

# ecoMOBIEL

LE MAGAZINE DES PASSIONNÉS DE VOITURES ÉLECTRIQUES, HYBRIDES ET AUTRES VÉHICULES ÉCOLOGIQUES! 20

## Test de consommation du Magazine **BMW 745e**



APERÇU DU  
MARCHÉ BELGE  
2020  
P 06



FISCALITÉ  
ET VOITURES  
DE SOCIÉTÉ  
P 54



FORD MONDEO  
CLIPPER HYBRID  
P 68



seat.be

# SEAT Arona CNG.


Rouler au gaz naturel : plus avantageux que jamais.

Le gaz naturel (CNG) est une alternative durable pour remplacer l'essence ou le diesel. Il vous permet de réduire vos émissions de CO<sub>2</sub> de 27 % tout en n'émettant quasiment pas de particules fines. Vous payez de plus 30 % en moins à la pompe par rapport au diesel. En plus de la SEAT Arona, les SEAT Ibiza et Leon sont également disponibles avec un moteur TGI économique et efficace. Rouler au gaz naturel est plus que jamais une belle solution pour une mobilité durable.

**Découvrez tout ce qu'il faut savoir sur la technologie TGI sur [seat.be/fr/cng](https://seat.be/fr/cng)**

 3,7- 4,2 kg/100 km  102 - 114 g/km (WLTP)

  
SEAT

Modèle présenté équipé d'options. Tous les modèles SEAT sont homologués WLTP; situation au 01/12/2019 sur base des motorisations approuvées à cette date. Contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. Toutes les données environnementales sont disponibles sur [fr.seat.be/](https://fr.seat.be/) environnement (AR 19/03/2004).  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**



# MARCO BICEGO



**VANHOUTTEGHEM**

TIME & JEWELRY

GHENT

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

[WWW.VANHOUTTEGHEM.COM](http://WWW.VANHOUTTEGHEM.COM)

# 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](http://WWW.DUINENZEE-DEPANNE.BE/FR)



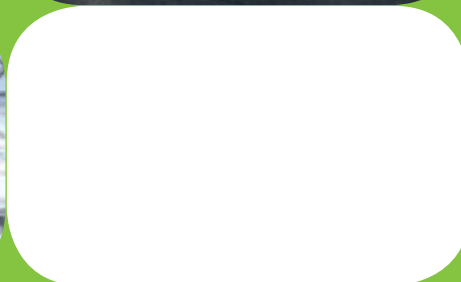
**06-APERÇU DU MARCHÉ BELGE 2020 25-LES VOITURES DE SOCIÉTÉ PRENNENT LA TÊTE AU NIVEAU DE LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE**  
**29-AVERE MEMBERS 30-TEST DE CONSOMMATION DU MAGAZINE ECO MOBILE BMW 745E 38-NEWS 50-ON CONNAÎT DÉSORMAIS LE NOM DU SUV ÉLECTRIQUE DE FISKER: OCEAN 54-FISCALITÉ ET VOITURES DE SOCIÉTÉ: QUELLES TENDANCES POUR L'AVENIR?**  
**62-LEXUS ES300h: LA RELÈVE DE LA GARDE 68-FORD MONDEO CLIPPER HYBRID: UNE SORTIE SUR LE TARD QUI A FAIT SES PREUVES 72-QUALITÉ ET SERVICE DE CHOIX À PRIX ABORDABLE**  
**76-MINI COOPER COUNTRYMAN S E ALL4: LA PETITE A BIEN GRANDI**

**ANNÉE 6, JANVIER 2020, NUMÉRO 20** | Eco Mobiel 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](http://www.ecodrivingemotion.be) | RÉDACTEUR EN CHEF: Erik De Ridder – e-mail: [edr@eventbox.be](mailto:edr@eventbox.be) | RÉDACTION: Anja Van Der Borgh, Jeroen Coteur, Wim Vander Haegen, Jacques Legros, Pascal Dewulf, Jan Van Geel, Dominique Sergant | Photographie: 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](mailto:edr@eventbox.be), Ine Vanbesien – tél: 0472 90 06 17, e-mail: [iv@eventbox.be](mailto:iv@eventbox.be) | SECRÉTARIAT & TRAFIC PUBLICITÉS: Hilde De Ridder – tél: 09 228 22 84, e-mail: [traffic.leo@telenet.be](mailto: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](mailto:traffic.leo@telenet.be)

# APERÇU DU MARCHÉ BELGE 2020 TOUTES LES VOITURES PERSONNELLES ROULANT À L'ÉLECTRIQUE, AU GAZ NATUREL OU À L'HYDROGÈNE

Qu'on le veuille ou non et qu'il y ait suffisamment de courant et de bornes de recharge ou pas, l'avenir de l'automobile doit être et sera électrique. C'est du moins ce qu'ont décidé toutes sortes d'autorités. La plupart des constructeurs ont aussi clairement compris ce message, ce qui explique l'augmentation aussi explosive du nombre de voitures purement électriques ou hybrides rechargeables. Ces deux transmissions ont été dotées d'une plus grande autonomie purement électrique grâce au montage de batteries à haute tension plus efficaces et présentant généralement aussi une capacité de stockage supérieure. De par cette évolution, les voitures au cng ne bénéficient pas de l'attention qu'elles méritent pourtant.

TEXTE: JAN VAN GEEL – PHOTOS: CONSTRUCTEURS





La tendance de l'année dernière se poursuit: la plupart des constructeurs élargissent leur gamme de *Battery Electric Vehicles* ou intègrent dans les modèles existants des batteries à haute tension dotées d'une capacité supérieure. Ces véhicules méritent-ils dès lors le titre de 'successeur valable des voitures présentant également ou uniquement un moteur à combustion'? Nous pensons que non, une conviction qui se renforce lors de chaque essai d'une voiture purement électrique. Pourquoi? Parce que les bornes de recharge (rapides) sont encore trop peu nombreuses, les (relativement) longs temps de charge dérangent, les voitures BEV restent (beaucoup) plus coûteuses que les voitures équipées également d'un moteur à combustion, leur autonomie pour de longs trajets (sur autoroute) est encore trop limitée et la capacité de remorquage modeste les rends moins voire pas du tout appropriées pour tracter des caravanes ou autres remorques lourdes. Faut-il encore qu'elles puissent être équipées d'un crochet d'attelage... Les prix ont généralement augmenté, mais dans certains cas aussi fortement baissé, vraisemblablement en raison de l'arrivée de concurrents comparables mais moins coûteux.

Les hybrides rechargeables constituent dès lors l'alternative la plus écologique, du moins si vous parcourez le plus possible de kilomètres purement à l'électrique. Nous l'avons encore remarqué durant le test de consommation de la BMW 745e, que vous pouvez lire ailleurs dans ce numéro. En 2018, le nombre de voitures PHEV avait fortement baissé parce que toutes les marques n'avaient pas réagi de manière aussi alerte à l'introduction de la norme WLTP, mais ce groupe a aussi fortement augmenté au cours de l'année écoulée.

Au niveau des voitures au gaz naturel, les marques du groupe Volkswagen, surtout, continuent d'investir dans ce segment. Le gaz naturel (cng) reste pourtant une alternative écologique, bon marché et, effectivement, généralement encore fossile à l'essence et au diesel qui, en plus, est proposée dans de plus en plus de stations-service. DATS 24, surtout, continue d'étendre son réseau, tant en Flandre qu'en Wallonie. Le biométhane durable (cbg) n'est pas un carburant fossile, mais semble avoir peu d'avenir. Autre point positif des voitures cng: leur prix est (beaucoup) moins élevé que celui des versions BEV et PHEV comparables.





22,4 - 25,0kWh/100 KM • 0-0 G/KM CO2 WLTP).

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.

Milieu-informatie KB 19/3/2004: [www.mercedes-benz.be](http://www.mercedes-benz.be) - Geef voorrang aan veiligheid.

# EQ

## Découvrez le nouvel EQC.

Grâce à son autonomie impressionnante, ses nombreuses possibilités de chargement et sa sécurité optimale, l'EQC propulse la conduite électrique à un niveau supérieur. Découvrez le tout nouveau concept de commande et d'affichage intelligent avec la commande vocale naturelle et intuitive, les fonctions d'auto-apprentissage, les surfaces tactiles et le cockpit avec son large écran à haute résolution.

Vous souhaitez en savoir plus sur cette voiture, ses possibilités et son prix ? Contactez l'un de nos vendeurs dans différentes filiales.







L'aperçu suivant reprend dès lors toutes les voitures personnelles plus écologiques aujourd'hui disponibles ou qui le seront en 2020 en Belgique. Seules les voitures personnelles *full hybrid* ainsi que toutes les camionnettes et tous les camions équipés d'une transmission écologique font défaut dans cet aperçu. La répartition repose sur quatre catégories. Celles-ci sont basées sur le type de motorisation (moteur à combustion ou électrique ou les deux) ainsi que sur la source d'énergie (électricité, hydrogène ou gaz naturel).

### 1 BATTERY ELECTRIC VEHICLE (BEV)

Un *Battery Electric Vehicle* est un véhicule électrique équipé de batteries pouvant être rechargées durant le roulage, mais surtout via une source d'énergie externe, et qui n'émet pas de substances nocives en roulant.

### 2 PLUG-IN HYBRID ELECTRIC VEHICLE (PHEV)

Un *Plug-in Hybrid Electric Vehicle* est un véhicule équipé d'un moteur à combustion essence ou diesel ainsi que d'un ou plusieurs moteurs électriques alimentés par des batteries pouvant également se recharger durant le roulage ou via une source d'énergie externe. En conduite purement électrique, les voitures PHEV n'émettent pas de substances nocives.



### 3 EXTENDED-RANGE ELECTRIC VEHICLE (E-REV)

Un *Extended-Range Electric Vehicle* est un véhicule électrique équipé de batteries pouvant être rechargées via une source d'énergie externe ainsi que par un *range extender*. Ce 'prolongateur d'autonomie' est un moteur à combustion qui fournit un complément de recharge aux batteries en roulant.

### 4 FUEL CELL ELECTRIC VEHICLE (FCEV)

Un *Fuel Cell Electric Vehicle* est un véhicule électrique qui, dans une pile à combustible, convertit l'hydrogène en énergie électrique pour entraîner le moteur électrique. À l'instar des voitures BEV ou PHEV qui roulent purement à l'électrique, les voitures FCEV n'émettent pas de substances nocives en roulant.

### 5 VOITURES CNG

Une voiture cng ou gaz naturel est une voiture équipée d'un moteur essence pouvant également rouler au *Compressed Natural Gas* (= gaz naturel comprimé). Durant le roulage, les voitures au gaz naturel émettent moins de substances nocives que les voitures équipées uniquement d'un moteur diesel ou essence.

Les données reprises dans les tableaux proposent des informations, en fonction de la catégorie, sur les performances (puissance moteur, capacité de remorquage, consommation et autonomie), la convivialité (capacité du réservoir et prise de recharge rapide) et le prix.

#### Puissance moteur

La puissance de tous les moteurs à combustion et électriques est donnée en kW et ch. Pour les voitures PHEV est également donnée la puissance combinée que développe le moteur diesel ou essence en association avec le(s) moteur(s) électrique(s).

#### Capacité de la batterie

Pour la batterie à haute tension des voitures BEV sont renseignées tant la capacité totale (ou brute) que la capacité utile (ou nette). La différence entre les deux concerne la réserve tampon destinée à protéger la batterie et à optimiser sa durée de vie. La taille de cette réserve tampon dépend de la conception et de la gestion de la batterie et varie de 5 à 30% de la capacité totale de la

batterie. Les batteries plus petites, surtout, ont besoin d'une réserve tampon relativement grande. La capacité des batteries a été reprise du site Internet néerlandais <https://ev-database.nl>. Pour les voitures PHEV est uniquement renseignée la capacité brute.

### Prise de recharge rapide

Le long temps de charge constitue un point négatif des voitures BEV. Celui-ci pourra être réduit si la voiture est équipée d'une fonction de recharge rapide. Pour les voitures BEV dotées de cette fonction est également mentionné le type de prise de recharge rapide. Pour une recharge rapide, vous aurez cependant besoin d'une borne de recharge rapide (et libre). Si vous ne disposez pas d'un chargeur mural pour recharge semi-rapide d'une puissance de 11 kW, vous pourrez trouver des bornes de recharge via des applications en ligne ou sur la carte de *ChargeMap*. Sur celle-ci, vous pourrez cocher votre emplacement, la vitesse de charge souhaitée et le type de prise, et la carte vous présentera les bornes correspondantes trouvées. Voici le lien direct pour accéder à cette carte: <https://nl.chargemap.com/map>.

### Capacité de remorquage

Pour les voitures BEV, FCEV et PHEV est également renseignée la capacité de remorquage maximale parce que de nombreux modèles dotés d'un ou plusieurs moteurs électriques ne peuvent être équipés d'un crochet d'attelage. Et lorsque c'est bel et bien le cas, ceux-ci peuvent tracter des remorques moins lourdes que les voitures avec moteur à combustion comparables. Pour les voitures PHEV et au gaz, la capacité de remorquage maximale pourra être inférieure à celle de la version correspondante à moteur diesel ou essence.

### Autonomie

L'autonomie des voitures BEV et l'autonomie purement électrique des voitures PHEV seront surtout influencées par l'itinéraire, la vitesse, la conduite, le poids de la voiture, les (dimensions des) pneus montés, l'utilisation de l'airco et du chauffage ainsi que les options élevant la résistance à l'air. Même les normes les plus strictes appliquées par les constructeurs pour calculer l'autonomie tiennent insuffisamment compte de ces critères. De telle sorte que l'autonomie réelle sera toujours légèrement à beaucoup moins élevée que l'autonomie





officielle. C'est pourquoi le tableau des voitures BEV renseigne également l'autonomie selon le site Internet <https://ev-database.nl>. Pour les chiffres du conducteur a également été mentionnée la norme utilisée. Il s'agit toujours de la norme WLTP, du moins lorsque celle-ci est appliquée. Si ce n'est pas le cas, l'autonomie a encore été calculée avec l'ancienne norme NEDC ou NEDC 2.0.

Outre l'autonomie réelle combinée, le tableau des voitures BEV donne également les chiffres pour l'hiver (trajet par  $-10^{\circ}\text{C}$  avec chauffage) et l'été (trajet par  $23^{\circ}\text{C}$  sans air conditionné). Vous trouverez davantage d'informations relatives au calcul de l'autonomie réelle sur <https://ev-database.nl/blog/praktische-actieradius-elektrische-auto/>. En raison des vitesses élevées, d'une conduite rapide, de cols abrupts ou d'une éventuelle remorque, les chiffres de l'EV Database sont également irréalistes. Pour les amateurs de conduite rapide et sportive, la norme américaine EPA peut-être légèrement trop stricte donnera l'autonomie électrique la plus réaliste. Il s'agit de la norme appliquée par l'Agence américaine de protection de l'environnement ou *Environmental Protection Agency*. Vous trouverez notamment les chiffres de l'EPA sur

<https://pushevs.com/electric-car-range-efficiency-epa/>  
<https://insideevs.com/reviews/344001/compare-evs/>  
<https://insideevs.com/news/361183/phev-car-compared-us-july-2019/>

Pour les voitures au gaz est mentionnée l'autonomie au cng à haut pouvoir calorifique (gaz H). Ces données sont calculées à base de gaz naturel à haut pouvoir calorifique (gaz H) parce que celui-ci permet de réduire la consommation de la voiture et, donc, d'accroître son autonomie. L'autonomie

avec du gaz à bas pouvoir calorifique ou gaz L sera 15 à 25% inférieure. Les réservoirs d'essence sont de plus en plus petits, de telle sorte que cette réserve conviendra surtout pour trouver une station cng. Dans les pays et contrées où les stations cng sont peu nombreuses, ces petits réservoirs limitent donc la facilité d'utilisation. Les voitures essence transformées en hybride cng conservent la plus grande capacité de réservoir de la version essence. Des additifs doivent protéger leurs moteurs inadaptés des éventuelles dégradations.

### Capacité du réservoir

Pour les voitures cng, la capacité du réservoir est donnée en kg (gaz) et en litres (essence). Les derniers nouveaux modèles sont équipés d'un petit réservoir d'essence qui, dans les régions comptant peu de stations cng, doit surtout prévenir le stress de la panne de gaz. Les modèles plus anciens ou transformés présentent bel et bien un réservoir d'essence normal. Pour les voitures FCEV, la capacité du réservoir est donnée en kg. Celui de la Nexo a été converti parce que Hyundai donne le volume du réservoir en litres. La conversion de la capacité du réservoir est basée sur l'ix35 Fuel Cell. Hyundai donnait celle-ci en litres et en kg: 144 l correspondaient à 5,64 kg.

### Prix de base

Les colonnes renseignent respectivement les prix de base avec et éventuellement sans la batterie qui, dans ce dernier cas, devra être louée. Le prix de location est déterminé par le nombre de kilomètres annuels et la durée de la période de location. Si la distance parcourue est de maximum 7.500 km et que la période dure minimum 36 mois, le prix de location sera le plus bas.



# 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

Une voiture au cng sera toujours meilleur marché qu'une voiture BEV, FCEV ou PHEV comparable, mais sera cependant plus coûteuse que la version essence comparable. Cette différence de prix s'explique notamment par la présence de l'installation au cng. Celle-ci comprend un *dual fuel tank*, de telle sorte que la voiture pourra passer à l'essence une fois le réservoir de cng vide. En raison de la consommation réduite et du prix moins élevé du carburant, on admet généralement qu'environ 15.000 km par an au gaz naturel suffiront pour compenser la différence de prix.

Le deadline pour les tableaux était fixé au mardi 10 décembre 2019. Certains prix peuvent avoir été adaptés entre-temps et les données manquantes sont désormais peut-être connues.

## ORDRE

Par tableau, les voitures sont listées comme suit:

1. ordre alphabétique par marque
2. au niveau de la marque selon la forme de la carrosserie
  - cabrio
  - targa
  - coupé
  - hatchback
  - berline
  - break
  - allroader (SUV)
  - monovolume

3. par forme de carrosserie éventuellement encore de la plus petite à la plus grande  
4. par modèle éventuellement selon une ou plusieurs des subdivisions suivantes:

- d'abord 2x4 puis 4x4
- ensuite d'abord essence puis diesel
- puis selon le type de boîte de vitesses (d'abord manuelle, puis automatique et, enfin, robotisée)
- puis de la carrosserie la plus courte à la plus longue
- enfin de la puissance la plus faible à la plus élevée

## ENCORE UN PETIT MOT

Assez paradoxalement, il n'a jamais été plus difficile en cette ère d'Internet de trouver les données techniques des voitures présentées. Des fiches techniques claires et détaillées sont parfois difficiles à trouver voire indisponibles. Même les manuels sont avares en informations techniques. Et vu que les constructeurs donnent encore et toujours les émissions et l'autonomie selon les différentes normes, certains chiffres paraissent très invraisemblables. Le poids tractable des voitures BEV, FCEV et même PHEV faisait souvent défaut parce que ces voitures peuvent généralement tracter des remorques moins lourdes que les voitures équipées d'un moteur à combustion. De nombreuses voitures purement électriques ne peuvent même rien tracter.

Après avoir cherché sur des sites belges et étrangers et avec l'aide de la plupart des importateurs, nous avons tout de même réussi à compléter pratiquement toutes les données pour la plupart des modèles. Quant à savoir si celles-ci sont pour autant correctes, c'est une autre question. En tout cas, nous avons fait de notre mieux...



**Tableau 1: Battery Electric Vehicle (BEV) (74 modèles)**

Marque et modèle	Puissance moteur (système) (kW/ch)	Capacité de la batterie (totale/utile) (kWh)	Capacité de remorquage (maximale) (kg)	Prise de recharge rapide (type)	Autonomie combinée (km, NEDC, WLTP ou NEDC 2.0)	Autonomie réelle EV Database (combinée + (hiver/été)) (km)	Prix de base (# = batterie à louer) (euros)
Audi e-tron 50 quattro	230 / 313	71 / 64,7	1.800	CCS	336 W	280 (240 / 315)	70.950
Audi e-tron 55 quattro	300 / 408	95 / 86,5	1.800	CCS	436 W	370 (315 / 415)	84.690
Audi e-tron Sportback 50 quattro	230 / 313	71 / 64,7	1.800	CCS	347 W	290 (250 / 330)	72.000
Audi e-tron Sportback 55 quattro	300 / 408	95 / 86,5	1.800	CCS	448 W	385 (330 / 430)	85.350
BMW i3 120 Ah	125 / 170	42,2 / 37,9	0	CCS	310 W	235 (200 / 275)	40.650
BMW i3s 120 Ah	135 / 184	42,2 / 37,9	0	CCS	285 W	230 (195 / 265)	44.300
BMW iX3	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
Citroën e-Méhari Soft Top	50 / 68	30 / n.c.	0	pas d'app.	195 N	n.c.	# 26.440
Citroën e-Méhari Hard Top	50 / 68	30 / n.c.	0	pas d'app.	195 N	n.c.	# 27.830
Citroën C-Zero	49 / 67	16 / 14,5	0	CHAdEMO	150 N	90 (75 / 105)	21.769
Citroën e-Berlingo	49 / 67	22,5 / 20,5	0	CHAdEMO	170 N	n.c.	28.820
DS 3 Crossback E-Tense	100 / 136	50 / 47,5 *	0	CCS	320 W	280 * (235 * / 320*)	37.700
Fiat 500 Electric	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
Ford Mustang Mach-E	210 / 286	98,8 / 90 *	750	CCS	600 W *	450 * (n.c. / n.c.)	n.c.
Ford Mustang Mach-E AWD	248 / 337	98,8 / 90 *	750	CCS	540 W *	430 * (n.c. / n.c.)	n.c.
Honda e	100 / 136	35,5 / 32 *	0	CCS	220 W *	200 * (165 / 230) *	34.500
Honda e Advance	113 / 154	35,5 / 32 *	0	CCS	220 W *	200 * (165 / 230) *	37.500
Hyundai IONIQ Electric	100 / 136	n.c. / 38,3	0	CCS	311 W	260 (215 / 300)	39.849
Hyundai Kona EV 39,2 kWh	100 / 136	42 / 39,2	0	CCS	289 W	245 (205 / 285)	38.999
Hyundai Kona EV 64 kWh	150 / 204	67,1 / 64	0	CCS	449 W	395 (330 / 455)	46.499
Jaguar I-PACE	294 / 400	90 / 84,7	750	CCS	470 W	370 ( 320 / 415)	80.800
Kia Soul EV 39,2	100 / 136	42 / 39,2	0	CCS	276 n.c.	n.c.	37.490
Kia Soul EV 64	150 / 204	67,1 / 64	0	CCS	452 W	370 * (315 * / 425 *)	41.390
Kia e-Niro 39,2 kWh	100 / 136	42 / 39,2	0	CCS	289 W	235 (200 / 270)	39.290
Kia e-Niro 64 kWh	150 / 204	67,1 / 64	0	CCS	455 W	375 (320 / 435)	43.190
Mazda MX-30	105 / 143	35,5 / 32	0	CCS	200 W	180 * (n.c. / n.c.)	34.590
Mercedes-Benz EQC 4MATIC	300 / 408	85 / 80	1800	CCS	417 W	360 (305 / 405)	79.860
Mercedes-Benz EQV	150 / 204	n.c. / 90	n.c.	CCS	405 N2	n.c.	n.c.
MINI Electric	135 / 184	32,6 / 28,9	0	CCS	232 W	180 * (150 * / 210 *)	33.114
Nissan LEAF	110 / 150	40 / 36	0	CHAdEMO	270 W	220 (185 / 250)	36.540
Nissan LEAF e+	160 / 218	62 / 56	0	CHAdEMO	385 W	330 (275 / 375)	45.000
Nissan e-NV200 Evalia	80 / 109	40 / 38	150 / 0 **	CHAdEMO	200 W	190 (160 / 215)	45.097
Opel Corsa-e	100 / 136	50 / 47,5	0	CCS	330 W	290 * (245 * / 335 *)	30.495
Peugeot iOn 5D	49 / 67	16 / 14,5?	0	CHAdEMO	150 N	90 (75 / 100)	21.866
Peugeot e-208	100 / 136	50 / 47,5 *	0	CCS	320 W	295 * (250 * / 345 *)	29.991
Peugeot e-2008	100 / 136	50 / 47,5	0	CCS	310 W	275 (235 / 315)	33.120
Peugeot Partner Tepee Electric	49 / 67	22,5 / 20,5	0	CHAdEMO	176 N	110 (95 / 125)	30.970
Polestar 2	300 / 408	78 / 75	1500	CCS	500 W *	450 * (375 * / 515 *)	59.800
Porsche Taycan 4S	390 / 530	79,2 / 71	0	CCS	407 W	365 (310 / 415)	110.533

Marque et modèle	Puissance moteur (système) (kW/ch)	Capacité de la batterie (totale/utile) (kWh)	Capacité de remorquage (maximale) (kg)	Prise de recharge rapide (type)	Autonomie combinée (km, NEDC, WLTP ou NEDC 2.0)	Autonomie réelle EV Database (combinée + (hiver/été)) (km)	Prix de base (# = batterie à louer) (euros)
Porsche Taycan 4S Plus	420 / 571	93,4 / 83,7	0	CCS	462 W	425 (360 / 485)	117.648
Porsche Taycan Turbo	500 / 680	93,4 / 83,7	0	CCS	450 W	415 (350 / 475)	157.844
Porsche Taycan Turbo S	560 / 761	93,4 / 83,7	0	CCS	412 W	390 (330 / 440)	191.724
Renault Twizy 45	7 / 10	7 / 6,1	0	pas d'app.	120 N	65 (50 / 80)	6.990
Renault Twizy 45	7 / 10	7 / 6,1	0	pas d'app.	120 N	65 (50 / 80)	11.490
Renault Twizy 80	13 / 17	7 / 6,1	0	pas d'app.	100 N	65 (50 / 80)	7.690
Renault Twizy 80	13 / 17	7 / 6,1	0	pas d'app.	100 N	65 (50 / 80)	12.190
Renault Zoe R110 Z.E. 50 B-Rent	80 / 109	55 / 52	0	CCS	395 W	320 (270 / 370)	# 24.400
Renault Zoe R110 Z.E. 50 B-Buy	80 / 109	55 / 52	0	CCS	395 W	320 (270 / 370)	32.600
Renault Zoe R135 Z.E. 50 B-Rent	100 / 136	55 / 52	0	CCS	385 W	315 (265 / 365)	# 27.200
Renault Zoe R135 Z.E. 50 B-Buy	100 / 136	55 / 52	0	CCS	385 W	235 (200 / 275)	34.600
Renault Kangoo 33 Z.E. Maxi	44 / 60	33 / 31	0	pas d'app.	270 N	165 (140 / 190)	27.165
SEAT Mii Electric	61 / 83	36,8 / 32,3	0	CCS	260 W	200 * (170 * / 230 *)	21.190
Škoda CITIGOe iV	61 / 83	36,8 / 32,3	0	CCS	260 W	200 * (170 * / 230 *)	n.c.
SEAT el-Born	150 / 204	62 / 58	n.c.	CCS	420 W	340 * (n.c. / n.c.)	n.c.
smart EQ fortwo cabrio	60 / 82	17,6 / 16,7	0	pas d'app.	130 W	95 (80 / 105)	26.995
smart EQ fortwo	60 / 82	17,6 / 16,7	0	pas d'app.	133 W	105 (85 / 120)	23.996
smart EQ forfour	60 / 82	17,6 / 16,7	0	pas d'app.	130 W	90 (75 / 105)	24.495
SsangYong EV	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
Tesla Model 3 Standard Plus	200 / 272	55 / 50	910	CCS / Supercharger	409 W	340 (280 / 395)	47.800
Tesla Model 3 Long Range	300 / 408	75 / 74	910	CCS / Supercharger	560 W	475 (395 / 550)	58.300
Tesla Model 3 Performance	430 / 585	75 / 74	0	CCS / Supercharger	530 W	450 (380 / 520)	62.900
Tesla Model S Long Range	350 / 476	100 / 95	0	Supercharger	610 W	525 * (440 * / 600 *)	87.800
Tesla Model S Performance	451 / 613	100 / 95	0	Supercharger	593 W	510 (430 / 585)	104.700
Tesla Model Y Long Range	211 / 287	75 / 74	n.c.	CCS / Supercharger	540 W	440 * (n.c. / n.c.)	57.000
Tesla Model Y Long Range AWD	258 / 351	75 / 74	n.c.	CCS / Supercharger	505 W	425 * (n.c. / n.c.)	61.000
Tesla Model Y Performance	340 / 462	75 / 74	n.c.	CCS / Supercharger	480 W	400 * (n.c. / n.c.)	70.000
Tesla Model X Long Range	350 / 476	100 / 95	2250	Supercharger	507 W	460 (390 / 520)	93.600
Tesla Model X Performance	451 / 613	100 / 95	2250	Supercharger	487 W	445 (380 / 505)	109.800
Volkswagen e-up!	61 / 83	36,8 / 32,3	0	CCS	260 W	200 (165 / 230)	23.300
Volkswagen e-Golf	100 / 136	35,8 / 32	0	CCS	232 W	190 (160 / 220)	32.950
Volkswagen ID.3 Standard Range	110 / 150	48 / 45	n.c.	CCS	330 W	275 * (230 * / 315 *)	n.c.
Volkswagen ID.3 Mid Range	150 / 204	62 / 58	n.c.	CCS	420 W	345 * (290 * / 400 *)	n.c.
Volkswagen ID.3 Long Range	150 / 204	80 / 77	n.c.	CCS	550 W	450 * (380 * / 515 *)	n.c.
Volvo XC40 Recharge	300 / 408	78 / 75	1500	CCS	425 W	375 * (n.c. / n.c.)	62.900

\* estimation

\*\* 5 places / 7 places

n.c. non-communicé

Tableau 3: Extended-Range Electric Vehicle (E-REV) (1 modèle)

Marque et modèle	Puissance moteur (kW/ch)		Capacité de la batterie (total / kWh)	Autonomie électrique(kg, WLTP)	Autonomie maximale (kg, WLTP)	Capacité de remorquage (maximale, kg)	Prix de base (euros)
	Moteur essence	Moteur électrique					
Ford Tourneo Custom PHEV	60 / 82 *	92,9 / 126	13,6	40 W	500 n.c.	n.c.	n.c.

\* maximale 88 kW / 120 ch  
n.c. non-communicé



Tableau 4: Fuel Cell Electric Vehicle (FCEV) (2 modèles)

Marque et modèle	Puissance moteur (kW/ch)	Capacité du réservoir (kg/l)	Consommation moyenne (kg, WLTP)	Autonomie combinée (WLTP ou NEDC 2.0, km)	Capacité de remorquage (maximale, kg)	Prix de base (euros)
Hyundai Nexo	120 / 163	6,13 kg / 156,6 l	0,95 W	665 n.c.	n.c.	81.999
Toyota Mirai FCEV	113 / 154	4,9 kg / n.c.	0,8 N2	500 n.c.	n.c.	79.900

n.c. non-communicé



**Tableau 2: Plug-in Hybrid Electric Vehicle (PHEV) (102 modèles)**

Marque et modèle	Puissance moteur (kW/ch)			Capacité de remorquage (maximale, kg)	Autonomie combinée (km, NEDC, W LTP ou NEDC 2.0)	Capacité de la batterie (total / kWh)	Prix de base (euros)
	Essence/Diesel (E/D)	Moteur(s) électrique(s) (puissance moteur)	Système				
Audi A3 Sportback e-tron	B 110 / 150	75 / 102	150 / 204	1400	40 W	8,8	36.590
Audi A6 Berline 50 TFSI e quattro	B 185 / 252	105 / 143	220 / 299	2000	58 W	14,1	64.500
Audi A6 Berline 55 TFSI e quattro	B 185 / 252	105 / 143	270 / 367	2000	55 W	14,1	70.900
Audi A6 Avant TFSI e	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	14,1	n.c.
Audi A7 Sportback 50 TFSI e quattro	B 185 / 252	105 / 143	220 / 299	2000	57 W	14,1	70.950
Audi A7 Sportback 55 TFSI e quattro	B 185 / 252	105 / 143	270 / 367	2000	47 W	14,1	81.950
Audi A8 60 e-tron quattro	B 250 / 340	100 / 136	330 / 449	0	49 W	14,1	105.300
Audi A8 L 60 e-tron quattro	B 250 / 340	100 / 136	330 / 449	0	47 W	14,1	108.300
Audi Q5 50 TFSI e quattro	B 185 / 252	105 / 143	220 / 299	1750	45 W	14,1	55.030
Audi Q5 55 TFSI e quattro	B 185 / 252	105 / 143	270 / 367	1750	45 W	14,1	61.630
Audi Q7 55 TFSI e quattro	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	17,3	n.c.
Audi Q7 60 TFSI e quattro	B 250 / 340	105 / 143	335 / 456	n.c.	40 W	17,3	n.c.
BMW i8 Roadster	B 170 / 231	105 / 143	275 / 374	0	50-51 W	11,6	166.500
BMW i8 Coupé	B 170 / 231	105 / 143	275 / 374	0	52-53 W	11,6	148.500
BMW 330e Berline	B 135 / 184	83 / 113	215 / 292	750	51-59 W	12,0	52.450
BMW 530e Berline 170 kW	B 135 / 184	83 / 113	170 / 231	750	48-59 W	12,0	60.400
BMW 530e Berline 185 kW	B 135 / 184	83 / 113	185 / 252	750	48-59 W	12,0	60.400
BMW 530e xDrive Berline 170 kW	B 135 / 184	83 / 113	170 / 231	750	47-54 W	12,0	63.150
BMW 530e xDrive Berline 185 kW	B 135 / 184	83 / 113	185 / 252	750	47-54 W	12,0	63.150
BMW 745e	B 210 / 286	83 / 113	290 / 394	0	45-50 W	12,0	104.750
BMW 745Le	B 210 / 286	83 / 113	290 / 394	0	45-50 W	12,0	111.300
BMW 745Le xDrive	B 210 / 286	83 / 113	290 / 394	0	50 W	12,0	114.900
BMW X1 xDrive25e	B 92/125	70/95	162 / 220	750	41-46 W	10,0	46.150
BMW X3 xDrive30e 212 kW	B 120 / 163	80 / 109	212 / 288	2000	41-46 W	12,0	57.900
BMW X3 xDrive30e 215 kW	B 135 / 184	80 / 109	215 / 292	2000	41-46 W	12,0	57.900
BMW X5 xDrive45e 235 kW	B 210 / 286	83 / 113	235 / 320	2700	67-87 W	24,0	80.900
BMW X5 xDrive45e 290 kW	B 210 / 286	83 / 113	290 / 394	2700	67-87 W	24,0	80.900
BMW 225xe Active Tourer	B 100/136	65 / 88	165 / 224	0	50-53 W	10,0	40.350
Citroën C5 Aircross Hybrid	B 132 / 180	80 / 109	165 / 225	1500	50 W	13,2	42.930
Cupra Formentor	B 110 / 150	85 / 116	180 / 245	n.c.	+50 W	13,0	n.c.
DS 7 Crossback E-Tense 4x4	B 147 / 200	80 / 109	221 / 300	1200	58 W	13,2	53.540
Ford Kuga Plug-in Hybrid	n.c.	n.c.	165 / 225	1200	+50 n.c.	14,4	38.650
Ford Explorer Plug-in Hybrid	B 265 / 363	75 / 102	336 / 457	2500	42 W	13,6	79.000
Hyundai IONIQ Plug-in Hybrid	B 77 / 105	44,5 / 61	104 / 141	750	63 N2	8,9	35.749
Jeep Compass Plug-in Hybrid	B 132 / 180	44 / 60	177 / 240	n.c.	50 N2	11,4	n.c.
Jeep Renegade Plug-in Hybrid	B 96 / 130	44 / 60	140 / 190	n.c.	50 N2	11,4	n.c.
Jeep Renegade Plug-in Hybrid	B 132 / 180	44 / 60	177 / 240	n.c.	50 N2	11,4	n.c.
Kia XCeed Plug-In Hybrid	B 77,2 / 105	44,5 / 60,5	103,6 / 141	n.c.	60 n.c.	8,9	n.c.
Kia Optima PHEV	B 113,4/154	50 / 68	151 / 205	0	54 W	9,8	47.440

Marque et modèle	Puissance moteur (kW/ch)			Capacité de remorquage (maximale, kg)	Autonomie combinée (km, NEDC, W LTP ou NEDC 2.0)	Capacité de la batterie (total / kWh)	Prix de base (euros)
	Essence/Diesel (E/D)	Moteur(s) électrique(s) (puissance moteur)	Système				
Kia Optima SW PHEV	B 113,4/154	50 / 68	151 / 205	1500	62 W	11,26	45.540
Kia Niro Plug-In Hybrid	B 77,2 / 105	44,5 / 60,5	103,6 / 141	1300	49 W	8,9	38.590
Land Rover Evoque PHEV	B 147 / 200	80 / 109	n.c.	n.c.	n.c.	11,3	n.c.
Land Rover Discovery Sport PHEV	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
Land Rover Defender 90 PHEV	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
Land Rover Defender 110 PHEV	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
Mercedes-Benz A 250 e	B 118 / 160	75 / 102	160 / 218	1600	60-68 W	15,6	40.293
Mercedes-Benz A 250 e Berline	B 118 / 160	75 / 102	160 / 218	1600	61-69 W	15,6	40.898
Mercedes-Benz B 250 e	B 118 / 160	75 / 102	160 / 218	1600	56-67 W	15,6	n.c.
Mercedes-Benz C 300 e Berline	B 155 / 211	90 / 122	235 / 320	1800	52 N2	13,5	50.094
Mercedes-Benz C 300 e Berline 4Matic	B 155 / 211	90 / 122	235 / 320	1800	49 N2	13,5	53.119
Mercedes-Benz C 300 de Berline	D 143 / 194	90 / 122	225 / 306	1800	49 N2	13,5	52.030
Mercedes-Benz E 300 e Berline	B 155 / 211	90 / 122	235 / 320	2100	51 N2	13,5	63.888
Mercedes-Benz E 300 de Berline	D 143 / 194	90 / 122	225 / 306	2100	46 N2	13,5	66.187
Mercedes-Benz S 560 e Berline Lang	B 270 / 367	90 / 122	350 / 476	0	43 N2	13,5	110.957
Mercedes-Benz C 300 e Break	B 155 / 211	90 / 122	235 / 320	1800	50 N2	13,5	51.667
Mercedes-Benz C 300 de Break	D 143 / 194	90 / 122	225 / 306	1800	48 N2	13,5	53.482
Mercedes-Benz E 300 de Break	D 143 / 194	90 / 122	225 / 306	2100	44 N2	13,5	68.607
Mercedes-Benz GLA 250 e	B 118 / 160	75 / 102	160 / 218	n.c.	n.c.	15,6	n.c.
Mercedes-Benz GLE 350 de	D 143 / 194	100 / 136	225 / 306	3500	99 W	31,2	n.c.
MINI Countryman Cooper SE ALL4	B 100 / 136	65 / 88	165 / 224	0	55-57 n.c.	10,0	39.500
Mitsubishi Outlander PHEV	B 99 / 135	60/82 / 70/95 *	176 / 239	1500	45 W	13,8	41.790
Opel Grandland X Hybrid4	B 147 / 200	81,2/110 / 83/113 *	220 / 300	1250	57-59 W	13,2	45.885
Peugeot 508 Hybrid	B 132 / 180	80 / 109	165 / 225	1330	48-54 W	11,8	46.350
Peugeot 508 SW Hybrid	B 132 / 180	80 / 109	165 / 225	1340	47-52 W	11,8	48.150
Peugeot 3008 Hybrid 225	B 132 / 180	80 / 109	165 / 225	n.c.	40 W	13,2	44.580
Peugeot 3008 Hybrid4 300	B 147 / 200	80/109 / 80/109 *	220 / 300	1250	56-59 W	13,2	52.680
Polestar 1	B 227 / 309	170 / 232 **	448 / 609	n.c.	124 W	34,0	158.500
Porsche Panamera 4 E-Hybrid	B 243 / 330	100 / 136	340 / 462	0	36-44 W	14,1	117.104
Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid	B 404 / 550	100 / 136	500 / 680	0	36-39 W	14,1	195.306
Porsche Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo	B 243 / 330	100 / 136	340 / 462	0	36-39 W	14,1	120.008
Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo	B 404 / 550	100 / 136	500 / 680	0	36-38 W	14,1	198.210
Porsche Cayenne E-Hybrid Coupé	B 250 / 340	100 / 136	340 / 462	3500	32-36 W	14,1	99.547
Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé	B 404 / 550	100 / 136	500 / 680	3500	31-32 W	14,1	183.448
Porsche Cayenne E-Hybrid	B 250 / 340	100 / 136	340 / 462	3500	32-36 W	14,1	95.191
Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid	B 404 / 550	100 / 136	500 / 680	3500	31-32 W	14,1	177.277
Range Rover Sport P400e	B 221 / 300	105 / 143	297 / 404	2500	48 N2	13,0	91.600
Range Rover P400e	B 221 / 300	105 / 143	297 / 404	2500	48 N2	13,0	126.100



Marque et modèle	Puissance moteur (kW/ch)			Capacité de remorquage (maximale, kg)	Autonomie combinée (km, NEDC, W LTP ou NEDC 2.0)	Capacité de la batterie (total / kWh)	Prix de base (euros)
	Essence/Diesel (E/D)	Moteur(s) électrique(s) (puissance moteur)	Système				
Renault Captur E-TECH Plug-in	B 67 / 90	50 / 68 **	117 / 160	n.c.	45 W	9,8	n.c.
SEAT Tarraco FR PHEV	B 110 / 150	85 / 116	180 / 245	n.c.	+50 n.c.	13,0	n.c.
Škoda SUPERB iV	B 115 / 156	85 / 116	160 / 218	1600	62 W	13,0	n.c.
Škoda SUPERB Combi iV	B 115 / 156	85 / 116	160 / 218	1600	62 W	13,0	n.c.
Toyota Prius Plug-in Hybrid	B 72 / 98	68 / 92	90 / 122	0	+50 W	8,8	42.650
Toyota RAV4 Plug-In Hybrid	n.c.	n.c.	225 / 306	n.c.	+60 W	n.c.	n.c.
Volkswagen Golf 8 eHybrid	n.c.	n.c.	150 / 204	n.c.	n.c.	13,0	n.c.
Volkswagen Golf 8 GTE	n.c.	n.c.	180 / 245	n.c.	n.c.	13,0	n.c.
Volkswagen Golf GTE	B 110 / 150	85 / 116	150 / 204	1500	42 W	8,7	41.175
Volkswagen Passat Berline GTE	B 115 / 156	85 / 116	160 / 218	1600	56 W	13,0	45.750
Volkswagen Passat Variant GTE	B 115 / 156	85 / 116	160 / 218	1600	54 W	13,0	48.150
Volvo S60 T6 Twin Engine	B 186 / 253	65 / 87	251 / 340	2000	49-58 W	11,6	51.800
Volvo S60 T8 Twin Engine	B 223 / 303	65 / 87	287 / 390	2000	49-58 W	11,6	54.600
Volvo S60 T8 Polestar Engineered	B 233 / 318	65 / 87	298 / 405	2000	43 W	11,6	65.550
Volvo S90 T8 Twin Engine	B 223 / 303	65 / 87	287 / 390	2100	47-57 W	11,6	71.650
Volvo V60 T6 Twin Engine	B 186 / 253	65 / 87	251 / 340	2000	50-59 W	11,6	55.050
Volvo V60 T8 Twin Engine	B 223 / 303	65 / 87	287 / 390	2000	50-59 W	11,6	57.850
Volvo V60 T8 Polestar Engineered	B 233 / 318	65 / 87	298 / 405	2000	43 W	11,6	70.600
Volvo V90 T8 Twin Engine	B 223 / 303	65 / 87	287 / 390	2100	47-57 W	11,6	73.850
Volvo XC40 T5 Twin Engine	B 132 / 180	60 / 82	192 / 262	1800	42-46 W	10,7	45.980
Volvo XC60 T8 Twin Engine	B 223 / 303	65 / 87	287 / 390	2100	44-54 W	11,6	69.650
Volvo XC60 T8 Polestar Engineered	B 233 / 218	65 / 87	298 / 405	2100	36 W	11,6	83.750
Volvo XC90 T8 Twin Engine	B 223 / 303	65 / 87	287 / 390	2400	37-46 W	11,6	83.500

\* avant / arrière

\*\* puissance combinée des 2 moteurs électriques à l'arrière

\*\*\* vente en Belgique non-confirmée

n.c. non-communicé



Le plaisir  
de conduire



# PARTAGEZ NOTRE AMBITION ÉLECTRISANTE.

DÉCOUVREZ TOUTE NOTRE GAMME DE VOITURES ÉLECTRIFIÉES  
SUR [BMW.BE/ÉLECTRIFIÉE](http://BMW.BE/ÉLECTRIFIÉE)

 DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

Informations environnementales (AR 19/03/04): [www.bmw.be](http://www.bmw.be)

0-2,8L/100 KM • 0-63G/KM CO<sub>2</sub> (WLTP)



Tableau 5: cng (gaz naturel comprimé) (25 modèles)

Marque et modèle *	Puissance moteur (kW/ch)	Capacité du réservoir		Autonomie** (Gaz H, km)	Capacité de remorquage (maximale, kg)	Prix de base (euros)
		cng (kg)	essence (l)			
Audi A3 Sportback 30 g-tron	96 / 130	17,3	9	482 N2	1300	31.700
Audi A4 Avant 40 g-tron	125 / 170	17,3	7	420-440 N2	1500	42.390
Audi A5 Sportback 40 g-tron	125 / 170	17,3	7	420-455 N2	1500	44.700
Dacia Sandero ECO-G 100	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
Dacia Logan ECO-G 100	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
Dacia Logan MCV ECO-G 100	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
Dacia Duster ECO-G 100	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
Fiat Panda TwinAir CNG	52 / 71	12	35	225 N2	0	13.590
SEAT Ibiza TGI	66 / 90	13,8	9	360 W	0	16.960
SEAT Leon TGI M	96 / 130	17,7	9	440 W	1400	24.380
SEAT Leon TGI R	96 / 130	17,7	9	440 W	1400	26.280
SEAT Leon ST TGI M	96 / 130	17,7	9	440 W	1400	25.320
SEAT Leon ST TGI R	96 / 130	17,7	9	440 W	1400	27.220
SEAT Arona TGI	66 / 90	13,8	9	360 W	0	17.990
ŠKODA Octavia Combi G-TEC	96 / 130	17,7	9	480 N2	1400	30.880
SsangYong Tivoli CNG	120 / 163	n.c.	50	n.c.	1000	n.c.
SsangYong Korando CNG	120 / 163	n.c.	50	n.c.	1500	n.c.
Volkswagen eco up! TGI	50 / 68	11	10	380 n.c.	0	16.300
Volkswagen Polo TGI	66 / 90	13,8	9	368 W	0	20.200
Volkswagen Golf 8 TGI	96 / 130	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
Volkswagen Golf Variant TGI	96 / 130	17,3	9	440 W	1400	33.230
Volkswagen Caddy 4D	81/110	26	13	560-600 n.c.	1300	21.600
Volkswagen Caddy 5D	81/110	26	13	560-600 n.c.	1300	22.580
Volkswagen Caddy Maxi 4D	81/110	34	13	790-800 n.c.	1200	23.440
Volkswagen Caddy Maxi 5D	81/110	34	13	790-800 n.c.	1200	24.450

sur un modèle, la boîte de vitesses peut être renseignée par une des abréviations suivantes: M = boîte de vitesses manuelle / R = boîte de vitesses robotisée / A = boîte de vitesses automatique

n.c. non-communicé

**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](http://bellross.com)

• 100m water-resistant

• Ø 40mm

Automatic

▷ NEW BR 05 COLLECTION

**TIME INSTRUMENTS  
FOR URBAN EXPLORERS**

**Bell & Ross**



**CLASSIC DESIGN**  
RENTAL

**Event furniture for any occasion.**

WWW.CLASSICDESIGNRENTAL.BE

INFO@CLASSICDESIGNRENTAL.BE

0032 53 66 48 13





## LES VOITURES DE SOCIÉTÉ PRENNENT LA TÊTE AU NIVEAU DE LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

Ces dernières semaines, il a été proposé à différents moments d'accorder exclusivement la déductibilité des voitures-salaires aux voitures électriques à batterie. Pour l'AVERE (l'association nationale pour le développement de la mobilité électrique), c'est non seulement une bonne chose, mais c'est aussi un choix réaliste et durable.

TEXTE: JOCHEN DE SMET - PRÉSIDENT D'AVERE BELGIQUE

La principale raison de passer à des voitures zéro émission concerne l'amélioration de la qualité de notre air ainsi que la réduction significative des émissions de CO<sub>2</sub>. D'autres alternatives existent, comme rendre les habitations et constructions belges moins énergivores ou réduire les émissions des industries belges (sans vouloir porter atteinte à la compétitivité des entreprises). L'écologisation du parc automobile constitue ici la mesure qui aura le plus d'impact sur le parc automobile belge.

### LE PARC DES VOITURES DE SOCIÉTÉ

Les nouvelles règles pour les voitures-salaires concernent environ 660.000 véhicules en Belgique. Sur base des nouvelles immatriculations de l'année 2018, près de 300.000 voitures de société sont immatriculées en Belgique sur un total de 550.000 voitures personnelles. Les voitures de société représentent donc plus de 53% du nombre total de véhicules achetés neufs. Les voitures-salaires représentent grosso modo 20% du nombre de voitures de société et semblent donc constituer une première étape logique.

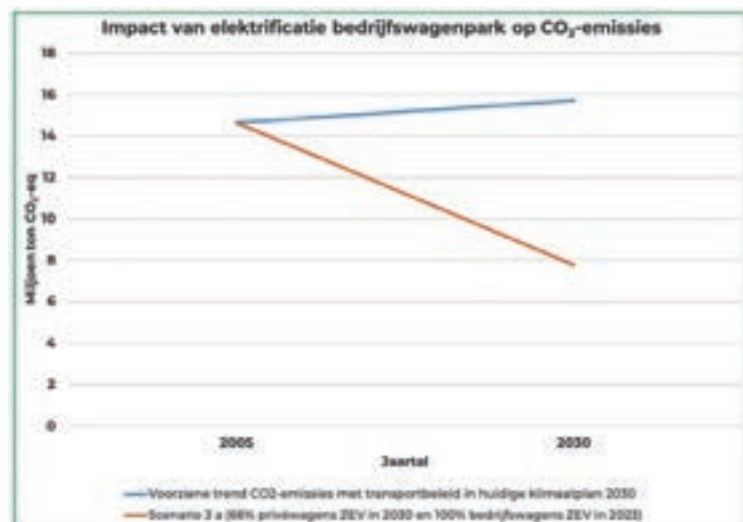
### ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub>

Un avantage important des voitures électriques à batterie réside dans la suppression des émissions du véhicule proprement dit. Les voitures

personnelles représentent actuellement 21% des émissions de CO<sub>2</sub> en Belgique, en ne tenant pas compte de l'industrie lourde (le secteur ETS). Une étude de Transport and Environment montre que l'écologisation des voitures personnelles constitue la voie la plus efficace pour réduire les émissions

de CO<sub>2</sub>. Des calculs confirmés par le projet de Plan Climat de la Flandre.

Le scénario selon lequel seront encore vendues en 2030 uniquement des voitures de société zéro émission ainsi que 66% de voitures zéro émission



Source: Onderzoek: bedrijfswagens elektrificeren halveert CO<sub>2</sub>-uitstoot Belgische wagenpark tegen 2030 ([www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/bedrijfswagens-elektrificeren-halveert-co2-uitstoot-wagenpark-2030](http://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/bedrijfswagens-elektrificeren-halveert-co2-uitstoot-wagenpark-2030))



**RENAULT**  
Passion for life

# Nieuwe Renault ZOE

Electric for every day

Vanaf

**€ 289**/maand

laatste verhoogde maandaflossing

van **€ 9.950**



0 l/100 km • 0 g CO<sub>2</sub>/km (WLTP)

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.



Representatief voorbeeld: Lening op afbetaling\* met een laatste verhoogde maandaflossing. Contante prijs met verlengde waarborg My Warranty (5 jaar/100.000km): € 23.031 BTW in. Voorschot (facultatief): € 2.275. Kredietbedrag: €20.1756. JKP (Jaarlijks kostenpercentage) van 2,99% en vaste jaarlijkse debetrentevoet: 2,95%. In 60 maandaflossingen. Terug te betalen in 59 maandaflossingen van € 266,21 waarvan € 6,08 voor de optie verlengde waarborg. Laatste verhoogde maandaflossing € 7.128,37. Geldig van 03/12/2019 tot en met 02/01/2020. Totaal terug te betalen bedrag (zonder voorschot): € 22.834,91.

Illustratief voorbeeld voor een Renault ZOE B-Buy LIFE met verlengde waarborg My Warranty (5 jaar / 100.000km) : 32.965 BTW in, voorschot €6.274, voorwaardelijke recyclagepremie €750 en extra korting van €1.500. Te financieren bedrag (voorschot en korting afgetrokken): 24.441€, voor een duur van 60 maanden. 59 maandaflossingen van €289 waarvan €6,08 voor de verlengde waarborg My Warranty, laatste verhoogde maandaflossing van €9.949,73, totaal terug te betalen bedrag: 27.000,73€. \*Dit aanbod EASYdeal bestaat uit een EASYfin Planning krediet en een verlengde waarborg en is voorbehouden aan particulieren op het hele Renault gamma. Deze twee contracten zijn afzonderlijk verkrijgbaar met identieke voorwaarden. Inclusief My Warranty optie (5 jaar/100.000km). Het bereiken van één van deze twee termijnen beëindigt het verlengde waarborg contract. Onder voorbehoud van aanvaarding van uw kredietaanvraag door Alpha Credit n.v. (Kredietgever), Sint-Lazaruslaan 4-10/3, 1210 RPR Brussel, BTW BE 0445.781.316 - IBAN BE80 2100 0003 1677. Adverteerder: Renault België-Luxemburg n.v. (Invoerder), Bergensesteenweg 281, 1070 RPR Brussel, BTW BE 0403 463 679 - IBAN BE76 0017 8828 2195. Uw Renault verdeler treedt op als agent in nevenfunctie. Afgebeeld model: Nouvelle Renault ZOE INTENS R135 B-Buy. Cat. prijs opties inbegrepen: € 36.280.

# Let op, geld lenen kost ook geld.

Milieu-informatie. [K.B. 19.03.2004] op [www.renault.be](http://www.renault.be)

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

[renault.be](http://renault.be)



[www.devos-capoen.be](http://www.devos-capoen.be)

**DEVOS-CAPOEN  
KURNE**  
Brugsesteenweg 30  
8520 Kuurne

**DEVOS-CAPOEN  
MENEN**  
Kortrijkstraat 269  
8930 Menen

**DEVOS-CAPOEN  
ROESELARE**  
Diksmuidsesteenweg 343  
8800 Roeselare

pour les personnes physiques entraînera une réduction de 32% des émissions de CO<sub>2</sub> pour le transport. C'est particulièrement élevé et forme donc une mesure très efficace.

### NOUVELLE FISCALITÉ

La proposition de l'informateur revient sur deux aspects de la fiscalité. Premièrement, la cotisation de solidarité ou cotisation CO<sub>2</sub> sera progressivement élevée à un coefficient 5. Deuxièmement, la déductibilité des voitures de société sera revue à la baisse. Dans la proposition, la déductibilité des véhicules équipés d'un moteur à combustion passera notamment à 0% à partir de 2023. Même

si le timing n'est pas encore fixé, si la proposition passe, il est évident que renouveler les 660.000 voitures-salaires actuelles par de nouveaux exemplaires essence ou diesel deviendra beaucoup moins attirant.

### APPROVISIONNEMENT EN ÉNERGIE

Cette proposition est également jouable au niveau de la production d'énergie. En 2010 et 2017 déjà, la CREG (la Commission de régulation de l'électricité et du gaz) avait calculé qu'un million de véhicules électriques entraîneraient une augmentation d'à peine 4% de la consommation totale d'énergie. Ces 4% supplémentaires devront venir de la pro-

duction d'énergies renouvelables qui, d'ici 2030, sera beaucoup plus avancée qu'aujourd'hui. On ne prévoit également pas de problème au niveau de la distribution d'énergie. Synergrid, la Fédération des gestionnaires de réseaux électricité et gaz en Belgique, a récemment publié une étude qui montre que les gestionnaires de réseau pourront supporter un déploiement massif avec un million de voitures électriques à batterie.

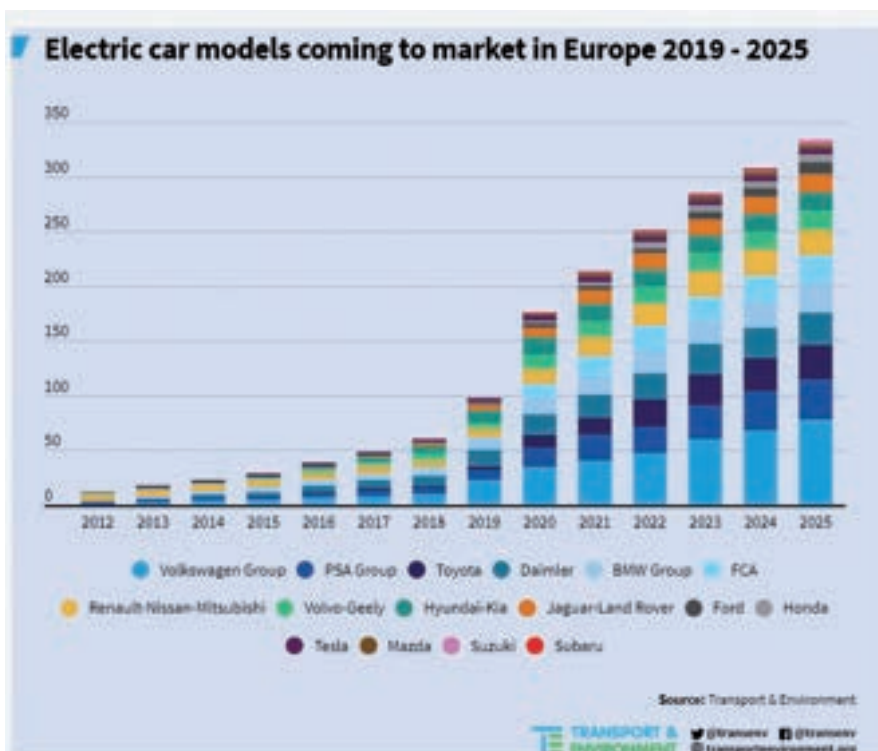
### NOMBRE DE VOITURES

Selon une autre étude de T&E, plus de 100 modèles de voitures électriques à batterie feront leur apparition sur le marché belge au cours des deux prochaines années. La plupart des constructeurs automobiles suivront l'évolution vers les voitures électriques à batterie et augmenteront leur production. Pour le moment, environ 60 véhicules électriques sont disponibles, répartis entre véhicules électriques à batterie, véhicules plug-in hybrides et véhicules électriques à pile à combustion. D'ici fin 2020, ils devraient déjà être au nombre de 176, pour atteindre le nombre de 333 modèles électriques prévus en 2025. Avec cette évolution, le secteur automobile européen pourra atteindre les objectifs européens en matière de CO<sub>2</sub> sans payer des amendes colossales.

### C'EST JOUABLE!

Même si la proposition est ambitieuse, l'écologisation du parc de voitures deviendra assurément possible au cours des prochaines années. On ne prévoit en effet pas de problèmes notoires tant au niveau de l'approvisionnement en énergie que de l'installation d'infrastructures de recharge. Les fournisseurs d'infrastructures de recharge sont eux aussi préparés au scénario d'un tel déploiement. Les entreprises présentes sont en train de grandir afin que la prochaine étape se déroule de manière qualitative.

L'AVERE espère que cette proposition pourra se muer en actes effectifs au cours des prochains mois.



Source: Electric car models to triple in Europe by 2021 – market data - Transport & Environment ([www.transportenvironment.org/press/electric-car-models-triple-europe-2021-%E2%80%93-market-data](http://www.transportenvironment.org/press/electric-car-models-triple-europe-2021-%E2%80%93-market-data))



**BOSE**

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

**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.

### **Vermeersch Hifi TV**

Vooruitgangstraat 3B  
8900 Ieper  
057 20 73 26  
[www.vermeerschhifitv.be](http://www.vermeerschhifitv.be)

### **diMonaco**

Stationsstraat 66  
9100 Sint-Niklaas  
03 776 24 40  
[www.dimonaco.be](http://www.dimonaco.be)

### **Audiomix**

Liersesteenweg 321  
3130 Begijnendijk (grens Aarschot)  
016 56 10 62  
[www.audiomix.be](http://www.audiomix.be)



## MEMBERS

**Addax Motors NV - [www.addaxmotors.com](http://www.addaxmotors.com)**

**Allego België - [www.allego.eu](http://www.allego.eu)**

**BlueCorner - [www.bluecorner.be](http://www.bluecorner.be)**

**Dieteren SA NV - [www.dieteren.be](http://www.dieteren.be)**

**Electric Drive - [www.electricdrive.be](http://www.electricdrive.be)**

**Eneco Belgium NV - [www.eneco.com](http://www.eneco.com)**

**EV Consult - [www.evconsult.be](http://www.evconsult.be)**

**EV-Point - [www.ev-point.be](http://www.ev-point.be)**

**EVBox Benelux - [www.evbox.com](http://www.evbox.com)**

**IAS - Innovative Automotive Services - [www.i-a-s.be](http://www.i-a-s.be)**

**Mobility Plus - [www.mobilityplus.be](http://www.mobilityplus.be)**

**POWERDALE SA/NV - [www.powerdale.com](http://www.powerdale.com)**

**REXEL Belgium NV - [www.rexel.be](http://www.rexel.be)**

**Stroohm Services bvba - [www.stroohm.be](http://www.stroohm.be)**

**The New Motion Belgium BVBA - [www.newmotion.com](http://www.newmotion.com)**

**VUB - [www.vub.be](http://www.vub.be)**



**E**V-Point construit et gère l'infrastructure de recharge des véhicules électriques. On offre des solutions de recharge pour la maison, le bureaux et l'environnement public faciles à utiliser. Tous nos bornes interoperables savent être activées par les conducteurs de VE utilisant notre EV-Pass ou l'application EV-Point, les deux sans frais d'abonnement. En plus on a prévue l'activation par SMS.

On charge la consommation insouciant et automatique aux utilisateurs, sans intervention de votre part. EV-Point garantit une utilisation optimale de votre réseau, sans surconsommation.

**Nous soulageons les conducteurs de VE!**

**[www.ev-point.be](http://www.ev-point.be)**



### STROOHM CROIT EN UN SOUTIEN TOTAL DE A À Z AU NIVEAU DE LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

**N**ous prêtons assistance aux entreprises dans leur transition vers la mobilité électrique, et ce dans tous les domaines (analyse fiscale/TCO analyse, technique, infrastructure de recharge, capacité d'utilisation, amortissement de la recharge à domicile, modification de la car policy, formation des conducteurs, etc). Stroohm fait en sorte que tous les départements puissent prendre les bonnes décisions en toute confiance afin de faire de la transition un réel succès.

À côté de cela, chez Stroohm, nous conseillons toujours le véhicule utilitaire électrique le plus approprié et recherchons le leasing le moins cher sur le marché. Le département services de Stroohm assure aussi, avec ses propres techniciens, l'installation de bornes de recharge, tant au bureau qu'à domicile pour les travailleurs et particuliers. Nous travaillons avec différentes marques, ce qui nous permet de prodiguer des conseils en toute indépendance.

**[www.stroohm.be](http://www.stroohm.be)**

## TEST DE CONSOMMATION DU MAGAZINE ECO MOBILE

# BMW 745E

Ce modèle appelé à succéder à la 740e fait mieux que son prédécesseur à pratiquement tous les niveaux. Le moteur 2 litres quatre cylindres a été remplacé par un moteur 3 litres six cylindres plus puissant, plus silencieux et plus économique tandis que la capacité brute de la batterie à haute tension a été augmentée, passant de 9,2 à 12 kWh. Ce qui devrait offrir à la BMW 745e une autonomie 100% électrique de 54 à 58 km. Pour savoir si ces chiffres sont réalistes ou si le six cylindres consomme moins d'essence, lisez ce test de consommation.

TEXTE: JAN VAN GEEL – PHOTOS: BMW





Petit préambule: une hybride rechargeable ne devient une alternative écologique à une *full hybrid* qui si vous rechargez totalement la batterie à haute tension avant chaque trajet et que vous parcourez le plus possible de kilomètres de façon 100% électrique. En d'autres termes, si l'autonomie électrique suffit au moins pour vos déplacements domicile-travail quotidiens. Si ce n'est pas le cas, cette luxueuse plug-in hybride ne constituera peut-être pas le meilleur choix, ni le choix le plus écologique.

### DÉSORMAIS AVEC UN MOTEUR SIX CYLINDRES

Le système plug-in hybride allie un moteur essence à un moteur électrique. Le premier n'est autre qu'un moteur six cylindres en ligne spécialement adapté et d'une puissance de 286 ch issu de la famille de moteurs actuels EfficientDynamics. Le groupe motopropulseur comprend en outre un moteur électrique qui développe une puissance de

113 ch et un couple de 265 Nm. En mode SPORT, ces deux moteurs développent une puissance maximale de 394 ch. Il s'agira du mode idéal lorsque priment les performances. Mais si vous souhaitez surtout rouler à l'électrique, il s'agira du mode à ne surtout pas sélectionner.

Le moteur électrique des modèles plug-in hybrides a été intégré à la boîte automatique Steptronic à 8 rapports. Lorsque le conducteur freine ou relâche l'accélérateur, ce moteur électrique officie comme un générateur, qui regagne de l'énergie et recharge la batterie à haute tension. Le moteur électrique tire sa puissance de sa nouvelle batterie lithium-ion à haute tension, qui non seulement renferme la technologie la plus récente en matière de batteries, mais qui a également été dotée d'une capacité de stockage supérieure. Celle-ci présente une capacité énergétique brute de 12,0 kWh et nette de 10,4 kWh. Ce qui devrait permettre une

autonomie électrique entre 54 et 58 km. BMW a calculé cette autonomie sur base du nouveau cycle d'essai WLTP mais celle-ci a été convertie en NEDC 2.0 pour faciliter la comparaison. Quant à savoir si ces chiffres sont réalistes, vous pourrez le lire dans notre 'journal de consommation'.

### 9 MODES

En page 149 du manuel, on peut lire que le conducteur de la 745e a le choix entre 9 modes de conduite. Source de plaisir, le mode SPORT s'avère insensé pour une voiture qui doit être la plus écologique de la Série 7. Avec ce mode, que le conducteur peut aussi régler de manière individuelle, le moteur électrique sera utilisé uniquement en soutien du moteur thermique.

HYBRID, le second mode, propose trois réglages: STANDARD, ECO PRO pour une conduite à faible consommation et COMFORT avec les réglages





les plus confortables du châssis. Nous avons dès lors toujours sélectionné ce dernier réglage pour les longs trajets. Dans chaque mode HYBRID, la BMW 745e peut atteindre en conduite totalement électrique des vitesses jusqu'à 110 km/h – soit 20 km/h de plus que la 740e. Le moteur thermique ne prend le relais qu'à des vitesses plus élevées.

En mode ELECTRIC, également réglable individuellement, la 745e pourra atteindre une vitesse de 140 km/h. À cette vitesse, la résistance à l'air s'avère cependant néfaste pour l'autonomie électrique, c'est pourquoi nous avons toujours évité ce mode sur autoroute. Autre point négatif du mode électrique, les accélérations lentes, surtout si vous voulez dépasser rapidement un véhicule lent vous précédant. Le moteur thermique prend alors automatiquement le relais lorsque vous enfoncez profondément l'accélérateur. En mode HYBRID ECO PRO également, la voiture semble se retenir lorsque vous demandez rapidement davantage de puissance.

En mode ADAPTIVE, les réglages sont automatiquement adaptés à la situation de conduite et le système de navigation tient compte des sections d'itinéraire qui approchent. Avec le réglage BATTERY CONTROL, le conducteur pourra maintenir à un niveau déterminé l'état de charge de la batterie à haute tension. En roulant sur autoroute par exemple, cela permet d'épargner les réserves d'énergie voire même d'augmenter celles-ci afin de les utiliser ultérieurement pour des trajets locaux sans émissions.

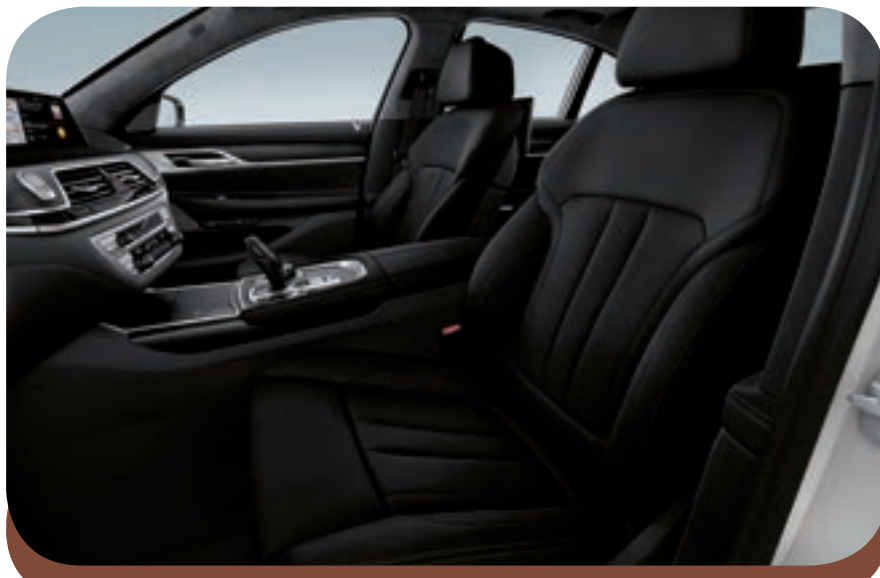
## JOURNAL DE CONSOMMATION

### JOUR 1

Lorsque nous avons pris possession de la voiture, la batterie était chargée à pratiquement 95% et l'ordinateur de bord promettait une autonomie électrique restante de 25 km. Ce chiffre s'est avéré

rie était effectivement vide et la voiture passait automatiquement du mode ELECTRIC au mode HYBRID. La consommation d'essence durant ces kilomètres était de 1,1 l aux 100 km.

Vu que nous étions curieux de découvrir les performances du six cylindres, nous avons sélectionné le mode SPORT pour le reste du trajet. 20 km rapides sur autoroute plus loin, la consommation était mon-



étom... coupé





le moteur après 55 km, l'ordinateur de bord avait calculé une consommation de 7,0 litres aux 100 km. En freinant avec les freins et sur le moteur, l'autonomie électrique avait cependant augmenté de 9 km.

Vu que nous n'avions pas le temps de recharger la batterie, nous avons entamé le trajet suivant avec ces kilomètres régénérés et avons opté pour le mode HYBRID STANDARD. Malgré une conduite paisible, le tableau d'instruments affichait une consommation moyenne de 9,3 l aux 100 km après 93 km. Ce chiffre montre encore une fois que les plug-in hybrides sont extrêmement économiques uniquement lorsque vous démarrez chaque trajet avec une batterie totalement chargée, et si le trajet n'est pas trop long.

## JOUR 2

Après une courte recharge nocturne de 4h30, l'autonomie électrique était passée de 0 à 18 km. Finalement, nous avons encore parcouru 19,9 km à une température de 1,5°C avant que la voiture ne passe automatiquement en mode hybride. Après précisément 100 km, l'ordinateur de bord renseignait une consommation de 6,3 l aux 100 km. Après 309 km, la consommation avait encore augmenté: 7,4 l aux 100 km. Avec des vitesses jusqu'à 130 km/h, il s'agit d'une consommation acceptable pour une voiture qui sans options ni occupants supplémentaires pèse déjà 2070 kg. À moins naturellement que vous ayez espéré atteindre la consommation de 2,1 l aux 100 km donnée par BMW.

Après 568 km, nous étions contents de pouvoir faire le plein. Selon l'ordinateur de bord, l'autonomie restante était encore de 17 km avant que nous remplissions précisément 43,09 litres pour faire le plein du réservoir de 46 litres. Dans ce trajet sont également compris les 44 kilomètres électriques des deux recharges. Avec ces kilomètres supplémentaires inclus, la consommation d'essence moyenne jusqu'à ce premier plein était de 7,6 l aux 100 km.

Nous avons ensuite effectué un long trajet vers la maison, en grande partie sur autoroutes. Sur les 40 derniers kilomètres sur les *Autobahnen* allemandes non-éclairées, il n'y avait pratiquement plus de panneaux limitant la vitesse à 130 ou 100 km/h, et nous avons enfoncé allègrement l'accélérateur. Nous avons maintenu l'aiguille du compteur entre 170 et 210 km/h et n'avons relevé le pied de l'accélérateur que pour les véhicules lents et en cas de travaux. Les kilomètres électriques que nous avons ainsi récupérés ont disparu du panneau d'instruments aussi rapidement qu'ils étaient apparus. Mais même à de telles vitesses, la 745e n'a jamais consommé plus de 9,4 l aux 100 km et, après 385 km, l'ordinateur de bord calculait une consommation moyenne de 8,8 l aux 100 km.

## JOURS 3 À 7

Nous n'avions pas programmé de longs trajets les jours suivants et avons chaque fois démarré avec une batterie totalement rechargée. L'autonomie électrique calculée était de respectivement 37, 26, 30, 36 et

29 km. Après respectivement 30,2, 20,0, 34,8, 29,5 et 25,0, la batterie à haute tension était chaque fois vide. Au cours de cet essai, l'autonomie moyenne avec une conduite maîtrisée à normale était donc de 27,9 km, soit pratiquement la moitié de l'autonomie NEDC 2.0. Celle-ci était donc insuffisante pour effectuer de manière 100% électrique les 41 km des déplacements domicile-travail quotidiens.

## EN BREF

La 745e nous a surpris davantage par sa consommation d'essence raisonnable que par son autonomie électrique. Le six cylindres silencieux mais puissant utilisait l'essence de manière étonnamment économique en mode HYBRID COMFORT, surtout lors de chaque trajet débuté avec une batterie totalement rechargée. 7,6 l/100 km est très économique pour une voiture de deux tonnes avec laquelle nous avons adopté une conduite toujours anticipative et généralement maîtrisée à normale. Avec un pied droit extrêmement léger, il est également possible d'atteindre 6,6 litres selon le magazine allemand *AUTO BILD*. Le testeur de service a même réussi, en août, à parcourir 42 km avec une batterie pleine. Nous avons dû nous contenter de 20 à 34,8 kilomètres 100% électriques, soit une moyenne de 27,9 kilomètres, mais à des températures entre 0,5 et 9°C, et pas à des températures estivales entre 25 et 28°C. En tout cas, nous avons fait mieux que le cycle d'essai américain EPA, qui accordait à la 745e une autonomie électrique d'à peine 16 miles ou 25,7 km.

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](http://www.langohr.be)

## TENSEN JUWELIERS

Huidevettersstraat 46  
2000 Antwerpen

## TENSEN EXCLUSIVE

Schuttershofstraat 2  
2000 Antwerpen  
03 231 98 98  
[www.tensen.be](http://www.tensen.be)

## FRANSSEN JUWELIERS

Demerstraat 51  
3500 Hasselt  
011 22 42 58  
[www.franssenjuweliers.be](http://www.franssenjuweliers.be)

## VANHOUTTEGHEM GHENT

Dampoortstraat 1- 3  
9000 Gent  
09 225 50 45  
[www.vanhoutteghem.com](http://www.vanhoutteghem.com)



The Longines Master Collection

## FICHE INFORMATIVE

### INFOS RELATIVES À L'ESSAI:

Période: 15-21 novembre  
Distance parcourue: 1264 km

## DONNÉES TECHNIQUES

### BMW 745E

#### PUISSANCE ET COUPLE

**Moteur essence** 2998 cc, 6L  
Puissance: 210 kW / 286 ch à 5000-6000 tpm  
Couple: 450 Nm à 1500-3500 tpm

**Moteur électrique**  
Puissance: 83 kW / 113 ch  
Couple: 265 Nm

**Système combiné**  
Puissance: 290 kW / 394 ch  
Couple: 600 Nm

**CAPACITÉ DE LA BATTERIE (BRUTE / NETTE):**  
12,0 / 10,4 kWh

**RÉSERVOIR (UTILISABLE)**  
46 l

**CONSOMMATION D'ESSENCE COMBINÉE**  
2,1 l/100 km (NEDC 2.0)

**ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> (COMBINÉES)**  
48-52 g/km (NEDC 2.0)

**CONSOMMATION ÉLECTRIQUE**  
15,1 kWh

**AUTONOMIE ÉLECTRIQUE**  
54-58 km (NEDC 2.0)

**NORME EUROPÉENNE**  
EU6d-TEMP

#### CONSOMMATION DE CARBURANT ET AUTONOMIE ÉLECTRIQUE (ESSAI)

Consommation d'essence combinée: 7,6 l/100 km

Autonomie électrique (100% moteur électrique):

Moyenne: 27,9 km  
Minimale: 20,0 km  
Maximale: 34,8 km

**VOLUME DU COFFRE:**  
420 l

**POIDS:**  
2070 kg

**POIDS TRACTÉ FREINÉ / NON-FREINÉ:**  
0 kg / 0 kg

**PRIX**  
104.750 euros

**GARANTIE**  
Voiture: 3 ans, kilométrage illimité  
Batterie à haute tension: 8 ans ou 100.000 km

## OPTIEK VERMEULEN

Hundelgemsesteenweg 313 9820 Merelbeke  
09 230 44 33 [www.optiekvermeulen.be](http://www.optiekvermeulen.be)

## OPTIEK LAMMERANT

Gaversesteenweg 44 9800 Deinze  
09 38 22 73 [www.optieklammerant.be](http://www.optieklammerant.be)

## OPTIEK EDITH NYS

Sint-Willibrordusplein 13 3550 Heusden-Zolder  
011 42 05 86 [www.optieknys.be](http://www.optieknys.be)

## OPTIVUE

Doorniksestraat 25 8500 Kortrijk  
056 25 54 56 [www.optivue.be](http://www.optivue.be)

## OPTIEK VAN NESTE HOOGLEDE

Ieperstraat 38 8830 Hooglede  
051 24 15 35 [www.optiekvanneste.be](http://www.optiekvanneste.be)

## OPTIEK VAN NESTE IZEGEM

Marktstraat 45 8870 Izegem  
051 30 69 83 [www.optiekvanneste.be](http://www.optiekvanneste.be)

## SPOOREN OPTICIENS

Winkelcentrum Donk Patio  
Donksesteenweg 240 2930 Brasschaat  
03 645 05 02 [www.spooren.be](http://www.spooren.be)

## BODART OPTICIENS

33 rue Royale 1000 Bruxelles  
02 219 30 60 [www.bodartopticiens.be](http://www.bodartopticiens.be)

## OPTIEK CLAEYS

Heldenlaan 14 9620 ZOTTEGEM  
09 360 17 00 [www.optiekclaeys.be](http://www.optiekclaeys.be)

## OPTIEK D. VLEERACKER

Vijfhoek 12 2800 Mechelen  
015 41 45 67 [www.optiekvleeracker.be](http://www.optiekvleeracker.be)



# BUILT TO ENDURE



SERENGETI®

THE MOST ADVANCED EYEWEAR

PHOTOCHROMIC - SPECTRAL CONTROL® - POLARIZATION

AVAILABLE IN PRESCRIPTION

# NEWS

## CO<sub>2</sub>: hausse moins marquée en 2019

**Malgré les différentes mesures liées à l'automobile, les émissions de CO<sub>2</sub> d'origine fossile ont progressé en 2019. Mais très légèrement suite au ralentissement économique et à une moindre utilisation du charbon.**

Le bilan actuel du GCP (Global Carbon Project) indique une augmentation de 0,6 % des émissions de CO<sub>2</sub> d'origine fossile en 2019. C'est moins qu'en 2018 (+2,1 %), mais ce n'est pas ce qui est escompté en marge de la COP 25 qui table sur une baisse structurelle. Toutefois, la progression est plus faible que ces dernières années grâce à une moindre utilisation du charbon. C'est surtout vrai en Europe et aux États-Unis (- 10%). Par contre, la Chine continue à l'utiliser, ce qui inquiète le GCP. Le ralentissement économique dans certaines régions, comme l'Inde, a également joué un rôle positif sur la baisse des émissions en 2019.

### PAS ENCORE ASSEZ

Toutefois, le GCP rappelle que celles-ci (issues des combustibles fossiles, de l'industrie et du ciment) sont 66 % plus élevées qu'en 1990. Cependant, la hausse s'atténue depuis 2010. Toutefois, le Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE) a estimé qu'il faudrait réduire les gaz à effet de serre de 7,6 % chaque année dès 2020 jusqu'en 2030 pour ne pas dépasser une hausse des températures de 1,5 °C. Le GCP, comme d'autres, estime donc que les mesures prises ne sont pas suffisantes. Du point de vue d'un automobiliste, pourtant, les autorités ont vite dégainé des mesures contraignantes (taxation, restrictions de circulation, normes plus strictes) tout en ne semblant guère chercher à responsabiliser et pénaliser d'autres secteurs?



### GAZ NATUREL

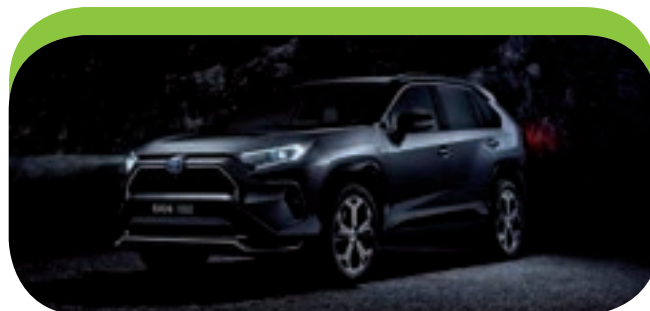
Le GCP pointe aussi le gaz naturel (et donc le CNG). Le méthane présenté comme une solution alternative ne résout pas le problème selon cette organisation, surtout s'il est d'origine fossile. En fait, il remplace souvent le charbon. Or, s'il émet moins de CO<sub>2</sub>, le gaz puisé en sous-sol contribue également à la croissance des émissions fossiles. Contrairement au biogaz récupéré de la biomasse, mais dont les filières sont encore sporadiques. Par contre, les pays à forte utilisation de centrales nucléaires, comme la France, ont vu leurs émissions baisser! Une autre variable entrant en ligne de compte est l'affectation des sols. Or, l'influence de la destruction des puits de carbone (les forêts notamment) serait « difficile à quantifier » selon le GCP!

BRON: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

## Toyota RAV4 Plug-in-Hybrid: rechargeable

**Après la discrète Prius PHEV, Toyota lance un nouveau modèle hybride rechargeable. C'est le RAV4 qui, logiquement, s'y colle. Le SUV japonais atteint 306 ch et dispose d'une autonomie électrique de 60 km.**

La gamme hybride de Toyota est désormais chapeautée par le RAV4 Plug-in Hybrid. Le SUV devient, après la Prius, le deuxième modèle de la marque disposant d'une version hybride rechargeable dévoilée, comme annoncé, au salon de Los Angeles. La batterie lithium-ion doit assurer une autonomie électrique de 60 km (chiffres provisoires



non homologués). Le taux d'émission est annoncé à 30 g CO<sub>2</sub>/km (en attente d'homologation). La combinaison du moteur électrique et du 2.5 l essence assure une puissance de 306 ch. Ce qui permet un 0 à 100 km/h en 6,2 s.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

# NEWS

## Quelle autonomie pour les voitures électriques?

**Les voitures électriques sont souvent pointées du doigt pour leur autonomie. Sauf que ces reproches se fondent sur de vieilles croyances. Aujourd'hui, les voitures électriques offrent un rayon d'action particulièrement confortable.**

La voiture électrique n'est plus limitative comme elle pouvait l'être il y a 5 ans. Car les constructeurs proposent aujourd'hui des réserves énergétiques de plus grande dimension, synonymes d'autonomie accrue. C'est le cas chez Kia par exemple chez qui le e-Niro est décliné avec deux packs de batterie, un de 39 kWh donné pour 289 km d'autonomie et un « Long Range » de 64 kWh donné pour 455 km d'autonomie.

### LA QUESTION DE L'USAGE

Ces autonomies qui sont aujourd'hui confortables et presque similaires à celles offertes par des voitures thermiques dépendent évidemment du type de trajet que l'on effectuera. L'autoroute est logiquement le terrain le plus défavorable, car les moments de régénération sont plus rares.

### L'ABSOLUE SÉRÉNITÉ

Les avantages de la voiture électrique sont plus nombreux qu'on ne le croit. Citons l'influence immédiate sur la qualité de l'air que nous respirons, car en roulant une voiture électrique ne rejette aucun polluant, le silence total de fonctionnement et l'incitation à rouler plus sereinement, de manière plus responsable qu'avec une voiture thermique. Essayez, vous verrez, on se prend vite au jeu! En outre, le spectre de la « panne sèche » n'est plus aujourd'hui un obstacle, car l'électronique vous indique précisément s'il faudra recharger sur votre trajet et où se trouvent les bornes de recharge sur votre itinéraire. Et avec la bonne nouvelle que les temps de recharge sont de plus en plus



réduits. Chez Kia, marque qui offre de nombreux modèles électriques, la puissance de recharge atteint ainsi les 100 kW. De quoi régénérer 80% de la batterie en à peine 30 minutes...

### PAS UNE HYBRIDE

L'avantage de la voiture électrique est enfin qu'elle roule constamment en mode 100% électrique. Elle n'est donc pas hybride, cette dernière permettant au mieux de rouler de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres en mode électrique avant que le moteur thermique ne reprenne la main. L'écologie est donc ici totale. Oui, la voiture électrique mérite qu'on s'y intéresse beaucoup plus qu'actuellement!

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

## Audi A4 & A5 facelift: en mode CNG avec les G-tron

**Les nouvelles Audi A4 Avant et A5 Sportback peuvent également être commandées avec un moteur CNG. Le 2.0 TFSI G-tron développe 170 ch. Il offre une autonomie allant jusqu'à 455 km avec un plein de méthane.**

Le récent lifting de l'Audi A4 et A5 s'est également répercuté sur les modèles G-tron au CNG. Ils ont donc aussi les blocs optiques, les pare-chocs et l'intérieur retravaillés. Sur le plan technique, cependant, rien ne change: les Audi A4 Avant et A5 Sportback 40 G-tron ont toujours un 2.0 TFSI de 170 ch et 270 Nm sous le capot. À l'arrière, quatre réservoirs peuvent stocker jusqu'à 17,3 kg de gaz naturel sous une pression de 200 bars, ce qui est suffisant pour une autonomie de 420 à 455 kilomètres au gaz (selon le NEDC). Ensuite, la voiture passe



automatiquement au réservoir d'essence, qui est toujours de 7 litres. Les émissions de CO<sub>2</sub> de l'A4 Avant G-tron sont de 105-113 gr/km, tandis que l'A5 Sportback émet 2 grammes de moins. L'A4 peut être commandée à partir de 42.390 €, l'A5 coûte 44.700 € au moins.

BRON: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

# NEWS

## Dieselgate: action judiciaire à l'échelle européenne contre Volkswagen

**Une Fondation lance une action judiciaire pour contraindre Volkswagen à verser des compensations aux propriétaires européens de modèles touchés par le Dieselgate. La démarche est gratuite pour les citoyens.**

La fondation DEJF (Diesel Emissions Justice Foundation) a présenté à Bruxelles son action collective « mass action » à l'échelle européenne contre le groupe Volkswagen. Son objectif est de contraindre VW à rejoindre la table des négociations en vue de verser des dommages et intérêts aux consommateurs et professionnels (prosumers) se sentant lésés suite au Dieselgate. La DEJF, association sans but lucratif, est basée aux Pays-Bas pour pouvoir entamer une procédure de réparation collective néerlandaise, la WCAM auprès de la Cour d'appel d'Amsterdam. Ces jugements sont valables pour l'Europe entière, ce qui est unique au sein de l'Union européenne. Le financement de cette fondation permet d'offrir cette action judiciaire « gratuitement » aux personnes désireuses de porter plainte contre Volkswagen AG.

### CERTIFICAT DE CONFORMITÉ

La faille que compte exploiter DEJF, c'est le certificat de conformité. Les avocats, experts et juristes internationaux de la fondation comptent demander à la Justice de déclarer les certificats de conformité des véhicules vendus entre 2009 et 2015 et touchés par le Dieselgate comme « non conformes ». Et ce même après la « mise à jour » proposée par le constructeur. La démarche de la DEJF est de prouver que les certificats fournis par VW mentionnaient des valeurs inexactes. Ce qui est une infraction pénale avec des conséquences au civil. Car, légalement, ces véhicules n'auraient pu ni circuler sur la voie publique ni même être assurés ni vendus.

### CHEVAL DE TROIE

Un dossier « pilote » a été mené par Watt Legal (Laurent Arnauts) et SQ Law (Geert Lenssens), les partenaires belges de la fondation. Elle concernait une Audi « pucée ». Partant du constat que le certificat de conformité ne donnait pas la vraie puissance du véhicule, Watt Legal et SQ Law ont porté l'affaire devant le Tribunal de Première instance d'Anvers. Celui-ci a considéré que le véhicule n'avait pas de certificat valable. La vente ne pouvait donc avoir lieu. Elle a été annulée par le tribunal. Ce qui veut dire que le vendeur a dû la reprendre, rembourser l'acheteur avec intérêts, lequel a aussi droit au remboursement des taxes et réparations diverses.

### PRESCRIPTION

Cette jurisprudence peut servir la stratégie de DEJF. La fondation va axer son argumentaire sur l'inexactitude avérée des émissions



de NOx dans les certificats de conformité. Dès lors, compte tenu de la décision du tribunal anversois, ces certificats non conformes doivent entraîner l'annulation des ventes et la possibilité de « poursuites criminelles ». Cette même logique sera défendue devant la justice néerlandaise pour contraindre Volkswagen à payer des dommages et intérêts sur tout le territoire de l'Union européenne. Il faut toutefois veiller à ne pas dépasser les délais de prescription. Ce qui pousse la DEJF à commencer dès maintenant ses appels aux Pays-Bas et en Belgique avant la France, l'Espagne et puis les autres pays. Les juristes de la fondation vont toutefois mener toutes les actions utiles pour retarder la prescription, ce que le droit néerlandais rend également possible.

### CONCRÈTEMENT

Chaque personne ou entreprises (ancienne) propriétaire d'un véhicule d'une des marques du groupe Volkswagen souhaitant rejoindre cette « mass action » peut s'enregistrer sur le site [www.emissionsjustice.com](http://www.emissionsjustice.com) en fonction de son pays (pour l'instant uniquement la Belgique et les Pays-Bas, les autres suivront prochainement). Cette inscription est gratuite, mais il faut fournir le numéro de châssis du véhicule, une copie des contrats d'achat et s'identifier. Ensuite, il faut attendre. Si la DEJF obtient gain de cause, chaque plaignant touchera une indemnisation dont sera déduit 27,5 % pour la rémunération de la fondation ainsi que sa quote-part dans les frais partagés. Il faut noter qu'aux États-Unis et en Australie, VW a dû indemniser les propriétaires de ses modèles équipés du « logiciel truqueur ».

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE



# NEWS

## Lexus UX: la version électrique 300e

Le spécialiste de l'hybride Lexus passe au 100 % électrique avec l'UX 300e. Cette version développe 204 ch avec une capacité

de batterie de 54,3 kWh. Elle devrait arriver en Europe d'ici la mi-2020.



Depuis le concept LF-30 dévoilé au Salon de l'auto de Tokyo 2019, Lexus avait ouvertement annoncé son offensive électrique. Au Salon international de l'automobile de Guangzhou en Chine, le constructeur japonais présente déjà un premier modèle de série. L'UX 250h sera rejoint par cette UX 300e 100% électrique. Elle utilise l'unité d'entraînement que Toyota a développé pour le C-HR électrique, pas encore disponible chez nous. La batterie sous le plancher a une capacité de 54,3 kWh avec une autonomie de 400 km sur une seule charge, calculée selon la méthode de mesure NEDC moins rigoureuse. Le moteur électrique développe 204 ch et entraîne les roues avant. La première Lexus EV arrivera en Europe en 2020.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE



## Audi A4 & A5 facelift: en mode CNG avec les G-tron

Les nouvelles Audi A4 Avant et A5 Sportback peuvent également être commandées avec un moteur CNG. Le 2.0 TFSI G-tron développe 170 ch. Il offre une autonomie allant jusqu'à 455 km avec un plein de méthane.

Le récent lifting de l'Audi A4 et A5 s'est également répercuté sur les modèles G-tron au CNG. Ils ont donc aussi les blocs optiques, les pare-chocs et l'intérieur retravaillés. Sur le plan technique, cependant, rien ne change: les Audi A4 Avant et A5 Sportback 40 G-tron ont toujours un 2.0 TFSI de 170 ch et 270 Nm sous le capot.

À l'arrière, quatre réservoirs peuvent stocker jusqu'à 17,3 kg de gaz naturel sous une pression de 200 bars, ce qui est suffisant pour une autonomie de 420 à 455 kilomètres au gaz (selon le NEDC). Ensuite, la voiture passe automatiquement au réservoir d'essence, qui est toujours de 7 litres. Les émissions de CO<sub>2</sub> de l'A4 Avant G-tron sont de 105-113 gr/km, tandis que l'A5 Sportback émet 2 grammes de moins. L'A4 peut être commandée à partir de 42.390 €, l'A5 coûte 44.700 € au moins.

BRON: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

# NEWS

## Tissus 100 % recyclés pour la Renault Zoé

**La nouvelle Renault Zoé présente la première application industrielle d'un tissu composé de fils 100 % recyclés et issus de l'économie circulaire.**



Un nouveau tissu habille désormais la nouvelle Zoé en finitions Zen et Intens. Occupant une surface totale de 8 m<sup>2</sup>, ce produit textile est utilisé pour la fabrication des coiffes de sièges, du revêtement de la planche de bord, de la console levier de vitesse ainsi que des garnitures de portes. Ce produit textile breveté est composé à partir de ceintures de sécurité, de chutes textiles et du recyclage de bouteilles plastiques. Selon Renault, il répond aux exigences élevées notamment en matière de confort, de nettoyage, de résistance aux UV et de durabilité.

### PLUS VERTE QUE LA PREMIÈRE ZOÉ

Cette application inédite dans le monde a été codéveloppée par le Groupe Renault et des sociétés françaises spécialisées: les Filatures du Parc (entreprise française spécialiste du fil cardé) et Adient Fabrics France (filiale française du premier fournisseur au monde de sièges automobiles). La fabrication se fait en boucle courte et sans transformation chimique ni thermique, pour une empreinte carbone réduite de 60% comparativement au tissu de la précédente Zoé issu d'un processus de fabrication standard.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

## Usine Tesla en Europe: Elon Musk n'a pas choisi la Belgique

**Pas question pour Elon Musk de venir en Belgique, ni même en France, installer sa gigafactory. En Europe, Tesla aura une grande usine en Allemagne, dans la banlieue de Berlin.**

La méga usine européenne de batteries Tesla sera installée à proximité de Berlin, en Allemagne. Elon Musk l'a annoncé lors de la remise du « Volant d'Or » du journal « Bild ». Le choix serait notamment motivé par l'émulation créée par l'industrie automobile allemande. Le site choisi se trouverait « près du nouvel aéroport », a indiqué en boutade



l'homme d'affaires en référence à celui de Berlin-Brandebourg toujours fermé alors qui aurait dû être inauguré en 2012! L'usine allemande complètera l'infrastructure des gigafactories Tesla aux États-Unis (Nevada, New York) et en Chine (Shanghai). Outre ses « stores », Tesla est déjà présente en Europe avec un site d'assemblage final à Tilburg aux Pays-Bas.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

# NEWS

## Voitures électriques: comment recharger et à quel prix?

**La recharge d'un véhicule électrique paraît simple: il suffit de mettre la prise. Cela dit, tout dépend de l'endroit où vous vous trouvez et de la vitesse à laquelle vous désirez recharger. Explications...**

Mettre une prise, c'est a priori tout simple. Mais il faut d'abord savoir de quel côté on se trouve: côté véhicule ou côté infrastructure? Schématiquement, les prises de type 1 et 3 se trouvent côté infrastructure (ou du de la borne de recharge si vous préférez) alors que les prises Type 1, Type 2, ChaDEmo ou Combo CCS se trouvent côté véhicule. Un peu erratiques au départ, les standards se sont mis au point ces dernières années et il faut savoir qu'une borne d'une puissance supérieure à 22 kW possède toujours un câble relié à la borne (et non détachable donc). Il existe des kits d'adaptation qui répondent au standard «Open EVSE».

### DIFFÉRENTS MODES DE CHARGE

Il existe en outre quatre modes de recharge qui sont concrètement répartis comme suit:

#### MODE DE CHARGE 1:

Ce sont les prises domestiques ou bornes sans contrôle d'intensité. Ce sont typiquement des charges lentes (3,7 kW max) en courant alternatif monophasé qui prennent forcément du temps.

#### MODE DE CHARGE 2:

Ici, un boîtier de contrôle est intégré au câble de recharge (fourni par le constructeur en général). Les charges sont plus rapides et atteignent les 11 kW en courant alternatif monophasé ou triphasé.

#### MODE DE CHARGE 3:

Ce type de recharge s'obtient avec une borne publique ou domestique (Wallbox). Elles sont capables de charges lentes ou rapides (de 3,7 à 22 kW) en courant alternatif monophasé ou triphasé.



#### MODE DE CHARGE 4:

Ce sont les stations de charge rapide en courant continu pour lesquelles les puissances peuvent dépasser les 50 ou 100 kW

#### CHEZ SOI

70% des possesseurs de voitures électriques rechargent chez eux selon les études. Il est donc vivement conseillé d'installer chez soi un wallbox qui sécurise la charge et l'optimise. Des constructeurs comme Kia proposent ce kit d'installation et le passage d'un professionnel sur place pour juger des travaux. Les prix d'achat de ces « box » restent très raisonnables.

Recharger chez soi constitue évidemment aussi la solution la moins chère (prix du kWh), car on peut décider du moment de charge. Si on dispose d'un compteur bihoraire, on peut donc décaler la recharge pendant la nuit lorsque l'électricité est la moins chère. À l'inverse, les bornes publiques seront plus chères, les plus onéreuses restant celles placées sur les aires autoroutières où les bornes sont les plus puissantes. C'est le prix à payer pour disposer d'une batterie rechargée à 80% en environ 30 minutes. Soit à peine le temps de se dégourdir les jambes et de boire un café avant de parcourir à nouveau plus de 400 km, voire même jusque 455 km avec le Kia e-Niro par exemple.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE



# NEWS

## Ford Mustang Mach-E: objectif 600 km

**Ford a dévoilé la Mustang Mach-E. Ce SUV électrique revendique une autonomie maximale de 600 km. Il fait partie d'une vaste offensive électrique pour 2020.**

La voilà la Ford électrique inspirée de la Mustang. Elle en porte même le nom puisque baptisée Mustang Mach-E. Ce SUV électrique à l'allure sportive n'est pas avare en accélération. La variante haute performance dispose d'une motorisation de 465 ch avec un couple de 830 Nm. Ce qui lui permet de passer de 0 à 100 km/h en « moins de 5 secondes ». Une autre variante proposera un pack de 337 ch et 565 Nm. La transmission intégrale 4X pourra également participer au dynamisme du modèle.

### 600 KM EN WLTP

En matière d'autonomie, la batterie standard a une capacité de 75,7 kWh. En option, la batterie de 98,8 kWh permet d'espérer une autonomie de 600 km en WLTP en version propulsion. Sur une borne rapide Ionity de 150 W, la Mustang Mach-E à batterie longue peut récupérer 93 km d'autonomie en 10 minutes. Avec le pack standard, il faut compter 38 minutes pour récupérer 80 % de charge. Les batteries sont placées dans les soubassements du véhicule grâce à la nouvelle plateforme pour véhicules électriques de Ford.

### SYNC 3

La Mustang Mach-E inaugure le nouveau système d'infodivertissement connecté Sync 3. Il se commande via un grand écran tactile de 15,5 pouces. Il est compatible avec Apple CarPlay, Android Auto

et AppLink pour contrôler certaines applications sans fil. Un cloud permet de rester à jour en matière de navigation et de services en ligne. L'assistant de Sync 3 est doté d'une intelligence artificielle capable d'apprendre les habitudes des occupants pour mieux faire fonctionner la reconnaissance vocale et proposer des activités et itinéraires.

### DU COFFRE

Grâce à la compacité des moteurs électriques, la Ford Mustang Mach-E dispose d'un petit coffre de 100 l à l'avant et d'un coffre de 402 l à l'arrière. En rabattant les sièges arrière, l'espace cargo atteint 1420 litres. En configuration normale, la Mach-E est capable d'accueillir 5 personnes à bord. Le toit panoramique est doté d'une protection contre l'infrarouge pour garder l'habitacle à une température raisonnable été comme hiver, et donc réduire le besoin de climatisation au démarrage. Il y a aussi une protection contre les UV.

### FIRST EDITION

Le lancement commercial fin 2020 débutera avec la Mach-E First Edition, une variante à autonomie prolongée et transmission intégrale. Elle s'affichera dans une teinte exclusive Grabber Blue Metallic. Ce SUV électrique fait partie d'une vague de véhicules électrifiés. Ford prévoit de lancer 14 modèles électriques ou avec assistance électrique d'ici fin 2020.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE



# NEWS

## Pays-Bas: vitesse maximale à 100 km/h sur l'autoroute

**Le niveau d'émissions oblige les Pays-Bas à prendre des mesures environnementales de grande envergure. La vitesse maximale sur l'autoroute sera réduite de 130 à 100 km/h, sauf la nuit.**

Le cabinet du Premier ministre néerlandais Mark Rutte a présenté un paquet de mesures environnementales pour limiter les émissions et éviter de possibles sanctions judiciaires. Le changement le plus frappant est la réduction de la vitesse maximale sur l'autoroute, qui passera de 130 à 100 km/h. Sauf la nuit, car entre 19h et 6h il sera toujours possible de rouler à 130 km/h sur les autoroutes néerlandaises. La réduction de cette vitesse maximale vise à réduire les émissions d'oxyde d'azote à court terme en limitant la consommation de carburant et les émissions de substances nocives associées. Une autre solution aurait été de réduire l'activité industrielle ou de toucher à l'immobilier, mais le gouvernement néerlandais s'y refuse, pour ne pas risquer des pertes d'emploi. Cette mesure de réduction de la vitesse sur autoroute devrait entrer en vigueur le 1er janvier 2020.



SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

## Un quart des Belges est prêt à rouler en électrique

**Les Belges sont plus réticents à acheter une voiture électrique qu'il y a 2 ans et demi. Il y a 3 raisons principales à cette méfiance. Cela n'empêche pas le nombre de ventes d'augmenter.**

Un Belge sur 4 se dit prêt à acheter une voiture électrique aujourd'hui. C'est moins qu'il y a 2 ans et demi où un peu plus d'un tiers de la population se disait prêt à sauter le pas. C'est la société Roland Berger qui publie ces chiffres d'après une enquête réalisée dans 17 pays. Selon

son rapport final, en moyenne, 40% des personnes sondées sont prêtes à acheter une voiture électrique tous pays confondus.

### 3 RAISONS

La Belgique est donc en dessous de la moyenne mondiale et il y a 3 raisons principales à cette méfiance. D'abord, le prix d'achat trop important des voitures électriques. Ensuite, l'autonomie trop faible de ces véhicules. Finalement, ex aequo avec la raison précédente, le manque de bornes de recharge. Il est vrai que la Belgique ne dispose que de 1,4 borne tous les 100 km contre 8,3 en Chine ou encore 29,3 aux Pays-Bas.

### RECORD BATTU

Malgré cette réticence, les ventes de voitures électriques sont en augmentation en Belgique. En 2018, un chiffre record de 3700 d'entre elles avaient été vendues. En 2019, rien que Tesla a déjà vendu plus de 3000 voitures et l'année n'est pas encore terminée. Le record devrait donc être battu.



SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

# NEWS

## Voitures zéro et basses émissions: grandes disparités en Europe

**L'ACEA a publié des chiffres comparant la vente de voitures électriques, hybrides rechargeables, hydrogène et CNG en Europe. Il y a de grandes disparités avec des parts de marché relativement faibles.**

L'ACEA (Association des constructeurs européens) a épluché les chiffres d'immatriculation des pays de l'U.E. pour identifier le nombre de véhicules électrifiés et roulant au gaz (sauf la Croatie, Chypre, le Luxembourg et Malte qui n'ont pas les données nécessaires). Il existe de grandes disparités, mais les parts de marché restent relativement anecdotiques, même pour les hybrides rechargeables. Ce qui pourrait poser problème. Car si leurs parts de marché ne décollent pas d'ici 2025, il pourrait être difficile pour l'U.E. de tenir ses engagements CO<sub>2</sub>. De plus, si une grande majorité de citoyens reste fidèle aux moteurs essence et Diesel et sans offres fiables et économiques de transports alternatifs, des manifestations et contestations contre les programmes d'interdiction des moteurs thermiques de plusieurs villes et régions d'Europe pourraient naître! Même si un marché est apte à rapidement basculer, notamment par l'apport de nouvelles solutions technologiques.

### VOITURES ÉLECTRIQUES

Le pays de l'UE avec le plus de voitures électriques, c'est l'Allemagne avec 67.504 véhicules à batterie vendus en 2018. Ce qui représente 2 % de parts de marché. Il y a toutefois deux pays avec une plus grande part de marché. Les Pays-Bas ont une pdm de 6,7 % avec 29.695 voitures EV immatriculées l'an dernier et la Suède a une part de marché de 8 % avec 28.327 électriques sur ses routes. A contrario, il n'y a eu que 93 voitures électriques vendues en Lettonie, comme la plupart des pays de l'Est où la part de marché des EV est souvent proche de zéro. Ce sont les pays les plus « riches » et avec une fiscalité favorisant, à divers degrés, la voiture électrique qui dominent le classement. L'Est et le Sud de l'Europe ne sont clairement pas adeptes du 100 % électrique. En Belgique, la part de marché est de 2,4 %. La Norvège, à forte part de voitures électriques, n'entre pas dans ces statistiques car elle ne fait pas partie de l'Union européenne.

### HYBRIDES RECHARGEABLES

Les automobiles hybrides rechargeables sont plus nombreuses que les électriques pures. Cependant, elles ne dépassent pas souvent les 5 % de parts de marché. Le pays le plus HEV d'Europe, c'est encore une fois l'Allemagne avec 98.816 véhicules hybrides rechargeables, soit une pdm de 2,9 %. L'Espagne avec 75.768 voitures HEV atteint une part de marché de 5,7 %. Mais la championne dans cette catégorie, c'est la Finlande avec une pdm de 9,8 %. C'est en Lettonie qu'il y le moins de HEV (672 ventes en 2018), mais la part de marché y est quand même de 5,5 %. Les Pays Baltes ont plutôt de bons chiffres pour ce segment. Contrairement à la République tchèque qui a la plus basse pdm en HEV: 1,7 %. Les écarts sont très marqués entre les pays, ce qui est sans doute lié à la fiscalité, notamment pour les voitures au nom d'une entreprise.



### CNG ET HYDROGÈNE

Les différences entre pays sont encore plus grandes pour le CNG. Sa part de marché est (quasi) à zéro dans de nombreux pays. Avec des exceptions notables. L'Italie est le pays du CNG dans l'U.E. avec 37.406 voitures vendues en 2018, soit 2 % de pdm. La Belgique s'en sort bien aussi avec 0,7 % de pdm (3987 voitures) où le marché a sa niche comme en République tchèque (pdm 0,7 %), en Bulgarie et en Suède (0,9 % pour ces deux pays) et en Finlande (1 %). Il est manifeste qu'en plus de la fiscalité, le peu d'attrait pour le CNG est souvent lié à une infrastructure inexistante ou parcellaire. Pareil pour l'hydrogène qui reste très, très anecdotique pour le moment avec le top 5 suivant: Allemagne (154 immatriculations), France (36), Royaume-Uni (36), Pays-Bas (13) et Belgique (8). Il faut également noter que l'Italie se distingue par une grande proportion de voitures roulant au LPG et à l'E85.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.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](http://www.cartechnic.be)  
[kia-gilcon-leuven.webnode.be](http://kia-gilcon-leuven.webnode.be)  
[www.4as.be](http://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

## Citroën C5 Aircross Hybrid: en mode plug-in

**Après DS, Opel et Peugeot, c'est au tour de Citroën, au sein du groupe PSA, à passer à la motorisation hybride rechargeable. Et c'est logiquement le SUV C5 Aircross qui y a droit.**

Après la DS 7 Crossback, l'Opel Grandland X et la Peugeot 3008, la Citroën C5 Aircross accueille également une motorisation hybride rechargeable en 2020. Rien de plus logique, compte tenu de l'offre PSA et du concept de 2018 à Paris! Le SUV aux chevrons profitera du 1.6 l essence PureTech de 180 ch associé à un bloc électrique de 80 kW implanté entre le moteur thermique et la boîte de vitesses automatique e-EAT8 à 8 rapports. La puissance cumulée du système est de 225 ch pour un couple de 320 Nm. L'électricité est stockée dans une batterie lithium-ion de 11,8 kWh autorisant une autonomie électrique de 50 km. La C5 Aircross Hybrid affiche un cycle normalisé WLTP de 1,7 l/100 km, soit 39 g CO<sub>2</sub>/km. Cette motorisation hybride sera mentionnée avec un blason représentant un h avec tréma sur la carrosserie. Le prix devrait tourner autour des 40.000 €.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE



## Nissan Leaf à 2 moteurs et transmission intégrale

**Une Leaf particulière est actuellement testée par Nissan. La berline électrique dispose de 2 moteurs et de 4 roues motrices. Elle se veut sportive, notamment par ses nouvelles technologies pour le châssis.**

Nissan explore une version plus dynamique de la Leaf ou une solution à adapter sur un modèle SUV électrique. Ainsi, un prototype musclé est en pleine phase de tests. Celui-ci dispose de 2 moteurs électriques, un par essieu. C'est donc une Leaf à 4 roues motrices, basée sur la Leaf e+. Sa puissance est ainsi de 309 ch pour un couple de 680 Nm. Le comportement de la berline compacte se veut à la fois incisif et



confortable. Ainsi, il y a un freinage régénératif sur le train arrière en complément de celui du train avant. Il permet de limiter le tangage au freinage ainsi que le roulis. Nissan indique que cela augmente la sécurité et le confort. De plus, cette solution diminuerait le mal des transports en évitant aux passagers d'être secoués. Cette Leaf dispose également d'un freinage indépendant pour chaque roue. Cela a pour but d'aborder les virages avec plus de précision. En outre, ce prototype est équipé d'un écran central de 12,3 pouces pour permettre aux ingénieurs de suivre les données techniques.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE



# NEWS

## 10 minutes pour charger sa voiture électrique

**Une équipe de la Pennsylvania State University a développé une batterie qui se recharge, pour une autonomie de 300 à 450 km, en 10 minutes. Paradoxalement, elle se fait « à chaud ».**

Une des contraintes de la voiture électrique, c'est le temps de charge sur les bornes rapides lors des longs trajets. Actuellement, il faut attendre 30 à 45 minutes - minimum - pour espérer récupérer plus de 200 km d'autonomie. Une équipe autour de Chao-Yang Wang, ingénieur mécanicien à la Penn State University, a développé une nouvelle batterie lithium-ion capable d'accepter des charges super rapides. En 10 minutes, on peut charger 80 % de la batterie, soit de 300 km à 450 km selon les modèles. Étonnamment, cette charge se déroule à haute température. En fait, il faut que le chauffage soit rapide pour ne pas endommager cette batterie optimisée. Une fois cette particularité maîtrisée, elle peut supporter jusqu'à 2500 cycles de charge. Cela correspondrait à 1 demi-million de kilomètres.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE



## Renault City K-ZE: l'électrique low-cost en Europe?



**Le modèle City K-ZE que Renault a développé pour la Chine pourrait arriver prochainement en Europe. Cette électrique, à vocation urbaine, se veut « low-cost » dans sa catégorie.**

La Renault City K-ZE, dévoilée à Shanghai en avril dernier, a été conçue en priorité pour le marché chinois. Mais le constructeur n'avait jamais exclu son arrivée sur d'autres marchés. Une déclaration dans Autocar de Gilles Normand, le directeur du département des véhicules électriques de la marque au losange, semble confirmer sa commer-



cialisation prochaine en Europe. La voiture sera sans doute un peu adaptée, mais elle devrait être similaire à sa cousine chinoise. La K-ZE européenne pourrait même prendre le blason Dacia! En tout cas, le prix devrait tourner aux alentours de 15.000 €. À ce prix, on a un petit SUV électrique avec une autonomie NEDC de 250 km. D'où le « City » dans son nom pour rappeler qu'elle est surtout destinée à un usage citadin. Son cœur de cible serait même les services de voitures partagées.

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE

# ON CONNAÎT Désormais LE NOM DU SUV ÉLECTRIQUE DE FISKER: OCEAN

En attendant de dévoiler son SUV entièrement électrique, Fisker en révèle déjà le nom. Le Fisker Ocean devrait être la voiture la plus durable au monde.

TEXTE: JORAM VAN ACKER – PHOTOS: FISKER INC.



Trois photos, un nom, une vision. C'est ce que nous avons pu découvrir jusqu'à présent de l'Ocean, le véhicule électrique que Fisker dévoilera officiellement au public le 4 janvier. Ce nom n'a pas été choisi au hasard: ce SUV sera produit dans un tel souci de l'environnement que même les tapis seront fabriqués à l'aide de déchets marins recyclés. Mais cela ne suffit pas pour qualifier l'Ocean de "voiture la plus durable au monde", évidemment. Nous ajouterons donc que le cuir est entièrement végétal, les éléments en caoutchouc fabriqués en pneus recyclés et tout ce qui est en plastique a déjà servi précédemment, que ce soit sous forme de bouteille, de t-shirt ou d'emballage de biscuits.

Le compartiment sous le capot devrait être bien occupé mais pas par de l'espace de rangement car de frunk il n'est point question sur ce modèle. Fisker a en effet décidé de placer à l'avant toute l'électronique afin de préserver un

maximum d'espace intérieur. Avec ses 4,64 m, le SUV reste donc résolument compact, mais avec un habitacle spacieux et luxueux. La batterie de 80 kWh se trouve bien sous le plancher, et fournira à l'Ocean une autonomie de 400 à 480 km. Si la météo se montre coopérative, on pourra ajouter à cette autonomie environ 1000 miles (ou 1609 km) par an grâce aux panneaux solaires sur le toit.

Avec son SUV électrique, Fisker espère aussi apporter une autre vision de la mobilité. C'est ainsi que l'entreprise ne proposera pas la voiture à la vente, mais en leasing via une application mobile. Après un coût d'entrée de 2.999 dollars, l'Ocean coûtera 379 dollars par mois à son utilisateur. Les clients paient ce montant mensuel fixe sans obligation sur le long terme: le contrat de leasing peut être interrompu à tout moment. Dans le cadre du contrat, Fisker prend en charge l'entretien du

véhicule. Les techniciens viennent chercher et ramener le véhicule au domicile de l'utilisateur. Ce qui doit faire de l'Ocean—en plus de la voiture la plus durable au monde—la voiture offrant la plus grande tranquillité d'esprit.

La production démarrera fin 2021 mais les plus impatients peuvent déjà en réserver un exemplaire depuis le 27 novembre 2019 via une app, moyennant un versement de 250 dollars pour chaque réservation. En attendant, Fisker va ouvrir des Experience Centers dédiés, où les clients peuvent observer de près des véhicules terminés et réserver un prototype pour un essai sur route en attendant le leur.

Le Fisker Ocean sera dévoilé le 4 janvier 2020 lors d'un événement privé, que vous pourrez suivre en live en ligne. On devrait rencontrer les premiers exemplaires sur les routes début 2022.



# 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](http://bowers-wilkins.nl)

#### **DIGITHome**

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

#### **L'Audiophile**

Place de Paris 1  
L 2314 Luxembourg  
+352 491 360  
[www.audiophile.lu](http://www.audiophile.lu)

#### **Audiomix**

Lierssesteenweg 321  
3130 Begijnendijk (grens Aarschot)  
016 56 10 62  
[www.audiomix.be](http://www.audiomix.be)

#### **diMonaco**

Stationsstraat 66  
9100 Sint-Niklaas  
03 776 24 40  
[www.dimonaco.be](http://www.dimonaco.be)

#### **Elektro Lefevre Tienen**

Sliksteenvest 45  
3300 Tienen  
016 82 32 68  
[www.elektro-lefevre.be](http://www.elektro-lefevre.be)

#### **D&M beeld- en klankstudio**

Beverstraat 4c  
9700 Oudenaarde  
055 30 28 05  
[www.d-en-m.be](http://www.d-en-m.be)

#### **Stevens Hifi Leuven**

Tiensesteenweg 348  
3000 Leuven  
016 29 23 90  
[www.stevens-hifi.be](http://www.stevens-hifi.be)

#### **Stevens Hifi Gent**

Kortrijksesteenweg 33 Bus 01  
9830 Sint-Martens-Latem  
09 223 88 33  
[www.stevens-hifi.be](http://www.stevens-hifi.be)

#### **Hifi Home**

Maalsesteenweg 149  
8310 Brugge  
050 37 13 44  
[www.hifihome.be](http://www.hifihome.be)

#### **Teletechnics Audio Video**

Bredabaan 1075  
2930 Brasschaat (M.T.H.)  
03 663 37 33  
[www.teletechnics.be](http://www.teletechnics.be)

#### **New Music**

Elsensesteenweg 343-345  
Chaussée D'Ixelles  
Bruxelles 1050 Brussel  
02 647 71 70  
[www.newmusic.brussels](http://www.newmusic.brussels)

# FISCALITÉ ET VOITURES DE SOCIÉTÉ: QUELLES TENDANCES POUR L'AVENIR?

De très nombreuses modifications fiscales attendent les voitures de société ces prochaines années. Les véhicules qui émettent du CO<sub>2</sub>, surtout, deviendront considérablement plus chers. Outre contribuer à améliorer le climat, ce supplément doit aussi constituer un solide incitant pour pousser les entreprises à passer à des alternatives plus durables. Stroohm examine quel sera l'impact exact de ces mesures pour vous et votre entreprise.

SOURCE: STROOHM

RÉDACTION: JORAM VAN ACKER



## A QUELLES MODIFICATIONS FISCALES FAUT-IL S'ATTENDRE À PARTIR DE 2020?

### Déductibilité

En 2019, la déductibilité des voitures de société se calcule encore suivant un tableau basé sur les émissions de CO<sub>2</sub>. À titre illustratif: toutes les voitures de société (diesel) présentant des émissions entre 106 et 115 g/km sont actuellement encore déductibles à 80%. Les voitures électriques, par contre, sont fiscalement déductibles à 120%.

À partir de 2020, cette façon de procéder va changer. On n'utilisera notamment plus un tableau, mais bien une formule. Il y aura pour toutes les voitures de société une limite supérieure fixée à 100% de déductibilité (donc aussi pour les véhicules électriques) et une limite inférieure fixée à 50%. Il y aura cependant une exception pour les voitures qui rejettent plus de 200 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre. Vu qu'il s'agit de modèles très polluants, ils ne seront plus fiscalement déductibles qu'à 40% à partir de 2020.

Comment cette déductibilité sera-t-elle calculée? Et bien, au moyen de la formule suivante:  $120\% - (50\% \times \text{«coefficient carburant»} \times \text{g/km CO}_2)$ .

Pour le diesel sera appliqué un coefficient de 1. Pour l'essence sera appliqué un coefficient de 0,95. Pour le CNG, le coefficient sera de 0,90.

Cela signifie qu'une voiture allemande ordinaire de classe moyenne, comme une Audi A4, BMW Série 3 ou Mercedes-Benz Classe C, présentant des émissions de CO<sub>2</sub> de 108 g (NEDC 2.0), deviendra fiscalement moins intéressante à partir de 2020. La déductibilité pour un tel modèle passera notamment de 80% en 2019 à 66% en 2020.

### CARBURANT

Le fisc appliquera aussi des règles différentes pour le carburant utilisé. Jusqu'en 2019, les frais de carburant étaient toujours fiscalement déductibles à 75%, indépendamment du type de carburant. À partir de 2020, cela sera couplé à la déductibilité de la voiture et donc, en premier lieu, aux émissions de CO<sub>2</sub>. Pour les voitures électriques, cela signifie donc que la déductibilité de la consommation ne va pas baisser, mais par contre bel et bien augmenter.

### QUID DE LA NORME WLTP?

À partir du 1er janvier 2021, les calculs devront encore tenir compte d'un facteur supplémentaire. Toutes les voitures immatriculées à partir du 1er septembre 2017 ont été testées sur base de la nouvelle procédure WLTP ou "Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure." Ce nouveau cycle d'essai WLTP reflète les émissions de CO<sub>2</sub> de manière plus élevée et plus correcte. Les résultats WLTP entraîneront une augmentation moyenne de 25 g/km par rapport aux valeurs actuelles (NEDC 2.0). Au niveau

## STROOHM

### LEASING

Les voitures de société électriques sont en train de percer, mais votre partenaire en matière de leasing actuel est-il au courant des nouvelles mesures? Qui propose la meilleure solution de leasing pour votre voiture électrique et de quel type de voiture doit-il s'agir?

Stroohm examine le bon choix, pour vous et pour votre société. En étudiant le meilleur compromis par classe et/ou par modèle, et en recherchant le leasing le moins cher sur le marché. À côté de cela, Stroohm vous aide aussi à trouver la solution de recharge appropriée.

### SERVICES FLEET

De très nombreuses questions et choix se posent généralement lors de la conversion de la flotte de voitures de société en alternatives plus durables. Quel sera l'impact de la nouvelle fiscalité et de la norme WLTP? Quels budgets faut-il appliquer? Quelles solutions de recharge faut-il prévoir et comment fonctionnent tous ces pass de recharge? Y a-t-il toutefois suffisamment de modèles disponibles?

Stroohm est convaincu qu'il existe pour chaque société une approche unique collant parfaitement d'une part à la culture de la société et, d'autre part, à ses objectifs stratégiques. Stroohm encadre la transition des sociétés de A à Z, et ce dans tous les domaines (analyse fiscale/TCO analyse, technique, infrastructure de recharge, capacité d'utilisation, amortissement de la recharge à domicile, modification de la car policy, formation des conducteurs, etc.). Stroohm fait en sorte que tous les départements puissent prendre les bonnes décisions en toute confiance afin de faire de la transition un réel succès.



déductibilité fiscale, cela se traduira ensuite par une baisse de 12,5%. Les voitures de société produisant du CO<sub>2</sub> deviendront encore plus coûteuses.

Outre la baisse de la déductibilité fiscale pour les sociétés, cela aura aussi un impact sur l'Avantage de Toute Nature des conducteurs qui sera calculé sur base des émissions de CO<sub>2</sub>. Un petit exemple: aujourd'hui, vous payez pour une Audi A4 Avant 30 TDi S tonic (104 g de CO<sub>2</sub>) environ 215 euros par moi d'ATN. Cette même voiture présente sur base de la norme WLTP des émissions de CO<sub>2</sub> de 135 g/km, de telle sorte que l'ATN augmentera et passera à environ 310 euros par mois. Vous payerez 95 euros en plus par mois. Sur un leasing de 60 mois, cela représentera plus de 5500 euros.

## CONCLUSION

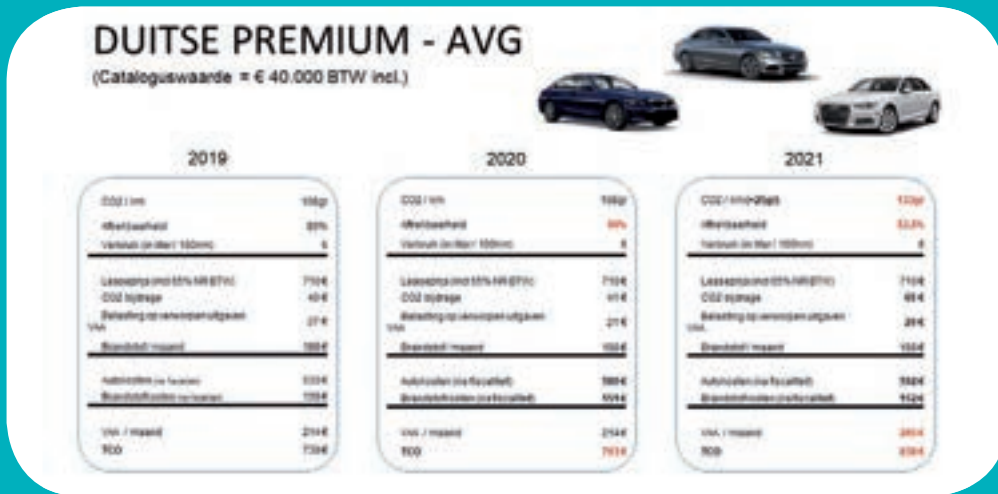
D'un point de vue tant fiscal qu'écologique, il ne sera plus intéressant d'opter pour une voiture de société qui émet du CO<sub>2</sub>. Avec les mesures établies pour l'instant, la voiture coutera facilement 100 euros en plus par mois à la société. Pour le conducteur, l'ATN s'élèvera facilement à quelques milliers d'euros sur la durée du leasing.

Le chef d'entreprise intelligent sera ici proactif et changera sa flotte en allant vers des voitures de société fiscalement plus intéressantes pour ainsi anticiper la tendance actuelle de même que l'écologisation fédérale prévue de la fiscalité relative aux voitures de société.



## COMMENT LE COÛT D'UNE VOITURE DE SOCIÉTÉ POLLUANTE AUGMENTERA-T-IL?

Prenons par exemple la moyenne des voitures de société belges les plus choisies. Il s'agit de l'Audi A4, de la BMW Série 3 et de la Mercedes-Benz Classe C. On parle dès lors d'une valeur catalogue d'environ 40.000 euros (TVA comprise). Cela revient grosso modo à la configuration de base + Business Pack.



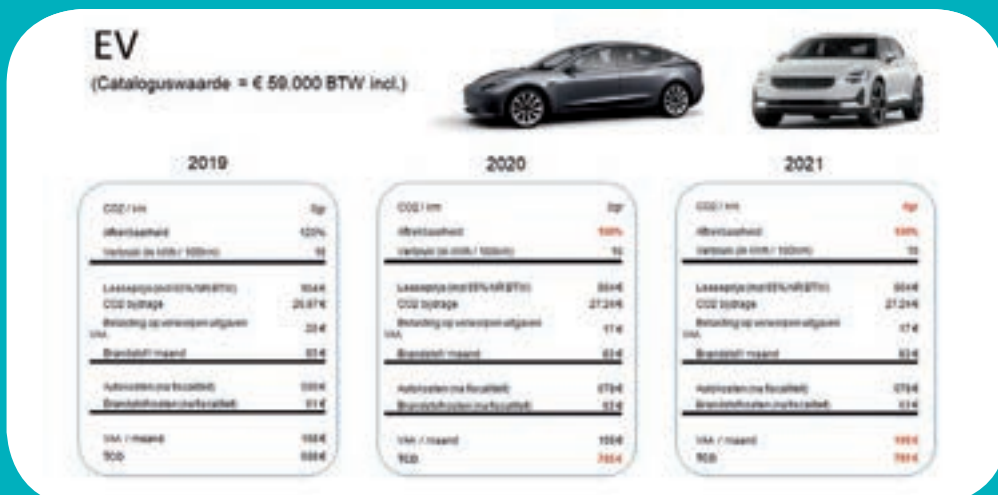
In 2019 une telle voiture est encore fiscalement déductible à 80% et le Total Cost of Ownership pour un leasing mensuel de 625 euros (hors TVA) revient à 739 euros.

À partir de 2020, la déductibilité tombera à 66% et l'impôt sur les sociétés à 25%. La combinaison des deux entraînera une augmentation du TCO qui passera à 793 euros.

À partir de 2021 seront utilisés les valeurs WLTP, de telle sorte que les émissions de CO<sub>2</sub> augmenteront en moyenne de 25 g/km. La déductibilité baissera encore pour atteindre 53,5% et le TCO continuera d'augmenter et passera à 838 euros. Soit une différence de 99 euros par rapport à 2019.

Pour le conducteur également, une voiture à combustion deviendra dès lors plus chère. Le supplément au niveau de l'Avantage de Toute Nature pourra s'élever à des milliers d'euros sur la durée du contrat de leasing.

À titre comparatif, en tenant compte des mêmes paramètres, une voiture électrique comparable comme une Tesla Model 3 ou une Polestar 2 s'avèreront meilleur marché. Une voiture électrique deviendra donc une solution meilleur marché et financièrement plus stable.



# 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



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



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



## **Votre projet sur plan**

Le temps est parfois précieux. Nous réalisons donc de manière proactive des projets sur des terrains disponibles et dans différents styles. Nous gagnons ainsi du temps et identifions plus rapidement les possibilités. Nous personnalisons, bien sûr, le projet selon vos goûts et vos préférences.

**Vous souhaitez en savoir plus sur cette villa de luxe, nichée dans un cadre paisible?**

**Découvrez toutes les villas de luxe sur [www.mvilla.be](http://www.mvilla.be)**

Rijksweg 65, 8520 Kuurne  
Votre contact: [frank@mvilla.be](mailto:frank@mvilla.be) - 0475 85 91 28

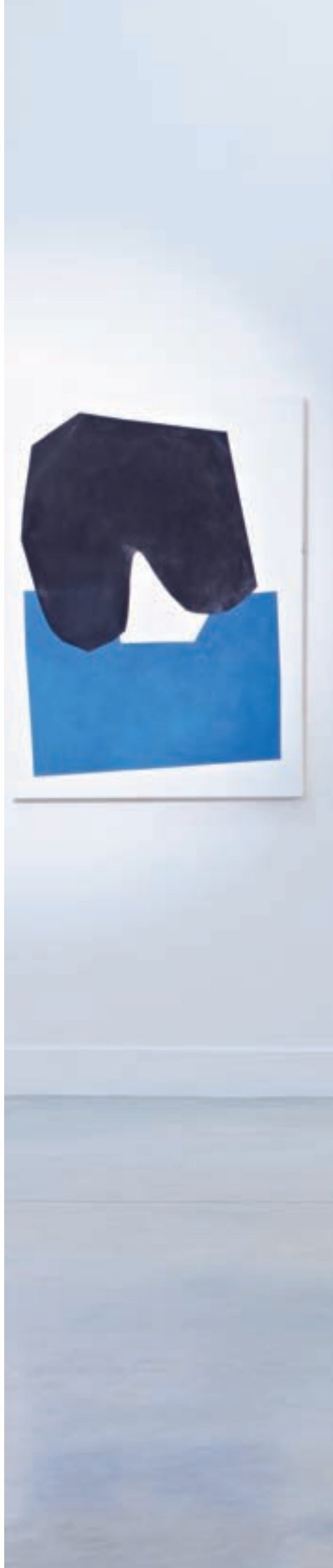
# Loewe bild 7 OLED Pure Passion.

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](https://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**

Torhoutssteenweg 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

ECOREVIEW  
**LA RELÈVE  
DE LA GARDE**



Jusqu'il y a peu, la marque Lexus était maigrement représentée dans le segment moyen supérieur en Europe: elle proposait bien dans celui-ci la GS, mais ce modèle n'a jamais vraiment décollé. Lexus a désormais changé d'approche pour toucher ce segment en rapatriant la ES sur l'ancien continent. Nous avons procédé à un essai avec la seule motorisation disponible chez nous: l'hybride ES300h.



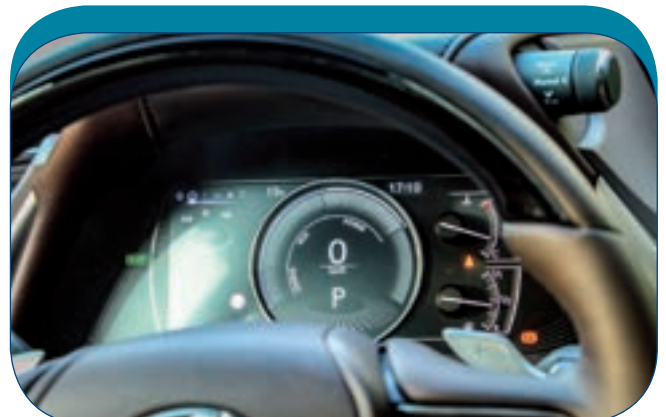
### SECONDE TENTATIVE

Lexus n'est aujourd'hui plus un petit acteur dans nos contrées. À l'exception du segment A compact, la marque de luxe japonaise est représentée pratiquement partout, tant avec des SUV qu'avec des berlines et des hatchbacks. Le segment E est cependant toujours resté une catégorie complexe: la BMW Série 5, l'Audi A6 et Mercedes Classe E y sont devenues des valeurs si sûres que la Lexus GS - Dieu ait son âme - n'a pas séduit grand monde. Au cours de ses 7 années de présence dans les showrooms européens, Lexus n'a réussi, selon certaines sources, qu'à écouler quelques 2.000 exemplaires de ce modèle.

Suite à cette faible popularité, les Japonais ont décidé de retirer la GS des showrooms et de faire une nouvelle tentative avec une appellation qui ne figurait pas jusqu'à présent dans le catalogue pour la Belgique: la ES. Il ne s'agit toutefois pas d'un saut complètement dans l'inconnu: la ES est présente depuis déjà des décennies en Asie et aux USA. La voiture qui arrive chez nous constitue donc déjà la septième génération de ce modèle.

### LA ES N'EST PAS UNE GS

Schématiquement, on peut affirmer qu'il y a des voitures du segment moyen supérieur qui tendent vers des sportives – comme la Série 5 – et d'autres qui choisissent surtout de jouer la carte du confort – comme la Classe E. Alors que la Lexus GS voulait se mesurer aux modèles dynamiques, la ES s'inscrit plutôt dans ce second courant. Cette nouvelle berline est disponible chez nous avec un seul groupe motopropulseur: un moteur 2,5 litres 4 cylindres associé à un moteur électrique. Ensemble, ils délivrent 218 ch aux roues avant via la boîte automatique CVT bien connue. Vous avez bien lu: le puissant 6 cylindres et la propulsion arrière de la GS ont fait place à un 4 cylindres et à la traction avant. Ce moteur 2,5 litres constitue cependant un tout nouveau développement, de même que le reste du groupe motopropulseur hybride.





Résultat? Une voiture bel et bien dotée d'une puissance suffisante, mais qui ne vous scotchera jamais par son accélération. Elle atteint les 100 km/h en 8,9 secondes et est ainsi suffisamment rapide. Sa vitesse maximale est de 180 km/h et vous ne voudrez pas souvent aller plus vite – du moins, chez nous. Il n'y a donc pas vraiment de quoi se plaindre, sauf si votre ancienne voiture était par hasard une GS450h de 345 ch.

Le phénomène se poursuit au niveau du comportement sur route car, ici aussi, l'aspect sportif a, dans un certain sens, également disparu. En raison de la mécanique de la traction avant, la direction est moins précise que sur une Lexus à propulsion arrière. Pour les conducteurs qui recherchent le confort, cela ne posera nullement problème: la direction assistée offre en effet une sensation de conduite très douce et confortable. Les ingénieurs japonais ont également fait de leur mieux pour rendre la direction en mode Sport un peu plus dynamique, mais celle-ci procure plutôt une sensation de lourdeur artificielle. Il sera donc préférable de rester en général dans le mode standard.

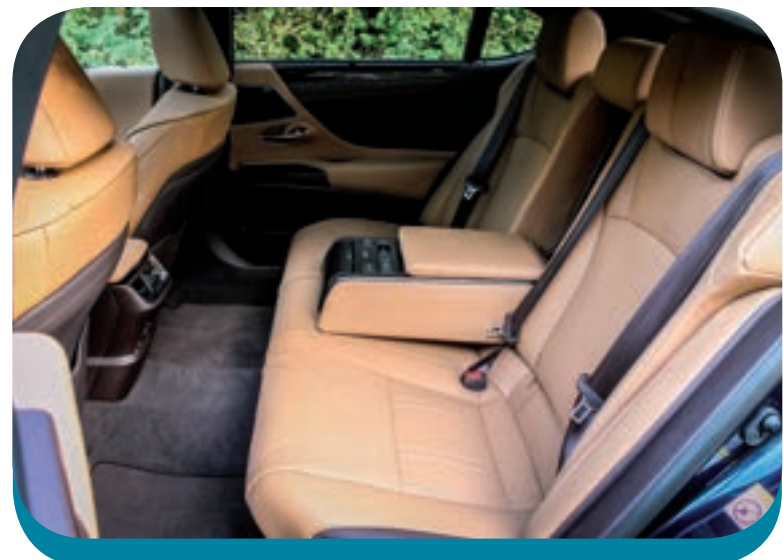
### LA ES NE VEUT PAS ÊTRE UNE GS

Les ambitions de la ES300h sont cependant tellement si différentes de celles de la GS450h, par exemple, qu'il est également difficile de comparer les deux voitures. La ES est notamment si confortable que sa suspension élimine pratiquement toutes les vibrations grâce à un ingénieux système de soupapes internes. Chez Lexus, on parle encore ici des amortisseurs standard et pas de la suspension adaptative en option.

Rouler à bord de cette ES est donc agréable. Ce à quoi contribue également la manière dont l'espace intérieur a été pensé: les matériaux utilisés et la qualité de la finition sont sublimes. Rien que tourner le bouton du volume intelligent est un réel plaisir. De plus, l'espace passager – surtout à l'arrière – est tout bonnement exemplaire grâce à une carrosserie affichant pas moins de 12 centimètres supplémentaires par rapport à la GS. Vous pouvez tendre les jambes presque totalement et, comme si cela ne suffisait pas, la version supérieure permet aussi d'aplatir le coussin de siège ou de régler la musique via des

commandes dans l'accoudoir. Seule la ligne du toit compromettrait dans un certain sens l'espace passager: pour les plus grands, il y a effectivement un risque de voir le crâne se frotter au ciel de toit.

Revers de tout cela: la ES est vraiment devenue une très grande voiture. Avec une longueur de pratiquement 5 m, elle flirte avec les limites de la classe moyenne et est plus grande que la Mercedes E et la BMW 5. En raison de tous les gadgets ajoutés, la banquette arrière ne peut également plus être rabattue, le coffre devant ainsi se contenter de son volume habituel de 454 litres – même si ce n'est assurément pas mal pour une berline agrémentée d'une batterie sous le plancher.







## APERÇU

+

- Confortable, même avec des amortisseurs standard
- L'excellente qualité de la finition
- Une faible consommation pour ses dimensions

-

- Davantage de puissance aurait été bienvenue
- Impossible de rabattre la banquette arrière
- Pas de sensation de conduite sportive



## LA CONSOMMATION D'UNE CITADINE

Maintenir une conduite confortable avec votre ES300h s'avèrera également payant à un autre niveau, celui de la consommation. Avec le pied léger, ce bijou de technicité de pratiquement 2 tonnes permet notamment d'enregistrer une consommation inférieure à 5,5 litres d'essence aux 100 km! Durant notre essai, nous avons noté une consommation moyenne de 6,2 l, ce qui n'est pas mal en sachant que nous avons également testé la voiture d'une manière un peu plus sportive. Même lorsque vous adoptez continuellement une conduite sportive, vous dépassez difficilement les 7 l aux 100 km.

## RAPPORT QUALITÉ-PRIX

Il est possible de s'offrir une nouvelle ES à partir de 48.490 euros. Pour ce prix, vous obtiendrez une voiture que Lexus qualifie certes de 'version de base', mais qui dispose en fait déjà de nombreuses technologies embarquées. Caméra de recul, toit ouvrant panoramique, sellerie cuir et système d'infodivertissement étoffé ne font en effet pas partie de l'équipement standard chez la plupart des concurrents. Même si, avouons-le, ce système d'infodivertissement offrira souvent chez ces derniers une utilisation plus ergonomique. Lexus reste notamment encore et toujours fidèle à son 'tapis de souris' pour naviguer parmi les menus et ce n'est pas si évident lorsque vous roulez à 120 km/h. Cela ne rend pas l'équipement moins complet pour la cause; à la fin de la journée, ce système pourra faire tout ce que vous attendez de lui.

## NOTRE VERDICT

Avec cette ES300h, Lexus emprunte une voie différente de celle à laquelle nous étions habitués, mais présente dans celle-ci un produit étonnamment complet. Cette berline n'offre peut-être pas la sportivité ni la finesse de la GS, mais elle dépasse facilement son prédécesseur au niveau du confort. Difficile de prévoir si cela suffira cette fois pour détourner les conducteurs de BMW, Mercedes et Audi des diesels allemands, mais avec ce rapport qualité-prix et de tels chiffres de consommation, changer ne serait pas injustifié.



# VIVEZ LA MER AU PREMIER RANG



## 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](http://www.leroulis.be)

Résidence Le Roulis est situé dans un endroit exquis à La Panne. La combinaison de la vue frontale de la mer avec la proximité du centre animé donne à ce projet un charme supplémentaire. Le bâtiment a simultanément l'air contemporain et intemporel. Le choix des matériaux et du design se concentre sur l'apparence, la facilité d'entretien et le confort de vie. **Prix de départ à € 115.000.**

**Envie de découvrir ce joyau en bord de mer ? Visitez l'appartement modèle sur rendez-vous. Pour découvrir d'autres projets de Real Houses, le spécialiste de l'immobilier de la côte ouest avec vue sur mer, surfez sur [www.realhouses.be](http://www.realhouses.be)**

The Breitling Surfer Squad  
Sally Fitzgibbons  
Kelly Slater  
Stephanie Gilmore



AIR  
LAND  
SEA  
SUPEROCEAN



**BREITLING**  
**1884**

#SQUADONAMISSION

| TENSEN JUWELIERS | TENSEN EXCLUSIVE  
Huidevettersstraat 46 / 2000 Antwerpen | 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

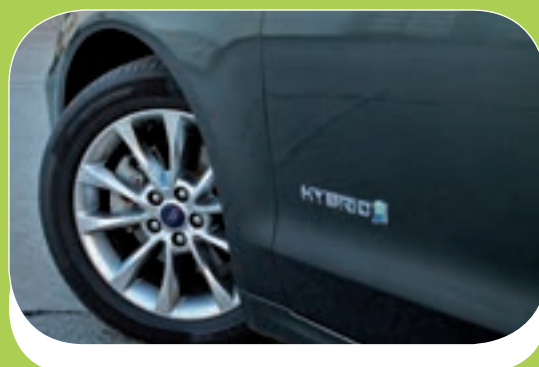
ECOREVIEW

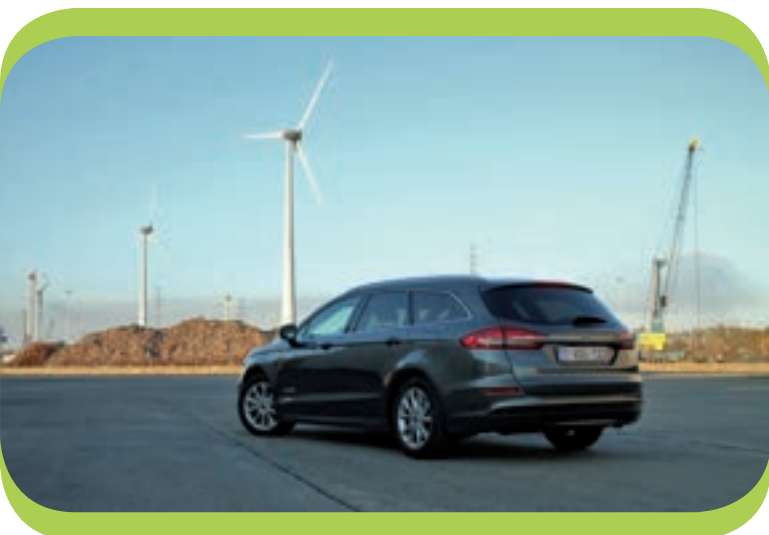
# FORD MONDEO CLIPPER HYBRID: UNE SORTIE SUR LE TARD QUI A FAIT SES PREUVES



Ford a lancé son offensive hybride et celle-ci ne va pas passer inaperçue. Outre toute une série de hybrides rechargeables basées sur le Kuga, l'Explorer et même l'utilitaire Transit, la marque lance également pour la première fois sur le marché une version autorechargeable de la Mondeo Clipper. Nous avons testé le plus grand break de Ford électrifié.

TEXTE ET PHOTOS: JORAM VAN ACKER





### NOUVELLE, LA MONDEO?

Il faut l'avouer, nous ne nous attendions plus à ce que sorte maintenant une nouvelle version hybride de la Ford Mondeo. Le modèle est en effet présent sur le marché depuis 2014 et a été doté dès son lancement d'un groupe motopropulseur hybride qui était compatible uniquement avec la carrosserie de la berline. C'est peut-être précisément pour cette raison que la Mondeo Hybrid était relativement rare sur nos routes. Maintenant que les acheteurs moyens jettent résolument leur dévolu sur les SUV, la berline traditionnelle constitue peut-être le dernier modèle auquel l'on pense...

Après cinq années de bons et loyaux services, Ford offre à sa Mondeo une cure de rajeunissement subtile et en profite pour tout de même enfin doter la version Clipper d'une transmission hybride. De telle sorte que ceux qui recherchent un peu plus d'espace pourront désormais aussi acquérir une Ford rechargeable.

### TRANSPLANTATION CARDIAQUE

Le groupe motopropulseur sur la Mondeo break est donc identique à celui sur la berline, même si, lors du relookage, Ford a légèrement retravaillé la gestion du moteur sur les deux versions afin d'offrir les sensations d'une conduite plus réactive. On retrouve donc sous le capot un moteur 2.0 litres essence qui, pour une efficacité optimale, fonctionne selon le cycle Atkinson. Le moteur thermique est couplé à un moteur électrique le long d'une transmission qui fonctionne comme une boîte de vitesses CVT à variation continue. L'ensemble développe ainsi 187 ch tandis que les émissions de CO<sub>2</sub> sont limitées à seulement 101 g.

Le moteur électrique est alimenté par une batterie lithium-ion d'une capacité de 1,4 kWh montée sous le plancher du coffre. Cette batterie se rechargeant d'elle-même, pas besoin de jouer avec des câbles. Au lieu de cela, un petit générateur récupère environ 90% de l'énergie de freinage et, si nécessaire, le moteur thermique peut lui aussi recharger la batterie.

### VOITURE CONFORTABLE POUR VOYAGER

En convertissant ces chiffres dans la pratique, on constate qu'il s'agit d'une voiture hybride étonnamment mature. La Mondeo Hybrid passe sans peine du moteur électrique au moteur à combustion et, souvent, vous ne savez pas lequel des deux est à l'œuvre. De plus, la voiture utilise si bien ses 187 ch qu'on dirait pratiquement qu'elle cache davantage de chevaux sous le capot. Il lui faut un peu plus de 9 secondes pour passer de 0 à 100 km/h, ce qui n'est pas mal pour un break familial pesant plus de 1,6 tonne. Ce qu'elle fait toutefois en rugissant car la boîte automatique CVT pousse le moteur, sous une conduite sportive, vers les régimes plus élevés. C'est assez fréquent avec les hybrides mais les concurrents semblent parfois éprouver davantage de difficultés pour atténuer le bruit du moteur.



La gestion du moteur a beau avoir été adaptée, la réponse de l'accélérateur reste tout de même un point délicat: lorsque vous enfoncez soudainement celui-ci, le groupe motopropulseur a besoin d'une petite seconde pour se réveiller. Ce n'est cependant que peu dérangent car, avec un break hybride de ce format, vous n'allez pas non plus tracer sur circuit. Cette réponse de l'accélérateur est plus acceptable sur une voiture confortable pour voyager car, sur autoroute, on ne voudra précisément pas que la voiture réagisse de façon nerveuse au jeu de pédale. La conduite plus paisible s'avèrera dès lors payante car, en tant que

conducteur soucieux de l'environnement, vous pourrez atteindre des chiffres de consommation inférieurs à 6 litres aux 100 km. Lors de notre essai, nous avons enregistré une consommation moyenne de 6,4 litres mais, naturellement, nous avons parfois testé la Mondeo de manière plus sportive.

La Mondeo Hybrid reste naturellement une Mondeo, ce qui renforce également l'impression réfléchie que laisse cette voiture. Elle offre une conduite rassurante et le ressenti de la direction tend même un peu vers une certaine lourdeur,





## APERÇU

+

- Plancher de coffre plat
- Puissance suffisante
- Conduite confortable

-

- Boîte CVT bruyante
- Grande perte en volume de coffre
- Réaction de l'accélérateur légèrement tardive

ce qui suscite à nouveau de la confiance. La suspension est étonnamment confortable, mais la voiture ne penche tout de même pas trop dans les virages. La finition et les matériaux dans l'intérieur sont de qualité et tous les boutons ont été installés là où vous vous attendez à les trouver. Bref: on sent que ce modèle est bien ficelé, même si cela fait déjà un petit temps que c'est le cas. Nous avons déjà pu apprécier ce groupe motopropulseur sur la berline et, en version Clipper, la Mondeo Hybrid tient tout autant la route.

### COMPROMIS POUR LE COFFRE

Aussi heureux étions-nous que la Mondeo Hybrid soit désormais disponible avec un plus grand coffre, cela ne rend cependant pas ce dernier sacro-saint. S'il y a bien un endroit où l'on voit que la Mondeo n'a pas été conçue en premier lieu comme une hybride, c'est bien le coffre. Le plancher de celui-ci a été surélevé d'environ 10 cm pour faire de la place à la batterie, de telle sorte que vous perdez plus de 120 litres de volume par rapport à la Mondeo non-électrifiée. Il vous reste naturellement encore 403 litres, un volume encore et toujours assez acceptable.

Sur le Clipper, les designers de chez Ford ont positionné la batterie de manière un peu plus subtile que sur la berline. Alors que dans la berline,

vous vous retrouvez notamment avec une bosse dans le plancher, ils ont, dans le Clipper, monté le plancher de coffre au-dessus de cette bosse et étendu cette surélévation à tout le coffre, avec un compartiment pour ranger de plus petits éléments dissimulé sous celui-ci. Vous bénéficiez ainsi à tout le moins d'un plancher de coffre totalement plat. Ce sol reste également plat avec la rangée arrière rabattue, et vous bénéficiez alors d'un volume de 1.508 litres.

Dans l'espace passager, vous ne remarquerez cependant aucune différence par rapport à une Mondeo conventionnelle. Celui-ci s'avère donc aussi qualitatif et spacieux qu'à bord d'une version diesel ou essence. À l'avant, l'assise est relativement haute offrant une bonne vue autour de vous tandis qu'à l'arrière les passagers ont suffisamment de place pour les jambes et la tête. Même à trois passagers à l'arrière, cela ne posera généralement aucun problème grâce à la console centrale peu élevée.

On ne peut également nullement se plaindre au niveau technologique, même si la Mondeo est déjà présente depuis quelques années. Moyennant un léger supplément, vous pourrez ainsi obtenir la Mondeo Hybrid équipée du régulateur de vitesse adaptatif et de l'assistance anticollision. Le tableau de bord a beau paraître un peu démodé au niveau du style et de la répartition, tout fonctionne de manière intuitive et l'utilisation du système d'infodivertissement est aisée. Chouette gadget pour la version Hybrid: le Brake Coach, une notification sur l'écran conducteur qui indique, après chaque freinage, le pourcentage d'énergie de freinage que vous avez pu récupérer.

### PRIX

Vous pourrez configurer la Mondeo Hybrid à partir de 36.585 euros pour la berline et à partir de minimum 38.085 euros pour le Clipper. Soit un supplément d'un peu plus de 5.500 euros par rapport au prix d'une Mondeo Clipper avec moteur diesel. Pour ce supplément, vous bénéficiez toutefois d'une voiture plus puissante avec boîte automatique, et qui sera moins taxée.

### NOTRE VERDICT

Si la Mondeo Hybrid avait déjà fait impression de manière réfléchie en tant que berline, le break ne vous décevra assurément pas non plus. Le groupe motopropulseur hybride aurait pu être un peu plus réactif, mais correspond dans un certain sens au caractère de ce modèle: une voiture pour voyager, confortable et solide.



# QUALITÉ ET SERVICE DE CHOIX À PRIX ABORDABLE

Le marché des vélos électriques est en plein boom depuis quelques temps. Mais tout le monde ne peut pas s'offrir un coûteux e-bike. Minerva BT est une entreprise basée à Ypres qui cultive fièrement depuis plus d'un demi-siècle son savoir-faire dans le vélo traditionnel. Un savoir-faire qu'elle met aujourd'hui au goût du jour en proposant également des vélos électriques, alliant qualité et raffinement à un prix abordable.

TEXTE: WIM VANDER HAEGEN – PHOTOS: MINERVA BT





## LA PLUS ANCIENNE MARQUE DE VÉLO

L'histoire de Minerva BT débute en 1963 lors que Daniël Carpentier, père de l'actuel gérant Filip, a ouvert à Elverdinge (Flandre occidentale) son premier magasin de vélos. C'est en 1992 que Filip, alors âgé de 18 ans, fait ses premiers pas dans l'entreprise familiale. Avec succès car cinq ans plus tard, il met sur pied à Ypres le grossiste Formula Cycling. Les affaires sont florissantes... jusqu'à ce qu'un terrible incendie réduise le bâtiment en centres en 2013. Filip ne se laisse pas abattre et reprend rapidement ses activités. Deux ans plus tard, il reprend le fabricant de vélos Minerva, qui avec ses 150 ans d'histoire est la plus ancienne marque de vélos de Belgique. C'est ainsi qu'il devient distributeur des marques Minerva, Scoppio, Pure Passion, Pure Comfort et Columbus.

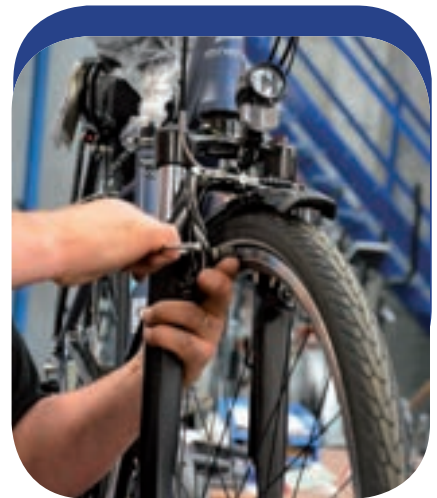
## LE PLUS VASTE CHOIX

La production de vélos et d'accessoires de Minerva BT est basée en Belgique et l'entreprise est devenue en très peu de temps une spécialiste des e-bikes. "Bien sûr, les autres vélos occupent encore une place importante dans notre assortiment. Vélos de course, vélos hybrides, vélos enfants, VTT, tandems, biporteurs, vélos de trekking, vélos pliables... Chez Minerva BT, nous avons le plus vaste choix pour que chaque client y trouve son bonheur. Nous vendons nos vélos via un réseau étendu de distributeurs en Belgique et nous

exportons dans 15 pays. Nous avons également une sélection de prêt-à-porter, de pièces de vélo et d'accessoires variés. Nous avons observé que les vélos électriques semblent être une tendance globale. En proposant des modèles de qualité et abordables – chez nous, vous avez déjà un e-bike à partir de 800 € –, nous sommes devenus une des principales références du marché. Autre aspect qui a son importance au sein de notre entreprise: la production de label privé. Tout qui le souhaite peut faire faire chez nous des vélos 'customisés' sous sa propre marque ou son propre label."

## EXCELLENT RAPPORT QUALITÉ/PRIX

Minerva BT doit son succès à la philosophie qui teinte chaque segment de son organisation. "Nous sommes spécialisés dans l'excellence au niveau rapport qualité/prix, qui est le résultat combiné de notre passion pour le travail de qualité et, bien entendu, de nos importants volumes de vente. Nous restons en outre à l'écoute. La cellule technique de notre entreprise suit de près les évolutions les plus récentes. Ils analysent le marché et surfent sur les nouvelles tendances en intégrant constamment des innovations technologiques à nos vélos. Y compris nos vélos électriques, évidemment. Batteries plus légères et plus performantes, moteurs plus puissants, plus de confort... dès que nous pouvons améliorer quelque chose, nous le faisons."



## NOUVEAU: BBF

La marque BBF est une nouvelle venue dans l'assortiment et sera donc au centre de l'attention lors du salon Velofollies. "La marque BBF est équipée des meilleurs moteurs Bosch et s'adresse au marché haut de gamme. Les vélos électriques ne sont plus réservés aux utilisateurs 'plus âgés', ils se multiplient dans le paysage urbain et trouvent progressivement leur place dans les déplacements quotidiens domicile-travail. Les jeunes sont de plus en plus nombreux à préférer un vélo électrique à l'achat d'une deuxième voiture. Une démarche que le gouvernement encourage, par exemple en accordant aux entreprises certains avantages (fiscaux) qui rendent plus intéressant d'investir dans des e-bikes. Pour de nombreuses entreprises, la disponibilité des places de parking est un réel problème, auquel nous proposons une solution avec nos vélos électriques."

## SERVICE

Vendre des vélos est une chose mais le service a également son importance. "Et c'est tout à fait le cas chez nous. Avec 120 points de service pour l'entretien et la réparation, dont un grand nombre de distributeurs avec leur propre service de réparation, Minerva BT est solidement positionné dans ce domaine. Nous offrons en outre trois ans de garantie sur nos vélos électriques, ce qui prouve que nous avons confiance dans la qualité que nous proposons. Vous voulez tester cette qualité vous-même? Aucun problème! Dans notre magasin, vous pouvez tester les différents modèles tous les jours (sauf le jeudi et le dimanche) de 10h à 18h. C'est gratuit et sans engagement. En outre, le Minerva Outlet vous propose d'acheter des vélos que nous avons actuellement en surstock."

## VELOFOLLIES

Les spécialistes de Minerva BT seront à Velofollies pour guider le client parmi la gamme étendue. "Nous sommes une des rares entreprises à avoir participé à toutes les éditions depuis le début et cette année encore, nous serons fidèles au poste pour démontrer aux visiteurs que qualité peut rimer avec prix abordables si on y met de la volonté."

Plus d'infos: [www.minerva-cycling.be](http://www.minerva-cycling.be)



# The Home Sound System

**BEELD, KLANK & KOFFIE  
PATRICK VERHEEKEN**

Sint-Gillisstraat 22  
9170 De Klinge  
T 03 770 73 48  
[www.verheeken.be](http://www.verheeken.be)

**AUDIOMIX**

Liersesteenweg 321  
3130 Begijnendijk  
(grens Aarschot)  
T 016 56 10 62  
[www.audiomix.be](http://www.audiomix.be)

**D & M BEELD-  
EN KLANKSTUDIO**

Beverestraat 4/C  
9700 Oudenaarde  
T 055 30 28 05  
[www.d-en-m.be](http://www.d-en-m.be)

**DI MONACO**

Stationsstraat 66  
9100 Sint-Niklaas  
T 03 776 24 40  
[www.dimonaco.be](http://www.dimonaco.be)



**SONOS**



**TOYOTA**

TOUJOURS  
**MIEUX,**  
TOUJOURS  
**PLUS LOIN**

# NEW COROLLA



**Garage Celis** – Sint-Bernardsesteenweg 733 – 2660 Hoboken – 03/825.30.31 – [www.garagecelis.be](http://www.garagecelis.be)

**Garage Montana** – Mechelsesteenweg 26 – 1933 Sterrebeek – 02/731.58.64 – [www.garagemontana.be](http://www.garagemontana.be)

**Automotive Mechelen** – Jubellaan 66 – 2800 Mechelen – 015/20.20.20 – [www.automotivemechelen.be](http://www.automotivemechelen.be)

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

Information Environnementale (A.R.19.03.2004): [toyota.be](http://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](http://toyota.be) – [toyota.lu](http://toyota.lu) ou dans votre Point de Vente Toyota agréé en Belgique ou au Grand-Duché de Luxembourg.

## MINI COOPER COUNTRYMAN S E ALL4: LA PETITE A BIEN GRANDI



Depuis déjà un petit temps, Mini ne rime plus avec “petit”, comme en témoigne clairement la Countryman. Heureusement, ce SUV est également disponible avec un groupe propulseur hybride rechargeable qui en fait — pour l’instant — la Mini la plus écologique. Nous avons testé la Mini Cooper Countryman S E All4 équipée de sa nouvelle batterie.

TEXTE: JORAM VAN ACKER



### LA MINI LA PLUS ÉCONOME

Si on leur avait dit un jour que Mini sortirait un SUV, les designers d'origine en 1959 ne vous auraient jamais cru. La Mini d'origine était notamment minuscule et ultra légère, ce qu'elle est restée jusqu'à la fin de sa production en 2000.

Cela allait cependant changer en 2010 avec le redémarrage de la marque Mini qui dévoilait alors le Countryman sous l'œil bienveillant de sa société mère BMW. Aussi controversé le modèle fut-il, de nombreux intéressés se sont pressés chez les concessionnaires Mini pour l'acheter. Ces voitures se vendaient comme des petits pains, Mini surfant désormais également sur la vague SUV.

Aujourd'hui, la seconde génération du Countryman sillonne déjà notre paysage urbain, en surfant cette fois sur une seconde vague, celle des hybrides rechargeables. Une bonne chose naturellement, car la plus grande des Mini en devient aussi la plus économe. Elle présente ainsi une caractéristique commune avec la Mini d'origine.

### CHANGEMENT DE FORMAT

Nous avons donc testé une Mini d'un peu moins de 1700 kg, affublée d'une consommation théorique de 2,1 l aux 100 km. Que le Countryman S E doit à son groupe propulseur plug-in hybride, emprunté à la BMW 225xe. Ce qui signifie donc un moteur 1.5 l trois cylindres de 136 ch qui entraîne les roues avant et un moteur électrique de 88 ch qui se charge de l'essieu arrière. Ensemble, ces moteurs développent 224 ch et 385 Nm de couple, faisant ainsi de cette version rechargeable le Countryman ordinaire le plus puissant — à l'exception de la version brute John Cooper Works.

Ce n'est cependant pas sa puissance qui lui a valu son label écologique, mais bien son pack batterie. Alors que la Countryman S E devait se contenter d'une batterie de 7,6 kWh jusqu'à l'année modèle 2018, la nouvelle version dispose d'une batterie de 13,7 kWh. L'autonomie électrique est ainsi passée d'environ 35 à plus de 50 km et — élément peut-être encore plus important —, le Countryman S E fait à nouveau partie des hybrides rechargeables fiscalement intéressants.



# VENTES GRANDIOSES CHEZ

# Minerva

# Bike Outlet

Bargiestraat, 32 [industriezone leperleekanaal] BE-8900 YPRES [suivre Zone F3] [www.minerva.be](http://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, SAMEDI ET DIMANCHE



BAFANG

SHIMANO  
STEPS

Minerva



Scoppla



### UNE VOITURE POUR ROULEURS (ÉCOLOS)

Tous ceux qui ont déjà pu se glisser au volant d'une Mini d'origine connaissent ces sensations: son poids léger, ses dimensions compactes et sa direction vive en font un kart pour la voie publique. On pourrait dès lors penser qu'atteindre de telles sensations avec un SUV d'un peu moins de deux tonnes est impossible, mais l'équipe d'ingénieurs vous contredira fermement. Le Countryman S E se conduit, croyez-le ou non, comme une petite voiture avec le pied léger.

Sa puissance aide aussi à renforcer cette impression — ou mieux: la manière dont cette puissance est délivrée. Il existe des voitures dans cette catégorie de poids dotées d'une puissance similaire qui offrent la sensation d'être suffisamment puissantes, ni plus ni moins. 224 ch pour 1,7 tonne, ce n'est pas mal, mais cela n'a rien de bouleversant. Le Countryman S E transmet cependant

cette puissance à ses roues de manière si réactive et intuitive que cela surprend à chaque fois. En mode sportif, il s'agit même d'une bête relativement sauvage avec son accélération de 0 à 100 km/h en 6,8 secondes. Bref, pour faire simple, la Mini Cooper Countryman S E All4 est un SUV pour les rouleurs.

Une question reste cependant en suspens: est-ce aussi un SUV pour les rouleurs écolos? Nous en arrivons à nouveau à l'éternel paradoxe du rechargeable. Une autonomie électrique de 50 km s'avère notamment une très bonne chose et largement suffisante pour le navetteur moyen, mais il faut naturellement recharger la voiture. En rechargeant votre Mini chaque jour, vous vous rapprochez du chiffre astronomiquement bas de 2,1 l aux 100 km ou ferez même mieux. Si, par contre, vous utilisez quotidiennement le Countryman S E sans le recharger, vous atteindrez rapidement une consommation de 7 litres et la voiture ne pourra donc plus être qualifiée d'écologique. Durant notre essai, nous avons combiné ces deux modes d'utilisation et la voiture affichait finalement une consommation légèrement supérieure à 5 litres. Un seul mot d'ordre donc: "rechargez la batterie", et vous pourrez ainsi vous permettre de temps à autre un petit trajet avec une conduite sportive sans faire 'exploder' la consommation.

Cette conduite sportive a d'ailleurs un effet secondaire amusant sur l'autonomie électrique du Countryman plug-in. En sélectionnant le mode sportif et en se baladant tout sourire sur une petite route secondaire, vous remarquerez soudainement que vous avez reçu quelques kilomètres d'autonomie en cadeau. En mode sportif, la voiture se recharge notamment d'environ 1 km électrique pour 2 km roulés grâce à la régénération du freinage et au fonctionnement du moteur thermique. Vous avez ainsi tout de même une excuse lorsque votre partenaire se plaint de votre conduite trop sportive...

Il y a cependant un revers à la médaille de ce réglage sportif: le Countryman S E n'est pas le plus confortable des SUV. La suspension se charge davantage de



# 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





conférer à la carrosserie la meilleure tenue de route possible que de filtrer les bosses et rigoles. Il nous faut cependant mentionner ici que notre voiture d'essai n'était pas équipée des amortisseurs adaptatifs en option — que nous vous conseillons si vous comptez utiliser souvent la voiture pour partir en voyage.

### À L'INTÉRIEUR: UNE GRANDE MINI

On peut se plaindre autant que l'on veut de sa taille, mais grâce à ses dimensions, le Countryman offre beaucoup de possibilités dont était dépourvue la Mini d'origine. Comme emporter davantage de bagages que deux sous-vêtements et une brosse à dents, pour ne citer qu'un exemple. Avec ses 405 litres de volume de coffre, cette version rechargeable est tout sauf le leader du marché dans ce segment, mais le plancher du coffre est — malgré la présence du pack batterie sous celui-ci — bien plat et l'ouverture du coffre est facile et de forme carrée. Avec les sièges arrière rabattus, vous bénéficiez d'un volume de coffre de 1390 litres, ce qui sera plus que suffisant pour une famille moyenne.

Les occupants seront aussi ravis avec suffisamment d'espace et énormément de technologies — à condition de piocher dans la liste d'options. Contrairement à certains concurrents (principalement japonais), vous remarquez que l'équipement standard de la Mini n'est pas très garni lorsque vous configurez la voiture. Le Countryman S E est proposé à partir de 39.500 euros, mais vous bénéficiez pour ce prix d'un exemplaire assez 'dégarni'. De plus, plusieurs gadgets modernes — comme l'assistance de maintien de file — ne sont pas disponibles sur le Countryman. L'écran d'infodivertissement sera par contre bel et bien monté dans la voiture sans supplément de prix, et celui-ci s'avère non seulement chouette mais aussi plutôt intuitif.

### NOTRE VERDICT

La Mini Cooper Countryman S E All4 a beau faire deux fois le format et deux fois le poids de la Mini d'origine, elle se conduit toujours comme une Mini. Elle tient aussi la route comme voiture écologique: avec son autonomie électrique élevée et une consommation moyenne faible, il s'agit un peu d'un caméléon automobile.

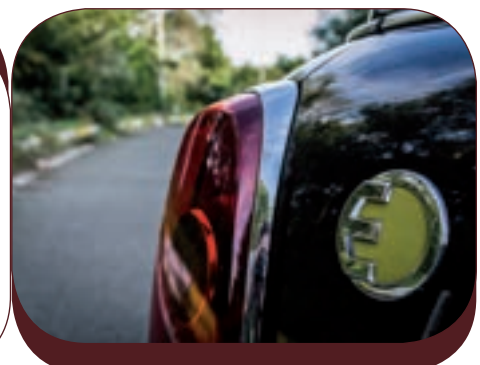
## APERÇU

+

- Autonomie électrique suffisante
- Une bonne voiture pour rouleurs
- Fiscalement intéressante

-

- Grande pour une Mini
- Pas le plus confortable des SUV
- Équipement standard limité



# 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](http://www.tensen.be)

### FRANSSEN JUWELIERS

Demerstraat 51  
3500 Hasselt  
011 22 42 58  
[www.franssenjuweliers.be](http://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](http://www.spooren.be)

### COOLENS JUWELEN

Botermarkt 1  
3290 Diest  
013 31 12 48  
[www.coolensjuwelen.be](http://www.coolensjuwelen.be)

### VANHOUTTEGHEM GHENT

Dampoortstraat 1-3  
9000 Gent  
09 225 50 45  
[www.vanhoutteghem.com](http://www.vanhoutteghem.com)

# 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](http://WWW.PARCSENY.BE)

PARC  
SENY 

powered by

 **IMMOBEL**  
since 1863

# EDRIVE

VOTRE PARTENAIRE  
EN MOBILITÉ ÉLECTRIQUE



DÉCOUVREZ NOTRE GAMME COMPLÈTE DANS NOTRE SHOWROOM OU SUR

## EDRIVE.EU

Meensesteenweg 93-95,  
8500 Courtrai

T +32 56 242 770  
info@edrive.eu

**EDRIVE**

ELECTRIC VEHICLES

part of  Leie  
Mobility  
Group.