasing oder der Kauf eines Fahrzeugs lohnt. Dies hänge von den individuellen Bedürfnissen, der finanziellen Situation und den persönlichen Prioritäten ab. ●



• **Planbare Kosten**

Bei „Lease Plus“ sind die monatlichen Raten fest und beinhalten alle wichtigen Leistungen wie Versicherung, Sommer- und Winterreifen, Steuern, Wartung, Reparaturen und andere Services. Das spart zusätzliche Kosten und verringert den Aufwand. Die Kosten sind überschaubar und das Budget besser planbar.

• **Keine Anfangsinvestitionen**

Der Kunde muss keine Anzahlung leisten und bezahlt nur die vereinbarten monatlichen Raten.

• **Regelmäßiger Fahrzeugwechsel**

Leasing bietet die Möglichkeit, regelmäßig ein neues, modernes Fahrzeug zu fahren.

• **Kein Risiko beim Wiederverkauf**

Der Kunde braucht sich nicht um den Wiederverkauf seines Fahrzeugs zu kümmern. Am Ende des Vertrags gibt er es zurück und muss sich keine Sorgen über den Marktwert oder den Verkaufsprozess machen.

• **Anzahlung möglich**

Falls gewünscht, kann die monatliche Rate durch eine Anzahlung gesenkt werden.

• **Laufleistung und Vertragsdauer**

können zu bereits im Voraus vereinbarten Konditionen jederzeit an die Bedürfnisse des Kunden angepasst werden.



• **Kein Eigentum**

Während der gesamten Leasingdauer bleibt das Fahrzeug Eigentum des Leasinggebers und gehört nicht dem Kunden. Demzufolge kann der Kunde das Auto nicht nach Belieben verändern, wie zum Beispiel durch den Austausch von Felgen.

Opel Frontera

ELEKTRISCH FÜR ALLE

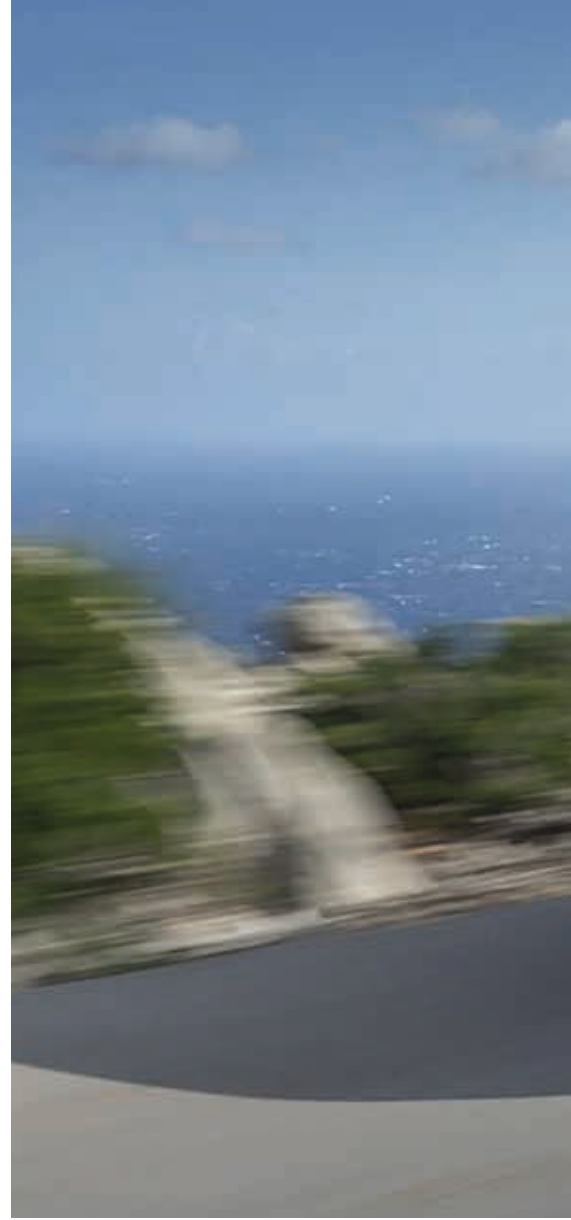
Gute Nachricht. Opel führt wieder einen Frontera im Angebot, ein SUV für die Familie, erhältlich als Voll-Elektriker oder als Hybrid, in beiden Fällen zu einem extrem günstigen Preis. **Er hat ein markantes Design, bietet Platz für 5 bis 7 Personen**, er kommt mit zwei Ausstattungslinien, nämlich Frontera Edition und Frontera GS und zeichnet sich im Fahrbetrieb mit tadellosem Fahrverhalten, wenn auch mit bescheidenem Leistungsvermögen, dafür aber vorteilhaftem Handling und lobenswerter Lenkung aus.

Von **Marc Schonckert**

Kein Vergleich mit dem einstigen Frontera, in den neunziger Jahren ein beliebter, großer Geländewagen – so nannte man damals alles, was Allradantrieb, Dieselmotor und grobklotzige Reifen hatte und höher als eine normale Limousine oder Break war. Der neue Frontera ist vergleichsweise bescheiden geraten in seinen Dimensionen mit nur 4,39 m Länge, bietet jedoch ausreichend Platz für fünf Erwachsene – bis zu 7 Personen in der Hybrid-Version – und genügend Stauraum für die kleinen Dinge, die man eben mit auf die Reise nimmt. Letztere bewältigt man allerdings in bescheidenem Tempo, wenn man mit dem Voll-Elektriker unterwegs ist, verzichtet gerne auf die Autobahn und plant seinen Ausflug entsprechend der mit knapp 305 km vom Werk äußerst großzügig berechneten Reichweite.

SCHON DER PREIS ELEKTRISIERT

Dafür erhält man ein elektrisches Familien-SUV unter 29.000.-, da staunt sogar der Chinese und der Fachmann wundert sich, wie überhaupt die europäische Autoindustrie derzeit nicht mehr aus dem Staunen über das eigene Versäumnis und die Unfehlbarkeit der Brüsseler Experten herauskommt. Der Stellantis-Konzern hat Opel trotz oder wegen französischer Hegemonieansprüche genug Zeit und Freiheit gewährt, um eine bemerkenswerte und durchschlagskräftige Truppe effizienter und zeitgemäßer Automobile zu entwickeln. Mittlerweile verfügt Opel über die gesamte Breite seines Angebots über einen Elektriker in jeder Modellreihe, das muss ihnen erst einer nachmachen. Neben dem reinen e-Modell gibt es den Frontera auch als Hybrid, mit bescheidener Leistung aber bemerkenswertem Fahrverhalten und betonter Wirtschaftlichkeit. Hier beträgt der Einstiegspreis sogar weniger als 25.000.-



Euro. Auf Wunsch ist dieser Kompakte mit einer dritten Sitzreihe und damit Platz für 7 Personen erhältlich.

KLARE LINIEN, KOMPROMISSLOSES DESIGN

Der neue Opel Frontera begeistert auf den ersten Blick mit seinem etwas robusteren Look, wobei ihm der schwarze Vizer mit neuem Opel-Blitz im Zentrum einen unverwechselbaren Charakter verleiht. Seinen robusten Auftritt verstärken optisch die Radkästen und Schweller, wer Türen und Heckklappe zuschlägt wird allerdings schon



DER NEUE FRONTERA IST VERGLEICHSWEISE BESCHIEDEN GERATEN IN SEINEN DIMENSIONEN MIT NUR 4,39 M LÄNGE, BIETET JEDOCH AUSREICHEND PLATZ FÜR FÜNF ERWACHSENE – BIS ZU 7 PERSONEN IN DER HYBRID-VERSION - UND GENÜGENDE STAURAUMLICH FÜR DIE KLEINEN DINGE, DIE MAN EBEN MIT AUF DIE REISE NIMMT.



IN KÜRZE



- Preis
- Lenkung und Aufhängung
- Stauraum
- Automatik beim Hybrid
- Ansprechverhalten beim Hybrid
- Verzicht auf überflüssige Optionen



- Viel Plastik
- Verzicht auf überflüssige Optionen

am Geräusch merken, dass man es hier mit einem Produkt in einem Niedrigpreissegment zu tun hat, was den Wert und den Nutzen dieses Frontera keineswegs schmälern sollte. Im Innenraum dominiert Kunststoff, Opel verzichtet auf Überflüssiges und nennt das „Detox“, es gibt keine elektrische Heckklappe, dafür aber viel Stauraum und es gibt einen klassischen Zündschlüssel, den man ins Zündschloss einführen muss, fast hatten wir vergessen, wie so etwas geht, nur der Porsche-Fahrer wird sich hier ein Grinsen nicht verkneifen können.

FRONTERA ELECTRIC

Seine Leistung beträgt 83 kW/113 PS, die auf die Vorderräder übertragen werden, gespeist wird der E-Motor von einer „Lithium-Eisen-Phosphat“-Batterie, die preisgünstiger in der Herstellung ist und eine höhere Lebensdauer als andere Batterien haben soll. Sie hat eine nutzbare Kapazität von 44 kWh und soll theoretische eine Reichweite von etwa 300 km ermöglichen, was wir bei unserer ersten Ausfahrt in den Bergen im Südwesten von Mallorca aber kaum nachvollziehen konnten. Längere Steigungen und Beschleunigungen erforderten ihren Tribut, am Fahrstil kann es nicht gelegen haben, denn der Frontera Electric geht im Gegensatz zu den meisten



DER FRONTERA HYBRID MIT 48-VOLT-TECHNOLOGIE BIETET ZWEI LEISTUNGSSTUFEN BEI EINEM 1,2-LITER-DREIZYLINDER-TURBOBENZINER, UNTERSTÜTZT VON EINEM ELEKTROMOTOR.

Elektrikern mit eher gemütlichem Antritt zur Sache. Seine Spitze liegt bei nur 140 km/h, auf der Autobahn sollte man ihn nur auf kurzen Strecken bewegen. Einen großen Anteil an diesem Fahrerlebnis haben Aufhängung und Lenkung, die den Wagen unbeschwert und sicher durch jede Kurve bringen, eine lobenswerte Tatsache, die sich auf den ersten Metern unserer Testfahrt im Gebirge bemerkbar machte.

ZWEIMAL HYBRID

Der Frontera Hybrid mit 48-Volt-Technologie bietet zwei Leistungsstufen bei einem

1,2-Liter-Dreizylinder-Turbobenziner, wahlweise 74 kW (100 PS) oder 100 kW (136 PS), jeweils unterstützt von einem Elektromotor mit 21 kW/28 PS. Den Antrieb übernimmt ein elektrifiziertes Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 180 km/h beim Modell mit 74 kW und 190 km/h in der stärkeren Version, welche in der Beschleunigung von 0-100 km/h mit 9,0 Sekunden sogar den Frontera Electric klar abhängt. Die große Überraschung im Testerlebnis: das gute aber unaufdringliche Ansprechverhalten der Automatik,

die munter in den Steigungen zur Sache ging, so dass man nicht selten das Gefühl hatte, mit einem stärkeren Aggregat unterwegs zu sein. Und auch hier zeigten sich Aufhängung und Lenkung von der besten Seite. Mit seinem Preis/Leistungs-Verhältnis drängt sich der Hybrid Frontera, zumal in der 136 PS Version, als lobens- und empfehlenswerte Alternative auf. ●

UNSER FAZIT

Anspruchslos aber tadellos in der Ausstattung, komfortabel und geräumig, angenehm im Fahrverhalten, handlich und wendig, diesem Frontera dürfte nicht zuletzt der Preis den Weg in eine erfolgreiche Zukunft öffnen.

DATEN	
Länge/Breite/Höhe	4,39m / 1,79m / 1,66 m
Antrieb	E-Motor mit 83 kW / 113 PS
Reichweite	305 km (WLTP)
Spitze	140 km/h
0-100 km/h	12,1 Sekunden
Oder	1,2 Liter Dreizylinder mit 74 kW/ 100 PS oder 100 kW/ 136 PS
	48 Volt Batterie, 21 kW/28 PS
	Spitze 180 km/h resp. 190 km/h
0-100 km/h	11 Sekunden resp. 9 Sekunden
Kofferraum	460 – 1600 Liter
Preis	



PORSCHE

Chaque histoire mérite son Macan.

OFFRE LIMITÉE : KIT HIVER COMPLET OFFERT.

Porsche Zenter Lëtzebuerg
Garage André Losch S.à r.l.
5, rue Petermelchen
L-2370 Howald
T. +352 26 36 31-1
porsche.lu

Porsche Zenter Roost
Garage André Losch S.à r.l.
4, rue André Losch
L-7759 Roost
T. +352 26 36 31-1
porsche.lu

AUTOFESTIVAL
25 JAN - 3 FEV 2025

Mini Aceman

KULTIGER STROMER

Als der Classic-Mini am 18. August 1959 das Licht der Welt in Birmingham erblickte, gab es gerade einmal zwei Modelle. Das Konzept des damaligen Konstrukteurs Sir Alec Issigonis war einfach: viel Innenraum bei möglichst geringen Außenmaßen, tadellose Fahreigenschaften, ein geringer Verbrauch und ein günstiger Preis. **Viele dieser Ideen haben die Zeit überdauert: Der Mini ist noch immer klein, knuddelig und kultig.**

Von Marc Willière

Aber seitdem BMW den englischen Sympathieträger unter seine Fittiche nahm, ist er auch zu einem Lifestyle-Fahrzeug für junge Kunden geworden. Damit stiegen nicht nur die Preise an. Mini wurde ferner zur automobilen Großfamilie, in der heute für jeden etwas Passendes dabei ist. Nun hat die Mini-Familie schon wieder Zuwachs bekommen. Sozusagen anstelle des Clubman, dessen Produktion 2024 ohne Nachfolgemodell endete, präsentierte die britische BMW-Tochter den Mini Aceman. Mit seinen 4,08 Metern Länge schließt das Crossover im Premium-Kleinwagen-Segment die Lücke zwischen dem dreitürigen Cooper (3,86 m) und dem kompakten SUV Countryman (4,44 m). Im Gegensatz zu seinen Brüdern mit ihrer kompletten Antriebspalette ist der





fünftürige Neuling aber ausschließlich mit Elektromotor erhältlich. Das dritte eigenständige Modell der neuen vollelektrischen Mini-Familie entspricht aber wie gehabt dem Grundprinzip der Traditionsmarke: viel Innenraum bei möglichst geringen Außenmaßen, agile Fahreigenschaften und ein effizienter Verbrauch.

MINI BLEIBT MINI

Auch optisch hat der Aceman sein Herz nicht verloren und ist dank der klaren Flächengestaltung und des Verzichts auf überflüssige Stilelemente weiterhin eindeutig als Mini zu erkennen. Passend zur oktagonalen Form des Frontgrills sind auch die Frontscheinwerfer kantig ausgeführt. Eine Dachreling, markant geformte Radhäuser, hervorgehobene Räder in den Größen 17 bis 19 Zoll sowie ein Unterfahrschutz an der Front, am Heck und an den Fahrzeugseiten unterstreichen sein abenteuerlustiges Wesen. Mit seinem SUV-Look und seiner entsprechenden erhöhten Sitzposition, die für eine bessere Übersicht sorgt, ist er dem Trend der Zeit angepasst. Als Reminiszenz an den klassischen Mini versteht sich das reduziert gestaltete Cockpit. Wie schon im Cooper und Countryman sind auch im Aceman das handliche Lenkrad, das zentrale OLED-Display und die Kippschalterleiste die prägenden Ausstattungsdetails. Leicht abgewandelt halten sie die Historie der Marke in neuzeitlicher Ausführung am Leben. Fast alle Fahrfunktionen werden über das mittig platzierte Zentralinstrument gesteuert. Nur die Parkbremse, die Gangwahlstufe, der Start/Stop-Schlüssel, der Experience Mode Toggle sowie der Lautstärkeregler sind durch fünf individuell gestaltete

IN KÜRZE



- Schickes Design
- Deutlich als Mini zu erkennen
- Straff abgestimmtes Fahrwerk



- Geringe AC- und DC-Ladeleistung
- Hartes Plastik im Armaturenbrett
- Enger Fond
- Wenig emotionale Ambientebeleuchtungen und „Driving Sounds“

MIT SEINER PRÄGNANTEN FAHRZEUGFRONT, SEINEN ROBUSTEN KONTUREN UND SEINEM ATHLETISCHEN STAND WILL DER SPORTLICHE MINI ACEMAN AGILITÄT UND SELBSTBEWUSSTE PRÄSENZ VERKÖRPERN.

TECHNISCHE DATEN MINI ACEMAN E	
Motor	Elektromotor vorne
Leistung	135 kW (184 PS)
Maximales Drehmoment	290 Newtonmeter
L x B x H	4.079 x 1.754 x 1.514 Millimeter
Leergewicht	1.720 Kilogramm
0-100 km/h	7,9 Sekunden
Spitze	160 km/h
Verbrauch (WLTP)	14,1 kWh/100 km
Reichweite (WLTP)	309 Kilometer
Preis	ab 32.248 €



DER MINI ACEMAN BIETET EIN MODERNES, MINIMALISTISCHES INTERIEUR MIT VIELEN DIGITALEN FUNKTIONEN.

Schalter direkt zugänglich. Hell und wohnlich zugleich geht es im Innenraum zu. Dafür sorgen das Panoramaglasdach sowie die mit einem gestrickten Material überzogene Oberfläche des Armaturenbretts. Komfortable Sitze, wahlweise mit textiler Oberfläche oder aus perforiertem Vescin, komplettieren die Ausstattung. Im Fahrzeugfond ist Platz für drei Passagiere. Ihre Beinfreiheit ist aber besonders hinter großgewachsenen Passagieren in der ersten Reihe deutlich eingeschränkt. Durch die im Verhältnis 60:40 umklappbare Rücklehne der hinteren Sitzreihe kann der Gepäckraum nach Bedarf von 300 auf bis zu 1.005 Liter Volumen erweitert werden.

MINI-TYPISCHER FAHRSPASS

Zur Markteinführung ist der Aceman mit zwei Akkuvarianten und drei Leistungsvarianten erhältlich. Sie sorgen im urbanen Raum und bei Ausflügen darüber hinaus für Mini-typischen Fahrspaß. Der 135 kW (184 PS) starke Elektromotor des Aceman E erreicht ein Drehmoment von 290 Newtonmeter, beschleunigt in 7,9 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Mit einem Energiegehalt von 42,5 kWh erzielt seine Batterie eine im Testzyklus WLTP ermittelte Reichweite von 309 Kilometern. Mit 160 kW (218 PS) erreicht der stärkere Aceman SE ein Drehmoment von 330 Newtonmeter. Damit beschleunigt er von 0 auf 100 km/h in 7,1 Sekunden und erzielt eine Spitzengeschwindigkeit von 170 km/h. Die Hochvoltbatterie verfügt

über 54,2 kWh Energiegehalt für eine laut WLTP ermittelte Reichweite von 405 km. Dieselbe Batterie verbaut Mini auch in der leistungsstärksten John-Cooper-Works-Ausführung. Sie verfügt über bis zu 190 kW (258 PS) und 350 Newtonmeter sofort anliegendem Systemdrehmoment und stellt über eine elektrische Boost-Funktion zusätzliche 20 kW (27 PS) Motorleistung bereit. In nur 6,4 Sekunden beschleunigt der Aceman dann aus dem Stand auf 100 km/h. Der Vortrieb endet bei 200 km/h. Mit einer Batterieladung soll der Mini JCW Aceman bis zu 355 km weit fahren. Die Batterien können per Wechselstrom mit 11 kW geladen werden. Das Schnellladen mit Gleichstrom ist im Aceman E mit 75 kW sowie im Aceman SE und im Aceman JCW mit bis zu 95 kW möglich. An einer entsprechenden Schnellladesäule verspricht Mini das Aufladen von 10 auf 80 Prozent in knapp 30 Minuten. Bei aktivierter Navigation kann die Hochvoltbatterie vorab je nach Wetterbedingungen auf die ideale Temperatur zum effizienten Laden gebracht werden. Insbesondere

bei kalten Außentemperaturen soll so die Ladezeit erheblich reduziert werden. Wie alle Stromer erfreut auch der Neuling der britischen Mini-Abteilung des Münchner Autobauers den Fahrer mit seiner spontanen Antriebskraft. Dabei unterstreicht die direkte Lenkung das agile und dynamische Fahrverhalten. Während die Rückmeldung von der Straße und die straffe, sportliche Fahrwerksabstimmung zu gefallen wissen, müssen hingegen Abstriche beim akustischen Komfort gemacht werden: Die ansonsten für E-Modelle typische Laufruhe wird doch etwas durch die übermäßig stark in den Innenraum dringenden Abrollgeräusche gestört. ●

UNSER FAZIT

Seine ursprünglich veranschlagten Preise hat Mini inzwischen gesenkt und verlangt für den Aceman E in der Basisausstattung nur noch 32.248 €. Die Varianten SE und JCW schlagen mit 36.115 bzw. 44.190€ zu Buche.





Le nouveau Elroq

100% électrique

Autonomie jusqu'à **560 km**

Diamètre de braquage de **9,3 m**

Climatisation automatique avec contrôle à distance

Protection proactive des occupants

Recharge de **10 % à 80 %** en moins de **28 minutes**



AUTO FESTIVAL 2025

For everyone **the right car**



ID.3 Pure

125 kW, 170 ch, batterie 52 kWh

PRIX NET 33.120 € TTC

Véhicule éligible à une prime gouvernementale de - 6.000 € pas encore déduite**

Avantage cumulé 6.430 € TTC

ou

Offre Festival

189 € TTC / mois*

Offre PrivateLease. ~~215 € TTC / mois~~

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

Jantes « East Derry » 7,5J x 18" en noir/surface tournée brillante ; vitres latérales arrière et lunette arrière surteintées ; Pack Confort incluant : Air Care Climatronic 2 Zones, volant multifonction en similicuir, chauffant, avec commande tactile, système de navigation « Discover Pro » ; peinture métallisée ; et bien plus encore ...

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

Consommation moyenne ID.3 (WLTP) : 16,5 - 15,1 kWh /100 km. Émissions CO₂ : 0 g/km. Les valeurs de consommation et d'émission indiquées ont été déterminées selon les méthodes de mesure prescrites par la loi. Pour plus d'informations, voir volkswagen.lu ou contactez votre concessionnaire Volkswagen. Photos non contractuelles. Sous réserve de modifications ou d'erreurs. Offres valables pour des commandes jusqu'au 28/02/2025.

*Exemple : durée de 48 mois, 15.000 km/an, acompte de 25 %. Partie financement hors services supplémentaires pouvant être ajoutés (assurances, entretiens, pneus...)

Pack Select compris dans l'offre PrivateLease. Subvention pour voitures électriques incluse dans l'offre.

**La demande pour l'obtention d'une Prime gouvernementale est à réaliser par le propriétaire du véhicule.

volkswagen.lu/Autofestival