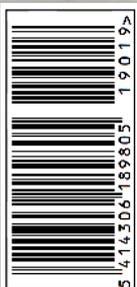


Mercedes-Benz E 300 de:

Un avenir pour le moteur diesel?



D SEAT
ARONA 1.0 TGI
START-STOP

P 10



SKODA OCTAVIA
G-TEC

P 24



NISSAN LEAF
E+ 62 KWH TEKNA

P 56



ROLEX

THE DAY-DATE

Introduced in 1956, and chosen by visionaries and world leaders, the Day-Date, with its iconic day display, continues to be the symbol of prestige and achievement. This is a story of perpetual excellence, the story of Rolex.

#Perpetual



OYSTER PERPETUAL DAY-DATE 36



ORYE

JEWELS & WATCHES

JUWELIER ORYE
KAPELSTRAAT 9 - 3500 HASSELT
TEL: 011/24.32.68 - WWW.ORYE-STEVENART.BE



STEVENART

JEWELS & WATCHES

CHAUSSÉE DE BRUXELLES 209 - 1410 WATERLOO
TÉL: 02/354.02.31 - WWW.ORYE-STEVENART.BE

VUE SUR MER... AU QUOTIDIEN

DÉCOUVREZ LES PREMIERS LOGEMENTS À ASSISTANCE SUR LA PLAGE

Quand on investit dans l'immobilier, il faut toujours tenir compte de la Sainte Trinité : l'emplacement, l'emplacement et l'emplacement. Le projet Duinenzee est parfait à cet égard. Ses superbes logements à assistance bénéficient en effet d'une situation unique sur la plage de La Panne.

LOGEMENTS À ASSISTANCE LUXUEUX | SITUATION UNIQUE SUR LA PLAGE DE LA PANNE
VUE PANORAMIQUE SUR LA MER ET LA RÉSERVE DE DUNES | TAUX DE TVA RÉDUIT À 12 %
LOCATION SANS SOUCI VIA UN EXPLOITANT EXPÉRIMENTÉ

ENVIE D'EN SAVOIR PLUS ?

APPELEZ LE 02 342 09 09 OU SURFEZ SUR WWW.DUINENZEE-DEPANNE.BE/FR

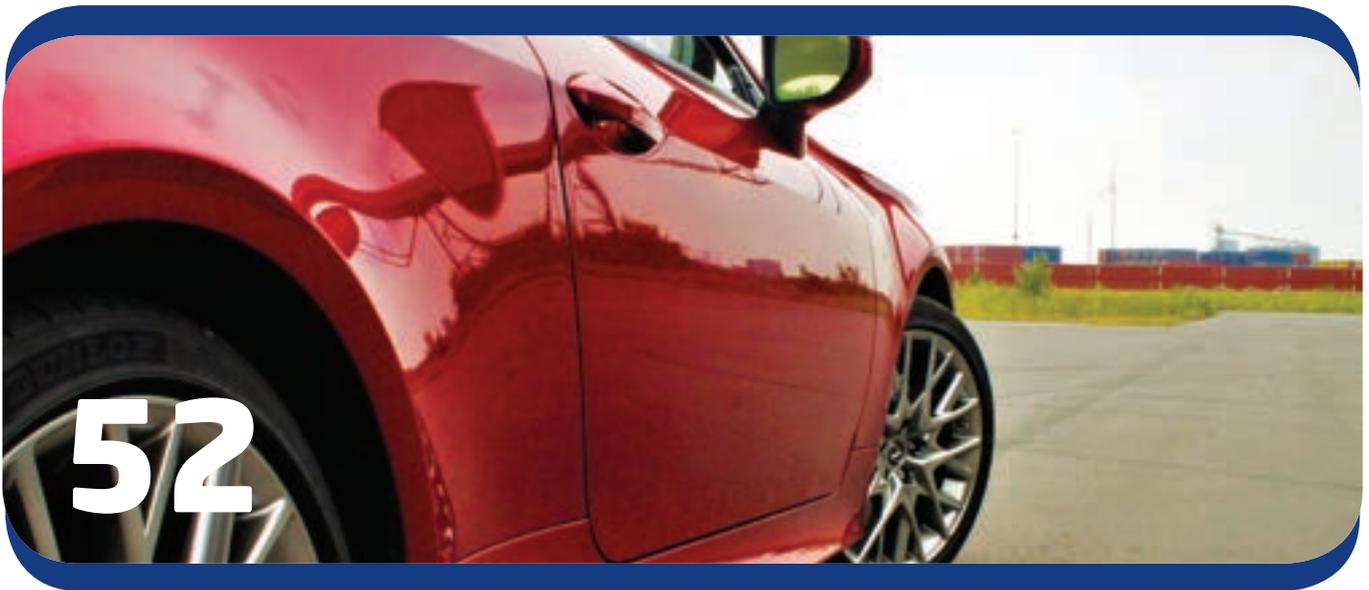
monkeyglasses®

Look good while doing good



Info & verkooppunten / Info & point de vente:
Technop 09/218.87.10
frames@technop.be · www.technop.be

TECHNOP
YOUR PARTNER
IN VISION



07-ECO MOBILE DEVIENT LE PARTENAIRE PRESSE D'AVERE 10-SEAT ARONA 1.0 TGI START-STOP 14-AUDI A5 SPORTBACK 40 G-TRON S TRONIC 20-FIAT PANDA CNG: AVANTI METANO! 24-SKODA OCTAVIA G-TEC: PAS DE FIORITURES 28-BOSS PAINTS ET ECOPUUR OPTENT POUR LA MOBILITÉ VERTE 44-NOUVEAU KUGA: LA FORD LA PLUS HYBRIDE À CE JOUR 52-LEXUS RC300h: ÉCONOMIQUE, MAIS STYLÉE 56-NISSAN LEAF E+ 62 KWH TEKNA 63-LE NOMBRE DE VE DEVRAIT TRIPLER D'ICI 2021 SELON TRANSPORT & ENVIRONNEMENT 64-STREETSCOOTER: L'UTILITAIRE COMPACT ÉLECTRIQUE POUR LES VILLES ET COMMUNES 68-TOYOTA COROLLA 1.8 HYBRID: LE RETOUR 72-MERCEDES-BENZ E 300 DE: UN AVENIR POUR LE MOTEUR DIESEL?

ANNÉE 5, NOVEMBRE 2019, NUMÉRO 19 | Eco Mobilie s'adresse à tous ceux qui s'intéressent aux véhicules électriques, hybride ou autres, non-entraînés par un moteur essence ou diesel | TIRAGE: 20.000 exemplaires (dont 35% en FR) | FRÉQUENCE: trimestriel | WEB: www.ecodrivingemotion.be | RÉDACTEUR EN CHEF: Erik De Ridder – e-mail: edr@eventbox.be | RÉDACTION: Anja Van Der Borcht, Jeroen Coteur, Wim Vander Haegen, Jacques Legros, Pascal Dewulf, Jan Van Geel, Dominique Sergant | Photographe: Maurice Sergant | ÉDITEUR RESPONSABLE: Erik De Ridder, Event&Expo Belgique | ART DIRECTOR: Bert Wagemans, LEO bvba | IMPRESSION: Drukkerij De Maertelaere | SALES: Erik De Ridder – tél: 0486 131313, e-mail: edr@eventbox.be, Ine Vanbesien – tél: 0472 90 06 17, e-mail: iv@eventbox.be | SECRÉTARIAT & TRAFIC PUBLICITÉS: Hilde De Ridder – tél: 09 228 22 84, e-mail: traffic.leo@telenet.be | COPYRIGHT: Aucun article ou partie d'article de ce magazine ne peut être repris, reproduit ou copié sans autorisation explicite de l'éditeur. | ABONNEMENT: Frais d'envoi (36 euros/an) à commander via Hilde De Ridder – e-mail: traffic.leo@telenet.be

Schenk jezelf
écht goed
slaapcomfort!



5-STERREN
SLAAPCOMFORT

— SINDS 1881 —

WWW.SPIERS.BE



Nooit het perfecte bed met de
juiste ondersteuning gevonden?

Wij testen met de 'wervelkolom-scanner'

(uitsluitend op afspraak)

- WWW.SPIERS.BE -

BRUGGE Spiers Slaap - Louis Van Acker, Baron Ruzettelaan 200, 050 20 90 87

OUDENAARDE Broodstraat 13, 055 31 10 30 - op 40 stappen van de markt

swissflex
Finest sleep technology.

magnitude
Handmade bedding

TEMPUR
PRESSURE RELIEVING MATTRESSES AND PILLOWS

EP

Wanderland

VAN CADSAND

Mline

ECO MOBILE DEVIENT LE PARTENAIRE PRESSE D'AVERE

Depuis peu, le Magazine Eco Mobile est devenu le partenaire officiel d'AVERE Belgique, la plus grande association professionnelle qui promeut les technologies "sans émissions" et à "faibles émissions".

TEXTE: JORAM VAN ACKER



AVERE intègre des entreprises belges et étrangères de divers secteurs afin de travailler ensemble dans un climat favorable, nécessaire pour le développement du marché de la mobilité électrique. Ce qui colle parfaitement au Magazine Eco Mobile, qui se focalise sur les visions écologiques en matière de mobilité.

Les membres d'AVERE - principalement actifs en tant qu'opérateurs de bornes de recharge, constructeurs automobiles ou autres acteurs de la mobilité 'sans émissions' - forment ensemble un partenaire de l'industrie, des administrations centrales et des autorités locales, des établissements d'enseignement supérieur et des centres de recherche, des institutions et des ONG's. La branche belge de l'association professionnelle co-crée l'initiative pour le développement de la mobilité électrique dans notre pays avec toutes les parties concernées et fait partie d'AVERE – The European Association for E-mobility



En outre, AVERE veut soutenir la multiplication des véhicules sans émissions en réunissant les entreprises qui commercialisent des produits et services et les utilisateurs de véhicules électriques. AVERE développe à cet effet des applications, accumule du savoir-faire et diffuse celui-ci aux parties concernées. En proposant ces outils et ce savoir-faire, AVERE veut fournir des services et produits de qualité, comme des solutions de recharge et des solutions énergétiques.



JUWELIER FRANSSSEN

DEMERSTRAAT 51

3500 HASSELT

+32 11 22 42 58

BIJOUTERIE KUYPERS

RUE DE LA RÉGENCE 1

4000 LIEGE

+32 4 222 16 23

HEURSEL1745

LANGEMUNT 2

9000 GENT

+32 9 264 29 29

HULPIAU

LEOPOLD II LAAN 21

8400 OOSTENDE

+32 59 70 35 59

COSYNS

RUE AU BEURRE 35-37

1000 BRUXELLES

+32 2 511 00 66

COSYNS

AVENUE DE TOISON D'OR 17A

1050 BRUXELLES

+ 32 2 511 45 49



bellross.com

• 100m water-resistant

• Ø 40mm

Automatic

▷ NEW BR 05 COLLECTION

**TIME INSTRUMENTS
FOR URBAN EXPLORERS**

Bell & Ross

TEST DE CONSOMMATION MAGAZINE ECO MOBILE

SEAT ARONA 1.0 TGI START-STOP



Après la Leon, l'Ibiza et la Mii, l'Arona TGI est le quatrième modèle de la gamme SEAT à être proposé en version cng plus écologique. Le constructeur espagnol qualifie ce nouveau modèle de premier SUV au monde fonctionnant au gaz, un type de véhicules avec lequel il ne partage toutefois que la garde au sol supérieure. En fait, il s'agit d'un crossover avec traction avant qui, en version TGI, a été équipé de trois réservoirs cng permettant d'embarquer en tout 14,3 kg de gaz naturel comprimé. Nous étions surtout curieux de découvrir son autonomie au cng.

TEXTE: JAN VAN GEEL – PHOTOS: SEAT

L'Arona est un crossover compact qui, sous le capot, permet de choisir entre un moteur essence 1.0 ou 1.5 TSI, un moteur diesel 1.6 TDI et le moteur essence 1.0 TGI, comme lors de cet essai, qui fonctionne tant au cng qu'à l'essence. Toutes les motorisations sont disponibles avec une boîte manuelle à 5 ou 6 vitesses. Seules les motorisations 1.0 TSI de 115 ch et 1.6 TDI sont également compatibles avec une boîte de vitesse robotisée DSG à 7 rapports.

MOTEUR ET BOÎTE DE VITESSES

La version cng de l'Arona est entraînée par un moteur 1.0 TGI 3 cylindres. Dérivé de la variante essence 1.0 TSI, celui-ci a toutefois été adapté pour pouvoir fonctionner au gaz. Les principales adaptations comprennent des pistons recouverts de nickel-chrome qui incorporent de nouveaux segments modifiés pour être utilisés avec du gaz, des soupapes et sièges de soupape renforcés ainsi que des rampes de fermeture des soupapes d'admission et d'échappement aplaties pour augmenter leur résistance à l'usure. Le turbocompresseur est plus léger, de sorte que la turbine réagit immédiatement. Une telle configuration permet au moteur de délivrer la puissance avec plus de souplesse. Du moins en théorie, car le moteur 3 cylindres n'aime pas les bas régimes lorsque vous démarrez ou accélérez,

même s'il délivre déjà son couple maximal à 1900 tours. À partir de la quatrième vitesse, le moteur manque assurément de puissance et de couple en-dessous de 2500 tpm. C'est pourquoi nous avons parfois oublié de changer de vitesse, même si l'indicateur de changement de vitesse conseillait depuis longtemps une vitesse supérieure. Le moteur 1.5 TGI, qui entraîne pour l'instant uniquement la version cng de la Leon et de la Leon ST, constituerait l'alternative parfaite au moteur 3 cylindres.

Le conducteur d'un Arona TGI ne peut pas choisir lui-même quel carburant entraînera le moteur. Après avoir fait le plein ou en cas de température trop basse du liquide de refroidissement, le moteur démarrera d'abord en mode essence. Il passera automatiquement au cng une fois les injecteurs arrivés à température. En cas de pression insuffisante dans les réservoirs de gaz pratiquement vides, le moteur sera à nouveau entraîné à l'essence. Tant que le témoin de cng vert est allumé, l'Arona roule au gaz. Une fois que le niveau de la réserve de carburant est atteint, le dernier led se pare de rouge. En fonction de la contrainte imposée au moteur, vous pourrez alors encore rouler 20 à 30 km au cng. Dès que le niveau de cng devient très bas, le led rouge se met à clignoter et il faudra immédiatement faire le plein si vous ne voulez pas puiser dans le réservoir d'essence.





RÉSERVOIRS ET CARBURANTS

Le gaz naturel comprimé est stocké dans trois réservoirs cylindriques installés sous un plancher arrière spécifique qui, avec une pression de charge de 200 bar, présentent une capacité totale de 14,3 kg. Une pression plus élevée permettra de comprimer davantage de gaz dans les réservoirs, ce qui explique pourquoi nous avons pu mettre 15 kg de cng dans les réservoirs vides. Le quatrième réservoir de l'Arona TGI est un petit réservoir d'essence d'une capacité de 9 litres. Comme sur les voitures électriques équipées d'un *range extender*, cette réserve de secours constituera surtout un remède efficace contre le stress de la panne de gaz. Les autres versions de l'Arona sont équipées d'un réservoir de 40 litres. Comme autres éléments typiques de l'Arona au gaz, citons encore un goulot de remplissage à côté de celui qui est dédié à l'essence, des conduites de gaz en acier inoxydable, des capteurs de pression de gaz et un régulateur électronique de pression qui commande efficacement la distribution du gaz au moteur TGI. Malgré tous ces extras, le supplément de prix des versions cng est minime. Les versions Reference, Style et Move! ne sont que 1.010 euros plus chères par rapport aux versions essence comparables équipées du moteur 1.0 litre 3 cylindres de 95 ch. Pour la version Xcellence, la différence de prix revient à 1.170 euros. La version essence du FR testé est exclusivement compatible avec le moteur 1.0 de 115 ch, et celui-ci coûte seulement 270 euros de moins que le TGI FR. En raison du faible prix du carburant, de la basse consommation et des avantages fiscaux, les suppléments de prix seront donc rapidement amortis.

La transformation d'une version essence en hybride pouvant rouler à l'essence et au cng s'accompagne toujours de quelques restrictions d'ordre pratique.

L'Arona TGI est ainsi 128 kg plus lourd que le TSI de 95 ch, les réservoirs de cng vous privent de 120 litres de volume de coffre, l'Arona cng ne peut pas être équipé d'un crochet d'attelage et ne peut donc tracter de remorque, et il ne reste également plus de place pour une roue de secours.

CONSOMMATION ET AUTONOMIE

Il n'est pas facile de calculer la consommation de cng exacte car la quantité de gaz naturel comprimé injecté dans le réservoir dépend de la pression de charge de la pompe cng, et celle-ci peut varier d'une station-service à l'autre, voire même d'une période à l'autre. SEAT base le contenu de ses réservoirs cng sur une pression de charge minimale de 200 bar. La manière dont vous jouez de l'accélérateur influencera également l'autonomie. Avec une conduite calme, cela prendra plus de temps avant que la voiture ne passe à l'essence.

L'autonomie d'une voiture cng est notamment déterminée par la valeur énergétique (ou calorifique) du gaz. Avec du gaz à bas pouvoir calorifique (gaz L), la voiture présentera une autonomie 10 à 20% moins élevée qu'avec du gaz à haut pouvoir calorifique (gaz H). La qualité du gaz dont vous avez fait le plein est lisible sur le panneau d'instruments. Avec le gaz L de DATS 24, celle-ci était de 90%, contre 100% pour le gaz H. Le prix au km diffère à peine parce vous payez plus cher pour l'autonomie supérieure du gaz H. Ce dernier coûtait 0,980 euro au kg tandis que le gaz L revenait à 0,860 euro au kg, et était donc 14% meilleur marché. Aux Pays-Bas, le gaz L était pratiquement aussi cher que le diesel. À Almere, nous avons payé 1,169 euro pour 1 kg de gaz d'une qualité 70%.

SEAT ARONA TGI

Consommation lors de l'essai et prix	1	2	3	4
Prix au kg ou litre	0,860 € (Zaventem)	0,860 € (Geel)	1,169 € (Almere)	0,980 € (Sint-Joris-Winge)
Quantité de cng par plein	7,26 kg (Geel)	15,00 kg (Almere)	12,05 kg (Sint-Joris-Winge)	11,40 kg (Sint-Joris-Winge)
Montant du plein de cng*	6,24 €	12,90 €	14,10 €	11,17 euros.
Distance parcourue	140 km	308 km	268 km	245 km
Consommation aux 100 km	5,18 kg gaz L 90%	4,87 kg gaz L 90%	4,50 kg gaz L 70%	4,65 kg gaz H 100%
Prix du carburant au km	4,46 eurocentimes	4,19 eurocentimes	4,36 eurocentimes	4,56 eurocentimes

* prix par kg de cng embarqué avant le trajet (surligné en rouge) multiplié par la quantité embarquée après le trajet (surligné en vert)



FICHE INFORMATIVE

INFOS RELATIVES À L'ESSAI:

Période: Du 27 juin au 4 juillet 2019
Distance parcourue: 1176 km

DONNÉES TECHNIQUES

DIMENSIONS, POIDS ET VOLUMES

L x l x H: 4138 x 1780 x 1552 mm
Empattement: 2566 mm
Volume du coffre (min.-max.): 282 l
Poids à vide: 1301 kg
Poids tracté freiné / non-freiné: - / - kg

MOTORISATION ET TRANSMISSION

Moteur: 999 cc (L3, turbo essence)
Puissance: 66 kW / 90 ch entre 4500 et 5800 tpm
Couple: 160 Nm entre 1900 et 3500 tpm
Norme euro: EU-6
Boîte de vitesses: boîte manuelle à 6 rapports, traction avant

CNG

Réservoir: 14,3 kg
Consommation mixte (WLTP): 3,8-4,2 kg aux 100 km de gaz H
Émissions de CO₂-(WLTP): 104-115 g/km

ESSENCE

Réservoir: 9 l
Consommation mixte: n.c.
Émissions de CO₂: n.c.

GARANTIE:

2 ans, kilométrage illimité

PRIX:

Ref 17.990 €
Style 21.170 €
Move 22.789 €
Xcellence 23.640 €
FR 23.640 €

Selon la procédure WLTP, l'Arona TGI présente une autonomie cng d'environ 340 à 375 km. Nous-mêmes avons parcouru 308 km au gaz L avant que le moteur ne passe à l'essence.

L'autonomie au gaz est donc comparable à l'autonomie des voitures électriques équipées d'une batterie d'une capacité d'environ 50 kWh. Le gros avantage des voitures cng réside dans le peu de temps nécessaire pour faire le plein. C'est aussi rapide que pour une version essence ou diesel, tandis que la voiture équipée d'une batterie électrique devra passer beaucoup plus de temps à une borne de recharge.

Vous trouverez un aperçu détaillé renfermant notamment la quantité de cng remplie, la consommation de l'essai et le prix du cng au kilomètre dans le tableau ci-joint. La plupart des kilomètres dans les colonnes 2 et 3 ont été effectués sur autoroute, à des vitesses entre 100 et 130 km/h. Les distances dans les colonnes 1 et 4 ont été parcourues avec une conduite normale à rapide sur routes secondaires. Les chiffres de consommation montrent clairement que les trajets plus rapides à vitesses constantes sont plus économiques que sur les routes secondaires où vous devez beaucoup plus freiner et réaccélérer. Pour l'aller-retour vers Enkhuizen, nous avons noté une consommation moyenne de 4,68 kg de gaz L aux 100 km. La qualité du gaz injecté semblait ici ne pas avoir d'influence sur la consommation.

Sur routes secondaires, l'Arona TGI consommait 5,18 kg de gaz L et 4,65 kg de gaz H. En raison du prix supérieur du gaz H, la différence de 0,1 eurocentime au km était négligeable. Le gros avantage du gaz à haut pouvoir calorifique n'est autre que l'autonomie supérieure. Durant l'essai, nous avons parcouru 716 km au gaz L et pratiquement 245 km au gaz H. Avec ce mélange, la consommation moyenne était de 4,80 kg aux 100 km. Si nous avions roulé exclusivement au gaz H, la voiture aurait consommé 10% en moins, soit 4,56 kg de cng aux 100 km. Nous nous rapprochons ainsi de la consommation WLTP qui est de 4,2 kg aux 100 km pour la version FR avec jantes standard de 17 pouces.

Avant le second plein (colonne 2), nous avons roulé avec les trois réservoirs cng entièrement vides et le moteur est passé automatiquement en mode essence. Vu que nous ne voulions pas faire 10 km en arrière pour rejoindre une station cng devant laquelle nous étions passés et parce que la station suivante de proposait pas de cng, nous avons finalement effectué 63 km avant de pouvoir refaire le plein de gaz et le réservoir d'essence était pratiquement à moitié vide.

Durant la semaine la plus chaude de juillet, nous avons également testé la version essence de 115 ch. Après un trajet de 158,6 km sur un parcours mixte et avec une conduite normale à rapide ainsi que l'airco branché, nous avons remis 12,81 litres d'essence et la consommation était donc de 8,07 l aux 100 km. Avec le moteur de 115 ch, l'Arona est cependant plus agréable à conduire que la version 90 ch de la version TGI, qui manque tant de puissance que de couple pour des accélérations souples, surtout à bas régimes.

TEST DE CONSOMMATION MAGAZINE ECO MOBILE

AUDI A5 SPORTBACK 40 G-TRON S TRONIC

Les g-tron d'Audi sont de retour. Des soucis d'homologation ont retardé la production des trois modèles pouvant également rouler au gaz naturel comprimé. Les différences les plus marquantes concernent le réservoir d'essence beaucoup plus petit et la réserve de cng un peu plus réduite. Nous avons testé l'Audi cng la plus sportive, à savoir l'A5 Sportback g-tron, et avons été, après un essai d'un millier de kilomètres, agréablement surpris par sa consommation de cng économique.

TEXTE: JAN VAN GEEL – PHOTOS: AUDI

La différence la plus frappante entre l'ancienne et la nouvelle A5 Sportback g-tron concerne son autonomie réduite. La nouvelle version a en effet été dotée de réservoirs plus petits. Le gaz naturel comprimé est stocké dans quatre réservoirs cylindriques, dont la capacité a été ramenée de 19 à 17,3 kg. Celle du réservoir d'essence a même été réduite de manière invraisemblable de 25 à 7 litres. Une capacité de 15 litres serait encore compréhensible car il s'agit du volume d'essence maximal pour les voitures cng considérées comme voitures mono-carburant. Avec une réserve d'essence supérieure, ces voitures doivent également être homologuées comme voitures à essence.

D'autre part, il existerait une directive européenne affirmant que le réservoir d'essence doit contenir maximum 10 ou 12 litres si la voiture veut aussi être considérée fiscalement comme une voiture cng. Cette directive découlerait du fait que trop d'acheteurs choisissaient une voiture au gaz naturel pour les avantages fiscaux et pas pour leurs émissions plus respectueuses de l'environnement. Des acheteurs qui, donc, faisaient simplement le plein d'essence et pas de cng. Une recherche de la facilité comparable a déjà été sanctionnée pour les hybrides rechargeables, qui étaient même régulièrement vendues sans câbles de recharge. Reste à savoir pourquoi Audi a équipé son modèle d'un réservoir de 7 litres. Même la SEAT Arona TGI compacte possède un réservoir de 9 (voir essai en page 10).



FICHE INFORMATIVE

INFOS RELATIVES À L'ESSAI:

Période: Du 2 au 9 août 2019
Distance parcourue: 972 km

DONNÉES TECHNIQUES

DIMENSIONS, POIDS ET VOLUMES

L x l x H: 4733 x 1843 x 1406 mm
Empattement: 2823 mm
Volume du coffre (min.-max.): 390 l
Poids à vide: 1650 kg
Poids tracté freiné / non-freiné: 1500 / 750 kg

MOTORISATION ET TRANSMISSION

Moteur: 1984 cc (L4, turbo essence)
Puissance: 125 kW / 170 ch entre 4450 et 6000 tpm
Couple: 270 Nm entre 1650 et 4400 tpm
Norme euro: Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC
Boîte de vitesses: Boîte séquentielle 7 rapports, traction avant

CNG

Réservoir: 17,3 kg
Consommation combinée (WLTP): 4,4-4,9 l aux 100 km
Émissions de CO₂ (WLTP): 121-135 g/km

ESSENCE

Réservoir: 7 l
Consommation combinée: n.c.
Émissions de CO₂: n.c.

GARANTIE:

2 ans, kilométrage illimité

RIX:

A5 Sportback 40 g-tron 43.250 euros
A5 Sportback 40 g-tron Sport 45.150 euros

MOTEUR ET BOÎTE DE VITESSES

La nouvelle A5 Sportback g-tron est également entraînée par un moteur essence turbo 2 litres TFSI adapté de 170 ch et 270 Nm. Pour une compression optimale, la version cng de ce moteur turbo essence a été dotée de pistons et soupapes adaptés. Le réglage de la pression du cng s'effectue en fonction de la puissance demandée. La pression dans le conduit d'alimentation et les soupapes d'injection est ainsi toujours maintenue au bon niveau: une pression faible pour une conduite efficiente à bas régimes et une pression élevée pour davantage de puissance et de couple. La g-tron a été équipée de série de la transmission S tronic. Cette boîte de vitesses à double embrayage propose sept rapports de transmission et offre le choix de passer les vitesses en mode automatique ou manuel. Le passage des vitesses en mode manuel s'effectue au moyen des palettes au volant. Le temps de réaction en mode automatique D entre l'enfoncement de l'accélérateur et l'accélération s'avère décevant. Surtout lorsque vous montez sur une autoroute, que vous voulez dépasser rapidement un véhicule précédent plus lent ou traverser rapidement un carrefour, cette accélération hésitante sera perturbante.

La transformation d'une version essence en hybride pouvant rouler à l'essence et au cng s'accompagne toujours de quelques restrictions d'ordre pratique. L'A5 Sportback g-tron ne fait pas exception à la règle. Elle pèse ainsi environ 100 kg de plus que la version TFSI, perd 75 litres de volume de coffre pour la transformation au gaz et ne dispose plus d'espace pour une roue de secours.

CONSOMMATION ET AUTONOMIE

Vu que les constructeurs peuvent encore et toujours utiliser différentes normes, vous retrouverez généralement dans les brochures et sur le site Internet les chiffres les plus bas pour la consommation et les émissions de CO₂. Selon le site Internet belge d'Audi, l'A5 Sportback cng présente une consommation moyenne de 3,9 à 4,1 kg de gaz H aux 100 km et rejette 105 à 112 g de CO₂ par km. Selon les données techniques sur le site allemand d'Audi, il s'agit des chiffres NEDC. Cette même fiche renseigne aussi les chiffres WLTP: 4,4 à 4,9 kg aux 100 km. Ce qui est peu pour une voiture d'un poids à vide de 1650 kg et qui peut libérer 170 ch sur les roues avant pied au plancher, c'est pourquoi nous avons été d'autant plus surpris par les chiffres de l'essai. Avec une conduite calme

à normale, ces chiffres restaient inférieurs aux valeurs WLTP, même avec du gaz à bas pouvoir calorifique dans les réservoirs.

Vous trouverez un aperçu détaillé renfermant notamment la quantité de cng remplie, la consommation de l'essai et le prix du cng au kilomètre dans le tableau ci-joint. La plupart des kilomètres dans la colonne 1 ont été effectués surtout sur routes secondaires, avec une conduite calme à normale et des vitesses de maximum 80 km/h. Après 355 km, le moteur est passé automatiquement à l'essence et la g-tron avait consommé en moyenne 4,81 kg de gaz L aux 100 km. Avec du gaz à haut pouvoir calorifique ou gaz H, nous avons effectué 375 km avant que les réservoirs de cng ne soient vides.

VENTES GRANDIOSES CHEZ

Minerva

Bike Outlet

Bargiestraat, 32 [industriezone leperleekanaal] BE-8900 YPRES [suivre Zone F3] www.minerva.be

- UN EXCELLENT SERVICE APRÈS-VENTE
- PLUS DE 10.000 VÉLOS EN STOCK
- ACCESSOIRES POUR VÉLO, VÊTEMENTS POUR CYCLISTES, APPAREILS DE FITNESS, SCOOTERS 50 CC
- NOUS ACCEPTONS LES ÉCOCHÈQUES
- REPRISE POSSIBLE DE VOTRE ANCIEN VÉLO À L'ACHAT D'UN VELO NEUF

VENTE
DIRECTE AU
CONSOMMATEUR

- Tous les vélos électriques bénéficient d'une garantie omnium de 3 ans
- Livraison à domicile gratuite dans toute la Belgique
- Choix parmi plus de 100 modèles
- Réparation à domicile ou dans 1 de nos 120 points de service

À PARTIR
DE € 1495

Vélo électrique
Moteur central • Autonomie +/- 100 km



À PARTIR
DE € 795

Vélo électrique
Moteur arrière • Autonomie +/- 80 km



À PARTIR
DE € 695

Vélo électrique
Moteur arrière • Autonomie +/- 40km



OUVERT TOUS LES JOURS DE 10 À 12H ET DE 13 À 18H. FERMÉ LE JEUDI ET DIMANCHE





Cette petite différence inattendue s'explique par la conduite plus rapide, les nombreux kilomètres sur autoroute à une vitesse entre 110 et 130 km/h et l'airco brièvement actionné. Avec une conduite comparable, l'autonomie au gaz H aurait été remarquablement plus élevée et la consommation moyenne aurait donc été inférieure. Nous avons atteint 4,62 kg de gaz H aux 100 km.

L'autonomie supérieure du gaz H compense en grande partie le prix plus élevé de ce gaz H. Si vous voulez faire le plein moins souvent, faites le plein de gaz H. Si vous voulez surtout rouler bon marché, il sera préférable de trouver une station proposant du gaz L. Mais vu que la Flandre et assurément la Belgique compte encore beaucoup trop peu de stations cng, vous ferez dans la pratique le plein dans la station la plus proche ou sur votre route. Pour les régions où les stations cng sont extrêmement rares, la réserve d'essence a été calculée de manière très serrée. Selon l'ordinateur

de bord, le réservoir de 7 offrirait une autonomie d'environ 100 km. Cette autonomie doit suffire pour remédier au stress de la panne de gaz.

PRIX

La g-tron n'est pas beaucoup plus chère ou est voire même un peu meilleur marché que les versions essence et diesel comparables. La version 40 g-tron S tronic vous coûtera 43.250 euros. Tandis que la version essence 40 TFSI comparable dotée de la transmission S tronic et de 190 ch vous reviendra à 41.145 euros. Audi facture donc 2.105 euros pour le montage de l'installation cng. Ce supplément modeste est rapidement amorti par la consommation réduite, le carburant meilleur marché ainsi que, en Flandre, l'exonération de la TMC et de la taxe de roulage jusque fin 2020. La version diesel 35 TDI S tronic de 163 ch est même 600 euros plus chère que la version au gaz naturel. Il n'y a que la version 35 TFSI S tronic de 150 ch qui présente une grosse différence de prix:

celle-ci vous coûtera 5.510 euros de moins que la version de base de la g-tron.

EN BREF

La plus grosse critique adressée aux voitures cng est, dans l'ordre, le nombre limité de stations-service et l'autonomie modeste au gaz. Ce à quoi il faut désormais aussi ajouter l'autonomie limitée à l'essence, qui doit normalement suffire pour trouver une station cng qui, espérons-le, se situera sur votre route. En moyenne, les réservoirs de gaz de la voiture d'essai étaient totalement vides après 365 km. Cela équivaut pratiquement à l'autonomie de la LEAF e+ 62 kWh (essai en page 48). Par rapport à cette Nissan et à la plupart des voitures électriques sur batterie dans cette catégorie de prix, l'Audi A5 au gaz naturel offre deux avantages pratiques: faire le plein de cng prend moins de temps que recharger une batterie à haute tension et un crochet d'attelage peut également être monté sous la voiture.

A5 SPORTBACK G-TRON

Consommation lors de l'essai et prix	1	2
Prix au kg ou litre	0,860 € (Zaventem)	0,980 € (Sint-Joris-Winge)
Quantité de cng par plein	17,06 kg (Sint-Joris-Winge)	17,33 kg (Geel)
Montant du plein de cng*	14,67 €	16,98 €
Distance parcourue	355 km	375 km
Consommation aux 100 km	4,81 kg gaz L 90%	4,62 kg gaz H 100%
Prix du carburant au km	4,13 eurocentimes	4,53 eurocentimes

* prix par kg de cng dont a été fait le plein (surligné en rouge) multiplié par la quantité embarquée (surligné en vert)

The Breitling Surfer Squad
Sally Fitzgibbons
Kelly Slater
Stephanie Gilmore



AIR
LAND
SEA
SUPEROCEAN



BREITLING
1884

#SQUADONAMISSION

| TENSEN JUWELIERS

Huidevettersstraat 46 / 2000 Antwerpen

| TENSEN EXCLUSIVE

Schuttershofstraat 2 / 2000 Antwerpen

03 231 98 98 / www.tensen.be

| HULPIAU OOSTENDE

Leopold II-laan 21 / 8400 Oostende

059 70 35 59 / www.hulpiau.be

| VANHOUTTEGHEM GHENT

Dampoortstraat 1-3 / 9000 Gent

09 225 50 45 / www.vanhoutteghem.com

| FRANSSEN JUWELIERS

Demerstraat 51-53 / 3500 Hasselt

011 22 42 58 / www.franssenjuweliers.be



MARCO BICEGO



VANHOUTTEGHEM

TIME & JEWELRY

GHENT

DAMPOORTSTRAAT 1-3 | GENT | +32 9 225 50 45

WWW.VANHOUTTEGHEM.COM

ECOREVIEW

FIAT PANDA CNG: AVANTI METANO!



L'Italie raffole du CNG et cela se remarque clairement au niveau de la gamme de Fiat. Pratiquement chaque segment bénéficie de son propre modèle au metano: de la 500L pour les familles nombreuses au Ducato pour les charges volumineuses. Nous avons testé le plus petit modèle CNG de Fiat: l'émblématique Panda.

TEXTE: JORAM VAN ACKER

SECONDE GÉNÉRATION DE PANDA AU GAZ NATUREL

Depuis l'apparition sur le marché de sa première génération en 1980, la Fiat Panda constitue un modèle apprécié. Son design sympa, ses dimensions compactes et sa conception fonctionnelle répondaient parfaitement à la demande d'une mobilité abordable. Que ce soit pour une petite famille, un étudiant sans le sou ou un agriculteur peu soigneux, la Panda collait avec le style de vie de chacun.

Entre-temps, la Panda en est déjà aujourd'hui à sa troisième génération. Ce nouveau modèle est sur le marché depuis 2011 et propose une version modernisée de l'idéologie Panda d'origine. Alors que l'ancien modèle était une hatchback 3 portes traditionnelle, le design pour le nouveau modèle s'oriente davantage vers une familiale compacte, tout en restant à la base une petite merveille d'espace pratique. Les amateurs de gaz naturel

n'ont également pas été oubliés: cette Panda constitue déjà la seconde génération à pouvoir être commandée d'usine équipée de réservoirs CNG.

LE STYLE L'EMPORTE SUR LA QUALITÉ

Les ingrédients de base du concept Panda sont toujours restés inchangés: bon marché à l'achat, look sympa et convivialité. Une promesse que tient encore et toujours la dernière nouvelle génération. Tout d'abord, avec un prix de base de 10.190 euros, impossible de qualifier la Panda de chère. Même les plus spartiates de ses concurrentes coûtent généralement plus cher, il suffit de jeter un œil à la Suzuki Celerio (à partir de 10.799 euros). Le groupe propulseur au gaz naturel entraîne naturellement un supplément de prix: une Panda CNG vous coûtera au minimum 13.590 euros. Pour ce prix, vous bénéficierez toutefois de série de plusieurs gadgets comme une radio USB et des jantes en alliage.

La Panda est aussi encore et toujours agréable à regarder. Si l'aspect carré a disparu depuis la génération actuelle, vous retrouverez toutefois encore ci et là des rappels du caractère anguleux d'antan. Même le compte-tours et le compteur de vitesse ont adopté la forme de carrés arrondis - ce qui est amusant, mais parfois aussi ennuyeux vu que l'aiguille masque un peu certains chiffres rendant ainsi difficile de déterminer précisément votre vitesse.

La Panda dernière génération reste aussi facile et conviviale avec ses dimensions compactes et sa carrosserie haute. Avec un peu d'audace à l'italienne, vous pourrez faire entrer la voiture dans n'importe quel emplacement de parking car son avant court et son arrière droit simplifient l'estimation des distances. Vous ne devrez pas pour autant faire de gros sacrifices à l'intérieur: le coffre, avec ses 225 litres, reste acceptable pour cette classe compacte et l'espace passagers est lui aussi plutôt correct.



Tous les éléments sont donc réunis pour pouvoir parler d'une véritable Panda, mais un seul manque encore et toujours à l'appel: la qualité. Les matériaux se sont clairement améliorés par rapport à la (aux) génération(s) précédente(s) de Panda, mais lorsqu'on jette un œil à la concurrence, la petite Italienne accuse tout de même un sérieux retard. Toutes les matières plastiques sur le tableau de bord, la console centrale et sur les portes sont incroyablement dures et de nombreux boutons semblent fragiles au toucher. Mais, pour être honnête, cela reste précisément conforme aux attentes: là où d'autres constructeurs s'occupent de réaliser des études détaillées sur le poids optimal du bouton pour le volume de la radio, Fiat a ici tous simplement réalisé des économies... Et vous le voyez à votre portefeuille. La Panda donne dès lors l'impression d'être plutôt un objet jetable qu'une voiture, de telle sorte que vous vous surprenez à lui pardonner beaucoup de choses.

PRENDRE DE LA VITESSE

Rouler en Panda constitue aussi une expérience fonctionnelle: le conducteur trouvera tout ce dont il a besoin, mais pas plus. Sur la version CNG, la puissance est délivrée par un petit moteur 0.9 l TwinAir, qui développe 80 ch et 140 Nm de couple. Sur la Panda en version essence, ce même moteur développe 85 ch, ou 65 ch pour la version meilleur marché sans turbo.

Le moteur 0.9 TwinAir de Fiat est un des rares moteurs deux cylindres sur le marché, créant ainsi une expérience de conduite unique. Le bruit est en fait tout bonnement comique et surtout élevé à vitesses supérieures vu que la Panda a seulement été dotée

d'une isolation limitée. À bas régimes, c'est comme si le moteur voulait s'arrêter en toussant - et cela se ressent vraiment car, en-dessous de 1500 tours, le bloc moteur transmet énormément de vibrations via le bloc propulseur. Que les choses soient claires: aucun autre moteur ne procure le son ou le ressenti du TwinAir, mais la plupart des moteurs possèdent au moins deux fois plus de cylindres. Certains aiment ce bruit, d'autres pas du tout.

On constate par contre que ce bloc moteur développe tout de même pas mal de couple. 140 Nm plus précisément, dont peuvent seulement rêver dans cette catégorie de prix quelques 3 cylindres. Vous le remarquerez aussi tout le temps: cette petite voiture veut donner le tempo. La pédale d'embrayage douce et le levier de vitesses léger permettent de prendre rapidement de la vitesse. Sur autoroute également, elle a encore un peu de réserve, de telle sorte que vous ne serez jamais trop court.

L'autoroute ne constitue cependant pas son biotope naturel, contrairement au centre-ville. C'est là que ressortira vraiment la nature nerveuse et maniable de la Panda. La conduite est notamment adaptable électroniquement - ce qui est absolument unique dans ce segment. En sélectionnant son mode City, le volant devient absurdement léger et vous pourrez en fait piloter la voiture du petit doigt dans les parkings étroits. Ce gadget est tout simplement génial pour ceux qui vivent dans un centre-ville fort fréquenté.

CONSOMMATION

La question reste naturellement la suivante: la division par deux du nombre de cylindres correspond-t-elle

aussi à une division par deux de la consommation? Pour faire court: pas toujours. Avec la meilleure volonté du monde, nous n'avons pas réussi à trouver le compteur de consommation, c'est pourquoi nous avons effectué deux cycles d'essai avec une conduite différente. Nous avons d'abord roulé 150 km (mélange de conduite en ville et sur autoroutes) avec une conduite relativement vive - comme il sied à une citadine italienne. Cela nous a coûté à la pompe 7,2 kg de gaz naturel, ce qui équivaut à une consommation de 4,8 kg aux 100 km. Une consommation pas exceptionnellement basse, et donc plutôt moyenne pour une voiture compacte au CNG.

Notre second essai a cependant donné des résultats plus surprenants. Nous avons à nouveau parcouru les mêmes 150 km avec une conduite plus calme et avons consommé sur le trajet 5,6 kg de CNG en tout, soit une moyenne de 3,7 kg aux 100 km. Un chauffeur vraiment calme pourra donc réellement enregistrer des consommations très basses avec ce petit moteur, mais il devra alors faire de son mieux. Et nous n'avons pas toujours trouvé cela simple à bord d'une petite voiture qui aime prendre de la vitesse.

NOTRE VERDICT

La Fiat Panda - également en version CNG - répond encore et toujours à toutes les exigences de base que l'on pose au modèle depuis déjà 1980: elle est bon marché, arbore un look sympa et est facile à utiliser. La finition pourrait être mieux et le groupe propulseur manque de raffinement, mais c'est largement compensé par son caractère sympa unique et son faible prix.



APERÇU

+

- Maniable comme nulle autre en ville
- Économique par conduite calme
- Bon marché à l'achat

-

- Omniprésence du plastique
- Bruit et vibrations du bloc propulseur
- La position assise nécessite un petit temps d'adaptation

THE HIGHEST FORM OF SOUND.

Bowers & Wilkins  FORMATION



La célèbre qualité Bowers & Wilkins est désormais disponible dans un système audio sans-fil qui diffuse dans toute la maison. La technologie exclusive sans-fil Formation® crée un panorama sonore Hi-fi immersif et magnifique.

Découvrez Formation by Bowers & Wilkins sur [bowers-wilkins.nl](https://www.bowers-wilkins.nl)



Formation®: un son sans-fil et sans compromis.

Le son sans-fil dans toutes les pièces, mais avec la qualité Bowers & Wilkins. C'est ce qu'offre Formation®, un système sans-fil capable de rivaliser avec les installations filaires. La technologie exclusive sans-fil Formation® crée une synchronisation parfaite des haut-parleurs dans la pièce, offrant une expérience d'écoute ultime. De la cuisine à la chambre à coucher, du salon au hall. Le streaming n'a jamais sonné aussi bien.

La même qualité dans toutes les pièces.

La série Formation® est actuellement composée de : Formation Bar, une barre audio de qualité home cinéma avec 9 drivers optimisés ; Formation Bass, un subwoofer sans-fil puissant; Formation Wedge, une enceinte design unique pour un son qui remplit toute la pièce, et Formation Duo, des haut-parleurs sans compromis avec technologie Carbon Dome 'tweeter-on-top' et le légendaire Continuum™ Cone.

Formation Flex®: puissance compacte.

Formation Flex® est venu récemment s'ajouter à la plateforme exclusive sans-fil. Cette enceinte compacte est extrêmement flexible par sa conception et peut-être utilisée comme enceinte individuelle ou couplée à un deuxième Formation Flex® pour une expérience stéréo ultime. Vous pouvez aussi coupler Formation Flex® à d'autres enceintes de la série Formation, pour créer un système audio dans toute la maison ou un son surround 5.1.

Vous pouvez expérimenter le système Bowers & Wilkins Formation chez les revendeurs ci-dessous. Retrouvez un aperçu de tous les points de vente Bowers & Wilkins Formation sur bowers-wilkins.nl

DIGITHome

Champs de tignee 26/5
4671 Barchon (Liège)
04 379 80 80
www.digithome.be

L'Audiophile

Place de Paris 1
L 2314 Luxembourg
+352 491 360
www.audiophile.lu

Audiomix

Lierssesteenweg 321
3130 Begijnendijk (grens Aarschot)
016 56 10 62
www.audiomix.be

diMonaco

Stationsstraat 66
9100 Sint-Niklaas
03 776 24 40
www.dimonaco.be

Elektro Lefevre Tienen

Sliksteenvest 45
3300 Tienen
016 82 32 68
www.elektro-lefevre.be

D&M beeld- en klankstudio

Beverstraat 4c
9700 Oudenaarde
055 30 28 05
www.d-en-m.be

Stevens Hifi Leuven

Tiensesteenweg 348
3000 Leuven
016 29 23 90
www.stevens-hifi.be

Stevens Hifi Gent

Kortrijksesteenweg 33 Bus 01
9830 Sint-Martens-Latem
09 223 88 33
www.stevens-hifi.be

Hifi Home

Maalsesteenweg 149
8310 Brugge
050 37 13 44
www.hifihome.be

Teletechnics Audio Video

Bredabaan 1075
2930 Brasschaat (M.T.H.)
03 663 37 33
www.teletechnics.be

New Music

Elsensesteenweg 343-345
Chaussée D'Ixelles
Bruxelles 1050 Brussel
02 647 71 70
www.newmusic.brussels

ECOREVIEW

SKODA OCTAVIA G-TEC: PAS DE FIORITURES



Plus besoin de vous présenter la Skoda Octavia. Cette familiale pratique omniprésente sur nos routes est entre-temps également devenue une valeur sûre parmi la liste des modèles CNG. Skoda a décidé d'apporter des améliorations techniques à sa version au gaz, avec une autonomie accrue au carburant naturel. Nous avons testé la nouvelle Skoda Octavia Combi G-Tec.

TEXTE: JAN VAN GEEL – PHOTOS: AUDI



C'EST LA BEAUTÉ INTÉRIEURE QUI COMPTE

Le règne du diesel est derrière nous; le groupe Volkswagen investit désormais massivement dans le CNG. Pratiquement toutes les marques qui composent le groupe - à l'exception des marques supérieures comme Bentley et Porsche - proposent plusieurs modèles roulant à ce carburant plus écologique. Il n'en va pas autrement pour Skoda qui, outre la petite Citigo, propose également l'Octavia comme véhicule au gaz.

La berline tchèque pratique a subi cette année un lifting discret. À l'instar de ses demi-sœurs que sont la Volkswagen Golf et la Seat Leon, l'Octavia a notamment été dotée d'un nouveau groupe propulseur au CNG. Bref, pas de signes extérieurs distinctifs

comme lors du relookage intermédiaire, mais exclusivement des adaptations sous la carrosserie.

L'ancien bloc moteur 1.4 a ainsi fait place à un tout nouveau moteur 1.5 TGi et un réservoir de gaz supplémentaire a également été monté d'usine sous la banquette arrière. Ces transformations se traduisent par un gain de puissance de 20 ch (de 110 à 130 ch) et une augmentation de la réserve de gaz de 2,7 kg (de 15 à 17,7 kg).

Le seul élément du groupe propulseur déjà présent avant cette mise à jour n'est autre que la boîte de vitesses. L'Octavia G-Tec est proposée depuis le début avec une boîte automatique DSG à 7 rapports. Cette boîte, présente sur de très

nombreux produits du groupe VW, a déjà largement apporté les preuves de sa robustesse et de ses capacités.

AVALEUSE DE KILOMÈTRES CONFORTABLE

L'Octavia G-Tec a beau être devenue un peu plus rapide, l'expérience de conduite répond encore et toujours précisément à l'attente placée en elle: elle est tout simplement bonne. La célèbre boîte DSG7 réussit à utiliser correctement les 130 ch et trouve la bonne vitesse à tout moment. Même si la transmission n'est pas la plus alerte au démarrage et aux reprises: il faut tenir compte d'un léger retard entre le moment où vous enfoncez l'accélérateur et le moment où se produit l'accélération.



Van der Build

L'IMMOBILIER EXCLUSIF AVEC UNE APPROCHE UNIQUE



Magnifiquement
rénové ferme
sur un terrain de
13.980m²

KRUISEM

À vendre: prix sur demande
CPE: 443 | CU: 20190820-0002187018-RES-1
R.U.: Vg, Ag, Gmo, Gvkr, Gvv



Villa moderne avec
5 chambres

WAREGEM

À vendre: prix sur demande
CPE: 268 / CU: 20180907-0001942228-2
R.U.: Vg, Wg, Gmo, Gvkr, Gvv



Villa magnifiquement située
avec une vue unique

AVELGEM

À vendre: prix sur demande
CPE: 324 / CU: 20130415013324
R.U.: Vg, Wg, Gmo, Gvkr, Gvv

L'IMMOBILIER
EXCLUSIF QUI
VOUS VA BIEN,
L'APPROCHE
EXTRAORDINAIRE
QUE VOUS ATTENDEZ.

Plus d'infos

Stationsstraat 31 | 8790 Waregem
† 056 605 605 | waregem@vanderbuild.be

Bekijk ook onze andere panden op www.vanderbuild.be

une partie du  groupe
immobilier



Peu de clients poussent cependant les portes d'un showroom Skoda à la recherche d'une sportive racée. Ceux qui choisiront plutôt cette Octavia dans le catalogue recherchent davantage une avaleuse de kilomètres confortable et spacieuse. Nous avons eu la chance de pouvoir tester l'Octavia durant un long trajet vers la France et nous étions de bonne humeur à l'arrivée. Le confort d'amortissement est excellent, le niveau sonore est faible même à vitesses élevées et la sellerie est agréable.

Le seul inconvénient lors des longs trajets - notamment à travers un pays comme la France - c'est qu'il faut régulièrement programmer des pauses carburant. Pour le renouvellement de son Octavia, Skoda a pris la noble initiative de réduire le réservoir d'essence au profit du réservoir CNG. Alors que l'ancienne version pouvait encore embarquer les 50 litres d'essence habituels, vous devrez, à bord de cette Octavia 'updatée' vous contenter d'un peu moins de 12 litres. La capacité en CNG a certes été augmentée, mais dans la pratique, vous roulez seulement 400 km avec un plein. Bien qu'il s'agisse déjà d'une grande autonomie pour une voiture CNG, cela entraîne dans un désert de gaz naturel comme la France encore et toujours un certain stress de la panne sèche n'ayant rien

à envier à celui des voitures électriques. Dans les pays où le réseau est bien au point par contre, cela ne posera aucun problème. On achètera en effet cette voiture pour son CNG, par pour son essence.

TOUS VOS SOUHAITS

La Skoda ne vous procurera donc pas de frissons mais vous amènera à bon port, vous, votre famille et vos affaires, sans le moindre pépin. Même avec une famille nombreuse et beaucoup d'affaires, apparemment. À cinq dans l'habitacle et, donc, avec la banquette arrière relevée, vous bénéficierez encore d'un coffre de 480 litres. Avec la rangée arrière rabattue, vous bénéficierez d'une surface pratiquement plane et d'un volume de 1610 litres. Aucune trace apparemment des réservoirs CNG. La seule différence, c'est qu'il ne reste plus de place pour une roue de secours sous le plancher du coffre.

Une fois sur la route à bord de l'Octavia, vous ne manquez de rien. L'espace de rangement dans l'habitacle est tout simplement exemplaire et vous avez plus qu'assez de place pour vous installer confortablement. Les matériaux utilisés sont de qualité et agréables au toucher. Notre Octavia était également équipée de très nombreuses technologies pratiques comme les sièges chauffants à

réglage électrique et la connectivité bluetooth. Les systèmes d'aide à la conduite nécessaires étaient également présents: assistant de maintien de voie, régulateur de vitesse adaptatif, système de navigation, etc. Tous disponibles en option, bien entendu.

Ce système de navigation vous indique également les stations-service proposant du CNG lorsque la voiture constate que les réservoirs sont presque vides. En France, cette fonctionnalité ne nous a naturellement pas beaucoup aidés - elle nous renvoyait pratiquement en Belgique -, mais dans notre propre pays, ces indications étaient plutôt bien à jour.

UNE CONSOMMATION MOYENNE

Avec notre cycle d'essai - constitué principalement de trajets sur autoroute -, nous avons noté une consommation moyenne de 4,4 kg de CNG aux 100 km. Un beau résultat, donc, pour une voiture au gaz. Nous n'avons pas pu noter de chiffre utile au niveau de l'essence: grâce à une préparation minutieuse, nous avons en effet dû peu compter sur le carburant traditionnel. Comme vous pouvez le constater, en s'adaptant un peu, votre voiture CNG permet d'effectuer n'importe quelles distances.

PRIX

Si la Skoda Octavia Combi ordinaire est proposée à partir de 23.685 euros, il vous faudra seulement déboursier minimum 30.435 euros pour une version CNG. Vous bénéficierez cependant directement du second niveau d'équipement (Ambition), de telle sorte que de nombreuses options seront déjà présentes sur la voiture. La version la plus basique de l'Octavia (Active) n'est pas compatible avec le groupe propulseur CNG, mais une Octavia Combi Ambition de configuration similaire vous coûterait 26.410 euros. Les réservoirs de gaz et le moteur adapté vous coûteront donc environ 4.000 euros supplémentaires - mais vous réaliserez directement des économies sur la taxe de circulation et les frais d'immatriculation.

NOTRE VERDICT

La Skoda Octavia Combi ne vous réserve pas de surprises: il s'agit encore et toujours du compagnon de voyage spacieux, fiable et confortable que vous connaissez depuis déjà des années. S'il sera préférable d'aller chercher les montées d'adrénaline ailleurs, elle constituera toutefois le moyen de transport idéal pour 90% des automobilistes: abordable à l'achat, bon marché à l'usage et facile à vivre.

APERÇU

+

- Spacieuses et confortables
- Grande autonomie au CNG
- Matériaux de qualité

-

- Autonomie totale réduite
- Tout est en option
- Comportement routier un peu distant



**BOSS PAINTS
ET ECOPUUR
OPTENT
POUR LA
MOBILITÉ
VERTE**

Depuis déjà un petit temps, BOSS paints fournit de solides efforts au niveau tant de la mobilité que de la réduction systématique de son empreinte CO₂. L'entreprise promeut fortement les voitures électriques, plusieurs bornes de recharge ont été installées et, sur les toits de son siège à Waregem, plus de 3.000 panneaux solaires offrent ensemble une capacité de 700 kWc. Pour continuer à optimiser cette énergie produite, BOSS paints collabore depuis déjà 2016 avec EcoPuur, le spécialiste des techniques énergétiques durables.

PARFAIT MAIS SURTOUT DURABLE

BOSS paints est une entreprise familiale qui s'est fait un nom d'une part en tant que producteur de peintures pour le bâtiment et d'autre part en tant que grossiste pour tout ce qui touche à la peinture et à la décoration. BOSS paints exploite également le concept colora qui compte actuellement une soixantaine de magasins en Flandre. "Nous sommes actifs dans le créneau des peintures de qualité supérieure", explique Lieve Bossuyt, Family Officer et qui représente désormais la troisième génération de l'entreprise familiale. "Nos produits permettent tant à l'homme de métier qu'au particulier d'aspirer à un résultat final parfait, non seulement au niveau esthétique, mais aussi en matière de durabilité. L'écologie constitue un sujet brûlant dans le monde des entreprises, mais la conscientisation de BOSS paints dans ce domaine ne date pas d'hier. Bien avant que l'environnement ne devienne une thématique de société, nous aspirions déjà à développer des peintures de la meilleure qualité possible et durables. De telle sorte qu'il faut ainsi moins peindre, réduisant ainsi la pollution de l'environnement."

AUDIT

Cette conscience environnementale croissante s'exprime à travers plusieurs aspects. "En 2008, nous avons engagé une nouvelle coach en environnement en la personne d'Els Heynssens. Sa tâche consiste à analyser les processus de l'entreprise pour trouver où il est possible d'enregistrer des gains au niveau environnemental. Sensibiliser nos collaborateurs et inspirer les autres, notamment via des exposés, fait également partie de ses attributions." Peu après sa nomination, BOSS paints a chargé Futureproofed de procéder à un audit de toute l'entreprise. "Cet audit au niveau des émissions de CO₂ a mis en lumière deux priorités: les matières premières impactant l'environnement et la mobilité", ajoute Els. "L'industrie de la peinture fait largement usage de TiO₂ (dioxyde de titane), un élément de base qui joue un grand rôle au niveau de la couleur blanche et du pouvoir couvrant des peintures. La production de TiO₂ est cependant énergivore tandis que les liants ont également un énorme impact sur les émissions. Après de nombreuses études, nous avons entre-temps réussi à

créer une peinture nouvelle et surtout durable qui ne contient pratiquement pas de matières premières polluantes. La seconde priorité concerne, comme nous l'avons, la mobilité. Nos voitures de société et nos propres camions génèrent ensemble plus de la moitié de nos émissions totales. C'est pourquoi nous avons jadis décidé d'écologiser notre mobilité. En 2016 a été lancé un programme pour faire passer notre flotte de véhicules à une alternative aux carburants fossiles, à savoir plus précisément le CNG et l'électricité. Nous avons encadré dans son choix chaque collaborateur ayant besoin d'un véhicule de société. Nous avons pesé les avantages et les inconvénients, avons comparé les primes et les exigences et avons développé des incitations pour le choix de la mobilité verte sous la forme d'options supplémentaires ou le leasing de vélos. Celui qui opte pour un véhicule électrique bénéficie de l'installation à son domicile d'une borne de recharge et des adaptateurs. Notre stratégie porte ses fruits: en 2017, nous avons décroché un Business Mobility Award pour l'écologisation de notre flotte. Mais en interne également, nous constatons que de plus en plus de gens sont motivés à passer à des alternatives plus écologiques."

PANNEAUX SOLAIRES ET BORNES DE RECHARGE

Pour recharger les batteries de ses véhicules, BOSS paints a également fait installer quatre doubles bornes de recharge sur son site de Beveren-Leie. L'énergie pour celles-ci est fournie par des panneaux solaires installés sur les toits de l'entreprise. "Nous avons entamé ce processus en 2005. Et nous l'avons fortement étendu ces dernières années. De telle sorte que nous disposons aujourd'hui de 3.000 panneaux solaires qui représentent ensemble une capacité de 700 kWc. Depuis 2016, nous collaborons avec EcoPuur qui a installé plus de 800 panneaux high-tech Sunpower au cours des dernières années. Nous confions également à EcoPuur l'installation des bornes de recharge sur le site de l'entreprise et au domicile des collaborateurs. Nous constatons que nous renvoyons beaucoup d'énergie sur le réseau et que nous ne pouvons utiliser toute l'énergie produite en interne. Nous voulons désormais d'abord optimiser cette production avant d'étendre le projet.



M**VILLA****Construction de villas de
luxe, modernes et rustiques**

Arch. Laurence Bourdeau

“
**When your
dream becomes
actual luxury
living**
”



Arch. Jerry Popeye

Votre terrain

Vous possédez le terrain idéal ? Excellent. Nos architectes aguerris conçoivent la maison de vos rêves ou collaborent avec votre propre designer. Nous signons ensuite la construction parfaite de la villa dont vous rêvez.

Notre terrain

Vous n'avez pas encore de terrain et vous êtes intéressé par un des nôtres. Nous imaginons et bâtissons ensemble votre villa de luxe. Dans le respect de vos attentes et avec une finition impeccable, comme toujours.

Projet sur plan

Le temps est parfois précieux. Nous réalisons donc de manière proactive des projets sur des terrains disponibles et dans différents styles, afin de gagner du temps et de vous donner un aperçu proactif de vos possibilités.

www.mvilla.be

Rijksweg 65, 8520 Kuurne
Votre contact: frank@mvilla.be - 0475 85 91 28



Nous envisageons ainsi l'implémentation d'un système de gestion électrique dont le premier objectif consistera à gérer de façon plus intelligente notre production actuelle. Une fois que cela sera fait, nous pourrons alors aller plus loin."

ÉCOLOGIQUE MAIS AUSSI ÉCONOMIQUE

Comme l'indiquait Els, BOSS paints fait régulièrement appel à EcoPuur, mais que fait précisément cette société? "En tant 'qu'entreprise énergétique', nous développons et installons des techniques énergétiques durables ", explique Joris Haems, Directeur de la société EcoPuur établie à Nevele. "Nous aspirons dans ce cas à une consommation énergétique responsable au moyen de solutions les plus écologiques possibles pour, là où cela peut se faire, réduire les émissions de CO₂ tant des entreprises que des particuliers. Nous recherchons et sélectionnons l'association de techniques optimale pour rendre tous les processus les plus écologiques, mais aussi les plus économiques possibles – le préfixe 'Eco' dans notre nom fait en effet également référence à des solutions ÉCONOMIQUES et donc rentables. Nous proposons des solutions au niveau de la mobilité. Pas besoin de vous dire que celle-ci est fortement mise sous pression de nos jours. Dans cette optique, nous stimulons, tant chez les particuliers que dans les entreprises, des solutions électriques comme des bornes de recharge pour véhicules électriques. Nous proposons des systèmes de recharge à domicile raccordés de manière sûre à l'installation électrique et pouvant être suivis via le net ou via un smartphone. À destination des entreprises, nous créons une plateforme de communication pour permettre la gestion du parc automobile afin de savoir l'endroit et la fréquence des recharges. Nous pensons aussi et surtout en termes de packages, par exemple l'association de panneaux solaires et de bornes de recharge. Au sein de ce package, nous accordons

une grande attention à la gestion. À certains moments, on se retrouve avec un excédent d'énergie verte tandis qu'à d'autres moments il y en a trop peu, mais à ces moments également, il faut pouvoir recharger les batteries. Ce que nous rendons possible en développant un système de gestion basé tant sur la capacité que sur les besoins afin de gérer de la meilleure manière et de la façon le plus abordable possible la totalité du flux énergétique."

MODÈLES RENTABLES

Les panneaux solaires et bornes de recharge forment ici des éléments importants, mais EcoPuur regarde encore plus loin. "Nous collaborons par exemple avec une entreprise autrichienne qui développe des alternatives aux batteries au lithium qui ne sont pas si écologiques. Il s'agit d'un système abordable à base d'eau salée et qui, lui, est bel et bien très écologique. Ce système de batterie est parfaitement compatible avec la flotte d'une entreprise. Ces solutions sont pour l'instant plutôt réservées aux entreprises. Ces dernières peuvent investir elles-mêmes dans celles-ci, mais tout autant faire appel à des tiers qui prendront les initiatives nécessaires à cet effet. Nous pensons aussi à d'autres solutions comme des carports avec borne de recharge intégrée et éventuellement à une batterie."

EcoPuur stimule de nombreuses initiatives pour éradiquer les voitures polluantes. "Nous voulons stimuler les mesures pour créer un cluster d'entreprises et de techniques qui permettra de générer une nouvelle dynamique en matière de mobilité écoénergétique. De nombreuses opportunités sont déjà présentes en milieu urbain, mais dans les coins plus reculés s'ouvrent également des possibilités pour élever le nombre de bornes et points de recharge. Dans ce domaine, EcoPuur s'est également fixé comme objectif de créer des modèles rentables. Toutes ces mesures réunies forment les pièces du puzzle pour parvenir à des solutions responsables. Auxquelles nous prenons également part nous-mêmes. Plus de la moitié de notre parc automobile roule à l'électrique et/ou au CNG et nous travaillons dur pour étendre cette écologisation."

PLUS D'INFOS VIA

www.ecopuur.be
www.bosspaints.be – www.colora.be

Loewe bild 7 OLED Pure Passion.

La télévision fait partie du passé. Aujourd'hui, c'est l'art visuel qui occupe le devant de la scène. Avec des couleurs encore plus éclatantes que dans la réalité. Et des contrastes plus nets que jamais. La technologie OLED permet d'obtenir un écran encore plus fin que celui d'un smartphone. L'idéal pour les avant-gardistes dotés de bon goût. Offrez-vous un véritable chef-d'œuvre. Le Loewe bild 7.



**Découvrez-en plus chez votre revendeur Loewe
ou sur loewe.tv/be-fr**

LOEWE.



**Arnout**

Veemarkt 12 Beverenstraat 23
8500 Kortrijk 8540 Deerlijk
056 21 17 89 056 71 96 52
www.arnout.be www.arnout.be

Audiomix

Liersesteenweg 321
3130 Begijnendijk
016 56 10 62
www.audiomix.be

Audiovisie Goethals

Baron Ruzettelaan 233
8310 Assebroek
050 37 50 30
www.audiovisie-goethals.be

**Beeld, Klank & Koffie
Verheeken**

Sint-Gillisstraat 22
9170 De Klinge
03 770 73 48
www.verheeken.be

Concepts

Wolvenstraat 2
9620 Zottegem
09 360 55 22
www.concepts.be

Di Monaco bvba

Stationsstraat 66
9100 Sint-Niklaas
03 776 24 40
www.dimonaco.be

Elektro Taelman

Bellegemsestraat 253
8510 Bellegem-Kortrijk
056 21 91 84
www.elektrotaelman.be

Heyman Reference

Krijgsbaan 209
9140 Temse
03 771 11 86
www.heymanreference.be

HD Full Concept

Ch. de Waterloo 1170
1180 Uccle
02 349 10 00
www.hdfullconcept.be

**Klank- en Beeldstudio
Vanden Bussche**

Torhoutsesteenweg 88 c
8400 Oostende
059 70 50 62
www.vanden-bussche.be

Vermeersch Hifi TV BVBA

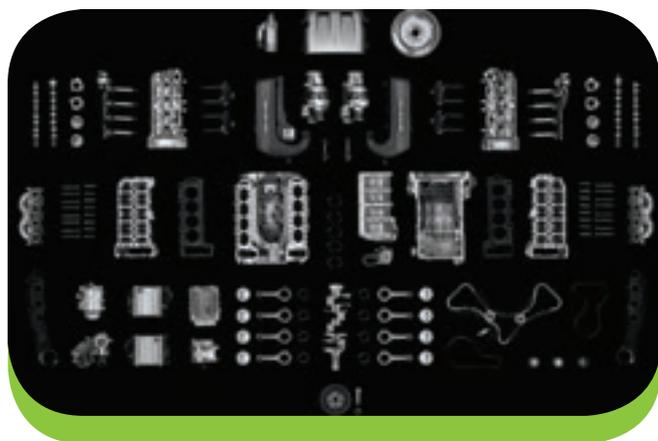
Vooruitgangstraat 3B
8900 Ieper
057 20 73 26
www.vermeerschhifitv.be

Ysebaert bvba

Vakekerkweg 8
9990 Maldegem
050 71 10 30
www.huisysebaert.be

NEWS

Mercedes: une pause pour les thermiques



La gamme des moteurs à combustion de Mercedes vient d'être renouvelée. Et le développement de ces motorisations thermiques sera mis en pause. L'Étoile se concentrera sur l'électrification.

Markus Schäfer, membre du directoire de Daimler, a indiqué dans le magazine Auto Motor und Sport que Mercedes-Benz allait « temporairement » bloquer les investissements dans le développement des moteurs thermiques. La gamme actuelle profite de tout nouveaux moteurs à combustion. Le constructeur va se contenter de les faire évoluer. Il se focalise sur d'autres défis: l'électrification et la nouvelle mobilité. Les moyens financiers vont donc servir à développer de nouvelles batteries, des moteurs électriques et des solutions hybrides. Dans le même ordre, Daimler vient de signer un accord avec le chinois ACTL. Ce leader mondial de batteries va fournir des cellules destinées à des camions électriques.

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE

VW Golf 8: l'hybride rechargeable GTE presque à nu

La huitième génération de la populaire Golf se balade maintenant quasiment à nu. Et dans sa future version GTE hybride rechargeable.

Volkswagen a réservé tous les honneurs de son stand du Salon de Francfort à sa nouvelle berline électrique ID.3. Il faudra dès lors attendre encore quelques semaines avant de découvrir la huitième génération de sa populaire Golf. Sa présentation officielle devrait en effet avoir lieu dans le courant du mois d'octobre. Pour nous faire patienter, Volkswagen a néanmoins déjà publié quelques images officielles d'un modèle de développement arborant un camouflage zébré. Nos espions ont maintenant croisé un modèle quasiment à nu. L'occasion de découvrir plus fidèlement l'allure de cette huitième Golf du nom. En outre, on remarquera sur ce modèle la présence d'une trappe située sur son aile avant gauche. Cette dernière, destinée à la recharge électrique, trahit la présence d'une mécanique hybride rechargeable sous le capot de ce modèle de développement. Il s'agit donc de la descendante de la Golf GTE découverte en 2014.

SOURCE: VROOM.BE



NEWS

Voiture électrique: le patron d'ABB se plaint des nombreuses cartes

ABB est fournisseur de bornes pour Ionity. Son patron, Tarak Mehta, se réjouit de voir une standardisation des prises de chargement. Mais, il s'est plaint des contraintes liées aux formules de paiement.

Celui qui a déjà voulu charger une voiture électrique sur des bornes publiques, hors réseau lié à un constructeur, le sait: c'est quasi impossible d'utiliser sa carte bancaire et il faut avoir au moins 2-3 cartes et abonnements pour ne pas devoir se limiter à un seul opérateur. L'utilisateur électrique en vadrouille loin de chez lui a donc besoin de plusieurs apps et cartes diverses. Tarak Mehta, le patron de la multinationale suisse ABB en technologies de l'énergie et automation, fournisseur des chargeurs rapides du réseau Ionity, s'en est plaint en public. Il plaide pour une formule unifiée pour résoudre « le problème des données ».

LE NŒUD DES DONNÉES

La carte bancaire est souvent refusée, car elle ne permet pas à l'opérateur de la station de recueillir certaines données de l'utilisateur (à des fins marketing bien souvent). Or, il serait déjà possible de réduire les contraintes en adoptant un système de paiement unique. Tarak Mehta souhaite une standardisation comme on commence à la voir au niveau



des prises et bornes avec le système Combo en Europe. « La convergence pourrait se produire très rapidement s'il y avait un modèle de partage de données convenu, parce qu'un grand nombre de données fournies avec la recharge des VE ont de la valeur » a-t-il indiqué. Alors, il serait possible d'utiliser partout sa carte de recharge ou un système automatisé directement avec la voiture. Même si la solution la plus simple, c'est la carte bancaire, comme le préconise le Royaume-Uni.

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE

Officiel: Volkswagen ID.3, la révolution électrique attendue

Volkswagen s'est lancé dans un programme d'électrification intensif dont la première représentation concrète prend la forme de cette ID.3. Après la Cox' et la Golf, voici le troisième modèle emblématique « du peuple »?



Les temps changent: la star du stand Volkswagen au Salon de Francfort n'est pas la Golf 8 mais bien l'ID.3! Autrement dit, la première voiture électrique destinée à une diffusion de masse chez VW. Présentant un gabarit équivalent à celui d'une Golf, l'ID.3 profite néanmoins de sa nouvelle plateforme technique MEB destinée à la propulsion électrique pour jouir d'un long empattement presque équivalent à celui d'une Passat. De quoi offrir un rayon généreux pour les genoux des passagers arrière. L'allure générale de la voiture tire, quant à elle, légèrement vers l'univers du monovolume afin de laisser suffisamment de place dans le soubassement pour accueillir les batteries. Le coffre présente, de son côté, un volume « moyen mais acceptable » de 380 l. Soit l'équivalent du coffre d'une Golf.

ÉPURÉE ET « AUGMENTÉE »

A bord, on découvre une planche de bord épurée et dominée par un grand écran tactile pouvant atteindre jusqu'à 10 pouces. Devant ses yeux, le conducteur trouvera également un second écran remplaçant les compteurs traditionnels devenus has been. En option, ce dernier pourra se compléter d'un affichage tête haute à réalité augmentée.

MOINS DE 30.000 €

Pour lancer sa révolution électrique, Volkswagen essaie de rendre l'électromobilité aussi accessible que possible. Pour y arriver, VW promet un prix de base inférieur à 30.000 € pour son ID.3. Pour ce tarif, il faudra se contenter de la plus petite batterie de 45 kWh offrant 330 km d'autonomie WLTP ainsi que du moteur électrique de 150 ch.

JUSQU'À 550 KM D'AUTONOMIE

Deux autres versions, plus haut de gamme, animées par un moteur électrique de 204 ch seront aussi proposées par Volkswagen. L'ID.3 avec le module de 58 kWh permet d'atteindre 420 km d'autonomie WLTP. La version de pointe s'équipe, quant à elle, d'un module de 77 kWh et dispose d'un confortable rayon d'action WLTP de 550 km. Les chargeurs embarqués oscillent alors de 7,2 kW (sur la version de base) à 11 kW et la compatibilité avec la recharge rapide en courant continu entre 50 et 125 kW selon l'équipement.

40.000 €

Pour le moment, Volkswagen va d'abord livrer les clients de son ID.3 « First Edition ». Cette variante élaborée sur base de la version intermédiaire, avec le module de batterie de 58 kWh donc, et disposant d'un équipement généreux est facturée +- 40.000 €.

SOURCE: VROOM.BE

La Nouvelle Volkswagen ID.3



100% électrique

**Entrez dans la nouvelle ère de l'électromobilité !
Dynamique, l'ID.3 réconcilie performance
électrisante, design novateur et autonomie adaptée
au quotidien. Vous êtes en quête de changement ?
L'avenir vous attend : montez à bord !**

#NowYouCan

JENNES

NEWS

Volkswagen prolonge la vie... Et l'autonomie de sa E-Up!



La plus petite des Volkswagen revisite sa version propulsée aux électrons. Grâce à sa nouvelle batterie de 32,3 kWh, la citadine électrique allemande peut dorénavant atteindre une autonomie réelle de 260 km.

Après ses cousines de chez Skoda et Seat, c'est au tour de la citadine électrique badgée Volkswagen de bénéficier aussi de quelques évolu-

tions. La principale se situe au niveau de sa batterie: la nouvelle e-up! s'équipe d'un module capable de stocker dorénavant 32,3 kWh. Une belle évolution par rapport au modèle précédent qui ne bénéficiait, pour rappel, que d'un pack de 18,7 kWh.

POISSON URBAIN

Grâce à sa faible consommation annoncée de 12,7 kWh/100 km, la nouvelle e-up! peut ainsi désormais parcourir 260 km avant de nécessiter un nouveau coup de jus. Côté moteur, rien ne change. On retrouve toujours le petit « moulin » de 61 kW (82 ch). Il permet à la petite citadine de passer la barre des 100 km/h en 11,9 s. Taillée pour la ville, l'e-up! annonce une vitesse maximale de 130 km/h.

UNE HEURE SEULEMENT

Autre évolution appréciable: une fois branchée sur le réseau électrique, la nouvelle e-up! n'aura besoin que de 60 minutes pour récupérer 80% de charge. Cependant, il lui faudra alors être connectée à un chargeur DC à 40 kW. Présentée comme plus abordable que par le passé (elles est affichée à 21.975 € en Allemagne), cette nouvelle e-up! sera officiellement dévoilée au Salon de Francfort.

SOURCE: VROOM.BE

Cupra Tavascan: SUV coupé électrique

Cupra présente à Francfort un concept qui rassemble les dernières grandes tendances du moment sous une même (alléchante) carrosserie: une silhouette de SUV coupé... et une motorisation électrique!

À son tour, Cupra présente sa propre copie électrique élaborée sur base de la plateforme MEB du groupe Volkswagen. Branche sportive de Seat, Cupra mise sur un look dynamique plutôt suggestif pour son concept Tavascan. Mais reste dans l'univers du SUV comme c'était déjà le cas pour son premier modèle, le Cupra Ateca, et le précédent concept Formentor découvert à Genève. Cette fois, ce concept de SUV tire toutefois sensiblement vers l'univers du coupé comme en témoigne sa poupe très fuyante.

DEUX ÉCRANS

À bord, on retrouve des lignes épurées et une teinte blanche qui tranche avec la peinture extérieure foncée. Dans cet ensemble se démarquent seulement deux grands écrans. Situé derrière le volant, le premier s'étend sur 12,3 pouces et fournit toutes les informations nécessaires pour la conduite. Le second commande l'infodivertissement et présente une taille de 13 pouces.



306 CH ET 450 KM

Compte tenu de son positionnement sportif, ce concept reprend à son compte la version « bimoteur » de la plateforme électrique MEB de Volkswagen. On retrouve donc un moteur électrique sur chaque train, ce qui offre une transmission intégrale ainsi qu'une puissance cumulée de 306 ch. Et qui permet d'accélérer de 0 à 100 km/h en « moins de 6,5 s ». La batterie de 77 kWh autorise, quant à elle, un rayon d'action théorique de 450 km selon le cycle WLTP.

SOURCE: VROOM.BE



La Kia ProCeed. Plus d'audace.



PROCEED



La Kia ProCeed. Plus d'audace.

Affichez votre audace avec la Kia ProCeed, le break au caractère bien trempé alliant style, technologies innovantes et toujours plus de sportivité. Une ligne provocante, un élégant hayon, un design raffiné à l'intérieur comme à l'extérieur, une tenue de route exemplaire, un immense coffre d'une capacité de 594 litres et les technologies intelligentes Drive Wise pour un confort inégalé... Venez vite tester cette surprenante machine, tout aussi audacieuse que vous.

The Power to Surprise

Cartechnic
GILCON
New 4AS

Waversesteeweg 1682	1160 Oudergem	02 660 15 39
Geldenaaksebaan 321-454	3001 Leuven (Haasrode)	016 40 03 27
Ninoofseesteeweg 570	1070 Anderlecht	02 425 26 20

www.cartechnic.be
kia-gilcon-leuven.webnode.be
www.4as.be

7 JAAR MAP UPDATE * 7 ans de garantie ou 150.000 km (selon la première limite atteinte, sans limite de kilométrage pendant les 3 premières années). ** L'action « 7 Ans Map Update » donne droit, pour une période de 7 ans, à une mise à jour annuelle de la cartographie du système de navigation (maximum tous les 12 mois) chez tous les concessionnaires agréés Kia ou réparateurs Kia agréés de l'Union Européenne (uniquement sur rendez-vous). Cette action concerne tout acheteur d'une Kia neuve vendue à partir du 01.03.2013 par Kia Motors Belgium via l'intermédiaire d'un concessionnaire Kia agréé en Belgique ou au Grand-Duché de Luxembourg et équipée d'un système de navigation LG monté à l'usine. *** Photo à titre illustratif.

NEWS

Tesla: 30 kW en plus pour les superchargeurs



Tesla a commencé la mise à jour de ses bornes européennes pour les faire passer de 120 kW à 150 kW. Cela permet de réduire le temps de charge. Il est aussi prévu d'installer des bornes V3 à 250 kW.

Les 460 stations de superchargeurs Tesla en Europe vont passer à 150 kW contre 120 kW actuellement. L'upgrade a débuté durant la dernière semaine d'août. Elle s'ajoute à la fonction de préconditionnement des batteries mise à jour sur les voitures en circulation. Ces solutions doivent permettre une charge plus efficace, mais surtout plus rapide. En moyenne, les clients laissent leur voiture de 15 à 30 minutes sur les superchargeurs. Par ailleurs, le déploiement des nouvelles bornes V3 à 250 kW débiteront fin de l'année. Elles offriront une charge complète en 20 minutes en moyenne.

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE



Seat Tarraco PHEV: Le SUV XL hybride rechargeable

Le grand SUV Tarraco va étrenner la technologie hybride rechargeable pour Seat. Sa chaîne cinématique développe 245 ch et sera homologuée sous les 50 g de CO₂/km WLTP.

Découvert à la fin de l'année dernière avec ses mécaniques thermiques classiques, le cousin des Volkswagen Tiguan Allspace et Skoda Kodiaq se présentera au salon de Francfort en version hybride rechargeable. Baptisé Tarraco PHEV, ce dernier va alors lancer officiellement la campagne d'électrification du constructeur espagnol qui nous promet l'arrivée de 6 modèles électriques ou hybrides rechargeables sous les marques Seat et Cupra d'ici 2021.

245 CH

Sa chaîne cinématique marie le bloc 1.4 TSI de 150 ch du groupe Volkswagen à une machine électrique de 115 ch. La puissance cumu-

lée de l'ensemble atteint 245 ch (400 Nm de couple), ce qui fait de ce modèle le Tarraco le plus puissant du catalogue. Il peut atteindre 217 km/h en pointe et accrocher les 100 km/h en 7,4 s.

50 KM

Son pack de batterie peut stocker 13 kWh d'électricité. Ce qui permettra au Tarraco PHEV de rouler au moins 50 km en mode électrique selon le cycle WLTP (sous réserve d'homologation) mais aussi de voir son homologation CO₂ descendre sous la barrière des 50 g/km. Si ce modèle sera bien présenté officiellement au salon de Francfort d'ici quelques jours, notons qu'il s'agira encore d'un « concept proche de la série » et que la mise en production du Tarraco PHEV débutera « dans le courant 2020 ».

SOURCE: VROOM.BE

OPTIEK VERMEULEN

Hundelgemsesteenweg 313 9820 Merelbeke
09 230 44 33 www.optiekvermeulen.be

OPTIEK LAMMERANT

Gaversesteenweg 44 9800 Deinze
09 38 22 73 www.optieklammerant.be

OPTIEK EDITH NYS

Sint-Willibrordusplein 13 3550 Heusden-Zolder
011 42 05 86 www.optieknys.be

OPTIVUE

Doorniksestraat 25 8500 Kortrijk
056 25 54 56 www.optivue.be

OPTIEK VAN NESTE HOOGLEDE

Ieperstraat 38 8830 Hooglede
051 24 15 35 www.optiekvanneste.be

OPTIEK VAN NESTE IZEGEM

Marktstraat 45 8870 Izegem
051 30 69 83 www.optiekvanneste.be

SPOOREN OPTICIENS

Winkelcentrum Donk Patio
Donksesteenweg 240 2930 Brasschaat
03 645 05 02 www.spooren.be

BODART OPTICIENS

33 rue Royale 1000 Bruxelles
02 219 30 60 www.bodartopticiens.be

OPTIEK CLAEYS

Heldenlaan 14 9620 ZOTTEGEM
09 360 17 00 www.optiekclaeys.be

OPTIEK D. VLEERACKER

Vijfhoek 12 2800 Mechelen
015 41 45 67 www.optiekvleeracker.be

BUILT TO ENDURE



SERENGETI®

THE MOST ADVANCED EYEWEAR

PHOTOCHROMIC - SPECTRAL CONTROL® - POLARIZATION

AVAILABLE IN PRESCRIPTION

NEWS

Hyundai Concept 45: rétrofuturisme

Hyundai avait annoncé il y a peu un concept de voiture électrique pour Francfort. La chose prend progressivement forme avec une certitude: l'accent délicieusement rétro de cette réalisation.

Hyundai présentera donc au prochain salon de Francfort 2019 le Concept 45. Il s'agit d'un concept de voiture électrique et, le moins que l'on puisse dire, c'est que cette étude s'annonce comme résolument rétro à la vue du premier teaser publié.

45 ANS

Le Concept 45 célèbre en réalité les 45 ans d'existence de la marque - la première voiture est sortie en 1974 -, ce qui explique d'ailleurs ce design rétro. À l'époque, la première Pony sort alors que le premier choc pétrolier fait rage. Hyundai laisse donc derrière lui cette époque et regarde clairement vers l'avenir puisque la motorisation retenue est ici 100% électrique. Aucune information n'a encore été donnée quant aux caractéristiques techniques de ce Concept 45.

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE



Lexus: un premier véhicule full électrique dès octobre

Qui a dit que Toyota n'arriverait pas un jour à l'électrique? La preuve: Lexus lancera son premier véhicule 100% électrique dès ce mois d'octobre. Ce sera un véhicule urbain.

C'est donc la marque Lexus qui commercialisera la première dans le groupe Toyota un véhicule 100% électrique. Celui-ci sera dévoilé dès ce mois d'octobre sous la forme d'un concept-car. Ce sera donc pour le prochain salon de Tokyo.



SPACIEUSE ET URBAINE

La voiture n'a évidemment pas encore de nom, mais elle est d'ores et déjà promise comme spacieuse, urbaine et dotée d'un hayon. Le design sera manifestement aussi très différent de ce que Lexus conçoit actuellement. Koji Sato, vice-président de Lexus a déclaré que ce futur véhicule serait très compétitif, mais ses caractéristiques techniques restent naturellement encore secrètes. L'idée sous-jacente est de procéder comme pour l'hybride et de proposer un véhicule électrique pour chaque modèle de voiture d'ici 2025.

DES MOTEURS DANS LES ROUES

Koji Sato a indiqué que Lexus serait partisan du moteur électrique logé dans la roue tout en admettant qu'il faudra des années avant que cette technologie soit prête. Les premiers véhicules seront donc plus conventionnels techniquement. Néanmoins, « nous nous attendons à ce que lorsque les quatre roues fonctionnent indépendamment, le véhicule offre plus d'agilité, de stabilité et de plaisir » a expliqué le responsable. « Nous continuerons à exploiter cette opportunité des plus passionnantes » a encore ajouté Koji Sato. Rendez-vous à Tokyo dès lors...

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE

NEWS



Fiat: 4 nouveaux modèles après la 500 électrique

Fiat semble sortir de sa léthargie. La preuve: un nouveau plan « produit » qui promet l'arrivée de 5 nouveaux modèles en marge de la 500 électrique.

Si Fiat a placé la 500 électrique en tête de son plan de relance, la petite citadine ne sera pas la seule à œuvre pour ce renouveau. En effet, Fiat prévoit de non seulement renouveler la 500, mais aussi la Panda qui reste les deux locomotives de la gamme du point de vue des ventes.

DES SUV, MAIS PAS SEULEMENT

Si on en croit plusieurs sources, Fiat prévoit de relancer une 500 Giardiniera (break), mais aussi une nouvelle 500X ainsi qu'un autre SUV destiné à remplacer, lui, la Tipo. Cette information a filtré suite à un conseil d'administration tenu à Turin par le boss de Fiat, Olivier François. Celui-ci a eu quelques mots à la suite de cette réunion: « Fiat a une double mission. La mobilité urbaine est aujourd'hui au cœur de nos préoccupations, mais en même temps, c'est le transport familial ». Ce qui signifie en clair que Fiat est bien décidé à persévérer dans les petites voitures, mais aussi de proposer des véhicules plus familiaux. D'où l'idée des SUV. « Pour notre avenir, nous avons besoin d'un bon équilibre entre ces deux dimensions: la famille 500 et le transport familial. Il n'y aura pas de grosses voitures, pas de voitures haut de gamme, pas de voitures sportives parce qu'elles n'ont aucune légitimité » a ajouté Olivier François qui détaillait que « nous serons présents sur le segment C, mais pas au-delà ».

LA 500 « E » EN 2020

La future 500 électrique sera originale à plus d'un titre. Il est en effet attendu d'elle qu'elle recoure à des portes-suicides comme l'ancien

B-Max ou la BMW i3 afin d'optimiser l'espace à bord. Le fait que la voiture aura 5 portes plutôt que 3 répond aussi à des attentes du marché lequel voit la demande pour les voitures à 3 portes sensiblement baisser ces 3 dernières années. Et c'est pareil pour la 500X: les ventes sont en baisse ce qui pousse à son renouvellement tout comme celui de la 500L, trop monospace. Dans ce cadre, le break Giardiniera ferait sens du moins s'il adopte un caractère fort. Olivier François a également expliqué qu'il était difficile de produire une petite voiture électrique à l'heure actuelle pour des raisons de coûts. Il faut donc s'attendre à ce que la voiture soit assez chère. Mais pour limiter ce prix, Fiat prévoit de fournir de base une batterie avec une autonomie de 100 km. Celle-ci sera toutefois modulaire et l'autonomie sera extensible soit en achetant ou louant la batterie.

LA PANDA COMME LA CENTOVENTI

La future Panda devrait quant à elle être largement inspirée du concept Centoventi très novateur et qui s'inscrit parfaitement dans l'audace payante développée par Fiat par le passé. Olivier François ne s'est d'ailleurs pas caché de la chose admettant que son « look est très fidèle à la celui de la nouvelle génération de Panda ». Ce sera pour 2021.

UN SUV POUR LE SEGMENT C

La Tipo sera en outre remplacée par un SUV. Il pourrait dès lors bien s'inspirer de la plate-forme Jeep Renegade, aussi partagée avec l'Alfa Romeo Tonale ce qui permettra aussi de produire une version hybride rechargeable, très utile pour satisfaire aux prochaines normes antipollution.

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE

NOUVEAU KUGA: LA FORD LA PLUS HYBRIDE À CE JOUR

Ford a présenté un Kuga complètement renouvelé à Amsterdam. Ce SUV compact a été doté de pas moins de trois groupes motopropulseurs hybrides.

SOURCE: AUTOWERELD.BE





Le nouveau Kuga arbore un design, qui fait penser à la Focus. Il est plus aérodynamique, mais aussi plus léger: le modèle pèse jusqu'à 90 kg de moins que son prédécesseur. Ford parle également de «la Ford la plus électrifiée de tous les temps». Ce n'est pas surfait car le modèle ne compte pas moins de trois groupes motopropulseurs hybrides.

MHEV

La version la moins électrique s'appelle Kuga EcoBlue Hybrid. Le modèle combine un moteur diesel quatre cylindres 2.0 l de 150 ch avec un alternateur intégré via un réseau 48 V. Le petit moteur électrique supporte le moteur diesel en accélération et réduit la consommation: le Kuga MHEV a un cycle normalisé de 5 l/100 km et avec des émissions de CO₂ de 132 g/km.

HEV

La variante hybride à chargement automatique s'appelle Kuga Hybrid. Elle utilise un moteur à essence 2.5 l fonctionnant selon le cycle Atkinson, associé



à un moteur électrique alimenté par une batterie lithium-ion. La Kuga Hybrid sera disponible avec une traction avant ou, en 2020, avec les quatre roues motrices. Sa consommation standard est de 5,6 l/100 km et ses émissions de CO₂ de 130 g/km.

PHEV

La dernière variante hybride est le Kuga Plug-In Hybrid rechargeable, avec le même moteur à essence que l'Hybrid, mais avec un moteur électrique plus puissant et une batterie plus grande, de 14,4 kWh. La puissance totale est de 225 ch et la portée électrique théorique, après recharge, est de 50 km. Le Kuga PHEV ne devrait en principe consommer que 1,2 l/100 km. Les émissions de CO₂ sont de 29 g/km. La charge sur une prise normale prend au maximum 4 heures.

MOTEURS À COMBUSTION

En plus de tous les hybrides, il existera également des moteurs traditionnels à combustion interne. Le Kuga sera proposé avec deux moteurs diesel



EcoBlue (1.5 l de 120 ch et 2.0 l de 190 ch) et deux moteurs essence EcoBoost (1.5 l de 120 et 150 ch). Les moteurs diesel peuvent être associés à la nouvelle transmission automatique à huit vitesses.

AGRÉABLEMENT SILENCIEUX

Le nouveau Kuga mesure 89 mm de plus en longueur et gagne 44 mm en largeur par rapport à la génération sortante, ce qui devrait offrir de l'espace intérieur supplémentaire aux occupants. De plus, la banquette arrière coulissante offre soit plus d'espace aux jambes des passagers arrière, soit plus de place pour les bagages. Le tableau de bord est numérique avec un affichage de 12,3 pouces. Le confort sonore est également d'un niveau élevé, selon Ford, avec l'Active Noise Cancellation et une suspension arrière isolée pour réduire les bruits à bord. Le nouveau Kuga dispose également de tout un arsenal de systèmes de sécurité. On y trouve notamment des caméras à 360°, une assistance anticollision, un régulateur actif, l'affichage tête haute, l'alerte d'angle mort, une assistance au guidage lors de manœuvres d'évitement, etc.

FORDSTORE

AB AUTOMOTIVE VILVOORDE

Mechelsesteenweg 295,
1800 Vilvoorde
02.254.03.10
www.ab-automotive.be

ABAUTOMOTIVESCHAARBEEK

Jacques Georinlaan 11-13,
1030 Schaarbeek
02.205.08.70
www.ab-automotive.be

CIAC GENT

Brusselsesteenweg 506,
9051 Gent (Ledeberg)
09.235.87.11
www.ford-ciac.be

Venez découvrir les différents modèles dans la concession la plus proche.

FEYAERTS

Leuvensesteenweg 526,
3200 Aarschot
016.56.45.75
www.feyaerts.be

FORD STORE AUTOPOLIS LEUVEN

Brusselsesteenweg 57,
3020 Herent
016.31.05.10
www.autopolis.be

UNICARS BRUGGE

Pathoekeweg 7, 8000 Brugge
050.31.73.70
www.unicars.be

UNICARS OOSTENDE

Torhoutsesteenweg 710,
8400 Oostende
059.50.35.02
www.unicars.be

VANSRINGEL AUTOMOBILES

Leuvensesteenweg 516,
1300 Waver
010 23.70.80
www.vansringel.com

WAASLAND AUTOMOTIVE

Pareinpark 4,
9120 Beveren
03.778.79.70
www.waaslandautomotive.be



CLASSIC DESIGN
RENTAL

Event furniture for any occasion.

WWW.CLASSICDESIGNRENTAL.BE

INFO@CLASSICDESIGNRENTAL.BE

0032 53 66 48 13

NEWS

Lexus: un premier véhicule full électrique dès octobre

Qui a dit que Toyota n'arriverait pas un jour à l'électrique? La preuve: Lexus lancera son premier véhicule 100% électrique dès ce mois d'octobre. Ce sera un véhicule urbain.

C'est donc la marque Lexus qui commercialisera la première dans le groupe Toyota un véhicule 100% électrique. Celui-ci sera dévoilé dès ce mois d'octobre sous la forme d'un concept-car. Ce sera donc pour le prochain salon de Tokyo.



SPACIEUSE ET URBAINE

La voiture n'a évidemment pas encore de nom, mais elle est d'ores et déjà promise comme spacieuse, urbaine et dotée d'un hayon. Le design sera manifestement aussi très différent de ce que Lexus conçoit actuellement. Koji Sato, vice-président de Lexus a déclaré que ce futur véhicule serait très compétitif, mais ses caractéristiques techniques restent naturellement encore secrètes. L'idée sous-jacente est de procéder comme pour l'hybride et de proposer un véhicule électrique pour chaque modèle de voiture d'ici 2025.

DES MOTEURS DANS LES ROUES

Koji Sato a indiqué que Lexus serait partisan du moteur électrique logé dans la roue tout en admettant qu'il faudra des années avant que cette technologie soit prête. Les premiers véhicules seront donc plus conventionnels techniquement. Néanmoins, « nous nous attendons à ce que lorsque les quatre roues fonctionnent indépendamment, le véhicule offre plus d'agilité, de stabilité et de plaisir » a expliqué le responsable. « Nous continuerons à exploiter cette opportunité des plus passionnantes » a encore ajouté Koji Sato. Rendez-vous à Tokyo dès lors...

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE

L'usine VW sous le signe de l'E-Mobilité sera "la plus écologique d'Europe"

L'usine Volkswagen de Zwickau, en Saxe, est-elle actuellement en pleine transformation "pour devenir l'usine de production de véhicules électriques la plus grande, la plus performante et la plus écologique d'Europe" affirme-t-on à Wolfsburg.

Les premiers modèles ID, entièrement électriques, à commencer par l'ID.3, sortiront cette année encore des lignes de production de l'usine Volkswagen de Zwickau. Lors de l'ultime phase de développement, dès 2021, 330.000 voitures entièrement électriques seront produites par an. Les ouvriers s'attèleront à la production de 6 modèles pour 3 marques: Volkswagen, Audi et Seat.

Au total, le groupe investira 1,2 milliard d'euros dans ce site ultramoderne situé à l'Est de l'Allemagne. Zwickau est une ville qui possède un riche passé automobile: c'est ici qu'Audi a vu le jour en 1909. Plus tard, du temps de la République Démocratique Allemande, c'est à Zwickau qu'était construite la fameuse Trabant, dans l'usine Sachsenring intégrée au combinat IFA, qui regroupait toutes les fabrications mécaniques (auto, moto et camions) de la RDA.

Depuis la réaffectation du site de Zwickau en 1990, plus de 5,5 millions de voitures, principalement des Golf, Golf Variant et Passat, ont quitté les ateliers. L'usine s'étend sur plus de 1,8 million de m² (soit



l'équivalent de 252 terrains de football), avec une surface bâtie de 1,4 million de m².

Jusqu'à mi-2018, le site abritait la production de la Passat. Aujourd'hui, il conserve encore celle de la Golf et de la Golf Variant. La production de l'ID.3 débutera quant à elle à la fin de l'automne. La production de la Golf Variant continuera en parallèle jusqu'à mi-2020.

SOURCE: GOCAR.BE

NEWS

Mercedes offre 3.000 € pour moderniser ses « vieux » diesel

En Allemagne, Mercedes propose d'offrir les 3.000 € nécessaires pour moderniser le système de dépollution de ses modèles diesel Euro 5 en Euro 6. De quoi leur permettre de continuer à pénétrer dans certaines villes bannissant les plus vieux véhicules diesel.

L'organisme de contrôle allemand KBA a homologué le kit «retrofit» proposé par la société Dr Play SCR Technology. Ce dernier permet de modifier certaines anciennes Mercedes diesel Euro 5, comme les populaires E220 CDI et E250 CDI, en Euro 6. Un kit dont l'achat et le placement coûte environ 3.000 €. Un montant que le constructeur à l'étoile a décidé d'offrir aux propriétaires des modèles concernés. Cette offre ne concerne toutefois, du moins pour le moment, que les personnes habitant à proximité des zones, en Allemagne, où l'usage d'un véhicule diesel Euro 5 est interdit.

SOURCE: VROOM.BE



BMW 530e: 5 km de gagnés

La BMW Série 5 hybride rechargeable, la 530e, a reçu une nouvelle batterie. Celle-ci a une capacité de 12 kWh (au lieu de 9 kWh) tout en gardant la même taille que l'ancienne. D'où un petit gain d'autonomie.

BMW a travaillé sur la batterie de la Série 5 hybride plug-in, la 530e Sedan. Celle-ci est dotée d'une nouvelle batterie lithium-ion. Sans être plus grande, elle a plus de capacité. Ainsi, elle gagne 2,8 kWh pour disposer de 12 kWh. Cet apport permet à la berline de passer de 61 km à 66 km d'autonomie (cycle normalisé NEDC corrélé). La Série 5 hybride garde son 4-cylindres 2.0 l de 184 ch et son moteur électrique de 83 kW / 113 ch intégré dans la boîte automatique à 8 rapports. Ensemble, ils offrent une puissance de 252 ch et un couple maximal de 420 Nm. Au niveau des émissions, le résultat officiel donne 36 g à 41 g CO₂/km, soit une consommation NEDC 2.0 de 1,6 l à 1,8 l/100 km en fonction des options.

4 ROUES MOTRICES

La marque bavaroise propose également une variante à transmission intégrale: la 530e Sedan xDrive. La consommation est toutefois un peu plus élevée: 2,0 l à 2,2 l/100 km. Soit 46 à 49 g CO₂/km. Les deux variantes, 2 et 4 roues motrices, ont une vitesse de pointe 235 km/h. L'accélération de 0 à 100 km/h ne prend guère de 6,1 s en 2 roues motrices et 6,2 s avec le xDrive. La batterie se charge en 6 heures sur une prise murale et en 3h35 avec la Wallbox BMW.



SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE

NEWS

La Formule 1 est-elle vouée à disparaître?

«La Formule E est l'avenir du sport automobile, pas la Formule 1». C'est en tout cas l'avis de Steve Fowler, rédacteur chez Auto Express.

Les grands prix de Formule 1 sont devenus ennuyeux à mourir, et chaque passe d'arme en course fait l'objet quasi-systématique d'une investigation - avec souvent une sentence à la clé, qui joue la victoire sur tapis vert.

Selon le rédacteur, les courses de Formule E seraient désormais bien plus passionnantes, et ce n'est pas un hasard si les constructeurs se précipitent pour apposer leurs noms sur les carrosseries de ces bolides silencieux. En effet, seuls les systèmes et logiciels de conduite sont amenés par les teams, le reste est directement fourni par l'organisation. Il en résulte une réduction des coûts: 25 millions de livres seulement pour une année de championnat. C'est presque 10 fois moins que la F1!

Ajoutez à cela des courses qui se déroulent dans des zones densément peuplées (mais du coup sur d'insipides tracés urbains artificiels NDLA) et que la bagarre en piste soit bien plus intense qu'en Formule 1, et



selon le rédacteur, vous comprendrez pourquoi la Formule E pourrait bien devenir la prochaine catégorie reine du sport auto.

SOURCE: GOCAR.BE

Jaguar Land Rover va fabriquer des pièces avec des déchets plastiques

Jaguar Land Rover s'est associé au géant de la chimie BASF pour étudier les composants de voiture pouvant être fabriqués à partir de déchets plastiques ménagers recyclés.

Le plastique est d'une importance vitale pour la production automobile, comme dans d'autres secteurs, mais il s'accompagne

également d'une quantité toujours croissante de déchets. Jaguar Land Rover s'intéresse à une approche plus circulaire des plastiques. Le constructeur s'est associé au géant chimique BASF pour recycler les déchets plastiques ménagers en pièces automobiles de haute qualité. On pense évidemment directement à l'habitacle, en particulier le tableau de bord. Mais, le matériau pourrait aussi être laqué. Il existe donc également une possibilité d'utilisation comme composant de carrosserie.

HUILE DE PYROLYSE

Les déchets plastiques ne peuvent pas être fondus directement pour en faire des pièces automobiles. Ce recyclage nécessite quelques étapes supplémentaires. Les déchets sont d'abord transformés en huile de pyrolyse, après quoi ils peuvent être introduits dans la chaîne de production de BASF en remplacement des matières premières fossiles. Le résultat est un plastique qui doit être d'aussi bonne qualité que les plastiques « normaux ». Jaguar teste actuellement le matériau dans un prototype de l'i-Pace pour voir s'il répond aux exigences de sécurité. Si tel est le cas, il pourra être utilisé dans la production en série.

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE





TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX,
TOUJOURS
PLUS LOIN

NEW COROLLA



Garage Celis – Sint-Bernardsesteenweg 733 – 2660 Hoboken – 03/825.30.31 – www.garagecelis.be

Garage Montana – Mechelsesteenweg 26 – 1933 Sterrebeek – 02/731.58.64 – www.garagemontana.be

Automotive Mechelen – Jubellaan 66 – 2800 Mechelen – 015/20.20.20 – www.automotivemechelen.be

3,3-5,6 L/100KM | 76-128 G/KM (NEDC) | www.toyota.be

Information Environnementale (A.R.19.03.2004): toyota.be

DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

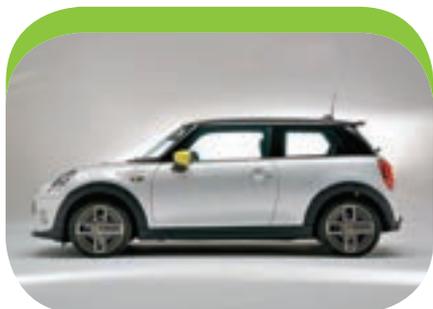
5 ANS
GARANTIE

JUSQU'À
10 ANS
ASSISTANCE

JUSQU'À
10 ANS
BATTERIE HYBRIDE

(1) Véhicule illustré avec options. (1) Garantie 5 ans gratuite, assistance routière Toyota Eurocare jusqu'à 10 ans moyennant entretien annuel dans le réseau agréé Toyota, prolongation jusqu'à 10 ans de la couverture de la batterie Hybride moyennant check-up annuel gratuit dans le réseau agréé Toyota : offres soumises à conditions. Plus d'infos sur toyota.be – toyota.lu ou dans votre Point de Vente Toyota agréé en Belgique ou au Grand-Duché de Luxembourg.

NEWS



Mini électrique: appelez-moi Cooper SE!

Mini lance enfin l'électrique qu'il avait promise. Le modèle arrivera en 2020 sur le marché et il annonce des performances de Cooper S pour une autonomie d'un peu plus de 200 km.

La voilà enfin cette Mini électrique que la marque nous promet depuis des mois. Comme attendu, le modèle est basé sur le modèle 3 portes moins lourd et encombrant et il s'appelle non pas « électrique » mais Cooper SE.

POUR LA VILLE

Elles vont être nombreuses les petites électriques à la rentrée. Car à côté des Peugeot 208 et Opel Corsa, il faudra aussi compter avec la nouvelle Renault Zoé ainsi que la séduisante Honda e. Bref, il va y avoir du riffifi! Techniquement, la Mini Cooper SE la joue différemment que ses rivales. En effet, elle n'entend pas monter en autonomie de manière inconsidérée, préférant s'adresser aux populations urbaines et, finalement, à un plus large public grâce à un prix intéressant découlant d'une batterie de plus faible capacité. Celle de la Mini Cooper SE renferme en effet 32,6 kWh, ce qui fait loin des 50 kWh annoncés pour les Zoé, 208 et Corsa.

Mais c'est un choix et il devrait donc permettre de limiter le prix de cette citadine autour des 27.000 € ou 28.000 € si on en croit plusieurs sources européennes.

PERFORMANCES DE COOPER S

La batterie est montée sous le siège passager et en forme de T ce qui permet de ne pas trop empiéter sur l'espace habitable. En revanche, l'installation du pack a entraîné un rehaussement de la caisse de 18 mm. Par contre, grâce à la position du pack, le centre de gravité a pu tout de même être abaissé de 30 mm par rapport à une Cooper S. Comme sur cette dernière, le moteur n'anime ici que les roues avant (et pas les roues arrière comme sur l'i3 qui est totalement différente sur le plan technique), mais compte tenu du poids relativement maîtrisé (1365 kg, soit 145 kg de plus qu'une Cooper « essence ») les perfor-



mances annoncées sont celles d'une Mini Cooper S. Le moteur délivre en effet 184 ch (135 kW) et 270 Nm, ce qui permet de signer le 0-60 km/h en 3,9 s et le 0-100 km/h en seulement 7,3 s. La vitesse maxi est limitée à 150 km/h pour d'évidentes raisons d'efficacité énergétique. Notons que les performances sont aussi rendues possibles à l'accélération grâce au concours d'une forme électronique de différentiel autobloquant qui améliore la motricité (ARB).

JUSQU'À 50 KW

La Mini Cooper SE ne cherche donc pas l'autonomie à tout prix. Elle annonce ainsi un rayon d'action compris entre 235 et 270 km selon la norme examinée, ce qui est pour Mini amplement suffisant dans le cadre d'une utilisation majoritairement urbaine où les utilisateurs ne parcourent pas plus de 40 km par jour. Les possibilités de recharge sont évidemment diverses et, sans donner encore tous les détails, Mini annonce que la voiture sera compatible avec des bornes dont la puissance va jusqu'à 50 kW. Reste à voir l'ampérage de la batterie pour vérifier si, effectivement, cette puissance de 50 kW sera bien atteinte. Avec un wallbox en courant alternatif, la puissance du chargeur embarqué atteint les 11 kW, ce qui signifie une batterie rechargée à 80% en plus ou moins 3 heures.

Mini propose par ailleurs au conducteur deux niveaux de régénération de la batterie en fonction de son environnement et de son style de conduite. Le second est annoncé comme un système « one pedal » ce qui signifie que la régénération devrait atteindre (ou frôler) 0,2 g de sorte que la voiture s'arrête d'elle-même quand on lève le pied.

PLUS MODERNE

À l'intérieur, Mini a revu l'organisation et on constate l'arrivée (logique) d'une nouvelle instrumentation qui permet de contrôler les éléments vitaux. Le coffre offre de 211 à 731 l compte tenu de la position de la banquette. L'équipement de série sera à l'avenant avec une navigation permettant de trouver les points de charge à proximité ou sur le trajet ainsi que les feux à diodes, une pompe à chaleur pour assurer le chauffage de l'habitacle et la climatisation. Les premiers exemplaires ne sont pas attendus à la livraison avant mars 2020, sachant que la priorité sera donnée aux marchés à forte demande comme la Chine ou les États-Unis.



SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE

ECOREVIEW

LEXUS RC300h: ÉCONOMIQUE, MAIS STYLÉE



Le coupé Lexus RC a beau constituer un bel échantillon de design intemporel, il arpeute nos routes depuis déjà 2015. Le bon moment, donc, pour un lifting intermédiaire. Nous avons testé le RC300h relooké pour voir si ce coupé original pouvait rester en phase avec sa génération.

TEXTE EN PHOTOS: JORAM VAN ACKER

ENVIE D'UN COUPÉ HYBRIDE? C'EST VOTRE CHOIX.

Il y a plus de quatre ans, Lexus lançait le RC, un coupé basé sur l'IS et au style typiquement Lexus. Ce modèle a été produit sous les traits du modèle essence normal, de la version puissante RC F et d'une hybride écologique. C'est au niveau de cette dernière que résidait son plus gros atout: jetez un œil dans les catalogues de la concurrence et vous remarquerez que les coupés à transmission hybride ne courent pas les rues.

La transmission ne constituait cependant pas le seul avantage car le RC a également été doté d'une des carrosseries aux lignes les plus équilibrées signées Lexus. Si la silhouette était celle d'un coupé traditionnel, les détails et le jeu des lignes sautaient aux yeux comme nul autre. Cela doit être cette association du design Lexus radical et d'une silhouette familière qui a fait de cette voiture un phénomène si accessible.

Avec son relookage, Lexus a rendu ce design encore plus captivant, de telle sorte que le RC300h adresse davantage un clin-d'œil au RC F plus brutal. Les boucliers sont plus marqués et ont été agrémentés de prises d'air plus grandes - mais assez tristement encore et toujours fausses. Chaque bloc optique à l'avant n'est plus constitué de deux parties distinctes, mais forme désormais une seule et même entité dotée d'une signature lumineuse redessinée. À l'arrière également, les feux ont été révisés, permettant ainsi de clairement distinguer un "L" dans chaque bloc optique. Une évolution qui suit celle des nouveaux modèles de Lexus.





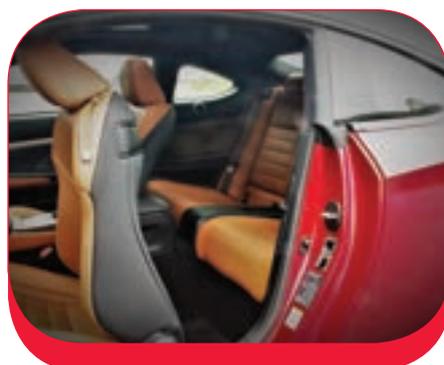
L'ANCIEN MOTEUR 2.5

Plusieurs changements ont aussi été apportés sous la silhouette séduisante, même si on ne pourrait pas le dire de prime abord. Sous le capot à l'avant se cache encore et toujours un moteur 2.5 litres essence qui délivre sa puissance selon le cycle Atkinson pour une efficacité optimale. Contre toute attente, il ne s'agit pas ici du nouveau bloc moteur 2.5 que l'on retrouve désormais sur la Lexus ES300h, mais encore et toujours du même moteur qui équipait le RC en 2015. Avec le soutien du moteur électrique, ce sont ainsi 223 ch qui sont délivrés aux roues arrière, permettant une

accélération de 0 à 100 km/h en 8,6 secondes et une vitesse maximale de 190 km/h.

Par essence, on nous sert donc à nouveau les mêmes chiffres qu'avant, mais emballés différemment: le design est devenu plus sportif, mais pas les performances sur papier... Cela peut s'avérer un peu décevant: un Allemand, par exemple, ne sautera pas de joie avec une vitesse maximale de 190 km/h et ne sera assurément pas ravi lorsqu'il perdra, avec sa boîte automatique CVT mugissante, un sprint au feu rouge contre une Passat diesel!

Les adaptations se situent cependant encore un étage plus bas: au niveau du châssis. Alors qu'avant le lifting le RC essayait régulièrement des commentaires concernant son pilotage sans sensations, cette nouvelle génération réagit de manière relativement vive aux injonctions du conducteur. Par le biais notamment de plusieurs changements au niveau du processus de production, Lexus a apporté beaucoup plus de rigidité à la carrosserie de son RC. La suspension a également été retravaillée, de telle sorte que les ressorts réagissent de façon un peu plus dure sur les petites routes sinueuses. Ces adaptations ne font toujours pas de ce RC une voiture de course détonante, mais vous n'aurez nullement à redouter une petite partie de conduite sportive. Vous ne serez également pas trop fâché à la vue des chiffres de consommation: sur un trajet sportif, nous avons atteint une moyenne de 7,6 l aux 100 km.



Pour être totalement honnête, ce n'est en fait pas du tout ce pour quoi cette voiture - voire même la marque Lexus en général - a été pensée. Pour une expérience de conduite débridée, il vous faudra probablement aller voir ailleurs. Le RC procurera dès lors davantage de plaisir en tant que Grand Tourer: une routière luxueuse avec suffisamment de puissance qui

Elegance is an attitude

Simon Baker
Simon Baker

LONGINES®



LANGOHR JOAILLIER

14 Place du Marché aux Légumes
5000 Namur
081 22 60 01
www.langohr.be

TENSEN JUWELIERS

Huidevettersstraat 46
2000 Antwerpen

TENSEN EXCLUSIVE

Schuttershofstraat 2
2000 Antwerpen
03 231 98 98
www.tensen.be

FRANSSEN JUWELIERS

Demerstraat 51
3500 Hasselt
011 22 42 58
www.franssenjuweliers.be

VANHOUTTEGHEM GHENT

Dampoortstraat 1- 3
9000 Gent
09 225 50 45
www.vanhoutteghem.com



The Longines Master Collection



vous amènera chaque fois à destination sans devoir craindre un éventuel mal de dos. La transmission hybride ne deviendra vraiment intéressante qu'avec une conduite plus calme: la consommation se rapprochera alors toujours plus des 6 litres.

ENVIE D'UNE GT LUXUEUSE? VOUS AVEZ LE CHOIX...

Si l'on jette un œil à la concurrence sur base de ces considérations, on trouvera bel et bien quelques adversaires désireux de toucher un groupe cible similaire. Chez Mercedes, le coupé Classe C se situe dans le même segment, et chez BMW la Série 4. Audi propose quant à lui un A5 coupé, de telle sorte qu'on sait de quel côté il faut chercher pratiquement tous les concurrents: les éternels Allemands. Hormis la Ford Mustang, mais celle-ci reste tout de même une catégorie à part.

Cette Lexus a cependant tout pour elle: rien au niveau de l'intérieur ne fait penser à de quelconques économies et tout a bénéficié d'un magnifique design. Seule l'utilisation du système d'infodivertissement laisse un peu à désirer. Lexus reste notamment fidèle à son pavé tactile sur la console centrale pour actionner l'écran comme un pc portable. Il faut un bon moment pour s'y habituer et ce système ne semble pas toujours constituer la manière la plus sûre pour régler votre système de navigation en chemin. La concurrence a ici une petite longueur d'avance: des systèmes comme l'iDrive de BMW sont un peu plus intuitifs.

Vous bénéficiez à l'avant de plus que suffisamment de place pour voyager confortablement et toutes les

commandes sont installées précisément là où vous les voulez. Cette voiture vous permettra donc de parcourir tous types de distances sans problème. Il en ira différemment pour les passagers à l'arrière. Si, en tant qu'adulte, vous prenez place à l'arrière, ce sera rapidement la panique lorsque le petit moteur électrique reculera lentement le siège devant vous jusqu'à sa position habituelle et poussera vos genoux à se placer davantage en position 'foetus'. Une position que vous maintiendrez donc moins longtemps si vous tenez à ce que le sang continue à circuler dans vos jambes.

Mais attendez: ne parlons-nous pas ici d'un coupé...? Le RC sera donc par définition moins pratique que la Lexus IS qui constitue sa base, de la même manière que le coupé Mercedes C offrira moins de place que la Classe C ordinaire. La fonctionnalité ne constitue pas la principale raison pour le choix de deux portes en moins et d'une ligne de toit plus basse.

PRIX

Vous pourrez parader avec votre nouvelle Lexus RC300h à partir de 51.900 euros. Pour ce prix, vous bénéficierez déjà d'une version Executive Line bien équipée. Ceux qui en veulent plus pourront opter pour une Privilege Line plus luxueuse ou une F Sport Line plus sportive, toutes deux proposées à 56.420 euros. Il sera difficile de faire plus cher car, pour ce prix, la voiture sera totalement équipée.

NOTRE VERDICT

La nouvelle version de la Lexus RC300h constitue encore plus qu'avant un ravissement pour les yeux, mais ses performances ne sont pas toujours à la hauteur de son allure. Sa conduite a beau être devenue plus dynamique, cela ne fait pas encore de cette Lexus une voiture de sport. Le RC constitue dès lors plutôt une Grand Tourer confortable et élégante, avec un petit côté économique.

APERÇU

+

- Design stylé
- Confortable
- Large équipement standard

-

- Moins puissant que ne le laisse présager son allure
- Système d'infodivertissement complexe
- Peu de place à l'arrière

TEST DE CONSOMMATION DU MAGAZINE ECO MOBILE

NISSAN LEAF

E+ 62 KWH TEKNA

Nissan a récemment élargi sa gamme avec la LEAF e+. Celle-ci diffère de la LEAF 40 kWh par son moteur plus puissant et la capacité accrue de sa batterie. Cette dernière atteint 62 kWh, et cette augmentation a suffi pour offrir 40% ou 100 km d'autonomie supplémentaire. Autres nouveautés pour la voiture électrique la mieux vendue en Europe: le système de navigation porte à porte, l'application NissanConnect EV ainsi que le nouveau système d'infodivertissement 8 pouces avec fonctions de connectivité supplémentaires.

TEXTE: JAN VAN GEEL – PHOTOS: NISSAN



FICHE INFORMATIVE

INFOS RELATIVES À L'ESSAI:

Période:	8-15 juillet 2019
Température moyenne:	21°C (17 à 26°C)
Distance parcourue:	648 km
Pneus:	dimensions: 215/50 R 17 91V marque et type: Dunlop ENASAVE EC300

DONNÉES TECHNIQUES

NISSAN LEAF E+ 62 KWH

PUISSANCE ET COUPLE

Puissance: 160 kW / 217 ch
Couple: 340 Nm

ÉMISSIONS DE CO₂

0 g/km

CAPACITÉ DE LA BATTERIE TOTALE / UTILE:

62,0 kWh / 60,0 kWh

TEMPS DE CHARGE

Chargeur à domicile 5,8 kW (de 0 à 100%) 12 heures et 15 minutes
CHAdEMO 50 kW (de 10 à 80%) 66 minutes

DIMENSIONS, VOLUMES ET POIDS

Longueur x largeur x hauteur	4479 x 1790 x 1545 mm
Empattement	2700 mm
Volume du coffre:	385-1161 l
Poids à vide:	1705-1731 kg
Poids tracté freiné / non-freiné:	pas d'application

PRIX

N-CONNECTA	45.000 euros
TEKNA	47.100 euros

GARANTIE

Voiture:	3 ans ou 100.000 km
Batterie à haute tension:	8 ans ou 160.000 km

La LEAF e+ n'est pas une nouvelle voiture, mais en raison de son moteur plus puissant et de la capacité accrue de sa batterie, il s'agit en fait d'une Super LEAF. Comme l'illustrent les chiffres. Le moteur ne développe pas 150 mais bien 217 ch tandis que le couple est passé de 320 à 340 Nm. Avec ces performances, la e+ 62 kWh compense sans problème son supplément de poids d'environ 130 kg. La vitesse de pointe et le temps d'accélération de 0 à 100 km/h font mieux que ceux de la LEAF, mais ces données sont en fait inintéressantes pour une voiture purement électrique. Car si vous voulez parcourir le plus de km possibles jusqu'à la recharge suivante, il sera préférable d'éviter les accélérations rapides et de se contenter d'une vitesse de croisière sur autoroute entre 100 et 110 km/h.

L'augmentation de l'autonomie, par contre, s'avère beaucoup plus importante que les performances plus élevées. Cette augmentation s'explique par le pack batterie *Intelligent Power* amélioré qui présente un gain de 25% en densité énergétique et une capacité accrue de 55%. La nouvelle batterie de 62 kWh totalise 288 cellules, contre 192 pour la batterie de 40 kWh. Grâce à sa nouvelle batterie de 62 kWh, la LEAF e+ dispose, par rapport à la LEAF classique et sa batterie de 40 kWh, d'une autonomie accrue de 100 kilomètres. Selon la procédure WLTP, cette autonomie atteint dès lors maximum 385 km.

CONNECTIVITÉ AMÉLIORÉE

La LEAF modèle 2019 présente de nombreuses améliorations au niveau de la connectivité et de la technologie. Avec la nouvelle appli Nissan Connect Services, le système de navigation dispose désormais des informations premium de TomTom LIVE pour le trafic et les itinéraires. À l'aide de cette appli, vous pourrez voir sur votre smartphone la durée du trajet pour atteindre votre destination. De plus, vous pourrez contrôler l'état de charge de la batterie mais aussi actionner plusieurs fonctions de la voiture à distance. Pratique lorsque vous possédez un chargeur mural chez vous et que vous voulez contrôler rapidement le pourcentage de charge de la batterie depuis votre fauteuil.

ECO, B ET E-PEDAL

Nissan permet au conducteur de choisir parmi un nombre limité de modes de conduite faciles à sélectionner, mais aussi à combiner. S'il veut surtout rouler de manière économique, il enclenchera le mode ECO et le mode B. Avec ce dernier, la voiture bénéficie de freinages régénératifs sans perdre en puissance. Le mode ECO réduit la puissance et augmente ainsi l'autonomie de 10%. Malgré cette intervention, la LEAF reste une voiture agréable à conduire, même si elle est constamment dans la retenue. Cela se remarque surtout lorsqu'on

débranche le mode ECO. Avec l'accélérateur dans la même position, vous ressentez immédiatement la voiture accélérer de façon palpable, comme si elle trouvait son second souffle. C'est pourquoi le carnet d'instructions conseille de débrancher le mode ECO lorsque la voiture transporte des charges lourdes ou beaucoup de passagers, et

lorsqu'elle gravit une côte raide. Si le plaisir de conduite prime et si l'autonomie restante permet d'atteindre votre destination avec une conduite normale sans stress de la panne électrique, laissez le mode ECO débranché et remplacez le mode B par le mode D qui laissera la voiture décélérer lorsque vous relâchez l'accélérateur.

Pour nous arrêter, nous ne freinons pas avec le pied, mais en actionnant l'e-Pedal à la main. Celui-ci permet aux conducteurs de démarrer, de rouler, d'accélérer, de ralentir et d'arrêter la voiture en utilisant une seule et même pédale. Lorsque vous relâchez celle-ci, la régénération et le freinage mécanique entraînent l'arrêt de la voiture, également dans les côtes raides. Vous utilisez alors la 'véritable' pédale de frein uniquement pour un freinage d'urgence ou lorsque la force de freinage de l'e-Pedal ne suffit pas. Si vous voulez laisser la



voiture décélérer, il faudra laisser remonter la pédale d'accélérateur le plus loin possible jusqu'à ce que le moteur ne consomme rien et que la batterie ne se recharge pas.

CONSOMMATION ET AUTONOMIE

Sur base du cycle WLTP combiné, Nissan prévoit une autonomie de 385 km pour la version la plus économique de la LEAF e+. Soit précisément 100 km de plus que la LEAF de 40 kWh. Dans le numéro 14 de ce magazine, nous avons noté pour cette version une autonomie testée en été d'environ 250 km. Avec une conduite comparable – très maîtrisée sur routes secondaires et avec des vitesses jusqu'à 110 km/h sur autoroute –, nous visions donc une autonomie moyenne de 350 km. L'ordinateur de bord était plus optimiste car il prévoyait au début

de l'essai une autonomie de précisément 400 km avec la batterie pleinement chargée. On pouvait lire sur l'écran central que l'airco branché coûtait 20 km, soit 5% d'autonomie. Durant l'essai, nous avons dû ouvrir les fenêtres pour nous rafraîchir quelque peu.

Pour un calcul exact de la consommation et donc aussi de l'autonomie, nous avons noté lors de chaque recharge la distance parcourue et la quantité de courant consommée. Nous pouvions lire cette dernière à la borne de recharge. Nous nous sommes aussi basés sur la capacité utilisable de la batterie. Qui est de 60 kWh selon l'EV Database (<https://ev-database.nl/auto/1144/Nissan-Leaf-eplus>). Vous trouverez notamment un aperçu détaillé de la consommation et de l'autonomie de l'essai dans le tableau ci-joint.

Pour limiter le nombre de recharges à un minimum, nous avons choisi d'opter le plus possible pour l'itinéraire le plus court et d'éviter le plus possible les autoroutes, même si le trajet prend alors généralement plus de temps. Le premier trajet nous a menés d'Aartselaar à Geel - où nous voulions calculer la consommation de la première journée d'essai à notre borne de recharge rapide 50 kWh familière - en passant par Alost, Denderhoutem, Breendonk et Herselt. Au cours de ce trajet en mode ECO et B, avec l'e-Pedal activé pour récupérer le plus possible d'énergie, nous avons joué de l'accélérateur de manière très maîtrisée. Nous avons rarement dépassé les 80 km/h, en respectant généralement les limitations de vitesse. En moyenne, la LEAF e+ consommait ainsi 14,2 kWh/100 km, ce qui équivaut à une autonomie théorique de 422 km.

Un style de conduite avec lequel vous voulez rester dans l'étroite zone ECO de l'indicateur de puissance et avec lequel les modes éco freinent constamment la voiture ne procure cependant pas beaucoup de plaisir. Finalement, cela s'est bien passé, surtout parce que, même avec ces réglages éco, la LEAF e+ est suffisamment rapide pour dépasser les véhicules précédents plus lents en toute sécurité.

Du 2ème au 4ème jour de ce test de consommation, nous avons débranché le mode ECO, avons sélectionné le mode D plus rapide et avons simplement utilisé la pédale de frein pour ralentir et arrêter la voiture. L'airco est resté coupé, mais la conduite était un peu plus rapide et, en outre, l'itinéraire comportait environ 35 km sur autoroute à 120 km/h. La consommation a augmenté moins fortement que prévu, pour atteindre 16,4 kWh/100 km. Ce plaisir de conduite supérieur nous a cependant coûté un peu d'autonomie, 55 km pour être précis. Le 5ème jour, nous avons associé tous les réglages éco à une conduite rapide, ce qui explique vraisemblablement la consommation électrique un peu plus élevée de 17,1 kWh/100 km. Le dernier jour, nous nous sommes lâchés, au sens propre comme au figuré. Avec de nombreuses accélérations pied au plancher sur routes secondaires et un contrôle de traction qui faisait des heures supplémentaires, l'ordinateur affichait une consommation moyenne de plus de 28 kWh/100 km.

RECHARGE

Le long temps de charge reste un problème gênant de la technologie des batteries actuelles, même lorsque vous trouvez une borne de recharge rapide pour accroître votre autonomie. Si vous ne disposez pas d'un chargeur mural permettant de recharger votre batterie en une nuit, une borne de recharge d'au moins 50 kW

constituera la meilleure alternative. Mais, même dans ce cas, il faudra prévoir suffisamment de temps pour une recharge, surtout si vous voulez recharger la batterie à 100%. Pour les recharges rapides, la plupart des constructeurs renseignent le temps nécessaire pour charger la batterie jusqu'à 80% parce qu'au-delà de ce pourcentage la vitesse de charge baisse fortement. Comme le montrent également les temps de charge dans le tableau. Pour les trois recharges, il a fallu environ 18 minutes pour charger les 3 derniers pourcents. Nous n'avons pas d'explication pour la dernière recharge lors de laquelle il a fallu 51 minutes pour charger la batterie de 80 à 98%.

Un chargeur de 7,4 kW permet de recharger totalement la batterie de la LEAF e+ en 10 heures et 45 minutes. Un chargeur à domicile plus puissant n'aura pas de sens parce que la voiture limite la capacité de charge à 6,6 kW. Cela suffit pour recharger la batterie la nuit, du moins lorsqu'elle n'est pas totalement déchargée. En journée, un chargeur rapide CHAdeMO constitue la meilleure manière d'augmenter rapidement l'autonomie. Avec un chargeur rapide de 50 kW, 66 minutes suffiront pour charger la batterie de 10 à 80%.

PRIX

La version TEKNA est la version la plus chère, mais aussi la plus complète et la plus luxueuse de la LEAF e+. Son prix: 47.100 euros. En exclusivité et de façon standard sur cette version supérieure, on trouve le système ProPILOT, un système d'assistance à la conduite très évolué qui fonctionne sur autoroute avec voies séparées. Ce système peut arrêter, faire redémarrer le véhicule et le centrer

sur sa bande de circulation. ProPILOT surveille donc en permanence le trafic. La version TEKNA est la seule qui puisse également être équipée du système ProPILOT Park, pour un supplément de 1.200 euros. Après avoir enfoncé le bouton du système ProPILOT Park, la LEAF se gare de façon autonome dans l'emplacement de stationnement choisi et active le frein de stationnement une fois la manœuvre terminée. La voiture d'essai frappait aussi par sa peinture bi-ton. Cette option coûteuse (1.100 euros) marie la couleur *Pearl White* pour la carrosserie et la couleur *Brilliant Black* pour le toit et les rétroviseurs. En version N-CONNECTA, la LEAF e+ vous coûtera 45.000 euros.

EN BREF

La LEAF e+ est une évolution logique et même nécessaire parce des concurrents directs lancent également des batteries de capacité supérieure ou débute directement avec de plus grosses batteries.

À l'instar de la LEAF, la LEAF e+ est une voiture confortable et silencieuse, agréable à conduire – surtout sans ses modes éco – et qui se pilote de manière très intuitive. La principale différence entre les deux versions se situe au niveau de l'autonomie. Avec une conduite normale maîtrisée, nous avons noté pour la LEAF une autonomie estivale moyenne de 250 km. Avec une conduite comparable sans airco ou chauffage, la batterie à haute tension de la LEAF e+ n'était déchargée qu'après 380 km. La version 62 kWh TEKNA testée coûte 47.100 euros sans options. Cette même version de la LEAF 40 kWh revient à 40.290 euros. Quant à savoir si les 67 ch et 130 km d'autonomie supplémentaires valent ce supplément de prix de 6.810 euros, seul l'acheteur potentiel pourra répondre

NISSAN LEAF E+

	Pourcentage de charge restant	Capacité de la batterie rechargée	Temps de charge (chargeur 50 kW) Jusqu'à 80% / 80 > 98%	Distance parcourue	Consommation moyenne	Autonomie théorique (sur base de 60 kWh)
Recharge 1	36 % (100 % > 64 %)	23,1 kWh (64 % > 98 %)	14' / 33'	163 km	14,2 kWh/100 km	422 km
Recharge 2	78 % (98 % > 22 %)	44,8 kWh (22 % > 98 %)	43' / 34'	273 km	16,4 kWh/100 km	366 km
Recharge 3	28 % (98 % > 70 %)	18,0 kWh (70 % > 98 %)	8' / 51'	105 km	17,1 kWh/100 km	351 km



BOSE

**Des enceintes
discrètes.
Un son qui
se remarque.**

Vermeersch Hifi TV

Vooruitgangstraat 3B
8900 Ieper
057 20 73 26
www.vermeerschhifitv.be

diMonaco

Stationsstraat 66
9100 Sint-Niklaas
03 776 24 40
www.dimonaco.be

NOUVEAU

SYSTÈME HOME CINÉMA LIFESTYLE 550

Donnez vie à vos divertissements et découvrez la clarté du son et la puissance des basses, quel que soit votre volume d'écoute. Le système home cinéma Lifestyle 550 comprend cinq enceintes cube Virtually Invisible série II et notre module de basses sans fil Acoustimass. Le système Lifestyle 550 est conçu pour personnaliser le son en fonction de la forme de votre pièce. Et la console multimédia, surmontée d'une plaque de verre, est compatible avec les technologies audio et vidéo les plus récentes, comme la vidéo 4K, et elle comprend 6 entrées HDMI.™



Lifestyle, Virtually Invisible, et Acoustimass sont des marques commerciales de Bose Corporation. Les termes HDMI et HDMI High-Definition Multimedia Interface (Interface multimédia haute définition), ainsi que le logo HDMI, sont des marques commerciales ou des marques déposées de HDMI Licensing Administrator, Inc.

Audiomix

Liersesteenweg 321
3130 Begijnendijk (grens Aarschot)
016 56 10 62
www.audiomix.be

Elektro Taelman

Bellegemsestraat 253
8510 Bellegem-Kortrijk
056 21 91 84
www.elektrotaelman.be

NEWS

Thunder Power à Caterpillar: lancement en 2021?

Une information du quotidien l'Écho évoque le départ de la production en 2021 des voitures Thunder Power dans l'ex-usine Caterpillar à Gosselies. Cet agenda a été communiqué par la Sogepa.

La Sogepa a fourni un calendrier au quotidien économique l'Écho dans l'épineux dossier Thunder Power. Le bras financier de la Région wallonne, qui a passé beaucoup de temps en Chine, y indique le début de la production en 2021, à Gosselies, de la voiture électrique chinoise. L'ancien site Caterpillar devrait à ce moment-là employer près de 180 personnes. Le recrutement devrait débuter en 2020 avec un premier staff de maximum 90 personnes. Tout cela est à mettre au conditionnel car il faudrait d'abord remplir le carnet de commandes. Or la Chloé pourrait passer de 15.000 € à 20.000 €!

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE



Bornes électriques: le Royaume-Uni préconise la carte bancaire

Payer une recharge électrique sur une borne en bord de route impose quasi systématiquement l'utilisation d'une carte liée à un abonnement ou d'une app. Le Royaume-Uni veut imposer la carte bancaire.

Le gouvernement britannique veut aider les propriétaires de voitures électriques. Il veut surtout leur éviter la collection de cartes, badges et apps pour payer leur recharge sur les bornes publiques. Car, toute personne ayant déjà expérimenté l'opération, impossible de payer une recharge électrique avec une carte de banque ou une carte de crédit. Il



faut la bonne app ou le bon abonnement. Et bien sûr, chaque opérateur a fait son ou ses choix et il faut donc prévoir plusieurs solutions pour ne pas se retrouver sans électricité. Le Royaume-Uni a annoncé que tous les points de charge rapide qui seront installés dans le futur devront accepter le paiement par carte bancaire. Ce n'est pas (encore) une loi, mais le message est clair. De plus, le gouvernement planche sur un projet de loi imposant l'installation de bornes pour chaque nouveau logement disposant d'un garage ou d'un parking fermé.

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE

LE NOMBRE DE VE DEVRAIT TRIPLER D'ICI 2021 SELON TRANSPORT & ENVIRONNEMENT

Un rapport de la Fédération européenne du Transport et de l'Environnement annonce une forte poussée de croissance pour l'écomobilité en Europe d'ici 2021. Avec en chef de file la voiture électrique.



TEXTE: JORAM VAN ACKER - SOURCE: AVERE - ÉTUDE: TRANSPORTENVIRONNEMENT.ORG

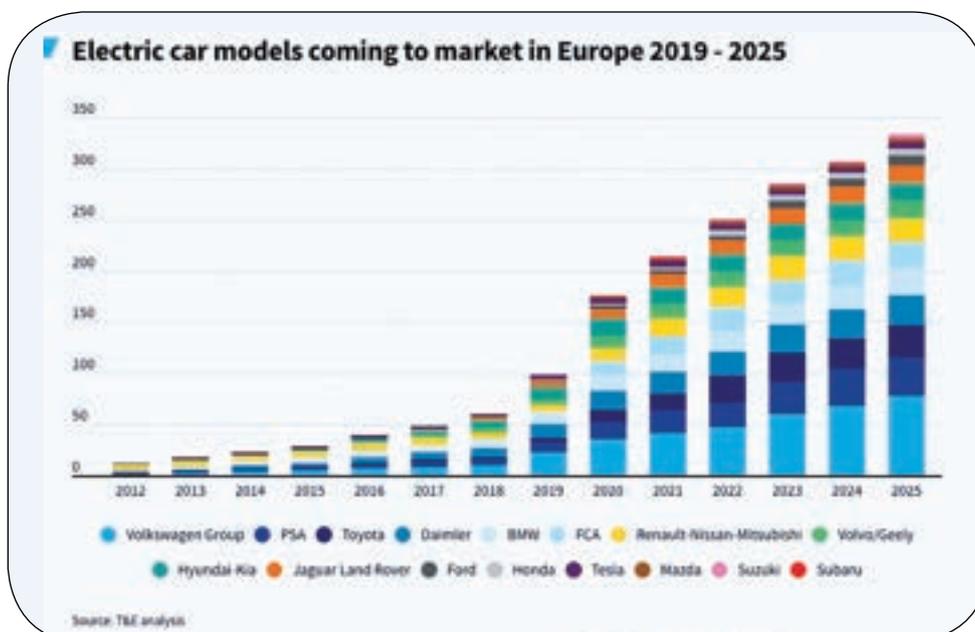
Le nombre de véhicules électriques devrait plus que tripler sur le marché européen au cours des trois prochaines années. C'est ce qu'avance une nouvelle étude de la Fédération européenne du Transport et de l'Environnement, mieux connue sous le nom de Transport & Environnement. Après plusieurs années de croissance régulière, on estime que les constructeurs européens devraient proposer 214 modèles électriques en 2021. Fin 2018, il n'y en avait encore que 60. Transport & Environnement ajoute que les marques sont dès à présent prêtes à adopter l'électrique, mais que ce sont les pouvoirs publics qui doivent convaincre l'automobiliste de sauter le pas en proposant des infrastructures de charge adaptées et des avantages fiscaux attractifs.

Si les pronostics sont exacts, en 2025, ce ne sont pas moins de 22% des véhicules neufs qui seront équipés d'une prise - plus qu'assez pour atteindre les objectifs CO₂ imposés par l'UE pour cette année-là. Par contre, il semblerait que les plans de production pour d'autres motorisations alternatives soient pratiquement inexistantes: seules 9.000 voitures à hydrogène devraient être produites d'ici 2025, contre 4 millions de véhicules électriques. La production de voitures au CNG devrait même diminuer pour atteindre 1% du marché total.

Les plus grands centres de production devraient être localisés dans l'ouest de l'Europe, plus précisément en Allemagne, en France, en Espagne et en Italie. La Slovaquie devrait produire le plus grand nombre de véhicules par habitant. La Tchéquie et la Hongrie devraient aussi être de gros producteurs. Les chiffres de production pour le Royaume-Uni restent incertains étant donné qu'il est pour l'instant impossible d'évaluer l'impact d'un éventuel 'no deal' pour le Brexit.

À l'heure actuelle, l'arrivée de 16 grandes usines pour la production de batteries lithium-ion est confirmée d'ici 2023. Ces dispositions devraient largement suffire pour faire face à la croissance prévue pour les véhicules électriques en Europe. En outre, la production de batteries devrait créer 120.000 emplois supplémentaires. L'UE devra néanmoins veiller à ce que les batteries produites et vendues en Europe aient une empreinte écologique faible et puissent être recyclées correctement.

Selon Lucien Mathieu, analyste en mobilité électrique chez Transport & Mobility, nous sommes à un tournant de l'industrie automobile européenne. "L'investissement des constructeurs dans l'électrification atteint 145 milliards d'euros et la production de batteries arrive enfin en Europe. Le succès dans ce domaine est l'une des priorités majeures de l'Union européenne. Il est important d'envoyer un signal clair à l'industrie, lui signifiant qu'il n'y a pas de retour en arrière, et d'entamer l'élimination progressive des voitures à essence et diesel dans les villes, à l'échelle nationale et européenne. Le règne du moteur à combustion touche à sa fin."



STREETSCOOTER:

L'UTILITAIRE COMPACT ÉLECTRIQUE POUR LES VILLES ET COMMUNES

La mobilité doit changer, et pas uniquement pour les déplacements domicile-travail de monsieur-tout-le-monde. Les autorités et administrations communales recherchent également des pistes pour rendre leurs déplacements plus durables. En voici assurément une nouvelle, car la société Kadicon EV de Wetteren vient d'être désignée importateur et distributeur du StreetScooter pour la Belgique. Ou comment les services des espaces verts vont pouvoir devenir vraiment 'verts'.

TEXTE: JORAM VAN ACKER





PROJET ESTUDIANTIN

Si le StreetScooter était inconnu sur le territoire belge, cet utilitaire électrique n'est cependant pas vraiment nouveau. En Allemagne, des dizaines de milliers d'exemplaires de ce véhicule sont en effet utilisés au quotidien depuis son lancement en 2016, et ce pour toutes sortes d'activités, de la distribution du courrier aux travaux d'épandage. Le véhicule a été développé et est produit en Allemagne.

La raison pour laquelle la présence du StreetScooter se limitait au territoire allemand est liée au fait que ce petit utilitaire a été développé par une seule entreprise et qu'il était destiné à cette même entreprise. Cela faisait en effet déjà un petit temps

que Deutsche Post DHL recherchait une alternative électrique afin de rendre une partie de sa flotte d'utilitaires plus écologique. Après de vaines tentatives avec des constructeurs automobiles, le géant allemand de la distribution de colis s'est retourné vers les manœuvres et a développé lui-même le véhicule souhaité. L'entreprise est alors tombée sur un projet étudiant similaire qu'elle a racheté et affiné pour développer l'utilitaire électrique qui va désormais partir à la conquête de notre pays.

Le véhicule s'est peu à peu fait connaître sur le sol allemand, de telle sorte qu'il y est désormais également utilisé pour de nombreuses autres applications que la seule distribution du courrier. Le

StreetScooter s'étend désormais à l'international. Après avoir été lancé aux Pays-Bas en 2018, c'est maintenant au tour du marché belge.

WETTEREN COMME PORT D'ATTACHE

L'entreprise Kadicon de Wetteren vient d'être fraîchement désignée importateur de ces utilitaires électriques. Kadicon est principalement spécialisée dans le montage et l'aménagement d'utilitaires, mais a également démarré une division distincte, Kadicon EV, destinée à la distribution de véhicules électriques.

À côté de cela, elle s'est constitué un réseau de centres d'entretien en partenariat avec Moobi. Ce qui signifie que tous les centres Moobi de Flandre



The Home Sound System

**BEELD, KLANK & KOFFIE
PATRICK VERHEEKEN**

Sint-Gillisstraat 22
9170 De Klinge
T 03 770 73 48
www.verheeken.be

AUDIOMIX

Liersesteenweg 321
3130 Begijnendijk
(grens Aarschot)
T 016 56 10 62
www.audiomix.be

**D & M BEELD-
EN KLANKSTUDIO**

Beverestraat 4/C
9700 Oudenaarde
T 055 30 28 05
www.d-en-m.be

DI MONACO

Stationsstraat 66
9100 Sint-Niklaas
T 03 776 24 40
www.dimonaco.be

ELEKTRO TAE LMAN

Bellegemsestraat 253
8510 Bellegem-Kortrijk
T 056 21 91 84
www.elektrotaelman.be



SONOS



deviendront désormais aussi des ateliers où vous pourrez aller faire entretenir votre StreetScooter. Notre région compte ainsi directement plus de 40 centres d'entretien, parmi lesquels également l'importateur Kadicon qui est également devenu un centre Moobi.

TOOLS ON WHEELS

Dans le cadre de son lancement, nous avons pu tester le StreetScooter. Nous nous sommes vu confier un exemplaire doté d'un empattement long équipé directement du plus large équipement. Avec à l'arrière une caisse de plus de 3 mètres de longueur, offrant un volume d'environ 8 m³. Dans cette configuration, le StreetScooter peut transporter jusqu'à 905 kg de marchandises. À côté de cela, vous pouvez également configurer le StreetScooter comme pick-up ou tout simplement le commander sous forme de châssis roulant après quoi l'importateur montera l'équipement que vous souhaitez.

Le slogan du StreetScooter, Tools on Wheels, l'indique déjà: ce n'est absolument pas une voiture. Cela se remarque dès que vous prenez

place dans le véhicule. L'intérieur se compose de matériaux simples et inusables, tandis que les boulons de fixation de chaque panneau sont apparents et accessibles. Naturellement, cela a été mûrement réfléchi par les concepteurs: le StreetScooter est ainsi facile et bon marché à produire, tout en étant suffisamment robuste. Plusieurs équipements de base sont toutefois déjà présents, comme la ventilation, les vitres électriques et même le chauffage du siège. Ce qui suffit pour permettre au travailleur d'effectuer confortablement les trajets, généralement courts, à bord du véhicule.

Le pilotage de cet utilitaire électrique est un jeu d'enfant grâce au bouton marche-arrêt, à une manette pour sélectionner la marche avant, la marche arrière et le point mort, ainsi qu'au volant avec direction assistée. L'accélération est agréablement rapide grâce au couple immédiatement disponible, propre au moteur électrique. Le StreetScooter ne dépassera cependant pas les 85 km/h, niveau auquel sa vitesse a été bridée. Il n'est donc pas fait pour l'autoroute, vu que l'accent est mis sur le 'last mile delivery'.

Un StreetScooter comme le nôtre présente une autonomie théorique de 187 km (selon le cycle NEDC). Il doit celle-ci à une batterie de 40 kWh, montée sous la cabine. Durant notre essai d'un peu plus de 60 km, la capacité de la batterie de notre véhicule est passée de 72% à 39%. Avec une consommation de 33% pour environ 60 km, il semble donc que le StreetScooter se rapproche joliment de l'autonomie renseignée. La version à empattement court est également disponible avec une plus petite pack batterie de 20 kWh, offrant une autonomie renseignée de 101 km.

PRIX

Les tarifs officiels pour la Belgique ne sont pas encore disponibles, mais en Allemagne, le StreetScooter se vend à 31.950 euros en version châssis et jusqu'à 45.450 euros pour la version à empattement long totalement équipée. Ce qui ne paraît pas vraiment ultra bon marché, même s'il s'agit d'un prix honnête pour un véhicule polyvalent qui est pour l'instant pratiquement unique dans son segment.

ECOREVIEW

TOYOTA COROLLA 1.8 HYBRID: LE RETOUR

Le nom Toyota Corolla rappelle à pratiquement chacun d'entre nous ainsi qu'à nos grands-parents des souvenirs d'un passé à la fois simple et fiable. Ce modèle était tellement omniprésent jusque tard dans les années '90 que tout le monde connaissait bien quelqu'un qui en possédait un. Depuis lors, il a cependant disparu de nos routes au compte-gouttes... Jusqu'à maintenant! Nous avons testé cette icône ressuscitée: la nouvelle Toyota Corolla Hybrid.

TEXTE: JORAM VAN ACKER

LE PHÉNOMÈNE COROLLA

Après une longue absence en Europe, nous saluons aujourd'hui le retour d'une vieille connaissance: la Toyota Corolla. Ce nom a fait son apparition pour la première fois sur le coffre des modèles milieu de gamme de Toyota vers le milieu des années '60 et était depuis lors devenu incontournable sur nos routes. La Toyota Corolla constitue à ce jour le modèle le plus vendu dans l'histoire de l'automobile, mais les Européens n'en ont pratiquement pas beaucoup vu au cours des deux dernières décennies.

Depuis sa dixième génération, la Corolla a en effet dû faire largement place dans nos contrées à l'Auris, destinée précisément au même segment. La Corolla a par contre continué de se vendre facilement en Asie et aux USA, de telle sorte que le

modèle n'a jamais cessé d'exister. Chez nous, l'Auris disparaîtra bientôt de la gamme et la Corolla, qui en est entre-temps à sa 12^{ème} génération, reprendra sa place en Europe.

Cette fois, le modèle aura cependant deux vides à combler car l'Avensis disparaîtra également des showrooms. C'est pourquoi la Corolla doit devenir plus 'adulte' que ne l'était l'Auris. Si le modèle remplaçant s'inspire de son prédécesseur, davantage de variantes au niveau de la carrosserie seront disponibles et la voiture bénéficiera d'une palette de moteurs élargie.

RIEN DE NEUF SOUS LE CAPOT?

Une Toyota Hybrid avec un moteur 1.8 à cycle Atkinson sous le capot ne surprendra désormais plus personne. On retrouve en effet ce bloc moteur

sous le capot de chaque Prius, Auris et C-HR depuis déjà quelques années. Notre Corolla ne sera ici pas différente et présentera dès lors les spécifications connues: 122 ch et 163 Nm de couple. Cela signifie naturellement aussi que vous bénéficierez avec celle-ci de la fiabilité bien connue.

Ce qui est nouveau par contre, c'est que la voiture milieu de gamme hybride de Toyota disposera désormais de deux motorisations. Outre la combinaison 1.8, la Corolla pourra désormais également être configurée avec un moteur 2.0 litres et un moteur électrique plus puissant. Le bloc moteur fournira ainsi 180 ch et 202 Nm de couple. Ce qui sera largement suffisant pour séduire les amateurs de couple diesel.

UNE TOYOTA POUR LES ROULEURS...

La seconde motorisation le laisse déjà deviner: avec la nouvelle Corolla, Toyota souhaite s'engager dans une voie plus dynamique. Outre le choix de plus de puissance, le design est aussi plus racé que celui de son prédécesseur, l'Auris. Lorsque vous les voyez dans votre rétroviseur, les phares avant pointus donnent l'impression de vous lancer un défi. La version 2.0 bénéficie aussi à l'arrière de deux sorties d'échappement sportives subtiles afin que cette impression ne disparaisse pas lorsque la voiture vous a dépassé.

Les ingénieurs de chez Toyota ont aussi beaucoup travaillé sur la direction et le châssis. Alors que la dynamique de conduite de l'Auris laissait parfois à désirer, cette Corolla avale les virages de manière clairement plus gourmande et plus précise. Effet secondaire de ce châssis plus alerte: notre voiture d'essai, montée sur des jantes 18 pouces, produisait un bruit de roulage fort et semblait parfois nerveuse sur les chaussées cahoteuses. Chouette





pour la conduite sportive, mais pour ceux qui recherchent un confort optimal, il sera préférable d'opter pour un format de jantes plus petit.

Au niveau de l'accélération également, l'Auris n'était pas vraiment top. Elle offrait suffisamment d'accélération pour pouvoir suivre le trafic mais il ne fallait pas espérer gagner des sprints aux feux rouges. Ce n'était en fait pas très différent avec

notre Corolla 1.8; il lui fallait 10,9 secondes pour passer de 0 à 100 km/h alors que la version 2 litres nécessite à peine 7,9 secondes. Ces 10,9 secondes s'apparentent précisément à ce dont a besoin l'automobiliste moyen, de telle sorte que le moteur 1.8 constitue la motorisation qui sera la plus choisie par les économes parmi nous. Toyota a par contre apparemment un peu amélioré l'isolation entre le moteur et l'habitacle car le bruit

de la boîte de vitesses CVT n'est plus présent de manière trop proéminente.

Indépendamment de la motorisation, la Corolla bénéficie toutefois de plusieurs aides à la conduite. La voiture est équipée de série d'un régulateur de vitesse adaptatif qui maintient la distance avec le véhicule précédent grâce à un radar. Ce même système radar détecte également les menaces de collision et peut actionner automatiquement un freinage d'urgence. L'avertisseur de sortie de la file de circulation est également standard et ce système peut aussi apporter lui-même de légères corrections pour bien rester dans sa bande de circulation. Chez la concurrence, de tels systèmes sont encore trop souvent disponibles en option ou configurables uniquement dans des packs.

... MAIS ENCORE ET TOUJOURS L'INTÉRIEUR TOYOTA

À l'intérieur, on retrouve l'habitacle auquel nous a habitués Toyota: un peu de plastique dur ci et là mais en général des matériaux de qualité qui pourraient vraisemblablement survivre à une guerre ou deux. L'intérieur est à la fois simple et ergonomique, il ne faut pas chercher longtemps pour trouver tel ou tel bouton. Cette impression se ressent encore davantage à bord de la Corolla que sur ses prédécesseurs vu que la commande du régulateur de vitesse adaptatif ne doit plus s'effectuer via une petite palette distincte derrière



MASTER OF MATERIALS



RADO CAPTAIN COOK

INSPIRED BY OUR VINTAGE ORIGINAL. SERIOUSLY IRRESISTIBLE.

TENSEN JUWELIERS

Huidevettersstraat 46
2000 Antwerpen

TENSEN EXCLUSIVE

Schuttershofstraat 2
2000 Antwerpen
03 231 98 98
www.tensen.be

FRANSSEN JUWELIERS

Demerstraat 51
3500 Hasselt
011 22 42 58
www.franssenjuweliers.be

RADO

S W I T Z E R L A N D

SPOOREN JUWELIERS

Winkelcentrum Donk Patio
Donksesteenweg 240
2930 Brasschaat
03 645 05 02
www.spooren.be

COOLENS JUWELEN

Botermarkt 1
3290 Diest
013 31 12 48
www.coolensjuwelen.be

VANHOUTTEGHEM GHENT

Dampoortstraat 1- 3
9000 Gent
09 225 50 45
www.vanhoutteghem.com



le volant. Tous les boutons nécessaires ont désormais été joliment intégrés dans le volant lui-même.

Derrière le volant de notre Corolla s'offre également à nous un tableau d'instruments majoritairement digital sur lequel vous pourrez adapter les informations que vous voulez voir en roulant. L'affichage tête haute en option propose les informations essentielles comme la vitesse, les instructions de navigation et, naturellement, l'indispensable jauge d'efficacité énergétique. Le système de navigation est cependant encore et toujours l'ancien, ce qui,

dans un certain sens, nuit un peu à l'impression de modernité que laissent les autres technologies. Il fonctionne extrêmement bien, mais accuse cependant un peu de retard sur la concurrence.

L'espace constitue le domaine dans lequel la Corolla répond parfaitement aux attentes. Tant à l'avant qu'à l'arrière, tout le monde, même les personnes de taille dépassant la moyenne, trouvera facilement de la place pour parcourir de longues distances. Le coffre ne déçoit pas non plus: avec un volume 361 litres, il n'a pratiquement rien à envier à la référence

en matière de voitures milieu de gamme, à savoir la Volkswagen Golf (380 litres). La Corolla perd seulement des points pour la facilité d'utilisation de ce coffre parce qu'une fois rabattue, la rangée de sièges arrière ne forme pas un plancher plat. De telle sorte qu'il sera par exemple moins aisé de glisser de longs objets lourds dans le coffre de la Corolla.

UNE CONSOMMATION DIGNE DE TOYOTA

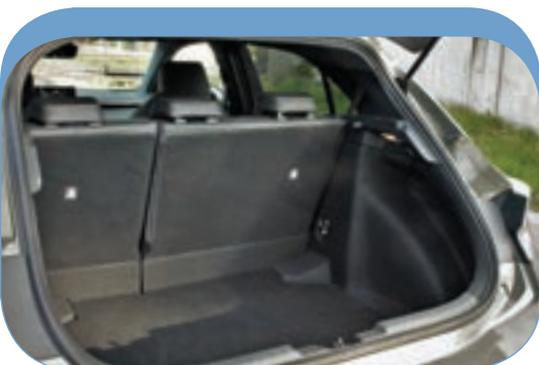
Quand on achète une hybride, c'est pour une raison. Et cette raison, c'est que celle-ci doit moins consommer qu'une voiture similaire sans moteur électrique. Ce sera possible sans beaucoup d'effort avec cette Corolla 1.8 Hybrid. Lors de notre test de consommation, pour lequel nous avons parcouru un mélange réaliste de trajets sur autoroute et en ville avec une conduite calme, nous avons pu limiter la consommation à 4,6 litres aux 100 km. Avec une conduite sportive, la consommation se rapprochera plutôt des 6 litres, mais elle n'atteindra donc jamais des sommets dramatiques.

PRIX

Vous pourrez faire l'acquisition d'une Toyota Corolla Hybrid à partir de 25.530 euros. Vous obtiendrez alors la version hatchback avec moteur 1.8 hybride et les options standard décrites ci-avant. Si vous souhaitez un peu plus de puissance, laissez-vous séduire par la version équipée du moteur 2.0 litres et du moteur électrique plus puissant à partir de 32.640 euros. Ce supplément de prix ne couvre pas que le moteur, car la version 2.0 n'est pas configurable avec les niveaux d'équipement meilleur marché.

NOTRE VERDICT

La Toyota Corolla semble n'avoir jamais disparu de la circulation. La voiture propose une palette relativement complète, avec une allure dynamique, un habitacle pratique et la possibilité d'une conduite un peu sportive. Elle tient la route dans son segment, même face aux non-hybrides. Pour nous, le modèle Corolla est donc parti - encore une fois - pour rester!



APERÇU

+

- Looks dynamiques
- Conduite plus sportive qu'avant
- Abordable

-

- Moins de confort avec des jantes de grand format
- Système d'infodivertissement dépassé
- Coffre de conception moins pratique

ECOREVIEW

MERCEDES-BENZ E 300 DE: UN AVENIR POUR LE MOTEUR DIESEL?

“Le diesel est le sang du diable”, peut-on parfois entendre clamer dans les rues. Mais la réduction de la consommation et des émissions de CO₂ n'a-t-elle vraiment aucun avenir? Mercedes a décidé de nager à contre-courant et lance sur le marché sa Classe E en version hybride rechargeable diesel. Une raison suffisante pour procéder à un essai détaillé!

TEXTE: JORAM VAN ACKER

DU DIESEL DANS UNE HYBRIDE?

Ouvrez un livre d'histoire automobile et vous remarquerez que Mercedes-Benz et le diesel sont indissociablement liés depuis les années '70. Il suffit de penser à l'emblématique Mercedes 200D qui, plus de 40 ans après sa sortie, arpente encore et toujours lentement mais fiablement les routes d'Afrique du Nord. Les Allemands ont même lancé le moteur turbodiesel sur les voitures personnelles et le concept du 'diesel silencieux' a vu le jour sur la Mercedes 190D. De très nombreux modèles diesel sur nos routes doivent donc leur existence

- ou du moins leur niveau sonore supportable - à la marque à l'étoile.

Il est dès lors peu étonnant que, malgré toutes les huées de la masse, Mercedes-Benz ne souhaite pas laisser tout simplement tomber son fidèle diesel. Que du contraire, avec ses nouveaux modèles, la marque montre qu'il y a un avenir pour le moteur diesel, mais associé à un moteur électrique. Les faibles émissions de CO₂ ainsi que le couple élevé font du bloc diesel un générateur de puissance idéal à appliquer dans un groupe propulseur hy-

bride. Volvo et le groupe PSA avaient déjà tenté l'expérience, mais Mercedes-Benz persévère et nous présente l'E 300 de.

SOUS LE CAPOT

Sous le capot de cette E 300 de se cache donc un moteur diesel de 1950 cc, le même quatre cylindres qui équipe la version E 220 d ordinaire. Ce bloc moteur produit en soit déjà 194 ch et 400 Nm de couple. Entre le moteur à combustion et la boîte de vitesses a été installé un moteur électrique d'une puissance de 122 ch et 440 Nm





supplémentaires. L'addition n'est pas aussi simple que 1+1 (comme c'est souvent le cas sur les hybrides rechargeables), mais la Mercedes E 300 de développe une puissance mixte de 306 ch et un couple de pas moins de 700 Nm.

Outre les moteurs, cette hybride rechargeable diesel bénéficie également d'un puissant pack batteries de 13,5 kWh. Celui-ci se recharge totalement en minimum 2 heures à une borne de recharge ou en +/- 7 heures à une prise électrique. Grâce à ce solide pack batterie, la voiture reste aussi dans le spectre fiscalement intéressant des hybrides rechargeables.

CONFORTABLE ET PUISSANTE

Naturellement, toutes ces technologies supplémentaires ne profitent pas au poids de la voiture. Par rapport à l'E 220 d sans moteur électrique, l'E

300 de pèse 300 kg de plus (par hasard). Cela ne pose pas un gros problème en soi car Mercedes n'a jamais eu l'intention de faire de la Classe E un poids plume. Celle-ci veut surtout être silencieuse, souple et confortable, ce qu'elle fait à merveille. En mode Comfort, la suspension adaptative filtre pratiquement toutes les irrégularités de la chaussée et le moteur diesel reste toujours à l'arrière-plan - lorsqu'il tourne.

Le fait de le faire tourner ou non dépendra en grande partie du propriétaire. Avec une batterie totalement chargée, l'E 300 de peut en théorie parcourir 54 km sans consommer une goutte de diesel, même si nous estimons que 40 km constitue un chiffre plus acceptable dans la réalité. Si vous ne rechargez pas la batterie, la voiture ne sera soudainement plus 'éco'. Après une journée sur parcours mixtes avec



une batterie vide, nous avons noté une consommation de 7,6 l aux 100 km. Ce qui aurait été plutôt acceptable pour une voiture essence, mais nous nous attendions tout de même à une moindre consommation de la part d'une voiture diesel. La consommation renseignée de 1,7 l n'apparaîtra que si vous rechargez la batterie convenablement et si vous roulez à l'économie!

Si vous voulez tout de même un peu 'lâcher la bête', vous ne serez pas nécessairement déçu. Avec ses 306 ch et 700 Nm de couple, cette voiture passe de 0 à 100 km/h en 5,9 secondes, de telle sorte que vous serez pratiquement toujours le plus rapide à quitter le feu rouge. En mode Sport, la voiture ne se conduira pas

vraiment le pied léger, mais le pilotage sera par contre plus direct, de telle sorte que vous vous sentirez davantage impliqué dans l'expérience de conduite. Vous ressentirez rapidement que tout ce poids n'est pas fait pour prendre des virages à des vitesses irréfléchies, de telle sorte qu'il sera finalement tout de même plus sage d'adopter une conduite adulte.

NOS EXCUSES AU CHAUFFEUR DE TAXI

Ce caractère adulte se prolonge à l'intérieur de la voiture - comme il convient pour une véritable Benz. L'habitacle présente un niveau de finition supérieur et cela se confirme même aux endroits les moins visibles comme le bas des portières.

D'autres constructeurs auraient été tentés d'économiser sur de nombreux détails (jetez un œil aux roulettes parfaitement pensées des grilles de ventilation), mais ce n'est clairement pas le cas de Mercedes-Benz.

Le constructeur n'a ménagé ni ses efforts ni ses moyens au niveau technologique. On trouve ainsi derrière le volant un bloc compteur entièrement numérique doté d'une résolution très nette, à l'instar de l'écran d'infodivertissement assorti qui semble former un seul et même ensemble avec le bloc compteur. Cet écran s'actionne au moyen d'un groupe de boutons qui comprend tant un bouton rotatif qu'une sorte de tapis de souris, même si cette dernière option est un peu coûteuse. Le pilotage via le bouton rotatif est relativement intuitif et les menus sont agencés de façon logique. Seulement, en cette ère des écrans tactiles, nous nous sommes habitués à appuyer directement sur l'écran, ce que vous faites parfois spontanément ici aussi. Des systèmes comme l'iDrive de BMW compensent parfaitement cela en proposant aussi bien un bouton rotatif qu'un écran tactile, mais Mercedes a choisi de ne pas emprunter la même voie.

L'espace de rangement est exemplaire dans tout l'habitacle - sauf dans le coffre, et c'est un problème. La berline Classe E constitue notamment le taxi par excellence, mais le chauffeur de taxi n'aura pas beaucoup d'espace dans le coffre. Le pack batterie a été monté sous le plancher du coffre mais forme ici une bosse disgracieuse à cause de laquelle il sera difficile de faire glisser les longs objets tandis que les objets hauts ne rentreront pas du tout. Vous perdez pas moins de 140 litres: si la berline standard présente un volume de coffre de 540 l, vous ne bénéficierez que de 400 l dans l'hybride rechargeable. Mais il reste tout de même de l'espoir pour le chauffeur de taxi: l'E 300 de existe également en break avec un coffre de 660 l!

NOTRE VERDICT

La Mercedes-Benz E 300 de est actuellement unique en son genre, mais ne paraît pas anormale pour la cause. La combinaison d'un moteur diesel et d'un moteur électrique se traduit par un véhicule doté d'une grande puissance, d'un couple confortable et qui rejette de faibles émissions. Le reste demeure 100% Mercedes - ce qui est également une bonne chose.



APERÇU

+

- Super confortable
- Finition et qualité sublimes
- Fiscalement intéressante

-

- Forte augmentation du poids
- Consommation élevée lorsque la batterie est déchargée
- Coffre fortement réduit



VOULEZ-VOUS LES PLAISIRS DE LA MER ?



La Résidence Ribella

Zeedijk 122-124, De Panne
 Agence Mulier: T 058 42 12 39
 Agence Mulier: T 058 41 35 61
www.ribella-depanne.be



La Résidence Le Roulis

Zeedijk 3, De Panne
 Agence Mulier: T 058 42 12 39
 Agence Mulier: T 058 41 35 61
www.leroulis.be

Découvrez tous nos projets à la Côte belge : www.realhouses.be

VISITEZ L'APPARTEMENT-TÉMOIN DU BÂTIMENT DUINEN

Vous rêvez d'une vue imprenable sur la mer? À la limite entre La Panne et Saint-Idesbald, Zilt Residences va vous éblouir. **Ici, la mer est votre jardin.**

Envie de faire l'expérience de cet endroit unique à la mer? Demandez de plus amples informations dès aujourd'hui ou **prenez rendez-vous** avec l'équipe de l'Agence Mulier.

LE SUMMUM DE L'ÉLÉGANCE À LA CÔTE BELGE



zilt Residences
The sea, the view and you.

Zilt Residences
 Nieuwpoortlaan 151 - 161
 8660 De Panne
 info@zilt.be | www.zilt.be

Information et vente
 Zeelaan 202, 8660 De Panne - T. 058 42 12 39
 Dynastielaan 2, 8660 De Panne - T. 058 41 35 61
 info@agencemulier.be | www.agencemulier.be



NEWS

Lexus: La LC cabrio sera bien produite en série

Le constructeur japonais confirme la mise en production d'une version roadster de sa LC.

La sculpturale Lexus LC Coupé existe depuis 2016 déjà. Et en janvier dernier, à Detroit, le constructeur nous présentait un concept de cabrio dérivé de ce modèle. Une découvrable qui entrera bien en production, comme vient de le confirmer Lexus. Cette LC Cabrio viendra se placer face aux BMW Série 8 Cabrio et Mercedes Classe S Cabrio, notamment.

MODE CAMOUFLAGE

C'est au Festival of Speed de Goodwood que Lexus a officialisé la mise en production de cette nouvelle version, avec la présentation d'un prototype camouflé. Le constructeur n'a toutefois pas encore indiqué de date officielle pour la commercialisation de ce modèle, qui devrait, tout comme le coupé, être disponible en version 5.0 V8 et en hybride à moteur V6. Il semble aussi que le Cabrio ait conservé l'architecture 2+2 places du coupé. On ne sait par contre pas si cette découvrable se couvrira d'une toile ou d'un toit rigide escamotable. Affaire à suivre...



SOURCE: VROOM.BE

BMW: la fin des i3 et i8

BMW ne renouvellera pas probablement pas les expériences i3 et i8. La marque «i» est ainsi appelée à évoluer différemment.

Klaus Frölich, le responsable du développement chez BMW, a indiqué à nos confrères australiens que le remplacement des i3 et i8 actuelle était plus qu'incertain. Il semble que cette gamme «i» de produits électrifiés évoluera différemment dans le sens où les modèles ne seront pas simplement remplacés par des autres relativement similaires.

DIFFÉRENT

La coupé i8 laissera manifestement le champ libre à un modèle dérivé au concept car Vision M Next dévoilé récemment. D'après Klaus Frölich, «le label M est associé au plaisir et à la performance. Concevoir une



voiture de 600 ch et 100% électrique porte le poids à plus de deux tonnes. Ce type de voiture n'est pas à l'aise sur un circuit comme le Nürburgring et la performance n'est pas seulement dans l'accélération».

ÉVOLUTION CONSTANTE

Ce qu'on comprend à travers ces propos, c'est que la marque «i» évoluera différemment. Les i3 et i8 étaient des voitures pionnières en leur temps. Et il en sera de même avec les autres modèles qui verront le jour. Les formes qui seront privilégiées seront donc toujours différentes, dans un esprit d'innovation total.

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE

NEWS

Lightyear One: la voiture solaire

L'équipe néerlandaise du Solar Team Eindhoven est allée au bout de son projet. La berline solaire Lightyear One a été présentée ce mardi à Katwijk. Elle dispose aussi d'une batterie classique.

À Katwijk, sur la côte néerlandaise, le jeune constructeur néerlandais Lightyear a présenté sa berline solaire. La Lightyear One est capable de rouler grâce à la lumière reçue de notre étoile. En effet, elle intègre 5 m² de panneaux solaires sur le capot et le toit. Elle dispose également d'une batterie « relativement modeste ». Dessinée par le Belge Lowie Vermeersch, la One a une autonomie de 725 km. Une partie de ce rayon d'action sera directement liée à l'énergie solaire, le reste étant puisé dans la batterie. Une charge d'une nuit sur une prise classique de 230 V permet d'avoir 400 km garantis, peu importe la luminosité (ou l'obscurité). 500 exemplaires à commander sur Internet sont prévus pour 2021, au prix de 119.000 euros. À ce tarif-là, on aura une berline à 4 roues motrices dont la puissance et les performances ne sont pas encore communiquées. Le 0 à 100 km/h devrait toutefois être « raisonnable » avec un chrono un peu en dessous des 10 s.

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE



Le Hummer pourrait revenir en électrique

Lors d'une conversation avec Bloomberg, le Président de General Motors, Mark Reuss, a évoqué le retour du Hummer. Le gros 4x4, symbole de l'opulence pétrolière, devrait toutefois passer à l'électrique.

«Et si?» C'est par cette figure de style que le Président de General Motors, Mark Reuss, a laissé sous-entendre que le Hummer pourrait revenir avec une motorisation électrique. Ce gros 4x4, utilisé à la base par l'armée américaine en Irak, est le symbole de l'opulence et de la consommation pétrolières. Autant dire qu'un revirement branché serait tout un symbole. Mais rien n'est confirmé. Cette supposition est tirée d'une conversation entre Mark Reuss et un journaliste de Bloomberg en marge d'une conférence de presse sur la nouvelle plateforme électrique de GM. Laquelle sera utilisée pour un grand pick-up électrique. D'où la question sur le Hummer et, dans la réponse, l'espoir d'une possibilité: «rien n'est sûr, mais General Motors pense à tout».

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE



NEWS



Peugeot e-2008: stylé et aussi blanché!

Non content de soigner son style et sa présentation intérieure, le nouveau SUV compact 2008 de Peugeot entend aussi soigner ses émissions polluantes. Quelques mois après son lancement, il sera déjà proposé en version électrique e-2008.

Basé sur la même plateforme modulaire CMP que la nouvelle Peugeot 208, le nouveau SUV 2008 lui emboîte le pas vers la mobilité électrique. Ce qui le positionne comme un rival de taille pour le Hyundai Kona EV et le Kia e-Niro.

FLACON DIFFÉRENT, MÉCANIQUE IDENTIQUE

Sans surprise, l'e-2008 reprend à sa petite sœur e-208 sa chaîne cinématique au complet. On retrouve dès lors le même moteur électrique développant 100 kW (136 ch) et 260 Nm. La batterie est également identique et peut stocker 50 kWh. Ce qui positionne cette e-2008 entre les versions 39 et 64 kWh des rivales coréennes susmentionnées. La batterie Peugeot est garantie 8 ans ou 160 000 km pour 70% de sa capacité de charge.

ASPECTS PRATIQUES CONSERVÉS

Imaginée dès la conception du nouveau 2008, cette version électrique voit ses batteries intégrées intégralement dans son plancher. Ce qui permet de conserver une habitabilité et un volume de coffre identiques aux versions thermiques. Avec 434 l de coffre, cette e-2008 se montre donc nettement plus généreuse que sa principale rivale, la Hyundai Kona EV qui ne peut offrir qu'un coffre de 332 l. La Française se rapproche sur ce plan de la Kia e-Niro (451 l), un peu plus encombrante.

310 KM

La batterie de 50 kWh assure une autonomie selon le cycle WLTP de 310 km au SUV 2008 dans sa version électrique. C'est trente kilomètres de moins que ce que peut parcourir l'e-208 avec le même module. Peugeot annonce 16h pour une charge complète sur une simple prise domestique, entre 5h et 7h30 pour une charge complète avec une WallBox (monophasée 7,4 kW ou triphasée 11 kW avec chargeur 11kW en option) ou 30 minutes pour récupérer 80% avec les bornes publiques rapides de 100 kW.

DÉTAILS SPÉCIFIQUES

La version e-2008 ne possède pas de silhouette spécifique mais se démarque tout de même des autres 2008 par quelques détails comme un monogramme « e » sur les ailes avant et le hayon, une calandre aux lignes horizontales couleur caisse ainsi qu'un garnissage de sièges exclusif en Alcantara « Gris Greval » sur la version e-2008 GT.

SOURCE: VROOM.BE



SCHELDĒHOF

by Max Dudler

Logements luxueux
sur la rive de l'Escaut
et cour intérieure

NIEUW ZUID
TRIPLE LIVING



Début de la prévente :
rendez-vous sur [scheldehof.be](https://www.scheldehof.be)
ou appelez-nous au **03/336.00.00**

  @NIEUWZUID_ANTWERPEN

NEWS

Renault Zoé: un meilleur moteur et une plus grosse batterie

La Renault Zoé connaît sa première refonte majeure. Elle gagne un habitacle modernisé, mais aussi un moteur électrique plus performant et une batterie de plus grosse capacité.

Dans la course à l'électrification, la Renault Zoé et toujours fait figure de pionnière. Et elle compte bien conserver son avance sur ses poursuivantes qui risquent de débouler en masse d'ici peu. Pour y arriver, Renault mise sur un nouveau moteur et une batterie de plus grosse capacité.

APPELEZ-MOI R135

La version R135 de la Zoé présentée aujourd'hui est en réalité une évolution de la R110. La nouvelle profite d'une électronique améliorée et d'une puissance supérieure: de 80, on passe à 100 kW soit 135 ch, d'où le nom de cette Zoé (R135). Dans le même temps, la vitesse maximale passe de 130 km/h à 140 km/h.

L'opération s'accompagne par l'introduction d'une batterie de plus grande capacité énergétique. Elle atteint 52 kWh contre 40 kWh précédemment, ce qui devrait porter l'autonomie à 380 km selon le cycle WLTP plus contraignant. Notons encore un autre changement d'importance: le nouveau chargeur embarqué est compatible avec les prises CCS afin d'avoir accès à des bornes de 50 kW en courant continu (DC).

MODERNISÉE À L'INTÉRIEUR

C'est à l'intérieur que les améliorations sont les plus notables avec désormais deux écrans à disposition du conducteur. Un écran tactile, style tablette, de 9,3 pouces (identique à celui de la nouvelle Renault Clio) qui reprend toutes les fonctions d'info-divertissement, de conduite et de navigation, mieux intégré que dans la version précédente, et celui du tableau de bord, large de 10 pouces, version cockpit virtuel, qui permet d'organiser la disposition des compteurs et



d'intégrer les informations d'éco-conduite et de navigation. Habitacle qui abrite une console flottante pour le levier de vitesse qui offre maintenant deux modes de conduite, D pour Drive et B pour Brake, mode qui accentue le frein moteur et la récupération d'énergie, de quoi conduire la voiture sans avoir à toucher la pédale de frein comme sur la Nissan Leaf. À noter, un espace de rangement pour Smartphone avec recharge par induction, enfin l'habillage évolue aussi grâce à des tissus obtenus par le recyclage de ceintures de sécurité, clin d'œil au respect de l'environnement. Enfin, le nouveau circuit électrique à bord a aussi permis d'intégrer les dernières aides à la conduite disponibles sur le marché comme l'assistant de freinage d'urgence automatique par exemple. Notons encore les petits changements extérieurs: blocs optiques modernisés, feux arrière à diodes et capot plus sculpté. La Zoé reçoit également un pare-brise insonorisé afin de réduire les bruits aérodynamiques dans l'habitacle. Les prix ne sont pas encore connus.

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE

Législation: quand votre voiture électrique fait «Bzzzz»

À partir du 1er juillet prochain, la législation européenne va contraindre les voitures hybrides et électriques à émettre à signal sonore à basse vitesse. C'est pour éviter les accidents.

À partir du 1er juillet 2019, l'Union européenne contraindra les constructeurs à doter leurs voitures hybrides et électriques d'un signal sonore et ce afin de signaler leur présence, notamment aux piétons et cyclistes. Ce dispositif est appelé AVAS (pour Acoustic Vehicle Alert System).

JUSQU'À 20 KM/H

L'AVAS sera donc d'office activé jusqu'à une vitesse de 20 km/h et il devra émettre un son d'au moins 56 dB, ce qui revient à un bruit équivalent à celui d'une brosse à dents électrique ou d'un destructeur de documents. Notons que le son sera aussi modulé en fonction de l'accélération de la voiture. Voilà qui est bien pour la sécurité, mais



qui vient aussi troubler la quiétude et le silence qui font la force d'une voiture électrique.

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE

NEWS



Officiel: La Ferrari SF90 Stradale, la tout première voiture hybride rechargeable de Ferrari

Officiel: La Ferrari SF90 Stradale, la tout première voiture hybride rechargeable de Ferrari

Ferrari lance la SF90 Stradale. La biplace à moteur central arrière utilise la technologie hybride pour produire 1.000 ch! Ils sont fiers, chez Ferrari! Les Italiens parlent de leur SF90 Stradale comme de la plus grande révolution pour une Ferrari à moteur central arrière depuis la 360 Modena d'il y a vingt ans. Le nom est également chargé de symbolique: SF90 Stradale fait référence au 90ème anniversaire de la Scuderia Ferrari, et devrait resserrer plus que jamais les liens entre les F1 et les voitures de route.

Révolution sous le capot: la SF90 Stradale est une hybride plug-in. Une première pour Ferrari, mais la technologie hybride elle-même ne l'est pas: en 2013, la LaFerrari a été la première Ferrari à utiliser cette technologie.

Sous le capot se trouve une évolution du V8 3.9 l biturbo qui a remporté une fois de plus, le prix du meilleur moteur de l'année. Les Italiens ont retravaillé le moteur, poussé à 4 l et 780 ch. Le moteur est couplé à trois moteurs électriques, un entre le moteur et la boîte de vitesses et deux sur l'essieu avant. Ensemble, ils produisent 220 ch de plus, ce qui porte la puissance totale à... 1.000 ch.

La puissance et l'entraînement électrique ont donné aux ingénieurs quelques maux de tête, donc une attention particulière a été accordée à l'aérodynamisme, au poids et au refroidissement. Malgré le poids supplémentaire des moteurs électriques, la balance accuse 1.570 kilogrammes.

D'autres chiffres? La Ferrari SF90 Stradale a un rapport poids/puissance de 1,57 kg/ch, accélère à 100 km/h en 2,5 secondes et à 200 km/h en 6,7 secondes. La vitesse maximale est de 340 km/h. Cette

puissance colossale passe via une toute nouvelle boîte de vitesses à double embrayage et huit vitesses, aux quatre roues. Sur le mode entièrement électrique, cette Ferrari est... une traction avant!

Cela dit, n'espérez pas conduire longtemps sur le mode électrique: tout comme avec la LaFerrari, l'énergie électrique est principalement utilisée comme suralimentation. Pourtant, cette nouvelle supercar, entièrement électrique, atteint 25 kilomètres grâce à une batterie lithium-ion de 7,9 kWh. La conduite entièrement électrique est possible sur le mode eDrive, bien que la SF90 Stradale fonctionne en mode hybride par défaut. Sur ce mode, il appartient au conducteur de décider si les moteurs à essence et électriques doivent être mis en marche ou arrêtés. La recharge de la batterie est également possible en mode Performance, tandis que le mode Qualify combine moteurs essence et électrique pour une puissance maximale.

Les chiffres de consommation et d'émissions ne sont pas encore disponibles. Pour l'instant, Ferrari ne parle pas non plus des temps de chargement de cet hybride plug-in. Nous savons cependant que l'habitacle sera doté de touches tactiles et de boutons haptiques au volant, d'un tableau de bord entièrement numérique et configurable, et d'une grille ouverte pour le levier sélecteur de la boîte de vitesses qui rappelle les grilles ouvertes d'antan.

Enfin, les clients de cette Ferrari SF90 Stradale peuvent opter pour la version de route «normale» ou pour une Assetto Fiorano plus légère, qui réduit le poids de 30 kg grâce à une utilisation accrue de fibre de carbone et de titane, et qui repose sur un châssis modifié.

SOURCE: VROOM.BE

PARC SENY.

UN RENDEMENT CROISSANT POUR VOTRE INVESTISSEMENT.



INVESTISSEZ DANS L'UNE DES ZONES LES PLUS VERTES DE BRUXELLES

- DES APPARTEMENTS CARACTÉRISÉS PAR UN NIVEAU DE FINITION ÉLEVÉ DANS UN QUARTIER PRISÉ
- UNE SITUATION IDÉALE PRÈS DE DIVERSES AMBASSADES ET ENTREPRISES INTERNATIONALES
- DES BIENS FACILES À LOUER GRÂCE À UN SERVICE SPÉCIALISÉ DANS LA LOCATION AUX EXPATRIÉS

PLUS D'INFOS ? 02/201 00 01 ou WWW.PARCSENY.BE

PARC
SENY 

powered by



IMMOBEL
since 1863

STROOTMHM

WE POWER YOUR SWITCH TO ELECTRIC MOBILITY



UNE VOITURE DE SOCIÉTÉ ÉLECTRIQUE EN LEASING?

STROOTMHM RECHERCHE
LA SOLUTION LA MOINS
CHÈRE SUR LE MARCHÉ



STROOTMHM.BE
leasing@stroohm.be
+32 467 03 50 01



Leasing le moins cher



Conseils fiscaux
(Combien vais-je-pouvoir économiser?)



Installation
d'une solution de recharge



Conseils indépendants

