

ecoMOBIEL

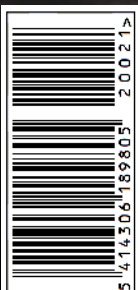
LE MAGAZINE DES PASSIONNÉS DE VOITURES ÉLECTRIQUES, HYBRIDES ET AUTRES VÉHICULES ÉCOLOGIQUES! 21

P56

Découvrez votre avantage sur l'eScooter T2

BMW 330e:

Un couteau à deux faces?



NISSAN LEAF E+

P 14

MERCEDES EQC 400

P 20

SCOOTERS ET MOTOS
ÉLECTRIQUES

P 42

DES RÊVES ÉLECTRIQUES SE REALISENT.

DÉCOUVREZ LE LIFAN E3 ÉLECTRIQUE
CHEZ UN CONCESSIONNAIRE PRÈS DE VOUS:

CITY 2 ROUES

Faubourg de Bruxelles 30
067 21 35 45

1400 Nivelles
www.city2roues.be

MOTORRAD MEYER

Malmedyer Straße 66
080 22 62 22

4780 St. Vith
www.motorrad-meyer.be

JDC MOTO

Rue de l'Armée Grouchy 33
081 73 09 17

5000 Namur
www.jdcmoto.be

FANATIK BIKE

Rue Vieille-Route-de-Marche 10
02 267 41 51

5377 Somme-Leuze
www.fanatikbike.be

CASU MOTOS

Rue de Bomerée 11
071 36 69 38

6032 Charleroi
www.casumotos.com

MAISON BARBAIX

Rue d'en haut 18
068 33 35 17

7864 Deux-Acres
www.maison-barbaix.be



MODES DE
CONDUITE

PORT
USB

ÉCLAIRAGE
LED

75 KM
AUTONOMIE

55 KM

6H



 **LIFAN**
ELECTRIC MOTORCYCLES

WWW.LIFANMOTORS.BE



08-MICHAEL LOHSCHELLER À PROPOS DES PLANS ÉCOLOGIQUES D'OPEL POUR L'AVENIR 14-NISSAN LEAF E+: ICÔNE OPTIMISÉE 20-MERCEDES EQC 400: UN LUXE SANS BRUIT 26-BMW 330E: UN COUTEAU À DEUX FACES? 30-RÉCIT DE VOYAGE - TOYOTA RAV-4 HYBRID 36-BILLET AVERE: 2020 SERA UNE ANNÉE CRUCIALE 38-JE CONDUIS À L'ÉLECTRICITÉ... ET MAINTENANT? 42-JE CONDUIS À L'ÉLECTRICITÉ... ET MAINTENANT? 46-APERÇU DU MARCHÉ 50-EDRIVE T-REX ET TORINO: QUELQUE CHOSE POUR TOUT LE MONDE 54-LIFAN E3 - UN BANLIEUSARD PROPRE 56-L'ESCOOTER: LE PLAN B LE PLUS INTELLIGENT 58-DAVID DELLO STRITTO À PROPOS DES AMBITIONS ÉCOLOGIQUES DE SUBARU 62-POLESTAR: UN NOUVEAU VENU AVEC DE L'EXPÉRIENCE 69-NEWS

ANNÉE 6, MAI 2020, NUMÉRO 21 | 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 | RÉDACTEUR EN CHEF: Erik De Ridder – e-mail: edr@eventbox.be | RÉDACTION: Anja Van Der Borgh, Jeroen Coteur, Wim Vander Haegen, Jacques Legros, Pascal Dewulf, Jan Van Geel, Dominique Sergant | Photographe: Maurice Sergant | ÉDITEUR RESPONSABLE: Erik De Ridder, Event&Expo Belgique | ART DIRECTOR: Bert Wagemans, LEO bvba | IMPRESSION: Quadra - Drifosett | SALES: Erik De Ridder – tél: 0486 131313, e-mail: edr@eventbox.be, Ine Vanbesien – tél: 0472 90 06 17, e-mail: iv@eventbox.be | SECRÉTARIAT & TRAFIC PUBLICITÉS: Hilde De Ridder – tél: 09 228 22 84, e-mail: traffic.leo@telenet.be | COPYRIGHT: Aucun article ou partie d'article de ce magazine ne peut être repris, reproduit ou copié sans autorisation explicite de l'éditeur. | ABONNEMENT: Frais d'envoi (50 euros/an) à commander via Hilde De Ridder – e-mail: traffic.leo@telenet.be



MARCO BICEGO



VANHOUTTEGHEM

TIME & JEWELRY

GHENT

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

WWW.VANHOUTTEGHEM.COM

OPTIEK VERMEULEN

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

OPTIEK LAMMERANT

Gaversesteenweg 44 9800 Deinze
09 386 22 73 www.optieklammerant.be

OPTIEK EDITH NYS

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

OPTIVUE

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

OPTIEK VAN NESTE HOOGLEDE

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

OPTIEK VAN NESTE IZEGEM

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

SPOOREN OPTICIENS

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

BODART OPTICIENS

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

OPTIEK CLAEYS

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

OPTIEK D. VLEERACKER

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

BUILT TO ENDURE



SERENGETI®

THE MOST ADVANCED EYEWEAR

PHOTOCHROMIC - SPECTRAL CONTROL® - POLARIZATION

AVAILABLE IN PRESCRIPTION

ECOREVIEW

MICHAEL LOHSCHELLER À PROPOS DES PLANS ÉCOLOGIQUES D'OPEL POUR L'AVENIR



Michael Lohscheller

Opel a déjà pris un certain nombre de mesures dans le passé pour rendre sa gamme plus écologique. L'Ampera, par exemple, a été l'une des premières voitures électriques équipées d'un range extender en 2011, et ces dernières années, le constructeur s'est également beaucoup concentré sur les moteurs à GNV. L'Ampera-e, entièrement électrique, est également un acteur majeur dans son segment, bien qu'elle n'ait jamais été vendue dans notre pays. Sous les ailes de PSA, Opel présente désormais deux versions hybrides rechargeables de son Grandland X et une Corsa entièrement électrique. Nous nous sommes entretenus au Salon de l'automobile de Bruxelles avec Michael Lohscheller, PDG d'Opel, sur ce que nous pouvons encore attendre du constructeur.

TEXTE: JORAM VAN ACKER - PHOTOS: OPEL



EcoMobiel Magazine: Pour résumer: que fait Opel sur le plan écologique?

Michael Lohscheller: Chez Opel, nous nous concentrons actuellement sur l'électrification. C'était déjà le cas avec l'Ampera-e ces dernières années, et en 2019 nous avons présenté nos hybrides rechargeables, qui seront commercialisés en 2020. En outre, la Corsa E sera bientôt dans les salles d'exposition et nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour nous assurer que nous pourrions suivre la demande pour ce modèle.

En plus de ces lancements très clairs, nous prenons également des mesures pour rendre plus écologiques nos voitures équipées de moteurs à combustion interne conventionnels. Il suffit de regarder notre Insignia, où nous avons réduit les émissions de CO₂ de nos moteurs de 18 % dans la dernière révision. Ces mesures sont également nécessaires, car à partir de cette année, la nouvelle réglementation sur le CO₂ sera en vigueur en Europe.

EMM: En parlant de ces règles sur le CO₂: est-il difficile d'adapter la gamme à cette nouvelle mesure?

M. Lohscheller: Il y a beaucoup de planification minutieuse à faire. D'une part, nous devons veiller à disposer à temps de modèles écologiques, mais d'autre part, nous devons essayer d'équilibrer nos ventes de voitures à une moyenne de 95 grammes. Par exemple, si un certain concessionnaire vend un grand nombre de modèles plus polluants dans un court laps de temps, nous serons obligés de lui fournir temporairement moins de modèles de ce type afin que les modèles plus respectueux de l'environnement soient mis en vente libre. Nos concessionnaires sont également payés en fonction des émissions de CO₂ des voitures qu'ils vendent. Ils ont donc déjà une certaine motivation pour promouvoir nos modèles écologiques.

EMM: Opel lance donc maintenant des hybrides rechargeables et un VE dans notre pays. Peut-on s'attendre à ce que d'autres groupes motopropulseurs respectueux de l'environnement soient bientôt disponibles?

M. Lohscheller: Nous nous concentrons principalement sur les hybrides rechargeables et les modèles entièrement électriques. Nos projets sont assez importants car nous voulons proposer ces groupes motopropulseurs sur toutes nos voitures particulières. Par exemple, une Mokka électrique est déjà en préparation pour un avenir proche.

**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

diMonaco

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

Audiomix

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



Opel Grandland X Hybrid4

Par essence, un groupe motopropulseur entièrement électrique n'est pas parfait non plus, bien sûr. C'est pourquoi nous gardons à l'esprit le développement des voitures à hydrogène et nous menons déjà des recherches et des expériences autour de ce carburant. Nous y voyons un groupe motopropulseur alternatif pour nos plus grands modèles, tels que le Vivaro et le Zafira Life, car la technologie d'une voiture à hydrogène prend beaucoup de place après tout.

EMM: En parlant de la Vivaro, est-ce que l'avenir d'Opel passe aussi par des solutions de transport écologiques?

M. Lohscheller: Absolument. Il existe déjà des plans pour une Vivaro électrique, par exemple. Nous pensons même que l'électrification est l'un des développements les plus importants pour ce secteur. Un propriétaire privé est souvent sur la route à des heures irrégulières et parcourt également des distances différentes à des jours différents, tandis qu'une entreprise peut généralement mieux prédire

les heures et les distances. Cela favorise le comportement de charge: si une camionnette fait ensuite ses rondes pendant la journée et peut se recharger pendant la nuit, une chaîne de traction électrique est la solution idéale.

EMM: Y a-t-il des avantages particuliers à travailler avec PSA pour réaliser les ambitions écologiques d'Opel?

M. Lohscheller: Nous utilisons les mêmes plateformes pour nos voitures et nous les développons ensemble, ce qui présente de nombreux avantages pour tous les membres du groupe. Par exemple, nous nous améliorons beaucoup plus rapidement en partageant nos connaissances, mais cela offre également des avantages financiers, car nous ne devons pas payer la recherche et le développement de notre poche.

EMM: Pour conclure, il existe aujourd'hui de nombreuses alternatives écologiques à la mobilité traditionnelle.

Selon Opel, à quoi ressemble l'avenir de la mobilité?

M. Lohscheller: Il semble probable que la mobilité individuelle devienne beaucoup plus coûteuse qu'elle ne l'est actuellement. Cela n'est pas seulement dû aux chaînes cinématiques qui doivent devenir de plus en plus sophistiquées et respectueuses de l'environnement, mais aussi à toutes les technologies et à tous les dispositifs de sécurité que nous devons intégrer dans une voiture moderne. Nous prenons bien sûr le plus grand nombre de mesures possibles pour éviter cela, comme par exemple rendre nos installations de production plus petites et plus efficaces, mais nous allons également devoir essayer d'autres alternatives à la mobilité individuelle.

Nous pensons que le marché passera de plus en plus d'une situation dans laquelle quelqu'un possède une voiture à une situation dans laquelle quelqu'un utilise une voiture. Le covoiturage en fait bien sûr partie, et ce concept est appelé à se développer. C'est également la raison pour laquelle Opel propose son programme de leasing Free 2 Move, qui permet aux gens de conduire une voiture pendant une certaine période sans payer le prix total de la voiture à l'état neuf. De toute façon, nous ne nous attendons pas à une vague soudaine de changement. Nous considérons plutôt qu'il s'agit d'un processus progressif.



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

Arch. Laurence Bourdeau

“

**The art
of luxury
living**

“



Arch. Jerry Popeye

Construire votre villa sur mesure

Ensemble, nous construisons votre villa de luxe, conçue et construite sur mesure dans un cadre rustique ou moderne. Vos idées, combinées à notre expérience et expertise, créeront la maison de vos rêves. Vos besoins et souhaits sont au cœur de la conception.

Construction neuve à vendre

Nous élaborons activement des propositions de conception sur la base des motifs dont nous disposons. Cela vous permet de gagner du temps et donne un aperçu de toutes les possibilités de finition. Vous pouvez tout ajuster en fonction de vos souhaits.

Visitez nos villas témoins

Celui qui construit, a des questions. Très logique, car on ne construit la villa de ses rêves qu'une seule fois. Rendez-vous chez vous ou dans l'une de nos villas témoins à Rumbeke, Heestert ou Zwevegem. Contactez-nous pour fixer rendez-vous.

Réservez votre session digitale
mvilla.be

Rijksweg 65, 8520 Kuurne
Votre contact : sales@mvilla.be - 056 90 55 20

DE NIEUWE TOYOTA PROACE CITY



TOYOTA

ALTIJD **BETER**,
ALTIJD **VERDER**



De nieuwe Toyota PROACE City is klaar voor het echte werk!



De modernste in zijn categorie



5 of 7 plaatsen, korte en lange versies



Koffer tot 2700 liter (tot aan het dak)



Laag verbruik en CO₂-uitstoot



Versnellingsbak 8 A/T,
benzine en diesel



Verkrijgbaar als 'Verso' familiewagen
en 'Van' bedrijfsvoering



Standaard Safety Pack

5 JAAR
GARANTIE

TOT
10 JAAR
BIJSTAND

⁽¹⁾

5 jaar/200.000 km
geruuststellende garantie

Garage Montana

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

Automotive Mechelen

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

5,3-7,2 L / 100 KM | 139-163 G / KM (WLTP) | www.toyota.be

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

Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004): toyota.be

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Afgebeelde voertuigen met opties of accessoires. (1) 5 jaar gratis waarborg, Toyota Eurocare wegbijstand tot 10 jaar mits jaarlijks onderhoud in het erkende Toyota-netwerk; aanbiedingen onder voorwaarden. Meer info op toyota.be – toyota.lu of bij uw erkend Toyota-verkooppunt in België of in het Groothertogdom Luxemburg.

ECOREVIEW

NISSAN LEAF E+: ICÔNE OPTIMISÉE

La Nissan Leaf est l'une des voitures électriques les plus populaires sur le marché depuis le lancement de sa première génération. Cependant, le nouveau modèle était à la traîne de la concurrence en termes d'autonomie et de puissance. Maintenant, Nissan contrebalance avec la Leaf E+. Nous avons fait le test.

TEXTE & PHOTOS: JORAM VAN ACKER



VIVRE AVEC LE TEMPS

Quand on pense à une voiture électrique typique, on pense à une Leaf. Lorsque Nissan a présenté la première génération de cette voiture en 2010, elle a immédiatement été l'une des VE les plus utilisables et les plus conviviales du marché. A l'époque précédant Tesla, une autonomie d'environ 170 kilomètres et une puissance de 110 chevaux étaient tout ce que l'on attendait d'une voiture électrique.

Lorsque la deuxième génération a fait son apparition au début de 2018, Nissan s'est en grande partie tenue à la même formule de succès. La nouvelle Leaf avait un peu grandi et le design avait également mûri, mais la marque japonaise restait conservatrice en termes de puissance et de capacité de la batterie. La voiture pouvait parcourir 270 kilomètres avec une batterie pleine et a reçu 150 chevaux sous le capot. Assez pour l'automobiliste moyen, mais le terrain de jeu a changé entre-temps.

Entre-temps, la concurrence avait beaucoup rattrapé son retard. Même les marques qui n'étaient pas encore engagées dans la conduite électrique lors du lancement de la Leaf originale proposaient déjà des voitures avec une autonomie de plus de 300 kilomètres. Il était donc temps de doter la Leaf d'une version plus puissante pour conquérir les nouveaux venus. La Nissan Leaf E+ est née.

PLUS, C'EST MIEUX

À l'extérieur, presque rien n'a changé par rapport à la Leaf standard. Il n'y a même pas de désignation de type qui vous indique clairement qu'il s'agit de la version la plus puissante. Les connaisseurs verront que la E+ a une ligne bleue au bas du pare-chocs avant, ce qui n'est pas le cas pour la Nissan Leaf normale, mais c'est tout. Pour fanfaronner sur le parking, il ne faut pas acheter la E+.



Tous les ajustements sont cachés et importants. Pour commencer, la Nissan Leaf E+ sera dotée d'une batterie de 62 kWh au lieu des 40 kWh de la Leaf de base. Ainsi, alors que cette dernière avait une autonomie de 270 kilomètres, Nissan donne à la E+ une autonomie de 385 kilomètres selon le cycle WLTP. En comparaison avec ses concurrents, il s'avère qu'il parcourt environ 100 kilomètres de moins que la Hyundai Kona Electric avec sa batterie de 64 kWh (482 km) et environ 25 kilomètres de moins que la Tesla modèle 3 standard (409 km).

Le moteur électrique a également été remplacé par un moteur plus puissant. Le 40 kWh-Leaf est équipé d'un moteur de 150 ch, mais la version 62 kWh a 217 chevaux. C'est un peu plus que la Hyundai Kona électrique (204 ch) mais, bien sûr, elle ne peut pas encore être comparée à la Tesla modèle 3 (306 ch). Avec la Leaf E+, la puissance est envoyée aux roues avant comme avec la Leaf normale.

IDÉAL POUR L'ÉCO-EGO

Vous remarquerez que la Nissan Leaf E+ a plus de puissance. La voiture atteint 100 kilomètres par heure en 6,9 secondes et cela donne une impression de dynamisme quand on est au volant. En fait, on a l'impression que la voiture elle-même trouve ça impressionnant, car à plein régime sur une chaussée glissante, les roues avant perdent rapidement le contact avec la surface. Croyez-le ou non, cette Leaf est un sacré numéro.

Rouler comme un hooligan ne sauvera pas de climat, bien sûr, et la Leaf est alors plutôt faite pour une conduite calme. Mieux encore: vous pouvez laisser la voiture faire elle-même la majeure partie du travail en utilisant la fonction ProPilot. La Leaf devient alors semi-autonome en restant au centre de sa zone de conduite et en gardant ses distances par rapport aux voitures qui la précèdent. Le système fonctionne étonnamment bien et crée de la confiance.

100% ELECTRIC

 **LIFAN**

FD MOTORS

 **NIPPONIA**

 **GO MAX**



**DÉCOUVREZ NOS MODÈLES SUR
WWW.100POURCENTELECTRIQUE.BE**



Une autre caractéristique intéressante est l'e-Pedal. Lorsque vous appuyez sur ce bouton, la Leaf modifie le réglage de la pédale d'accélérateur afin que la voiture freine de manière régénérative lorsque vous relâchez la pédale. Au début, c'est un peu désagréable, car après environ 100 mètres, vous allez sans doute oublier que la voiture va freiner pleinement si vous vous grattez la cheville. Cependant, une fois que vous avez appris à doser la pédale, vous pouvez faire des voyages entiers sans utiliser les freins mécaniques. Dès votre arrivée, vous pouvez caresser votre éco-ego en sachant que vous n'avez presque pas gaspillé d'énergie.

Une fois que vous avez utilisé cette énergie, il est préférable de chercher une borne de recharge rapide, car une batterie plus grande signifie naturellement un temps de charge plus long. Cependant, il y a de bonnes nouvelles à cet égard car la E+ peut charger rapidement jusqu'à 100 kW, alors que la Leaf ordinaire ne peut charger qu'à 50 kW. Vous pouvez donc remplir une batterie vide à 80 % en un peu moins de trois quarts d'heure. Avec une station de recharge classique, il faut compter une dizaine d'heures avant d'être rechargé.

Sur la route, il est agréable de se trouver dans la Leaf E+. La suspension n'est peut-être pas la plus raffinée et peut parfois sembler légèrement rebondissante, mais en général elle réussit bien à filtrer les bosses. L'espace pour les passagers

est suffisant et le coffre, avec ses 420 litres, est également assez généreux pour une voiture à hayon. Un seul inconvénient est que le système sonore BOSE optionnel est monté de façon peu pratique sur le plancher du coffre.

INTERPRÉTATION DES PRIX

La Nissan Leaf E+ est disponible en Belgique à partir de 45.000 euros. C'est un peu moins de 7 000 euros de plus qu'une version de 40 kWh équipée de la même manière, car la E+ ne peut pas être configurée comme un modèle de base. Cependant, ce prix représente un danger pour la Leaf. La plus petite des Tesla, le modèle 3, dont le prix de départ est de 48.800 euros, est très proche de celui de cette Nissan. Ce n'est donc pas tant la Leaf E+ qui est trop chère, mais son concurrent américain qui la fait paraître chère. Une comparaison avec la Hyundai Kona Electric est plus logique: avec une batterie de 64 kWh, elle coûte un peu plus cher que la Leaf (46 499 euros).

NOTRE VERDICT

La Nissan Leaf était déjà une habile voiture électrique et la E+ va encore plus loin. Son prix est raisonnable compte tenu de la grande batterie. En fait, comme beaucoup de ses concurrents, cette voiture n'a qu'un problème: Tesla. Avec le modèle 3 le moins cher à peu près au même prix que la Leaf E+, cette dernière se trouve dans une position difficile.



APERÇU:

+

- Forte augmentation de l'autonomie de conduite
- Efficacité et facilité avec e-Pedal
- Amélioration de la capacité de charge rapide

-

- Prix par rapport à la concurrence
- (Légèrement) moins de portée que les concurrents
- Le BOSE-subwoofer occupe le volume du coffre



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

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

ECOREVIEW MERCEDES EQC 400: UN LUXE SANS BRUIT



Les SUV sont à la mode et on le remarque à chaque coin de rue. Même les voitures électriques ne sont pas à l'abri de cette tendance et c'est pourquoi nous assistons à une véritable bataille titanesque dans la classe supérieure. Nous avons mis à l'épreuve le dernier concurrent de Stuttgart, en Allemagne: la Mercedes EQC.

TEXTE: JORAM VAN ACKER



INEFFICACES OU LOGIQUES?

Lorsque Tesla est arrivé avec son modèle X il y a environ 5 ans, il a consciemment ou inconsciemment lancé une tendance qui, à première vue, ne semble pas avoir de sens: équiper les voitures les plus lourdes du marché d'un bloc de batteries surdimensionné et d'un ensemble de moteurs électriques. Cependant, ce marché ne s'est pas montré hostile à cette idée car un Model X est maintenant tout sauf une rareté sur nos routes.

Malgré son poids plus important et sa plus grande résistance à l'air, la forme du SUV offre beaucoup de possibilités en tant que voiture électrique. Le modèle est un peu plus haut par nature, donc un jeu de batteries sous le plancher ne pose pas de problème et les moteurs électriques peuvent être placés directement sur les essieux sans sacrifier l'espace. Une chaîne cinématique correspond même parfaitement au caractère du SUV de luxe: il y a toujours beaucoup de couple pour faire avancer ce lourd chariot et il n'y a rien de plus qu'un silence pur pour un confort optimal.

D'autres constructeurs ont également rapidement adopté cette logique et ont apporté leur propre interprétation du VE de luxe sur des jambes hautes. La rapide Tesla Model X a vite été rejointe par la haute technologie Audi E-Tron et la sportive Jaguar i-Pace. Il ne restait plus qu'une seule contribution à apporter: la Mercedes EQC. Curieux de voir quel adjectif on peut y attribuer...

SOUS LE (VRAI) CAPOT

À l'avant de la Mercedes EQC, nous trouvons déjà un moteur électrique et pas de coffre supplémentaire comme sur la Tesla Model X. Ce moteur produit 204 ch qu'il dirige vers les roues avant. À l'arrière, sous le plancher du coffre, on trouve un deuxième moteur électrique qui produit 204 ch. Le tout pour une puissance de 408 ch et un couple de 760 Nm répartis sur les quatre roues.

Le bloc de batteries se trouve entre ces deux moteurs, sous le plancher de la voiture, et offre de la place pour 80 kWh d'électricité. Cette capacité donne à la voiture une autonomie théorique, mesurée selon la méthode WLTP, de 417 kilomètres. La recharge rapide n'est possible que dans une certaine mesure, car le EQC ne peut charger jusqu'à 110 kW, contre 150 kW pour une Audi E-Tron, par exemple. En tout cas, la batterie de la Mercedes atteint 80% après environ 40 minutes sur un chargeur rapide.

SUR LA (VRAIE) ROUTE

Des chiffres intéressants, mais la question est de savoir comment la CEC les met en pratique. Ses concurrents ont également beaucoup de puissance et une grande batterie, mais les performances et les caractères varient.

Pour commencer, l'EQC sait comment utiliser ses 408 chevaux avec habileté, sans littéralement vous cogner la tête. Lorsqu'une Tesla vous donne une telle poussée à l'arrière que votre tête frappe contre l'appui-tête, la Mercedes prend tout cela un peu plus à cœur. L'accélération commence relativement doucement, puis augmente progressivement en intensité à mesure que la voiture accélère. Ainsi, si un Model X est un boulet de canon, l'EQC rappelle davantage un confortable bœuf. Néanmoins, ce mastodonte de 2 495 kilos atteint 100 kilomètres par heure en 5,1 secondes, il s'agit donc d'un bœuf qui a du potentiel. La dynamique de conduite, en revanche, n'est pas sa spécialité: dans un virage rapide, la voiture lutte avec sa propre masse et règle le sous-virage.

Cependant, dès que vous vous asseyez dans l'EQC, vous remarquez que des choses comme l'accélération brutale et les virages vulgaires sont en dessous du niveau de cette Benz. La voiture est entièrement axée sur le luxe et la tranquillité. Cela





DES APPARTEMENTS FINIS
RAPIDEMENT DISPONIBLES

PROFITEZ
DE CET ÉTÉ
DE FAÇON
PRIVILÉGIÉE



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

70%
déjà vendu



La Résidence Le Roulis est située dans un endroit idéal à La Panne. La combinaison d'une vue sur mer frontale et de la proximité du centre animé donne à ce projet un charme supplémentaire. Le bâtiment a un aspect contemporain et intemporel. **Les prix commencent à partir de 115 000 €.**

Real Houses dispose d'un certain nombre d'appartements, au Roulis et dans d'autres résidences, disponibles rapidement et finis. Tant à De Panne que dans d'autres villes côtières. Pour les décideurs rapides qui veulent profiter de cet été sur la côte. Toutes les possibilités sur www.realhouses.be www.realhouses.be.



À propos de zappi : Le chargeur intelligent pour VE dans une classe à part

zappi est un chargeur pour VE intelligent avec une différence. Non seulement il fonctionne comme un chargeur traditionnel, mais il peut également charger votre VE avec une énergie 100% GRATUITE générée par votre propre énergie solaire PV ou éolienne.

Voici le côté SMART : zappi peut charger gratuitement pendant la journée avec votre propre production d'énergie, mais en même temps peut également être configuré pour charger aux heures les plus économiques la nuit, en préférant les tarifs économiques de votre fournisseur d'énergie. Tous contrôlables par l'application myenergi.

Pas de PV? Pas de problème !! Si vous n'avez pas de système photovoltaïque, zappi peut toujours fonctionner comme une borne de charge ordinaire en important depuis le réseau. Ce faisant, la capacité maximale de votre connexion et la consommation des autres appareils de votre maison sont constamment prises en compte. Vous pouvez toujours ajouter votre système solaire / éolien ultérieurement.

Quelques marques de voitures avec lesquelles nous sommes compatibles



Plus d'infos: www.myenergi.be

PG75



ZERO
 MOTORCYCLES

PG64

NIU



PG76

S
 SUPER
 SOCO



Classic elements, elements of a Café Racer

PG60

H
 HORWIN



GO4ELECTRIC
LEUVEN

Ambachtenlaan 33 - 3001 Heverlee
 016 79 50 49
 leuven@go4electric.be

GO4ELECTRIC
ANTWERPEN

Lange Lozanastraat 146 - 2018 Antwerpen
 03 216 11 70
 Antwerpen@go4electric.be



se remarque immédiatement sur la suspension: la voiture est douce au toucher, la pédale de frein est parfaitement équilibrée de sorte que vous pouvez vous arrêter sans bosses ni secousses et la suspension est très confortable - même si aucun amortisseur à air n'est disponible. Un autre élément apaisant est la «fonction voile». Grâce aux pédales situées derrière le volant, vous pouvez activer la régénération des freins ou simplement l'arrêter complètement, de sorte que la voiture se laisse emporter complètement sans résistance, comme si elle était portée par le vent. Cela élimine les chocs qui se produiraient dans une voiture conventionnelle si la puissance de l'accélérateur était modifiée, même légèrement.

Cette conduite plus calme profite également au rayon d'action, bien sûr. Nous n'avons pas atteint le WLTP de 417 kilomètres, mais nous estimons que l'EQC devrait pouvoir atteindre environ 350 kilomètres à pleine charge de courant sous le pied du bon conducteur. À cette fin, la voiture offre également quelques outils. D'une part, il y a le mode de navigation extrêmement confortable, qui assure également une consommation de carburant nulle en se laissant emporter. D'autre part, vous pouvez sélectionner un mode «Auto D», qui récupère alors l'énergie de freinage et adapte automatiquement la régénération aux conditions et aux véhicules qui vous précèdent via le radar. Ainsi, vous pouvez même conduire à la bonne puissance sans avoir à utiliser la pédale de frein.

CHAPELLE SUR ROUES

L'aspect luxueux de la Mercedes EQC est également repris dans son intérieur. C'est un jeu dynamique de splendeurs avec des combinaisons de couleurs qui ont parfois même une allure rétro. On nous a donné l'édition spéciale «1886», qui devait faire référence à l'année de naissance de Mercedes-Benz et donc de la voiture telle que nous la connaissons, et qui possède un intérieur absolument époustouffant. Des nuances de gris sont combinées avec le genre de velours bleu gentiane qui n'a probablement pas vu le jour depuis les années 1950. L'ensemble a des coutures de couleur cuivre et certains détails comme les grilles de ventilation reprennent la couleur de ce métal. Grâce à un soin extrême apporté à l'insonorisation, cette voiture a l'allure d'une chapelle gothique silencieuse. Vous vous reposez immédiatement.



Il y a aussi pas mal d'espace dans cette chapelle - si on ne peut pas l'appeler une cathédrale. Les occupants ont généralement beaucoup de place car il y a aussi beaucoup de place pour les jambes et la tête à l'arrière. Cependant, avec ses 500 litres, le coffre offre un volume un peu moins important que ce à quoi on pourrait s'attendre. Cela est probablement dû au fait que le plancher est relativement haut, car le moteur électrique arrière occupe l'espace en dessous.

Ne vous y trompez pas: il y a beaucoup d'équipements modernes derrière cet intérieur rétro. L'EQC, par exemple, est équipé du tout dernier système infotainment MBUX, qui peut être commandé à l'aide d'un bouton rotatif sur la console centrale, de l'écran tactile et des boutons tactiles sur le volant. Tout fonctionne bien mais il faut s'y habituer, peut-être parce qu'il y a tellement de façons de contrôler le système que vous devez définir votre propre stratégie au préalable. Des aides à la conduite sont également disponibles: des éléments comme le régulateur de vitesse adaptatif sont standard et peuvent être complétés par une fonction de conduite semi-autonome moyennant un supplément.

PRIX BASÉ SUR LE MARCHÉ

Le prix pour votre propre chapelle gothique sur votre allée est de 79 860 euros. Cela semble être une grosse somme d'argent - et c'est bien sûr le cas - mais la comparaison avec ses concurrents précités est toujours valable. Vous payez plus de 82 000 euros pour une Audi E-Tron, 93 000 euros pour une Tesla Model X et un peu plus de 80 000 euros pour une Jaguar i-Pace.

NOTRE VERDICT

Le Mercedes EQC est une technologie à couper le souffle qui peut jouer un rôle parfait dans la bataille titanique des VE de luxe à pattes hautes. Elle se distingue de ses concurrents par son orientation vers le luxe et la tranquillité et s'avère également légèrement plus abordable. Notre enthousiasme aurait été vraiment complet si l'EQC pouvait également être commandé avec une suspension pneumatique, mais les amortisseurs standard sont généralement suffisants.



APERÇU:

+

- Transmission confortable
- Intérieur sublime
- Beaucoup de pouvoir

-

- Un coffre plus petit que prévu
- N'aime pas les virages
- Capacité (plus ou moins) limitée de chargement rapide

ECOREVIEW

BMW 330E: UN COUTEAU À DEUX FACES?

Au début de l'année dernière, BMW nous a offert une toute nouvelle série 3, qui comprend un hybride rechargeable. Le même nom mais une voiture entièrement nouvelle: nous avons mis la BMW 330e à l'épreuve.

TEXTE ET PHOTOS: JORAM VAN ACKER

UNE PETITE RECHERCHE

BMW fabrique des séries 3 depuis plus de 4 décennies et depuis le lancement de sa précédente génération, en 2012, on trouve aussi des hybrides entre eux. Nous disons délibérément «hybrides» parce qu'ils n'ont pas toujours été des plug-ins. Le constructeur automobile bavarois a d'abord eu une courte aventure avec un groupe motopropulseur hybride à chargement automatique sous la forme de la BMW ActiveHybrid 3. Cependant, le beau six cylindres de ce modèle n'a pas pu empêcher que, vu son prix élevé, peu d'entre eux soient passés en vente libre.

A partir de 2015, le constructeur a alors résolument opté pour les hybrides rechargeables et l'ActiveHybrid 3 a dû céder la place à la BMW 330e. Le six cylindres a été remplacé par le 320i à quatre litres et le moteur électrique avait 88 ch. La batterie a été agrandie pour atteindre une capacité

de 7,6 kWh et une prise a été ajoutée sur le flanc gauche. L'ensemble produisait 252 ch et 420 Nm de couple et était considérablement moins cher que l'ActiveHybrid 3. Il a immédiatement connu un plus grand succès que son prédécesseur à chargement automatique.

BMW a lancé sa nouvelle série 3 à la fin de 2018 et, compte tenu du climat actuel, tant sur le plan écologique que fiscal, un hybride rechargeable ne pouvait pas manquer cette fois-ci non plus.

NOUVEAU CHAPITRE, MÊME RECETTE?

Sous le capot de la toute nouvelle 330e, on trouve peu de surprises au premier coup d'œil. Pour commencer, il y a un quatre cylindres de 2,0 litres qui, cette fois encore trouve généralement sa place dans la nouvelle 320i. Ce moteur envoie à lui seul

184 ch et 300 Nm de couple vers l'essieu arrière. Entre le moteur à essence et la boîte de vitesses, il y a un moteur électrique compact qui fournit 113 ch et 265 Nm de couple supplémentaires. Avec une pincée de magie hybride, nous arrivons à un total de 252 ch et 420 Nm de couple, car bien sûr, rien n'est aussi simple que 1+1 avec une plug-in.

Des chiffres étonnamment similaires par rapport à la génération précédente, penseriez-vous, mais il y a un petit plus. Et littéralement, parce que BMW introduit son système XtraBoost dans cette nouvelle 330e. Le nom rappelle les ampoules d'oxyde nitreux dignes aux Fast&Furious, mais la technologie est plus professionnelle chez BMW.

Lorsque le mode Sport est sélectionné, le système recherche le plus grand nombre possible de chevaux qui semblent être perdus dans le plug-in habituel.



Lorsque vous utilisez l'accélérateur à plein régime, vous obtenez un «XtraBoost» à l'arrière de pas moins de 40 ch, et ce en plus des 252 ch qui étaient déjà là. Alors la question se pose probablement de savoir pourquoi nous n'avons pas simplement attribué à la voiture une puissance de 292 ch au lieu de 252. La réponse est simple: vous n'obtenez cet «Xtra» de 40 ch que pendant 10 secondes, après quoi le système revient à son niveau habituel de 252 ch.

VROUM VROUM

En pratique, ces 40 chevaux supplémentaires font une différence. Dans son mode SPORT, c'est une véritable voiture de barreur: la réaction de l'accélérateur est sublime, le volant est très directe et le contrôle de la traction permet de ressentir un peu de survirage dans les meilleurs virages. En ligne droite, le 330e atteint la barre des 100 km/h en 5,9 secondes avec XtraBoost actif. Bien sûr, un

pied lourd ne profite pas à la consommation de carburant; le compteur se rapproche alors rapidement de 8 voire 9 litres aux 100 kilomètres.

Avec cette conduite sportive, la voiture émet un son merveilleusement insolent, roulant et sportif qui ne provient malheureusement pas du tout du moteur. Les haut-parleurs envoient un son composé spécifique dans la cabine pour rendre l'ensemble un peu plus attrayant. C'est excitant au début, mais à la fin on se sent assez dupé... Cela rappelle un peu un enfant assis au volant d'une voiture à l'arrêt et imitant les bruits du moteur: ce n'est pas réel, mais avec un peu d'imagination c'est amusant.

Le problème avec ce caractère sportif, cependant, est que la 330e ne se calme guère dans son mode de conduite HYBRID normal. La suspension (standard) reste relativement dure et n'est pas efficace en cas de conduite calme. De plus, la sensation de conduite reste vive et quelque peu nerveuse. D'une certaine manière, cette BMW vous encourage à conduire plus vite, car à une vitesse plus faible, vous avez le sentiment que la voiture ne fait pas ce pour quoi elle a été conçue.

En plus des modes SPORT et HYBRIDE, il existe également un mode ÉLECTRIQUE, où la voiture ne fait appel qu'au moteur électrique si possible. Cela donne à la voiture une vitesse de pointe



Ez
Ride

The Future is easy



**CHEZ EZ-RIDE, L'ACCENT EST ENTIÈREMENT MIS SUR
DES MOYENS DE TRANSPORT ALTERNATIFS INTELLIGENTS**



Infos et points de vente: www.ezride.be / hello@ezride.be / +32 55 60 55 25
Follow us on: Instagram & FB / @ezridebenelux



tout électrique de 140 km/h et une autonomie théorique de 59 à 66 kilomètres. Dans la pratique, nous considérons que 50 kilomètres est une distance raisonnable si vous ne devez pas prendre l'autoroute. Les 113 chevaux du moteur électrique s'avèrent suffisants pour pouvoir conduire la voiture normalement sans avoir recours au moteur à combustion interne. Cela signifie qu'en principe, une consommation de 0 litre de carburant est possible avec une utilisation optimale de la prise.

PRATIQUE

La nouvelle 330e est toujours une véritable BMW à l'intérieur et offre donc un intérieur de qualité, moderne et spacieux sans trop d'histoires. Le fabricant allemand aime toujours s'en tenir à des boutons physiques pour certaines fonctions dont vous avez besoin en conduisant, ce que nous pouvons apprécier dans un monde d'écrans tactiles multifonctionnels. Un certain nombre de boutons - comme ceux du système d'info-divertissement - ne sont plus tout à fait physiques mais offrent un retour haptique: une courte vibration vous fait savoir que vous les avez pressés. Ce système d'info-divertissement iDrive reste l'un des meilleurs systèmes sur le marché.

Cependant, il y a un ou deux aspects du nouvel intérieur qui nécessitent une certaine adaptation. Par exemple, la 330e est équipée du nouvel écran du conducteur qui remplace les compteurs classiques, et cet écran n'est pas la pièce technologique la plus évidente. Même lorsque vous voulez connaître l'heure, vous devez chercher d'abord entre l'enchevêtrement d'informations que l'écran affiche. Heureusement, notre voiture d'essai a une affichage head-up en option, qui est en soi assez complet pour ne pas avoir à regarder beaucoup l'écran. Cependant, il faut payer 1 120 euros pour cela...

Une deuxième source de légère frustration a été trouvée dans les boutons de sélection des modes de conduite. Là où de nombreux concurrents travaillent avec un seul interrupteur, le 330e dispose d'un bouton individuel par mode sur la console centrale. Il faut donc regarder en bas quand on veut activer un autre mode en conduisant. Cependant, ce ne sont que des détails dans un intérieur qui est par ailleurs tout à fait correct.

Le coffre n'est pas mal non plus pour une berline avec une batterie: avec ses 375 litres, la 330e offre environ 100 litres de moins qu'une série 3 ordinaire. Cependant, vous ne remarquez pas grand-chose de cela dans la pratique, ces litres se trouvent principalement sous le plancher du coffre où la 330e peut offrir un peu moins d'espace de rangement supplémentaire. Le siège arrière peut être aplati dans un rapport 40-20-40, ce qui permet de transporter des objets plus longs.

PRIX + OPTIONS

Vous accrochez une BMW 330e à votre boîte murale à partir de 52.450 euros. C'est un peu plus que la Mercedes C300e, qui coûte au moins 50 094 euros, mais moins que la plus puissante

Volvo S60 T8, qui vous achetez à partir de 58 450 euros. Comme c'est souvent le cas avec BMW, le prix de base n'inclut pas grand-chose. Il faut donc compter sur quelques milliers de plus pour obtenir un régulateur de vitesse adaptatif et une radio DAB, par exemple. Un 330e correctement équipé coûtera donc entre 55 000 et 60 000 euros; ce n'est pas peu mais conforme à la concurrence des plug-ins.

NOTRE VERDICT

La BMW 330e est une voiture qui a beaucoup de potentiel: elle est bien construite, sportive et luxueuse mais peut aussi être économique. En ce sens, il s'agit d'une voiture à deux caractères. Le confort, cependant, souffre quelque peu de la volonté d'optimiser la dynamique de conduite, mais c'est une question de goût.



APERÇU:

- | | |
|---|---|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • Réponse directe au gaz • Matériaux qualitatifs • Bonne applicabilité électrique | <ul style="list-style-type: none"> • Suspension (standard) relativement dure • Peu d'options incluses • Un faux bruit de moteur frappant |

RÉCIT DE VOYAGE

TOYOTA RAV-4 HYBRID



La passion pour les voitures et le désir de contribuer au climat ne vont pas toujours de pair. Prendre un virage avec des pneus qui crissent, laisser le moteur tourner à haut régime ou apprivoiser les bois sous les pneus d'un Defender: le cœur de la plupart des fanatiques de voitures bondit à la seule pensée. Mais nous ne rendons pas service à la nature et c'est un aspect important de la «mobilité de demain». La conduite passionnée est-elle alors une chose du passé? Nous nous sommes rendus dans les montagnes avec une Toyota RAV-4 Hybrid, une voiture qui - sur papier du moins - semble confirmer cette déclaration. La Bella Italia: de belles routes, de beaux paysages; au moins, le cadre est à rêver... Et la voiture?

TEXTE: PIETERJAN BOGAERT



LE DÉPART

4h30: Frottez les yeux et vérifiez une dernière fois que rien n'a été oublié. La veille, nous avons déjà rangé tous nos bagages à la manière de Tetris et il s'est avéré qu'il y avait une quantité étonnante de place dans le coffre. Contre toute attente, car «juste pour être sûr», nous avons une demie penderie avec nous. Dans la voiture, le chauffage des sièges est allumé, la climatisation est à 25 degrés et nous sommes en route. Les sièges merveilleusement doux et le cockpit quelque peu futuriste donnent immédiatement une sensation agréable. Une vraie voiture de voyage, le RAV4, donc c'est pratique. À Gand, un court arrêt pour prendre les passagers. Entretemps, le coffre a été rempli à pleine capacité et maintenant, nous avons peut-être une penderie complète avec nous. Nous rangeons les chaînes à neige devant entre les snacks, la seule concession que nous ayons à faire. Dix minutes plus tard, nous sommes sur l'autoroute et il est temps d'avoir une bonne conversation matinale avec les passagers, après tout, nous partons en voyage! Apparemment, les sièges arrière ne sont pas inférieurs au confort des sièges avant: compte tenu des multiples ronflements,

la conversation devra attendre quelques heures. Musique calme alors, j'aime bien conduire de toute façon.

Ces chaînes à neige... Absurde, en fait. Je connais bien la région, il neige rarement fort et je suis en route en 4x4. Si mon partenaire n'avait pas insisté 5 fois, les snacks n'auraient pas dû faire de place.

LES MONTAGNES

Les essuie-glaces au plus haut niveau, les perles de sueur sur le front, les capteurs d'alarme se déclenchent parce que le régulateur de vitesse adaptatif est désactivé par le mastodonte d'un camion qui nous donne une douche gratuite. Une attaque directe des sens. Dans quoi diable nous sommes-nous embarqués? Au loin, je vois un signe qui s'approche vite: «Ternat». Météo belge typique. La température peut être un peu abaissée parce qu'entretemps la voiture a été chauffée. Après le Ring, 10 heures de route supplémentaires avec, selon les prévisions, une météo légèrement améliorée. Repos maintenant. Et le temps de jeter un coup d'œil.

À l'avant, il y a un moteur à essence de 2,5 litres, avec des moteurs électriques sur les essieux avant et arrière et une transmission automatique CVT. 176 chevaux ga-lopent sur la route. Conduite étonnamment agréable et le son n'est pas mal non plus.

Le bruit de moulin à poivre attendu des Toyota du passé fait place à une alternative digne de ce nom. Un ronflement subtil quand il atteint les plus hauts régimes. L'automatique normal a trouvé son égal dans cette CVT. Cependant, l'accélération et la décélération ostentatoires n'ont pas manqué leur effet sur les passagers: enfin une chance pour cette conversation. Un monologue de ma part sur l'engrenage magnifiquement façonné qui colle au système d'info-divertissement très amélioré qui réagit très rapidement. Il indique même où la puissance est dirigée ou quand la voiture roule uniquement en hybride. Malheureusement, l'écran est enveloppé dans un plastique d'apparence assez bon marché. Je touche tous les matériaux à portée de main: de la «qualité» à mon avis! Les passagers bâillent, voilà le résultat. La route s'étend sur un beau paysage et pendant un instant je m'imagine dans mon Freelander d'antan. Le bolide qui me charme depuis des années avec son agréable tenue de route, sa belle position assise et son intérieur de qualité. Mais là aussi, j'ai apprécié la vue sur la nature qui s'étend sur le capot bombardé. La route est, pour ainsi dire, bouffée par la voiture. Le RAV-4 a aussi cette sensation de véritable SUV et cela lui donne du charme. On remarque même que la voiture se positionne au-dessus de sa gamme de prix.

Encore 2 heures et nous y sommes. A travers le tunnel du Mont Blanc, Zucchero résonne dans le système sonore pur et nous voilà dans la belle Italie. Et il pleut.

VENTES GRANDIOSES CHEZ

Minerva

Bike Outlet

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

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

VENTE
DIRECTE AU
CONSOMMATEUR

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

À PARTIR
DE € 1495

Vélo électrique
Moteur central • Autonomie +/- 100 km



À PARTIR
DE € 795

Vélo électrique
Moteur arrière • Autonomie +/- 80 km



À PARTIR
DE € 695

Vélo électrique
Moteur arrière • Autonomie +/- 40km



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



BAFANG

SHIMANO
STEPS

Minerva



Scoppla



LA PETITE VALLÉE APPELÉE RHÊMES-NOTRE-DAME

Au milieu des montagnes, au bout d'une route sinueuse de 30 kilomètres, nous arrivons enfin à notre destination: le pittoresque Rhêmes-Notre-Dame. Le petit village ressemble à un voyage 50 ans en arrière. Notre appartement est situé à 20 mètres au-dessus de nous, sur le flanc de la montagne qui n'est reliée à la route principale que par une route de campagne étroite et escarpée. Habituellement utilisée uniquement par la chèvre de montagne, la conclusion de nos passagers est de garer la voiture ici et de la remonter à pied. Mais je ne suis pas d'accord et j'active rapidement l'outil du système d'info-divertissement qui montre quelles roues reçoivent de l'énergie et lesquelles n'en reçoivent pas. La seule étape - complètement superflue - qui est censée être franchie lorsqu'on veut apprivoiser le Mont Blanc sous ses pieds dans un RAV-4. Un petit élan, le nez levé, les roues se préparent, des appels à l'aide sont lancés à l'arrière et la Toyota se montre sous son meilleur jour. Sans hésiter, il défie la neige et gagne la bataille. Les passagers, qui n'ont perdu que 5 ans de leur vie, sortent en toute sécurité à la porte de l'appartement et le déchargement commence.

Comme je le pensais, les chaînes à neige sont un gaspillage d'espace. Moi et mon RAV-4, c'est tout ce qu'il faut.

Notre fidèle compagnon nous surprend chaque jour de notre séjour avec son échauffement rapide, sa technologie fiable et ses caractéristiques tout-terrain performantes. Quand on revient du domaine skiable, c'est toujours une belle réunion en voiture et en mangeant, on en conclut que c'est une voiture formidable.

LA BELLE AOSTE

Le dernier jour de vacances avant de rentrer et le temps d'une indispensable visite au pied de la montagne: Aoste. Connue pour ses nombreuses boutiques de produits artisanaux et sa belle architecture du nord de l'Italie - à ne pas confondre avec le lieu de naissance du savoureux salami d'Aoste. Après une recherche fructueuse d'un nouveau portefeuille et de lunettes de soleil, nous concluons dans un restaurant confortable avec un délicieux morceau de viande italienne. Puis retour dans la voiture pour une montée d'une heure avec l'estomac plein pour nous tenir chaud. La nuit se rapproche progressivement et apporte de la neige avec elle. Les couches de neige s'accumulent rapidement

et il ne faut pas longtemps avant que la Toyota ne fasse ses preuves une seconde fois. Glissant et se débattant, il se fraye un chemin jusqu'à ce que, à 8 kilomètres de son sommeil, il jette l'éponge. Les pneus tournent et le moteur crie, mais le mouvement s'arrête. Heureusement, nous avons ces fichues chaînes à neige...

LA TERRE SACRÉE DE LA PATRIE

Nous voyons le pays de la passion disparaître dans notre rétroviseur. L'ambiance est bonne, les snacks sont renouvelés et les chaînes à neige sont rangés le plus loin possible. C'est l'heure du troisième et peut-être du plus grand test du voyage: la consommation. Après tout, c'est un hybride.

Avec ma brochure à mes côtés et les systèmes d'aide électronique de notre estimé compagnon, nous arrivons à la conclusion suivante:

Consommation moyenne à 110 km/h: 7,7 l/100 km

Consommation moyenne à 120 km/h: 8,4 l/100 km

Consommation moyenne à 130 km/h: 9,4 l/100 km

Cependant, nous faisons remarquer que nous avons fait le même test avec cette voiture sans les 3 passagers ou un coffre plein et avons obtenu un résultat de 7,1 l/100 km à 120 km/h.

Pour un hybride de 2,5 litres, ces résultats ne sont peut-être pas très bons après tout et avec une émission de CO₂ de 131 g/km, il n'est pas non plus le meilleur élève de la classe. C'est dommage, car cela aurait complété notre enthousiasme. Il faut espérer que la version plug-in, qui arrivera plus tard dans l'année, fera mieux en termes d'écologie.

LA FIN

Au début de notre voyage, nous nous sommes demandé si le Toyota RAV-4 était une confirmation de la conduite sans passion. Nous sommes ravis, et nous nous réjouissons même, que cet hybride contienne l'essence du plaisir de conduire. Une voiture grandiose dans presque tous ses aspects qui, selon ce modeste journaliste, surpasse ses adversaires - même dans une classe plus chère. Il est dommage qu'il ne soit pas à la hauteur au niveau de sa consommation.

THE HIGHEST FORM OF SOUND.

Bowers & Wilkins  FORMATION



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

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



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

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

La même qualité dans toutes les pièces.

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

Formation Flex®: puissance compacte.

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

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

DIGITHome

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

L'Audiophile

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

Audiomix

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

diMonaco

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

Elektro Lefevre Tienen

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

D&M beeld- en klankstudio

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

Stevens Hifi Leuven

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

Stevens Hifi Gent

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

Hifi Home

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

Teletechnics Audio Video

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

New Music

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

BILLET AVERE:

2020 SERA UNE ANNÉE CRUCIALE

La mobilité est cruciale pour l'économie et nous donne de la liberté. C'est pourquoi nous y consacrons des dizaines de milliards d'euros par an, principalement par l'achat de voitures. Cependant, la mobilité pose des défis en termes de santé publique et de changement climatique, et l'on prend de plus en plus conscience que la voiture électrique offre des solutions.

TEXTE: PHILIPPE VANGEEL & JOCHEN DE SMET - ÉDITORIAL: JORAM VAN ACKER

Les développements dans le domaine de la mobilité électrique s'accroissent. En attendant, la question n'est plus de savoir si nous allons rouler à l'électricité, mais à quelle vitesse. Si l'on examine les tendances de ces dernières années pour la Belgique, on constate une croissance considérable de la voiture électrique à batterie (BEV) en 2019. On parle presque d'un doublement!

Une percée pourrait avoir lieu dans l'année à venir. D'une part en termes de technologie et d'offre, mais surtout en raison d'un contexte de mobilité en pleine évolution dans lequel les parcs automobiles d'entreprises, en particulier, deviennent systématiquement plus verts. La durabilité devient de plus en plus évidente, tant financièrement que mentalement.

Un dialogue actif et une coopération intensive entre le gouvernement et le monde des affaires sont essentiels pour positionner la Belgique en tant que moteur dans le domaine de la mobilité électrique. Cette coopération est nécessaire pour permettre un déploiement synchronisé, efficace et effectif de la conduite électrique.

D'autre part, la disponibilité des VE est la valeur fondamentale pour le développement du marché. La réponse est maintenant là, avec le développement de nombreux nouveaux modèles et l'avènement de normes plus strictes en matière de CO₂ qui donnent un coup de pouce supplémentaire aux fabricants.

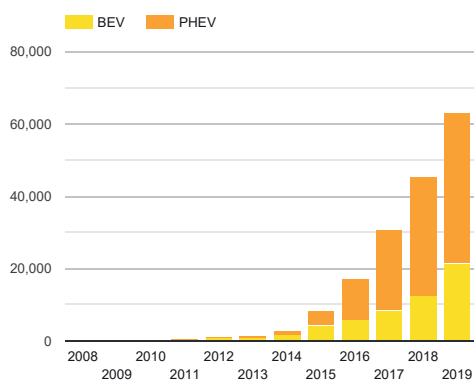
Le doublement que nous avons enregistré en 2019 a de bonnes chances de se répéter en 2020. De plus, cela va de pair avec le déploiement puissant des points de chargement. Ajoutez à cela une politique pluriannuelle et un plan de communication pour des incitations fiscales et non fiscales cohérentes et nous verrons que la conduite électrique ne reste plus un marché de niche.



TOTAL NUMBER AF VEHICLES ELECTRICITY (2019)

Country: European Union

Total fleet of passenger cars per alternative fuel (CNG, LNG and LPG in 2018/2019 is based on extrapolated data)



Source: Data gathered by the European Alternative Fuels Observatory, commissioned by contract by the European Commission.
--DG Mobility and Transport--

Source data: Total number AF vehicles Electricity (2019)

drivetrain	BEV	PHEV	Total
2008	9	0	9
2009	13	0	13
2010	34	0	34
2011	322	16	338
2012	907	338	1,245
2013	919	359	1,278
2014	1792	1159	2,951
2015	4258	4098	8,356
2016	5846	11422	17,268
2017	8296	22273	30,569
2018	12417	33005	45,422
2019	21231	41807	63,038

JE CONDUIS À L'ÉLECTRICITÉ... ET MAINTENANT?

Les particuliers et les entreprises envisagent de plus en plus souvent l'achat d'une voiture électrique ou d'un hybride rechargeable. Malheureusement, ce type d'électrification de la flotte est encore reporté ici et là en raison de quelques obstacles. Où puis-je, ou mes employés peuvent-ils, charger leur voiture? Un investissement lourd dans l'infrastructure de recharge est-il nécessaire? La recharge électrique reste fiscalement intéressante. Puis-je également remplacer mes camionnettes par un véhicule électrique? Ce sont toutes des questions ou des préoccupations justifiées, mais elles ne sont certainement pas insurmontables lorsque vous choisissez la bonne solution. Nous examinons quelles sont les principales préoccupations et nous essayons de les clarifier autant que possible.

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE



VOTRE PROPRE STATION D'ESSENCE

Tout le monde a l'habitude de faire le plein de sa voiture avec un moteur à combustion interne dans une station-service. Facile, car cela ne prend que quelques minutes et il est rare qu'il faille parcourir plus de quelques kilomètres en Belgique pour trouver une station-service. Très peu de particuliers ou d'entreprises disposent de leur propre pompe à essence. De plus, nous n'attendons ni n'exigerons jamais que le gouvernement ou une autorité locale fournisse elle-même une station-service dans votre quartier.

Lors de l'achat d'une voiture électrique, il devient soudain possible d'installer sa propre pompe à essence sous la forme d'une station de recharge. Cela peut sembler facile, mais ce n'est pas vraiment le cas.

Tout le monde n'a pas une maison avec un garage ou un espace privé assez grand pour installer une station de recharge. Pour les personnes qui veulent conduire à l'électricité et qui n'ont pas la possibilité d'installer une station de recharge dans leur propre maison, il semble donc logique que le gouvernement fournisse des installations de recharge suffisantes. Après tout, c'est le gouvernement qui veut promouvoir la conduite électrique, n'est-ce pas?

COMBINER LES POSSIBILITÉS

Les installations de chargement qui sont mises en place par le gouvernement ou les autorités locales s'ajoutent rapidement. Cependant, il semble irréaliste que nous voulions être complètement dépendants du gouverne-

ment pour la recharge de nos voitures électriques. Nous allons conduire de plus en plus à l'électricité, donc la solution pour recharger toutes ces batteries devra venir d'une combinaison de solutions, qui heureusement sont de plus en plus disponibles. Recharger nos véhicules électriques, par exemple, devient de plus en plus facile, et nous ne saurons peut-être bientôt plus ce qu'est exactement le stress de l'autonomie.

SOLUTIONS PRIVÉES

Une station de recharge à domicile restera bien sûr l'une des solutions les plus évidentes. Si vous disposez de l'espace nécessaire à votre domicile pour installer une station de recharge, c'est la situation la plus confortable. Vous pouvez toujours prendre la route avec une voiture entièrement chargée et votre station de recharge privée est toujours gratuite et disponible. Bien entendu, lorsque vous installez votre propre station de recharge, vous devez tenir compte de la puissance du réseau électrique de votre domicile et vous devez être suffisamment informé avant d'installer une station de recharge. Il n'est pas si facile de déterminer exactement combien vous coûtera un point de recharge à domicile. L'installation de la station de recharge elle-même coûtera dans la plupart des cas entre 1500 et 2500 euros, mais lorsque des ajustements doivent encore être apportés à votre réseau électrique, les coûts peuvent être plus élevés.

Les personnes qui possèdent une voiture électrique ou une voiture hybride rechargeable comme voiture de société se demandent parfois s'il est judicieux de la recharger à la maison. Vous aviez une carte de carburant avec votre voiture, mais qu'en est-il lorsque je recharge ma voiture électrique à la maison? Bien entendu, il serait fastidieux de calculer exactement quelle partie de votre facture énergétique est responsable de la recharge de votre voiture afin de

la transmettre à votre employeur. En attendant, il existe des solutions à ce problème. Avec la plupart des fournisseurs de stations de recharge, il est parfaitement possible d'imputer les coûts de recharge de la voiture à l'entreprise. Dans de nombreux cas, cela peut se faire de manière entièrement automatique en facturant immédiatement à votre employeur l'énergie utilisée à la maison pour recharger votre voiture de société.

CHAQUE VOITURE ÉQUIPÉE D'UNE BORNE DE RECHARGE PUBLIQUE

Si vous envisagez d'utiliser une voiture électrique mais que vous ne pouvez pas installer une station de recharge à votre domicile, il existe aujourd'hui de nombreuses initiatives visant à faire installer une station de recharge dans votre quartier lorsqu'elle n'existe pas encore.

Aujourd'hui, de nombreuses municipalités veillent à ce qu'une station de recharge soit installée dans votre quartier lorsque vous achetez un véhicule électrique. Les règles peuvent varier d'une municipalité à l'autre, mais si vous envisagez de prendre une voiture électrique, vous pouvez demander à votre municipalité d'installer dans votre quartier une station de recharge ouverte au public (généralement à distance de marche). Ainsi, vous pouvez être sûr de pouvoir charger votre voiture tout près.

Si vous travaillez dans une municipalité où il n'y a pas de borne de recharge près de votre lieu de travail, vous pouvez également demander à la municipalité où vous travaillez l'installation d'une borne de recharge. Ici aussi, les conditions d'attribution d'un point de recharge varient selon les communes. Habituellement, le nombre d'heures que vous travaillez dans cette munici-



palité chaque semaine est pris en compte. Si cela s'avère suffisant, dans la plupart des cas, la municipalité installera une borne de recharge publique à une distance raisonnable de votre lieu de travail. Dans ce cas, la meilleure solution est que votre employeur s'adresse à la municipalité où l'entreprise est située.

QU'EN EST-IL DES IMMEUBLES À APPARTEMENTS?

Lorsque vous vivez dans un immeuble d'habitation, vous disposez souvent d'un parking privé qui ne peut être utilisé que par les occupants de l'immeuble. Dans ce cas, il est logique qu'un ou plusieurs points de chargement soient présents dans ce parking, ou dans le parking souterrain, par exemple.

Vous pouvez les acheter en groupe avec tous les propriétaires d'une voiture électrique ou d'une hybride rechargeable, mais il existe également de nombreuses possibilités qui facilitent grandement la mise en place d'une ou plusieurs bornes de recharge communes. Il va sans dire que vous ne pouvez pas simplement partager le coût d'une borne de recharge entre tous les copropriétaires lorsque vous êtes le seul à posséder une voiture électrique. Les différents fournisseurs de stations de recharge offrent également de bonnes solutions à cet égard. Les coûts de la borne de recharge peuvent être partagés entre les propriétaires d'une voiture électrique et ajustés lorsqu'un nouveau résident achète une voiture électrique. Il est également possible de contrôler parfaitement combien chaque utilisateur recharge exactement sa voiture, de sorte que le décompte de la consommation d'énergie peut être effectué avec précision et automatiquement.

Toutes ces questions doivent bien entendu être convenues entre tous les copropriétaires et/ou avec le syndic. Plusieurs entreprises proposant ce type de solution peuvent être présentes lors d'une réunion avec les copropriétaires pour leur expliquer les possibilités et les avantages.

RECHARGER DANS VOTRE ENTREPRISE

En tant qu'employeur, vous pourriez envisager de prévoir des points de recharge sur le parking de votre entreprise si votre parc de véhicules est appelé à devenir de plus en plus électrique. En tant qu'entreprise, c'est aussi un bon service de placer des bornes de recharge pour les visiteurs qui aiment recharger leur voiture pendant leur visite.

Pour les petites entreprises, il suffit parfois de placer une station de recharge. Ce n'est pas difficile à réaliser et est très proche de l'installation d'une station de recharge à la maison. Pour les grandes entreprises qui veulent installer plusieurs stations de recharge, la situation se complique. Si d'autres stations de recharge doivent être installées, l'installation de ces stations de recharge nécessitera bien sûr plus de travail et une grande quantité de personnalisation. Avec ces installations, il est très utile de faire une bonne analyse de la gestion de l'énergie au sein de l'entreprise et de s'assurer que les points de recharge sont contrôlés de manière optimale. Dans ce cas, il peut être utile, par exemple, d'installer des panneaux solaires pour s'assurer que vous arrivez à une solution économique et écologique.

Avant de faire ces investissements, il est essentiel pour les entreprises de savoir si la conduite électrique restera fiscalement intéressante. Personne n'a de boule de cristal, mais on peut s'attendre à ce que la conduite électrique ne fasse que se développer à l'avenir. Vous pouvez donc probablement supposer que vous devrez un jour faire cet investissement. Si vous avez la possibilité de le faire maintenant, alors qu'il existe encore des mesures fiscales favorables, il est préférable de ne pas attendre que ce soutien n'existe plus.

DES SOLUTIONS GLOBALES

Si, en tant que particulier, mais aussi en tant que chef d'entreprise, vous n'avez pas envie de tout vérifier vous-même, il existe aussi des solutions globales. Il est parfaitement possible d'être complètement aidé lorsque l'on passe à une voiture électrique, ou lorsque l'on veut moderniser son parc automobile.

Pour un particulier, une telle solution globale signifie qu'il louera sa voiture et que l'entreprise où il la loue se chargera également de l'installation de la station de recharge à domicile.

Toutefois, cette solution intéressera généralement les entreprises. Avec cette formule, la société de leasing fournira les voitures mais aussi les points de chargement à l'entreprise et/ou au domicile de l'employé. Les frais que l'employé fait à la maison sont alors automatiquement réglés. En plus des véhicules et des points de chargement, la société de leasing fournit également aux employés des cartes de chargement qu'ils peuvent utiliser, comme une carte de carburant.

Dans certains cas, ces solutions globales peuvent sembler un peu plus coûteuses que si vous deviez tout régler vous-même, mais vous devez bien sûr vous demander si le temps que vous devez consacrer à tout régler ne vous coûtera finalement pas plus que le coût supplémentaire d'une solution sans souci.

A QUI PUIS-JE M'ADRESSER?

C'est bien de savoir que toutes les possibilités ci-dessus existent, mais chez qui exactement puis-je trouver une solution?

Un particulier à la recherche d'une solution simple peut généralement trouver une entreprise locale qui installe des bornes de chargement. Dès que vous cherchez une solution un peu plus compliquée, par exemple pour installer une station de



recharge pour recharger votre voiture de société à la maison, si vous voulez installer une station de recharge dans votre immeuble d'habitation ou si vous voulez installer des stations de recharge en tant qu'entreprise, dans la plupart des cas, il est plus intéressant de choisir une entreprise qui a de l'expérience avec ce type de solution.

AVERE

Avere est une organisation sectorielle qui promeut des solutions à émissions zéro et faibles dans le secteur des transports. Avere est composé de diverses entreprises qui s'efforcent de trouver des solutions qualitatives et standardisées. Avere veut être un partenaire pour les entreprises en particulier, mais aussi pour les autorités locales, dans la recherche des solutions idéales pour optimiser votre parc de véhicules électriques.

Les partenaires que vous pouvez trouver sur le site Internet d'Avere (www.avery-belgium.org) peuvent donc vous apporter l'expertise nécessaire dans la recherche de la solution idéale pour votre situation spécifique. Cela ne peut concerner que l'installation d'une station de recharge, mais aussi le contrôle des points de recharge, la fourniture de cartes de recharge ou l'optimisation de l'infrastructure existante afin d'installer des points de recharge en toute sécurité.

Avant de vouloir installer un ou plusieurs points de charge, il est en tout cas conseillé de bien réfléchir à ce que vous voulez exactement et à la situation qui vous concerne. Vous pouvez ainsi rechercher le partenaire idéal pour votre installation en vous posant les bonnes questions. Compte tenu de la rapidité avec laquelle le marché évolue, il est fort possible que l'on réponde à une partie de votre question à laquelle vous n'aviez pas du tout pensé. L'avantage est que la plupart des innovations qui sont actuellement disponibles ou en cours de développement garantissent que les produits proposés continuent à s'améliorer. Assurez-vous donc de choisir une solution tournée vers l'avenir.



MAXUS

De nombreuses entreprises, mais aussi le secteur public, suivent de près le segment des camionnettes électriques. Les normes environnementales sont de plus en plus strictes et la progression des zones à faibles émissions augmente la demande de solutions électriques pour remplacer une flotte plus ancienne. Mais pouvez-vous déjà remplacer vos camionnettes par une alternative électrique viable, ou est-il encore trop tôt?

Selon Michel Van Eekhout de Maxus, c'est bien possible. Le Maxus EV80 est une camionnette à part entière avec un espace de chargement de 3,3 mètres de long, près de 2 mètres de haut et 1,8 mètre de large. La capacité de charge maximale est de 910 kilogrammes. Il va sans dire que les camionnettes doivent souvent parcourir de plus longues distances, et l'autonomie est ici, comme pour tous les véhicules électriques, le plus grand obstacle lorsqu'on envisage un achat.

Le Maxus EV80 est équipé d'une batterie de 56 kWh et peut parcourir 192 kilomètres. Vous devez ensuite recharger le EV80 pendant 2,5 heures sur un chargeur rapide ou 8,5 heures sur une station de recharge normale pour retrouver la pleine puissance de la batterie. Pour couvrir de très longues distances, ce 192 km est un peu juste, mais dans de nombreux cas, c'est certainement suffisant pour des trajets quotidiens. La technologie progresse également et il existe encore des modèles puissants en cours de réalisation, de sorte que même pour les longs trajets, il y aura une solution dans un avenir proche.

Le prix d'une telle camionnette électrique peut être élevé, mais en raison de la consommation plus faible, des coûts d'entretien nettement inférieurs et des avantages fiscaux, le CTP (coût total de possession) est souvent inférieur à celui d'une autre camionnette. Le fait de pouvoir se déplacer sans souci dans des zones à faibles émissions est également un avantage indéniable.

Chez Maxus, il y a de plus en plus de demande sur l'EV80. Non seulement des entreprises, mais aussi du secteur public, ce qui montre que l'intérêt ne fait que croître. Ici aussi, il y a un besoin croissant de voitures de leasing prêtes à l'emploi, y compris l'infrastructure de recharge.





SCOOTERS ET MOTOS ÉLECTRIQUES

Les motos sont souvent associés à des machines bruyantes et rugissantes, qui ne sont pas un modèle d'économie et qui ont une puissance importante. On peut donc penser que le motard moyen n'attend pas vraiment un deux-roues surdimensionné avec un moteur électrique silencieux et économique. Il contient une dose de testostérone, inférieure à celle de son habituelle moto. Néanmoins, il peut y avoir des arguments qui peuvent les convaincre d'envisager un moteur électrique ou un scooter. Et peut-être qu'un tel moteur électrique ou scooter rend le pas vers le deux-roues motorisé un peu plus petit pour un non-motocycliste.

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE





FAIRE LA FÊTE DANS LES EMBOUTEILLAGES

Lorsque vous essayez de faire comprendre à quelqu'un qui n'a jamais conduit une moto auparavant qu'un scooter ou une moto a beaucoup d'avantages à offrir, notamment pour les déplacements domicile-travail, vous vous heurtez sans cesse aux mêmes objections. Une moto est dangereuse, inutilisable dans de mauvaises conditions météorologiques, inutilisable lorsque votre travail exige des vêtements décents, inutilisable lorsque vous devez transporter un peu de bagages, etc. Toutefois, pour la plupart de ces objections, il est facile de trouver un contre-argument. Si vous tenez compte du fait que vous pouvez gagner un temps considérable par trajet en naviguant dans la circulation sur deux roues, vous pourriez être heureux de prendre un éventuel désavantage.

Il est incontestable que vous gagnez du temps en vous déplaçant par moteur. Beaucoup d'automobilistes se sont déjà énervés en étant trop longtemps dans la circulation et qu'ils sont soudainement dépassés par un motard. Conduire dans les embouteillages en tant que motocycliste peut faire gagner beaucoup de temps, mais ce n'est pas tout. À certains feux de circulation, vous pouvez prendre place devant la file d'attente et dans plusieurs villes, il est permis d'utiliser les voies réservées aux bus. Tout cela peut mener à un gain

de temps considérable. Pour quelqu'un qui maîtrise la conduite à moto, se déplacer en moto est également beaucoup plus agréable qu'en voiture. Une fois que vous vous sentez à l'aise sur votre machine, le trajet quotidien entre votre domicile et votre lieu de travail peut devenir une véritable fête.

LE COMPAGNON DE ROUTE IDÉAL

Si vous envisagez d'utiliser votre deux-roues principalement comme moyen de transport pratique, un scooter pourrait être la solution idéale. En raison de leur construction, les scooters offrent généralement une bien meilleure protection contre les conditions climatiques difficiles. Ils sont généralement équipés d'un grand écran qui capte beaucoup de vent et de pluie. Sur un scooter, vos

jambes sont également mieux protégées que sur une moto, la position assise est plus confortable et vous n'avez presque pas de problèmes d'éclaboussures d'eau dans les roues.

De nombreux scooters disposent d'un espace de rangement sous la selle pour votre casque, ce qui vous permet de le ranger facilement lorsque vous arrivez au travail ou chez un client. Ces facteurs pourraient faire d'un bon scooter le compagnon idéal pour les déplacements. Mais outre les déplacements, les scooters sont également un moyen de transport agréable. Lorsque vous en avez un dans le garage, vous l'utiliserez sans doute pour faire une course de temps en temps, pour prendre l'air par une belle journée de week-end, ou même pour un petit voyage.





L'ÉLECTRICITÉ SANS SOUCI

Tout cela s'applique bien sûr à tous les scooters et motos, y compris ceux qui n'ont pas de moteur électrique. Cependant, ces dernières années, les deux-roues électriques ont connu une augmentation, ce qui n'est pas totalement illogique. Les motos et scooters électriques présentent des avantages indéniables. Un scooter «ordinaire» est aujourd'hui souvent équipé d'une boîte de vitesses CVT, avec laquelle vous n'avez plus besoin de changer de vitesse. Cependant, c'est très rarement le cas avec les motos. Avec un deux-roues électrique, ce changement de vitesse appartient au passé, ce qui facilite grandement la conduite et vous permet de porter toute votre attention sur la situation sur la route. De plus, les motos électriques sont également plus faciles à entretenir que les motos traditionnelles. On sait maintenant que de nombreuses motos sont encore équipées d'une chaîne pour la transmission finale. Il doit être lubrifié et entretenu régulièrement, surtout en cas de mauvais temps. La plupart des motos électriques, en particulier les scooters, sont équipées d'une courroie de transmission sans entretien, dont vous n'avez plus à vous soucier. Comme pour les voitures électriques, le moteur électrique nécessite moins d'entretien qu'un moteur à essence.



PILES AU RÉGIME

Il va sans dire que les constructeurs ont moins de place pour ranger le moteur électrique et la batterie dans les motos et les scooters que dans une voiture. Le poids d'une moto doit également être pris en compte. La plupart des gens ne s'y intéressent pas, que leur voiture pèse 1500 ou 2200 kilos. Avec les motos, le poids est beaucoup plus important. En tant que motocycliste, vous devez tenir compte de cette masse morte. Vous devez être capable de contrôler la moto dans les virages et de la manœuvrer facilement lors de mouvements lents, pour entrer et sortir d'un parking par exemple.

Pour que le poids de la moto reste acceptable pour le motocycliste, il est préférable que la moto pèse beaucoup moins de 300 kilos. Si vous savez qu'une batterie pèse environ dix kilos par kWh, vous savez immédiatement qu'il est hors de question d'installer un bloc de batterie d'environ 60 kWh, comme c'est le cas pour certaines voitures. La plus grande capacité que l'on puisse trouver est celle de 18 kWh de la Zero DS avec réservoir de puissance supplémentaire. En général, la capacité varie entre 5 et 12 kWh.



Uiteraard kan je met een motorfiets, door het lager gewicht, per kWh een stuk meer kilometers rijden. Voor een wagen ligt de actieradius rond zeven kilometer per kWh, bij een motorfiets doe je met 1 kWh ongeveer 12 kilometer. Dit zorgt ervoor dat het niet onmogelijk is om met bepaalde motorfietsen 200 kilometer te rijden op één batterijlading. Gemiddeld zal je hier mogen rekenen op een actieradius tussen 75 en 150 kilometer.

Bien sûr, en raison du poids plus faible d'une moto, vous pouvez parcourir beaucoup plus de kilomètres par kWh. Pour une voiture, l'autonomie est d'environ sept kilomètres par kWh, pour une moto, vous faites environ 12 kilomètres avec 1 kWh. Ainsi, il n'est pas impossible de parcourir 200 kilomètres avec une seule charge de batterie sur certaines motocyclettes. En moyenne, vous pouvez compter sur un rayon d'action entre 75 et 150 kilomètres.

UN CHARGEMENT PLUS RAPIDE?

La batterie plus petite permet également de recharger le vélo relativement rapidement. Imaginez que vous n'utilisez votre moto ou votre scooter que pour les trajets quotidiens ou de courte durée, vous n'aurez peut-être même pas besoin de station de recharge. Si vous pouvez recharger la batterie à la maison le soir sur une prise de courant ordinaire, vous aurez toujours une batterie pleine le matin. Si vous avez besoin de la recharger pendant la journée en travaillant, vous pouvez le brancher sur une prise ordinaire (mode 2) pendant quelques heures pour être sûr de pouvoir rentrer chez vous complètement chargé le soir.



La plupart des motos et des scooters peuvent également être rechargés à une station de recharge (mode 3), certains conviennent aux chargeurs rapides (mode 4). Avec une moto, vous devez tenir compte du fait qu'en raison des possibilités de bagages plus limitées, il n'est pas si facile d'emporter différents câbles de charge. Vous pouvez donc choisir un câble de recharge, en fonction de votre utilisation. Tout comme pour une voiture électrique, il vous faudra un peu d'expérience pour utiliser votre deux-roues électrique de manière optimale.

UNE ALTERNATIVE COÛTEUSE?

Comme pour les voitures électriques, la moto électrique est également un peu plus chère qu'un modèle comparable équipé d'un moteur à combustion interne. Il est difficile de dire exactement combien vous paierez plus cher pour une moto électrique que pour une moto normale, et cela varie selon le fabricant et le type de moto. Si vous cherchez un équivalent pour un scooter 125cc, que vous pouvez emmener en piste avec votre permis de conduire, vous paierez bientôt 1500 à 3000 euros de plus que pour un 125cc à essence. Si vous envisagez un équivalent pour une voiture de milieu de gamme ou une moto sportive plus lourde, le coût supplémentaire se situera bientôt entre 5000 et 10000 euros.

C'est une dépense supplémentaire pour l'achat d'un (nouveau) vélo, mais vous pourrez l'utiliser de manière beaucoup plus économique pendant sa durée de vie. Comme vous pouvez couvrir une grande partie de la distance par kWh, le coût par kilomètre parcouru sera relativement faible. Là



encore, il est difficile de calculer exactement quelle sera la différence, car celle-ci diffère beaucoup d'un modèle à l'autre, mais il est peut-être évident que le prix par kilomètre parcouru sur une moto électrique sera bien inférieur à celui d'une moto à essence. Les frais d'entretien seront également beaucoup moins élevés. Ces économies ne vous permettront probablement pas de récupérer le surcoût au moment de l'achat, mais elles vous apporteront plutôt un peu de confort.

DES AVANTAGES FISCAUX?

La prime du gouvernement flamand pour l'achat d'un véhicule électrique a été supprimée le 1er janvier 2020. Cette prime pour l'achat d'une moto électrique pouvait s'élever à 1500 euros, mais elle n'est désormais plus en question.

Pour les deux-roues et les tricycles qui roulent à plus de 45 km/h et pour les quadricycles qui pèsent moins de 400 kilos, il existe encore une réduction de la taxe fédérale. Pour les motocyclettes et les tricycles, cela représente 15 % de la valeur d'achat du véhicule, avec un maximum de 3140 euros. Pour les quadricycles de moins de 400 kilos, elle est également de 15 % de la valeur d'achat du véhicule, mais avec un maximum de 5 150 euros. Pour l'instant, cet avantage s'applique toujours aux véhicules susmentionnés; pour les voitures électriques, cet avantage fédéral a été supprimé en 2014.

Lorsque vous achetez un scooter ou une moto électrique avec la société, vous pouvez toujours bénéficier d'un amortissement de la TVA à 100 %.

On peut donc conclure que le gouvernement encourage actuellement la moto électrique un peu plus que la voiture électrique. Par conséquent, cette année pourrait être le moment idéal pour acheter votre deux-roues électrique, car il est difficile de prévoir si ces avantages se maintiendront encore longtemps.

QUI EST AUTORISÉ À CONDUIRE?

Pour les motocyclettes et les scooters, la règle veut que vous puissiez conduire une 125cc avec le permis B de la voiture. La seule condition est que vous soyez en possession du permis depuis au moins deux ans et que vous ne conduisiez qu'à l'intérieur de la Belgique. Cela rend l'accès à une moto légère beaucoup plus facile.

Pour les scooters ou les motos électriques, on ne parle bien sûr plus de cylindrée, mais une partie de ces motos est assimilée à une moto de 125 cc et peut donc être conduite avec un permis de conduire B. Tous ces éléments sont indiqués dans l'aperçu ci-dessous.



APERÇU DU MARCHÉ

Marque	Type	Classe	Moteur	Batterie	Prix	autonomie	Temps de charge	Poids	Vitesse maximale
Askoll	e-scooter ES-PRO	A2	19 kW	12,7 kWh	16.550,00	160 km	4,5 heures	265 kg	129
BMW	C-Evolution	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Coopop	Cox	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Coopop	Rugged	Classe B	4 kW (Pointe 5 kW)	72,8 Ah/74 V (5,4 kWh)	6.990,00	120 km	n.d.	150 kg	45
Eccity	50	A1	6 kW (Pointe 10 kW)	72,8 Ah/74 V (5,4 kWh)	7.999,00	115 km	3 Jusqu'à 9 heures	n.d.	100
Eccity	125	A1	8 kW (Pointe 12 kW)	72,8 Ah/74 V (5,4 kWh)	8.999,00	109 km	3 Jusqu'à 9 heures	n.d.	120
Eccity	125+	Classe B	800 W	n.d.	1.999,00	60 km	4 heures	n.d.	45
E-Drive	Miku Max	Classe B	800 W	20 Ah	2.300,00	55 km	3 heures - 5 heures	n.d.	45
E-Drive	Grace	Classe B	1,2 kW	n.d.	2.675,00	50 km	5 heures - 7 heures	n.d.	45
E-Drive	Raptor	Classe B	3 kW	n.d.	3.700,00	60 km	6 heures	n.d.	45
E-Drive	Cross Road	Classe B	3 kW	n.d.	3.850,00	60 km	6 heures	n.d.	45
E-Drive	Cross Field	Classe B	4 kW	n.d.	5.995,00	130 km	n.d.	n.d.	45
E-Drive	Cargo Job	A1	4 kW	n.d.	4.695,00	90 km	n.d.	n.d.	80
E-Drive	Cargo Job F	Classe B	3 kW	n.d.	3.250,00	110 km	5 heures - 6 heures	n.d.	45
E-Drive	Torino	A1	4 kW	n.d.	4.250,00	90 km	5 heures - 6 heures	n.d.	75
E-Drive	Torino Plus	A1	5 kW	n.d.	6.950,00	100 km	3 heures - 5 heures	n.d.	110
E-Drive	T-Rex	Classe B	1,5 kW	2 x 28 Ah / 2 x 37 Ah	A partir de 3.449,00	Jusqu'à 130 km	n.d.	80 kg	45
EMCO	Novi C 1500	Classe B	2,7 kW	2 x 28 Ah / 2 x 37 Ah	A partir de 3.749,00	Jusqu'à 130 km	n.d.	86 kg	45
EMCO	Novantic C 2000	Classe B	3 kW	2 x 28 Ah / 2 x 37 Ah	A partir de 4.049,00	Jusqu'à 130 km	n.d.	86 kg	45
EMCO	Nova R 300	A	107 kW	21,5 kWh (max.)	n.d.	180 - 400 km	40 min./ 80% en cas de chargement rapide, max. 7 uut	n.d.	200
Energica	Eva Ribelle	A	80 kW	21,5 kWh (max.)	n.d.	180 - 400 km	40 min./ 80% en cas de chargement rapide, max. 7 uut	n.d.	200
Energica	Esseesse9/ Esseesse9+	A	107 kW	21,5 kWh (max.)	n.d.	180 - 400 km	40 min./ 80% en cas de chargement rapide, max. 7 heures	n.d.	240
Energica	Ego / Ego+	A1	9 kW	80 Ah	6.116,00	180 km	3 heures - 5 heures	n.d.	120
E-Rider	S - LI9000W	A1	9 kW	100 Ah	6.996,00	220 km	3 heures - 5 heures	n.d.	120
E-Rider	LI9000W	A1	9,9 kW	130 Ah	8.750,00	290 km	4 heures - 6 heures	n.d.	120
E-Rider	Puma Li-9x	Classe A, Classe B	1,5 kW	2 x 21 Ah/72V (2 x 1,5 kWh)	3.299,00	100 km (45) - 140 km (25)	3,5 heures	111 kg	25, 45
FD-Motors	F3	Classe A, Classe B	3 kW	34 Ah/72 V (2,4 kWh)	3.599,00	90 km (45) - 125 km (25)	4 heures	111 kg	25, 45
FD-Motors	F7	Classe B	1,5 kW	21 Ah/72 V (1,5 kWh)	2.699,00	50 km	5 heures	92 kg	45
GOMAX	Dragon-E	Classe B	1,5 kW	40 Ah/72 V (2,9 kWh)	2.999,00	100 km	Min. 3 heures	92 kg	45
GOMAX	Dragon-E Plus	A	78 kW	15,5 kWh	34.000,00	158 km	1 heure en cas de chargement rapide, anders 20 km/heures	n.d.	n.d.
Harley-Davidson	Livewire	A1	6,2 kW	55 Ah/72 V (4 kWh)	6.290,00	150 km (à 45 km/h moyenne)	3 heures - 5 heures	134 kg	92
Horwin	CR6	A1	11 kW	55 Ah/72 V (4 kWh)	7.490,00	130 km (à 45 km/h moyenne)	3 heures - 5 heures	137 kg	105
Horwin	CR6 Pro	A2	9 - 18 kW	3,9 kWh	11.677,00	n.d.	1,3 heures	111 kg	n.d.
KTM	Freeride EXC	Classe B	4 kW	n.d.	4.999,00	Jusqu'à 180 km	n.d.	n.d.	45
Kumpan	1954Ri	A1	7 kW	n.d.	6.999,00	Jusqu'à 180 km	n.d.	n.d.	100
Kumpan	1954Ri S	Classe A, Classe B	1,5 kWh	24 Ah/72 V (1,7 kWh)	1.999,00	60 km	6 heures	81	25, 45
Lifan	E3 Standard	Classe B	1,5 kWh	24 Ah/72 V (1,7 kWh)	2.199,00	60 km	6 heures	81	45
Lifan	E3 Deluxe	Classe A, Classe B	1,5 kW	24 Ah/60 V (1,44 kWh)	2.099,00	55 km (45) - 75 km (25)	5 heures	68	25, 45
Nipponia	Volty	Classe B	1,5 kW	26 Ah/60 V (1,56 kWh)	2.599,00	55 km	5 heures	107	45
Nipponia	E-Legance	Klasse B	1,5 kW	26 Ah/60 V (1,56 kWh)	2.599,00	55 km	5 uur	107	45

APERÇU DU MARCHÉ

Marque	Type	Classe	Moteur	Batterie	Prix	autonomie	Temps de charge	Poids	Vitesse maximale
Niu	NQI GTS Sport	A1	3,1 kW	2x 26 Ah/60 V (2x 1,56 kWh)	n.d.	90 - 105 km	4 - 7 heures	n.d.	70
Niu	NQI GTS Pro	A1	3,1 kW	2x 35 Ah/60 V (2x 2,1 kWh)	n.d.	125 - 135 km	3,5 - 6 heures	n.d.	70
Niu	NQI GT Pro	A1	3,5 kW	2x 35 Ah/60 V (2x 2,1 kWh)	n.d.	130 - 140 km	4 - 7 heures	n.d.	70
Niu	NQI GT Sport	A1	3,5 kW	2x 26 Ah/60 V (2x 1,56 kWh)	n.d.	95 - 110 km	3,5 - 6 heures	n.d.	70
Niu	MQI+ Sport	Classe B	1,4 kW	42 Ah/48 V (2kWh)	n.d.	75 - 100 km	7 heures	n.d.	45
Niu	MQI+ Lite	Classe B	1,4 kW	31 Ah/48 V (1,5 kWh)	n.d.	60 - 75 km	6 heures	n.d.	45
Niu	MQI-series	Classe A, Classe B	800 W - 1 200 W	26 Ah/48 V (1,2 kWh) - 32 Ah/48 V (1,5 kWh)	n.d.	60 - 80 km	6 heures	n.d.	25, 45
Niu	NQI-series Pro	Classe B	3 kW	35 Ah/60 V (2,1 kWh)	n.d.	145 - 155 km	2 x 3 heures	n.d.	45
Niu	NQI-series Sport	Classe B	1,8 kW	29 Ah/60 V (1,74 kWh)	n.d.	50 - 80 km	7 heures	n.d.	45
Niu	NQI-series Lite	Classe B	1,8 kW	26 Ah/60 V (1,56 kWh)	n.d.	55 - 70 km	6 heures	n.d.	45
Niu	UQI-series	Classe A	n.d.	21 Ah/48 V (1 kWh)	n.d.	30 - 40 km	3,5 heures	n.d.	25
Qooder	eQooder	A	21 kW (Pointe 45 kW)	7,2 kWh	n.d.	150 km	7,5 heures	297 kg	n.d.
Qooder	Qve	A2	18 kW (Pointe 34 kW)	7,2 kWh	n.d.	110 km	5,2 heures	227 kg	n.d.
Sarolea	N60	A	120 kW	22 kWh	A partir de € 64.000,00	Jusqu'à 330 km	n.d.	215 kg	240
Sarolea	Manx 7	A	120 kW	22 kWh	A partir de € 50.000,00	Jusqu'à 330 km	n.d.	217 kg	240
Seat	E-scooter	A1	11 kW	5 kWh	6.999,00	115 km	5 heures	105 kg	n.d.
Silence	SO1	A1	11 kW	5 kWh	6.600,00	115 km	5 heures	105 kg	n.d.
Skyteam	EL-max	Classe A, Classe B	800 W	20 Ah/60 V (1,2 kWh)	n.d.	40 - 100 km	n.d.	60 kg	25, 45
Super Soco	TC Max 125	A1	5 kW	45 Ah/72 V (3,24 kWh)	4.999,00	140 km	n.d.	110 kg	85 km/h
Super Soco	TS	Classe A, Classe B	2,4 kW	27 Ah/60 V (1,62 kWh)	3.299,00	n.d.	n.d.	90 kg	25, 45
Super Soco	TSX	Classe B	3 kW	30 Ah/60 V (1,8 kWh)	3.499,00	n.d.	n.d.	90 kg	45
Super Soco	TC	Classe B	3 kW	30 Ah/60 V (1,8 kWh)	3.499,00	n.d.	n.d.	90 kg	45
Super Soco	CUX	Classe A, Classe B	2,8 kW	30 Ah/60 V (1,8 kWh)	2.799,00	80 km	n.d.	70 kg	25, 45
Super Soco	CPX	A1	4 kW	45 Ah/60 V (2,7 kWh)	4.499,00	n.d.	n.d.	n.d.	90
Sur-Ron	Light Bee X	A1	7 kW	33 Ah/60 V (2 kWh)	3.949,00	n.d.	3 heures	50 kg	60
Torrot	Muvi City L1	Classe A, Classe B	3 kW	2x 25 Ah/48 V (2x 1,2 kWh)	5.840,00	60 - 110 km	3 heures - 5 heures	n.d.	25, 45
Vespa	Elettrica	Classe B	4 kW	4,2 kWh	6.479,00	100 km	4 heures	102 kg	45
Zero	SR / S	A	40 kW (Pointe 82 kW)	14,4 kWh	A partir de 21.900,00	max. 259 km	Max. 4,5 heures	229 kg	200
Zero	SR / F	A	40 kW (Pointe 82 kW)	14,4 kWh	A partir de 21.140,00	max. 259 km	Max. 4,5 heures	220 kg	200
Zero	SR	A2	22 kW (Pointe 52 kW)	14,4 kWh	A partir de 17.990,00	max. 288 km	Max. 9,8 heures	188 kg	163
Zero	S	A1	11 kW (Pointe 33 kW)	7,2 kWh	A partir de 13.005,00	max. 143 km	Max. 5,2 heures	142 kg	139
Zero	DSRBF	A	22 kW (Pointe 52 kW)	14,4 kWh	A partir de 21.230,00	max. 253 km	Max. 9,8 heures	222 kg	163
Zero	DSR	A	22 kW (Pointe 52 kW)	14,4 kWh	A partir de 17.990,00	max. 262 km	Max. 9,8 heures	190 kg	163
Zero	DS	A1	11 kW (Pointe 33 kW)	7,2 kWh	A partir de 13.005,00	max. 132 km	Max. 5,2 heures	144 kg	139
Zero	FXS	A1	11 kW (Pointe 33 kW)	7,2 kWh	A partir de 13.005,00	max. 161 km	Max. 9,7 heures	133 kg	132
Zero	FX	A1	11 kW (Pointe 33 kW)	7,2 kWh	A partir de 13.005,00	max. 146 km	Max. 9,7 heures	n.d.	n.d.

Loewe bild 5 - OLED

Le high-tech a une âme

La dernière technologie OLED, combinée à un langage formel qui s'inspire du style rétro des années soixante.

Le directeur créatif, Bodo Sperlein, a choisi le bois pour créer un contraste avec l'écran ultraplat de 4,9 mm. Le Loewe bild 5 OLED offre de multiples possibilités de combinaison.





Un design vibrant.

Un design inspiré par la légèreté des années soixante – l'écran plat de 4,9mm donne l'illusion d'un appareil presque aussi léger que l'air. Toutefois, le bois, le plus vieux matériau du monde, crée une sensation de chaleur et de stabilité – et offre un lien avec le sol grâce au nouveau support bild5 au style séduisant et unique.

Une singularité fascinante.

Le bild 5 OLED s'adapte de façon surprenante. Dans un Oak ou un Piano Black élégant, sur son support, sur la table ou au mur. Disponible avec la soundbar en option ou avec les haut-parleurs Loewe. Pour égaler l'ambiance d'une salle de concert, il suffit de connecter sans fil votre appareil au système audio klang 5 via le Loewe klang link.

Une qualité époustouflante.

La technologie OLED de pointe à son apogée. Contrairement aux écrans LCD, les écrans OLED ne nécessitent pas de rétro éclairage. Lorsqu'il est éteint, l'écran est complètement noir. Avec un délai de réponse inférieur à la microseconde. Dolby Vision™, HLG et HDR 10 offrent un contraste élevé et de formidables couleurs pour des images très dynamiques.

Le Loewe bild 5.55 OLED est disponible **à partir de 3.499 €.**

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

Arnout

Veemarkt 12	Beverenstraat 23
8500 Kortrijk	8540 Deerlijk
056 211 789	056 71 96 52
www.arnout.be	www.arnout.be

Audiomix

Liersesteenweg 321
3130 Begijnendijk
016 561 062
www.audiomix.be

Di Monaco

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

Klank- en Beeldstudio Vanden Bussche

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

Beeld, Klank & Koffie Patrick Verheeken bvba

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

Vermeersch Hifi TV BVBA

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



LOEWE.



EDRIVE T-REX ET TORINO: QUELQUE CHOSE POUR TOUT LE MONDE

Chez Edrive, ils ont environ sept moteurs électriques et scooters dans leur gamme. La plupart des modèles sont de classe B et peuvent donc rouler à une vitesse maximale de 45 km/h. Les deux modèles haut de gamme sont l'Edrive T-Rex et l'Edrive Torino. Avec ces deux modèles de pointe, vous avez la possibilité de rouler un peu plus vite de A à B, c'est pourquoi nous aimerions vous présenter ces deux modèles de manière un peu plus détaillée.

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE

EDRIVE TORINO

Quand vous pensez aux scooters, vous pensez à l'Italie. Cet Edrive Torino est un scooter rétro qui rend hommage aux scooters italiens classiques par son design. Mais ne vous y trompez pas, derrière le look rétro se cache un deux-roues électrique hypermoderne. Le Torino est équipé d'un moteur électrique de 3 000 watts qui vous permet d'atteindre une vitesse maximale de 45 km/h en un clin d'œil. Avec le grand frère, le Torino Plus, le moteur électrique est encore plus puissant de 1 000 watts, ce qui vous fait sprinter à 75 km/h.

Le Torino est vraiment fini à la perfection. La sangle chromée autour de la carrosserie et du phare accentue les courbes de l'élégant scooter. Vous ne vous distinguerez pas seulement par le look de ce Torino, mais aussi par les deux bandes lumineuses supplémentaires qui sont incorporées à l'avant du carénage. Ils rendent la conduite dans la circulation (urbaine) encore plus sûre.

Le tableau de bord du scooter est très clair et contient les informations les plus essentielles, de sorte que vous ne serez pas distrait longtemps lorsque vous devrez regarder l'écran. La batterie est située sous la selle et vous pouvez l'emporter avec vous. Cela vous permet de le recharger à la maison ou au bureau. Le chargement prend environ 5 à 6 heures, après quoi vous pouvez rouler sur le Torino 110 et le Torino Plus sur environ 90 kilomètres. Le Torino coûte 3.250 euros, le Torino Plus coûte 1.000 euros de plus. Vous pouvez choisir entre quatre couleurs: rouge, blanc, noir ou gris.



EDRIVE T-REX

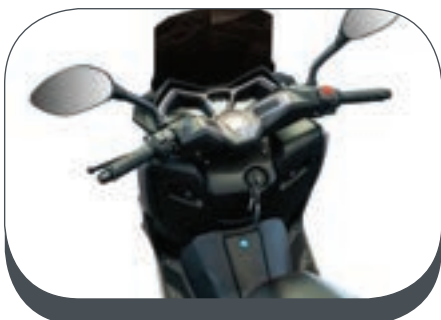
Avec le T-Rex, Edrive propose un véritable scooter. Contrairement au Torino, ce T-Rex est tout sauf rétro. Le design quelque peu agressif de cet E-scooter semble très contemporain et même un peu futuriste. Ce scooter se sent peut-être moins à l'aise en ville, mais sa vitesse maximale de 110 km/h le rend adapté à des trajets un peu plus longs. Même un bout d'autoroute est une des possibilités du T-Rex.

La portée du T-Rex est d'environ 100 kilomètres, bien qu'elle soit un peu moins lorsque vous l'utilisez pour des trajets plus rapides. Pour la plupart des navetteurs, elle offre une alternative plus que valable au trajet quotidien. Vous êtes relativement bien protégé derrière le cockpit, qui est équipé de beaucoup d'éclairage et qui vous offre une sécurité supplémentaire lorsque vous traversez les embouteillages.

La puissance du scooter est fournie par un moteur électrique de 5 000 watts, ce qui est plus que suffisant pour faire une forte impression. Le tableau de bord est tout aussi contemporain que le reste du scooter et contient toutes les informations dont vous avez besoin pendant votre voyage. Sous la selle, vous disposez d'un espace assez important pour ranger des choses. La batterie est complètement chargée en 3 à 5 heures et le scooter est disponible en noir et en graphite (gris foncé). Ce T-Rex est à vous pour 6 950 euros.

PLUS D'INFOS?

Pour plus d'informations sur les deux scooters, veuillez consulter le site web d'Edrive, www.edrive.eu. Sur le site web d'Edrive, vous trouverez également des informations sur les avantages fiscaux dont vous pouvez bénéficier lors de l'achat d'un de ces scooters. Cela peut vous permettre de récupérer une partie de leur prix déjà compétitif.



JUWELIER FRANSSSEN

DEMERSTRAAT 51

3500 HASSELT

+32 11 22 42 58

BIJOUTERIE KUYPERS

RUE DE LA RÉGENCE 1

4000 LIEGE

+32 4 222 16 23

HEURSEL1745

LANGEMUNT 2

9000 GENT

+32 9 264 29 29

HULPIAU

LEOPOLD II LAAN 21

8400 OOSTENDE

+32 59 70 35 59

COSYNS

RUE AU BEURRE 35-37

1000 BRUXELLES

+32 2 511 00 66

COSYNS

AVENUE DE TOISON D'OR 17A

1050 BRUXELLES

+ 32 2 511 45 49



bellross.com

• 100m water-resistant

• Ø 40mm

Automatic

▷ NEW BR 05 COLLECTION

**TIME INSTRUMENTS
FOR URBAN EXPLORERS**

Bell & Ross



LIFAN E3

UN BANLIEUSARD PROPRE

Il y a de fortes chances que vous n'ayez jamais entendu parler de la marque Lifan, mais ce n'est certainement pas un petit joueur. Les 15 000 employés de l'entreprise produisent des voitures, des camions légers, des motos et des scooters. Leur scooter électrique, le Lifan E3, est disponible en classe A (25 km/h) et en classe B (45 km/h) et a récemment fait son entrée sur le marché belge. Nous avons fait le test.

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE

PAS DE FANFRELUCHES

Le Lifan E3 a l'air très compact, moderne, mais surtout très fonctionnel. Pas d'éléments rétro à la mode ni d'ailes futuristes, juste un scooter serré sans trop de flaffa. La simplicité de la conception s'étend parfaitement à la commande du scooter. Après une explication d'une minute et demie au maximum, nous savons tout ce qu'il faut savoir pour faire un tour avec ce scooter.

Quand on voit l'E3, on craint d'abord que le scooter soit un peu petit et qu'il n'offre pas beaucoup de confort à nos 1m80 et 85 kilos. Mais ce n'est pas le cas. Les jambes ont beaucoup d'espace et il n'y a rien qui dérange. La selle est tout simplement bien.

1, 2, 3

Nous appuyons sur le bouton de démarrage jusqu'à ce que «Ready» apparaisse sur le tableau de bord et, d'un coup de gaz, nous sommes partis. Le scooter dispose de trois modes de conduite, entre lesquels vous pouvez passer les vitesses au moyen d'un bouton généreusement dimensionné situé à côté de l'accélérateur. Vous pouvez passer d'un mode à l'autre pendant que vous conduisez et vous sentez immédiatement la différence. Le premier mode fournit le moins de couple et de puissance en standard, les modes deux et trois un peu plus.

Ce qui est bien, c'est que le concessionnaire peut régler les modes à votre goût. Vous pouvez choisir de transformer le premier mode en un véritable mode écologique, ou même en une sorte de mode

de marche qui limite l'E3 à 6 km/h. Chez nous, les trois modes sont réglés de manière assez conventionnelle, ce qui rend le caractère du moteur un peu plus toxique à chaque fois qu'on change de mode. Nous pouvons imaginer que le mode trois sera un peu trop nerveux pour certaines personnes, surtout au démarrage et lors de courtes manœuvres, mais vous pouvez facilement résoudre ce problème en démarrant en mode deux et en passant au mode trois après quelques mètres.

STANDARD ET DELUXE

Le Lifan existe en version standard et en version de luxe. La différence est que pour 200 euros de plus, le Deluxe est équipé d'une suspension à l'arrière, d'un bras oscillant en aluminium et d'un frein à disque. Bien que la version standard fasse



TECHNIQUE

Moteur: 1200 W

Batterie: Lithium-ion 60V 24Ah

Portée: 50-60 kilomètres

Puissance maximale: 1,9 kW à 570 tr/min

Couple maximal: 17 Nm à 570 tr/min

Temps de chargement complet: 6h

Max. Vitesse: 45 km/h (classe B) 25 km/h (classe A)

Frein avant/arrière: frein à disque ou à tambour (Standard) ou frein à disque (Deluxe)

Pneu avant: 3.00 - 10

Pneu arrière: 100/80-10

Hauteur de la selle: 740 mm

Poids: 81 kg

Empattement: 1190 mm

bien son travail, tant dans les virages que lors d'un arrêt d'urgence simulé, on peut imaginer que les améliorations apportées à l'arrière apportent un peu plus de stabilité, de confort et de sécurité. Si nous envisageons un achat, nous pourrions opter pour la version de luxe.

Nous commençons notre essai dans la zone industrielle où nous prenons le scooter et le conduisons à travers une petite réserve naturelle. Nous n'avons pas à nous inquiéter de déranger un oiseau nicheur, si c'est la saison de reproduction au début du mois de mars, car le Lifan bourdonne tranquillement dans la forêt. L'E3 prend les virages sans effort et à une vitesse légèrement supérieure et il tient raisonnablement bien sa ligne. Peut-être que la version de luxe fait encore mieux ici. La maman cane traverse la rue juste devant nos roues, suivie d'une rangée de poussins, et notre scooter fait un arrêt d'urgence. Nous nous arrêtons rapidement et nous avons certainement suffisamment confiance dans les freins. Là encore, ce sera encore mieux avec le frein à disque arrière sur la version deluxe.

L'ASPECT TECHNIQUE

Le Lifan est équipé d'un moteur Bosch de 1200W qui peut fournir 1,9 kW avec un couple de 17 Nm. Le scooter est équipé d'une batterie d'une tension de 60 volts et 24 Ah. Cela est comparable à une batterie de 1,4 kWh. Cette batterie offre une autonomie de 40 à 60 kilomètres, selon la vitesse dans laquelle vous roulez.

Lorsque la batterie est complètement vide, vous pouvez recharger le scooter en six heures environ. Pour cela, vous pouvez brancher le scooter, mais si vous vivez dans un appartement et n'avez pas de prise de courant près du parking, vous pouvez facilement prendre la batterie et la charger dans votre appartement. La batterie se trouve sous la selle et il ne reste donc pas beaucoup de place pour les bagages. L'espace libre disponible sous la selle est juste assez grand pour prendre le chargeur ou ranger un petit sac à main. À l'arrière, vous trouverez un porte-bagages sur lequel vous pourrez monter un top case pouvant facilement contenir un casque. Un tel top case ne doit pas nécessairement coûter cher.

En outre, nous aimerions mentionner qu'il y a une prise USB sous le tableau de bord et que vous pou-

vez changer la couleur de l'éclairage du tableau de bord en appuyant sur un bouton.

LE VERDICT

Ce Lifan a donc certainement le droit d'exister et nous ne pouvons pas imaginer qu'il vous laisse tomber rapidement. Toutes les pièces semblent être très solides et le scooter fait ce qu'il est censé faire. Le corps du scooter peut sembler un peu trop plastique, mais vous pouvez le constater avec d'autres scooters de ce segment également. Le prix est très raisonnable. Le prix de la version standard que vous pouvez mettre dans votre garage ou votre abri de jardin est de 1 999 euros, pour la version deluxe vous ne payez que 200 euros de plus. Ce n'est pas grand-chose si vous cherchez un moyen de transport pour vous déplacer sur de courtes distances, faire un peu de shopping de temps en temps ou simplement vous promener au soleil.





L'ESCOOTER: LE PLAN B LE PLUS INTELLIGENT

Les Belges aiment leurs voitures. Le sentiment de liberté et le fait de savoir que l'on peut sauter dans la voiture à tout moment et la conduire Dieu sait où, font du quatre-roues un must pour la plupart d'entre nous. Cependant, la circulation toujours plus dense signifie que certains endroits ne sont plus toujours facilement accessibles. Si vous devez vous rendre dans une ville très fréquentée, les derniers kilomètres de votre voyage peuvent souvent être très longs en raison des nombreux embouteillages. En conséquence, le sentiment de liberté fait souvent place à la frustration. Mais ne vous inquiétez pas, une trottinette électrique pourrait être la solution parfaite pour rendre cette dernière partie de votre voyage également agréable.

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE

STATIONNEMENT INTELLIGENT

Le temps perdu dans les embouteillages, mais aussi le temps perdu à chercher une place de parking en ville peuvent vous rendre peu enclin à conduire votre voiture dans les centres-villes très fréquentés. Lorsque vous trouvez une place de parking, vous êtes généralement surpris par le prix que vous devez payer pour garer votre voiture. Les transports publics sont peut-être une solution, mais ils vous font perdre votre sentiment de liberté. Les bus et les trains circulent selon des horaires (serrés) auxquels vous devez vous adapter.

Cependant, il est souvent possible de garer sa voiture dans un parking calme juste avant les axes embouteillés. Ces parkings, souvent gratuits ou beaucoup moins chers, sont généralement situés à quelques kilomètres de la destination finale. Souvent trop loin pour être fait à pied, une trottinette électrique, compacte et pliable dans votre coffre est l'alternative parfaite!

TIME IS MONEY

Grâce à votre trottinette électrique, vous parcourrez toujours les derniers kilomètres beaucoup plus rapidement qu'avec votre voiture. Tout utilisateur de ce type de véhicule sait qu'il est amusant de parcourir la dernière partie de son trajet avec un deux-roues si trendy. Lorsque vous devez souvent vous rendre en ville pour votre travail, ou lorsque vous avez un certain nombre de membres du personnel qui doivent régulièrement se rendre à des rdv dans des villes très fréquentées, le gain de temps réalisé grâce à une trottinette électrique peut vraiment être considérable. En prenant en compte le coût réel des heures perdues dans les embouteillages ou dans la recherche d'une place de parking, votre trottinette sera très rapidement rentabilisée. Sans oublier que ce nouvel outil vous évitera beaucoup de frustration pendant la dernière partie de votre trajet.



MY ESCOOTER

Un parfait exemple de ce type de véhicule électrique est la trottinette électrique de My-eScooter. Ce fabricant est l'un des pionniers du secteur et jouit d'un très haut niveau d'expertise. My-eScooter dispose de huit modèles, qui peuvent tous être utilisés à des fins spécifiques. Il existe par exemple des modèles qui pèsent à peine 8 kilos et sont donc extrêmement légers et compacts. Ces versions les plus compactes vous permettront de parcourir entre 15 et 20 kilomètres avant de devoir recharger la batterie. D'autres modèles, un peu plus lourds, autorisent des déplacements plus longs, pouvant atteindre 50 km d'autonomie. Plus qu'assez pour rendre visite à de nombreux clients ;-).

Soucieux de la qualité et du service, My-eScooter utilise des matériaux premium de qualité, notamment utilisés en aéronautique, afin de fournir des produits fiables. Côté « service client », My-eScooter a pensé à tout: chaque trottinette peut s'emporter facilement grâce à une poignée une fois arrivé à destination, chaque produit est équipé d'un système d'alarme, et via des poignées amovibles, vous disposez d'un antivol! Cerise sur le gâteau: une assistance dépannage est incluse dans le prix. Grâce à un réseau de revendeurs de vélocistes professionnels, vous savez toujours où aller pour l'entretien et vous pouvez être sûr de disposer rapidement de pièces de rechange en cas de besoin. Les versions les plus light de My-eScooter sont déjà disponibles pour moins de 400 euros, ce qui rend le rapport qualité-prix presque imbattable.

Vous trouverez plus d'infos sur leurs trottinettes électriques à l'adresse www.my-escooter.com, par e-mail à l'adresse info@my-escooter.com ou par téléphone au 0492/39 57 61.

Actuellement, il y a une promotion qui vous permet d'obtenir une réduction de 75 euros à l'achat d'une trottinette T2 en utilisant le code «ecomobiel».

INTERVIEW

DAVID DELLO STRITTO À PROPOS DES AMBITIONS ÉCOLOGIQUES DE SUBARU



Quand on pense aux constructeurs automobiles qui ont des ambitions écologiques, on ne pense généralement pas immédiatement à Subaru. Nous connaissons plutôt cette marque comme un constructeur tenace de quatre roues motrices à pattes hautes avec une croyance profonde dans la technologie des moteurs boxeurs. Cependant, Subaru prend également de nombreuses mesures pour réduire son impact sur l'environnement, et 2020 en particulier sera une année cruciale pour le constructeur japonais. Nous sommes donc allés voir David Dello Stritto, directeur du marketing et des relations publiques de Subaru Europe, avec un livret rempli de questions.

TEXTE: JORAM VAN ACKER - PHOTOS: SUBARU

EcoMobiel Magazine: Pour commencer: quelles mesures Subaru prend-elle aujourd'hui pour protéger l'environnement?

David Dello Stritto: Ce n'est pas vraiment une question évidente pour une marque comme Subaru. Surtout ici en Europe, nous ne communiquons pas beaucoup sur nos initiatives écologiques, et c'est principalement parce que nous n'avons pas d'usine dans cette partie du monde. Ainsi, lorsque je parle de l'écologisation de nos sites, je parle au nom de nos collègues des États-Unis et du Japon. Mais notre usine aux États-Unis, par exemple, est un site dit «zero landfill»: tout est recyclé, de sorte que nous finissons par ne produire aucun déchet. Non seulement c'est bon pour l'environnement, mais cela nous permet aussi d'économiser des millions de dollars dans le traitement des déchets.



La partie la plus visible de notre marque en Europe, bien sûr, est la gamme de modèles que nous vendons ici, et pour cela je peux maintenant dire pour la première fois que nous allons réduire drastiquement nos émissions. Une première étape dans cette voie est celle de nos moteurs hybrides qui seront lancés dans les nouveaux Forester et XV.

EMM: Pourquoi la Forester et la XV ont-elles été choisies comme premiers modèles à recevoir la chaîne de traction écologique?

David DS: La raison est en fait très simple: ces deux modèles représentent à eux seuls environ 70 % de nos ventes totales. La XV représente à elle seule 40 % et la Forester 30 %. En outre, elles sont suffisamment spacieuses pour accueillir un bloc de batteries supplémentaire sans affecter l'espace intérieur.

EMM: Pourquoi la décision de commencer par une chaîne de traction hybride à auto-chargement pour vos modèles écologiques et non, par exemple, une chaîne de traction hybride rechargeable ou entièrement électrique?

David DS: C'était certainement un choix conscient. Nous avons également examiné la technologie d'un hybride enfichable, et nous n'étions pas sûrs que

notre client en voudrait un au départ. Une voiture hybride rechargeable est généralement plus lourde qu'une voiture classique et a moins de place pour les bagages car il faut se débarrasser de la grosse batterie quelque part. Les clients qui achètent une XV ou une Forester choisissent souvent ces modèles parce qu'ils sont si spacieux que nous voulons nous en écarter le moins possible. La possibilité de tracter une remorque est également fortement réduite avec les hybrides rechargeables et nos voitures sont souvent utilisées comme cheval de labour. Nous devons donc tenir compte de nos clients.

Les hybrides à recharge automatique ont une batterie plus petite, donc plus d'espace dans le coffre et moins de poids, et conservent leur capacité de remorquage. Le prix peut également être maintenu plus bas que dans le cas des hybrides rechargeables ou certainement comparé aux voitures entièrement électriques.

EMM: Y a-t-il un intérêt pour d'autres alternatives écologiques pour vos voitures à l'avenir?

David DS: Il est encore relativement tôt et nous n'excluons rien. Si nous trouvons des moyens d'éviter les inconvénients de l'hybride plug-in, il y a de fortes chances que nous offrions également des plug-ins à l'avenir. Ce dont nous sommes déjà sûrs, c'est qu'il y aura une Subaru entièrement électrique, mais nous ne pouvons pas encore dire quand. Nous travaillons avec Toyota sur ce point, de sorte que ce sera un développement partagé, d'une manière similaire à ce que nous avons fait avec la BRZ. Nous serons probablement en mesure de mettre notre modèle électrique sur le marché d'ici trois ans. Nous ne travaillons pas sur l'hydrogène pour le moment. Nous nous intéressons d'abord aux hybrides et notre deuxième étape sera entièrement électrique.

EMM: L'environnement est-il également pris en compte dans la production de vos voitures?

David DS: Absolument, c'est l'un des domaines dans lesquels nous excellons. Notre usine aux États-Unis produit 400 000 voitures par an, mais nous n'avons pas eu à sortir un seul sac poubelle depuis 14 ans. Si je ne me trompe pas, notre bilan là-bas est qu'un seul emballage a déjà été recyclé 26 fois. Ainsi, si un visiteur se rend dans un café sur le chemin vers notre usine, cette personne y déposera une plus grande quantité de déchets dans une poubelle que notre usine ne l'a fait en plus de dix ans.

Nous avons également procédé à de nombreux ajustements des composants que nous assemblons dans nos voitures ces dernières années. Par exemple, nous n'utilisons plus de clips de fixation en plastique mais en métal et avons remplacé la mousse que nous utilisons pour remplir nos sièges par un matériau plus facilement dégradable.



HORWIN



MOTOCITY

Deerlijkstraat 162 B
8550 ZWEVEGEM
T: 056 75 81 67
W: www.motocity.be

GARAGE GEERAERTS ZERO E-SHOP

Ninoofsesteenweg 103
1750 LENNIK
T: 02 582 17 17
W: www.zero-e-shop.be

GO4ELECTRIC

Lange Lozanastraat 146
2018 ANTWERPEN
T: 03 216 11 70
E: Antwerpen@go4electric.be W: www.go4electric.be

GO4ELECTRIC

Ambachtenlaan 33
3001 HEVERLEE
T: 016 79 50 49
E: leuven@go4electric.be W: www.go4electric.be



Nous avons donc vraiment fait beaucoup d'efforts pour le recyclage, y compris dans notre processus de production. Au Japon, par exemple, tous nos ateliers collectent l'huile de moteur usagée, qui est ensuite réutilisée pour chauffer les serres des producteurs de fleurs et de plantes avec lesquels nous travaillons. Leurs pneus usagés sont également recyclés: ils sont coupés en petits morceaux de caoutchouc et utilisés, par exemple, pour recouvrir les courts de tennis. Nous voulons donc non seulement rendre

nos voitures plus écologiques, mais aussi réfléchir à la manière dont nous les produisons et, en fin de compte, les recyclons.

EMM: Enfin, une question très large: que signifiera, selon Subaru, la mobilité dans une dizaine d'années?

David DS: Ce n'est pas une question facile, nous avons - comme tous les autres fabricants d'ailleurs - pas un globe de verre pour prédire l'avenir. La mobilité doit et va évoluer vers quelque chose de nouveau et nous pensons qu'il y aura un «e-» devant beaucoup de noms de modèles. Chez Subaru, nous devons également en tenir compte et nous préparer, mais nous nous rendons compte qu'en tant que fabricant relativement petit, nous ne devons pas essayer de faire les plus grands pas. Nous resterons toujours à l'écoute de nos clients afin de leur proposer des moyens de transport adaptés à leur mode de vie, mais aussi écologiques que possible.

En ce qui concerne la conduite autonome, il est également impossible de dire où nous allons. Nous disposons d'une installation secrète au Japon où nous expérimentons des voitures autopropulsées. Cependant, nous constatons que nos clients n'attendent pas immédiatement des voitures totalement autonomes mais attachent plutôt de l'importance à des aides parfois simples. Prenez par exemple notre avertissement sur les sièges arrière. Un simple avertissement indique au conducteur que quelqu'un est toujours assis à l'arrière lorsqu'il sort de la voiture pour éviter que les enfants ne soient laissés derrière dans une voiture chaude. Une telle chose peut sembler petite et logique, mais elle fait aussi partie de l'avenir. D'autre part, nous gardons nos options ouvertes et nous étudions même des initiatives majeures comme les voitures volantes. En fin de compte, on ne sait jamais où ira la mobilité à l'avenir, mais nous serons prêts pour elle.

Nous pouvons affirmer avec certitude que d'ici dix ans, nos Subaru représenteront toujours les mêmes valeurs fondamentales qu'aujourd'hui: elles seront sûres, amusantes et robustes. Et pour cela, nos clients achèteront une Subaru.



INTERVIEW

POLESTAR: UN NOUVEAU VENU AVEC DE L'EXPÉRIENCE

L'idée de l'électricité se développe et on le remarque de plus en plus sur le marché. Ces dernières années, de nombreuses nouvelles marques ont vu le jour, toutes avec des modèles électrifiés dans leurs catalogues. Un exemple prometteur de cette tendance est la Polestar, un dérivé écologique du groupe Volvo. Nous nous sommes renseignés auprès d'un certain nombre de personnes importantes au sein de ce nouveau venu.

TEXTE: JORAM VAN ACKER - PHOTOS: POLESTAR





Polestar est l'une des nouvelles marques relativement nombreuses qui ont émergé ces dernières années. Tout comme ces autres start-ups, telles que NIO, Byton ou Rivian, Polestar est fortement axée sur l'électromobilité. En outre, les fabricants existants se concentrent de plus en plus sur l'électrification. Cependant, Polestar sait très bien ce qui les distinguera du grand groupe, explique Jonathan Goodman, directeur des opérations. «L'un des grands avantages de Polestar est que nous ne nous accrochons à aucun héritage particulier. Nous pouvons donc utiliser toute notre créativité pour construire la marque à partir de zéro». Selon M. Goodman, le fait que la marque soit en partie liée à Volvo ne pose pas de problème: «Volvo et Geely sont en quelque sorte les parents de Polestar. Nous avons donc leur soutien, mais nous sommes libres de nous écarter de leurs images individuelles».

SE CONCENTRER SUR LE CLIENT

En outre, la marque veut se distinguer en fabriquant des voitures qui sont, d'une part, les plus conviviales à utiliser et, d'autre part, les plus faciles à acheter et à entretenir. «Nous sommes les premiers à proposer une voiture équipée d'un système d'infotainment Android», explique M. Goodman. «Cela signifie que l'utilisateur de la voiture n'a aucune perte de connectivité: le smartphone établit un lien direct avec la voiture et vous restez connecté».

«Mais le plus important est peut-être la manière dont nous mettons la voiture sur le marché», déclare le directeur de l'exploitation de Polestar.

«Dans notre désir d'être aussi proche du client que possible, les clients de Polestar n'achèteront pas leur voiture dans une salle d'exposition mais en ligne. Nous aurons quatre agences en Belgique - Bruxelles, Liège, Anvers et Gand - qui ne seront pas remplies de vendeurs à la commission, mais uniquement d'experts. Il n'y aura donc pas de pression pour nos clients», explique M. Goodman. L'entretien sera également facilité: «Si vous avez besoin d'un entretien Polestar, vous pouvez prendre rendez-vous avec un employé pour qu'il vienne chercher la voiture chez vous, qu'il effectue l'entretien et qu'il vous la rapporte lavée.»

PLUS QU'UNE VOITURE ÉLECTRIQUE

Toutefois, bien que la nouvelle marque souhaite créer une forte présence sur le marché des voitures électriques, elle veut que ses modèles s'adressent à un public plus large que les seules parties intéressées par les VE. Par exemple, une Polestar n'est pas seulement une voiture électrique, c'est aussi une voiture amusante, selon M. Goodman. «Historiquement, nous avons beaucoup d'expérience dans le monde des courses et nous pouvons utiliser cette expérience pour créer de véritables voitures de pilotes. Par conséquent, nos Polestars sont non seulement rapides, mais aussi très faciles à conduire. Il suffit de faire essayer une de nos voitures aux gens, car ils seront convaincus tout de suite», explique le responsable de Polestar. «Grâce à son autonomie d'environ 470 kilomètres, l'angoisse de l'autonomie n'est plus un problème et les gens peuvent se concentrer pleinement sur le plaisir que procure réellement une voiture électrique.

Sofia Björnsson confirme également que l'héritage sportif du nom Polestar joue toujours





MOTOCITY

Deerlijkstraat, 162 B
8550 Zwevegem
056.75.81.67
www.motocity.be

**GARAGE GEERAERTS
ZERO E-SHOP**

Ninoofsesteenweg 103
1750 Lennik
02 582 17 17
www.zero-e-shop.be

GO4ELECTRIC

Lange Lozanastraat 146
2018 Antwerpen
03/216.11.70
Antwerpen@go4electric.be
www.go4electric.be

GO4ELECTRIC

Ambachtenlaan 33
3001 Heverlee
016/79.50.49
leuven@go4electric.be
www.go4electric.be



un rôle majeur maintenant qu'il est devenu une marque distincte. Elle a participé au développement de la Polestar 1 et porte donc une partie de la responsabilité de l'image du nouveau fabricant. «Vous associez toujours Polestar à la performance», déclare Björnsson. «La marque est peut-être détenue à 50% par Volvo, mais nous voulons construire des voitures qui se distinguent encore des modèles Volvo en termes d'expérience de conduite. C'est en fait le meilleur des deux mondes», poursuit-elle: «Nous avons le savoir-faire financier et technologique

de Volvo, mais nous pouvons toujours nous présenter comme un constructeur innovant avec son propre caractère.

UN AVENIR DURABLE

Polestar ne veut pas seulement rendre le groupe motopulseur de ses voitures écologique, explique M. Björnsson, ils réfléchissent également à la manière de rendre les processus qui l'entourent aussi écologiques que possible. «Nous travaillons avec LG Chem pour les batteries du Polestar 2 et nous sommes toujours en contact

avec eux pour nous assurer que l'origine des batteries peut être retracée», explique Sofia Björnsson. «Il est également important pour nous que les piles soient ensuite recyclées de manière durable, mais nous élaborons actuellement des plans concrets à cet effet. Il existe plusieurs alternatives: nous pouvons réutiliser les métaux précieux contenus dans les piles, ou nous pouvons même remettre à neuf toute la pile et la réutiliser dans un autre secteur», explique-t-elle. «Ce que nous avons déjà prévu dans notre Polestar 2, c'est que les batteries peuvent être remplacées par modules. De cette façon, vous n'avez pas à jeter toute la batterie en cas de panne.

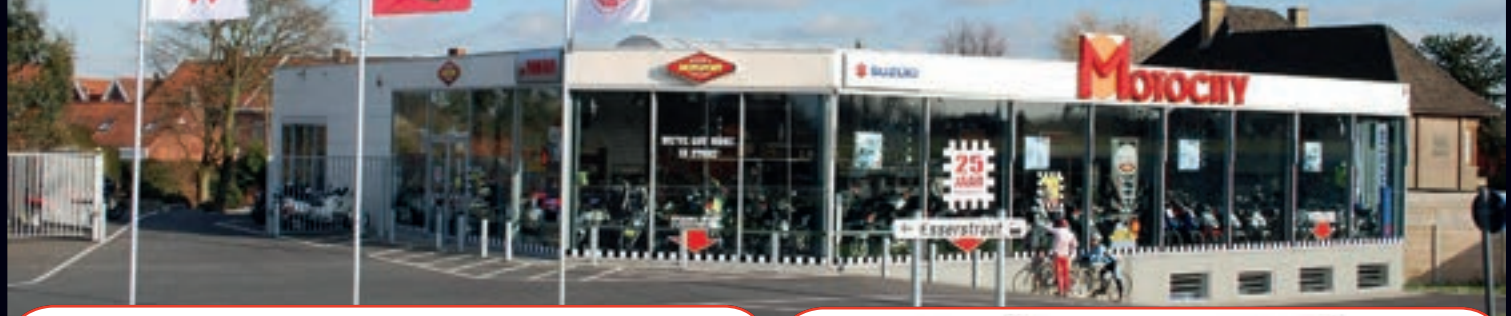


Toutes les voix du projet Polestar s'accordent à dire que le concept de mobilité individuelle peut être modifié et amélioré. «Tout le monde n'a pas besoin de posséder une voiture», commence Björnsson. «Le covoiturage ou le leasing sont des options qui permettent aux gens d'utiliser une voiture quand ils en ont besoin, mais aussi de la transmettre. Jonathan Goodman, directeur général de l'entreprise, est également de cet avis: «Le covoiturage sera de toute façon un élément majeur de l'avenir de la mobilité, mais il est également important qu'il existe des liaisons efficaces entre les voitures et les transports publics. Quoi qu'il en soit, nous sommes convaincus que la voiture continuera à jouer un rôle majeur dans un avenir durable».



Deerlijkstraat 1628 - 8550 ZWEVEGEM
Tél. 056 758167 - www.motocity.be

LE SPÉCIALISTE DEUX ROUES ÉLECTRIQUES





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

GILCON

Geldenaaksebaan 321-454 3001 Leuven (Haasrode) 016 40 03 27

kia-gilcon-leuven.webnode.be

New 4AS

Ninoofsesteenweg 570 1070 Anderlecht 02 425 26 20

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.

The Aviation Pioneers Squad

Scott Kelly
Rocio Gonzalez Torres
Luke Bannister



AVENGER


BREITLING
1884

#SQUADONAMISSION



| HULPIAU OOSTENDE

Leopold II-laan 21 / 8400 Oostende
059 70 35 59 / www.hulpiau.be

| VANHOUTTEGHEM GHENT | FRANSSEN JUWELIERS

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

Demerstraat 51-53 / 3500 Hasselt
011 22 42 58 / www.franssenjuweliers.be

| TENSEN JUWELIERS

Huidevettersstraat 46 / 2000 Antwerpen
03 231 98 98 / www.tensen.be

AVENGER NIGHT MISSION

NEWS

Moteur LPG d'usine pour les Renault Clio et Captur

Après l'hybridation rechargeable, les Renault Clio et Captur s'équipent d'un moteur TCe 100 prévu pour carburer au LPG. Pour rouler plus économique et plus propre, sans modifier profondément l'agrément de la mécanique.

Pour rappel: le LPG (Liquid Petroleum Gaz) est un mélange de propane et de butane (normé EN589 en Europe) dont la combustion dégage moins de monoxyde de carbone, d'hydrocarbure et d'oxyde d'azote qu'un moteur à essence. Dans le cas des Clio et Captur il permet une réduction des émissions de CO₂ d'environ 8%, et cela sans modifier profondément l'agrément.

RÉSERVOIR SOUS LE PLANCHER

Concrètement, le système s'articule autour du mille turbo 3 cylindres réglé en usine pour carburer au LPG, et d'un réservoir supplémentaire dédié au gaz. Installé en lieu et place de la roue de secours (sous le plancher du coffre), celui-ci n'empiète pas sur l'espace de chargement. Avec sa contenance de 32l sur la Clio et 40 l sur la Captur, il se remplit aisément et pousse l'autonomie totale à plus de 1.000 km dans les 2 cas. Il y a environ 600 stations qui fournissent du LPG tandis que Renault se veut rassurant, en précisant qu'au moins 1 station sur 4 le propose aujourd'hui en Europe (en moyenne).



MOINS CHER À LA POMPE

Du côté de l'utilisateur, la commutation essence/LPG se fait au choix, automatiquement (en privilégiant toujours le LPG) ou manuellement, via un commutateur ajouté dans l'habitacle. Les normes WLTP indiquent quant à elles des consommations moyennes de 5,4 l/100 km d'essence ou de 7,7 l/100 km de LPG pour la Clio TCe 100; et de 6,0 l/100 km d'essence ou de 8,2 l/100 km de LPG pour le Captur. Rappelons encore qu'à la pompe, le LPG coûte en moyenne 60 à 70% moins cher que la Sans Plomb 95... un avantage non négligeable.

POUR 1.000 € DE PLUS

Le prix de ces versions TCe 100 LPG est fixé à 18.500 € pour la Clio et 21.175 € pour le Captur. Soit 1.000 € de plus que les versions TCe « classiques ». Un inconvénient du LPG est que ces voitures ne sont généralement pas autorisées dans les parkings couverts.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

Plus d'informations sur le projet BMW i Hydrogen Next

L'hydrogène pourrait devenir le 4e pilier de BMW. Le projet de véhicule à hydrogène de BMW i Hydrogen Next, basé sur un X5 avec l'aide de Toyota, se dévoile d'ailleurs un peu plus.

Le projet de véhicule à hydrogène de BMW, basé sur un X5 et développé en partenariat avec Toyota, est connu depuis le mois de septembre, en particulier depuis le dernier salon de Francfort. Durant cet événement, BMW avait annoncé que « l'hydrogène pourrait devenir le 4e pilier de notre gamme de groupes motopropulseurs. Les plus grands modèles de notre gamme X sont particulièrement bien adaptés à cette technologie » avait d'ailleurs déclaré à l'époque Klaus Fröhlich, le directeur de la Recherche et du Développement chez BMW. Certes, ce ne sera pas pour demain, mais des batteries de test d'un X5 à hydrogène sont déjà prévues pour 2022 pour une commercialisation vers 2025 si le marché est prêt d'ici là.

6 KILOS ET 700 BARS

Par rapport à une voiture électrique à batterie, l'hydrogène a l'avantage d'une plus grande autonomie, comparable à celle d'un véhicule thermique comparable, et un temps de ravitaillement également réduit (de quelques minutes à peine), à condition que le réseau de pompes d'approvisionnement se développe. BMW ne communique toujours



pas sur l'autonomie théorique de son i Hydrogen NEXT, mais avance néanmoins que ses deux réservoirs contiennent 6 kilos d'hydrogène comprimé à 700 bars. À titre de comparaison, le Hyundai Nexa, plus léger et compact, renferme 6,3 kg d'hydrogène, qui lui permettent une autonomie de 666 km. Dans le cas de l'i Hydrogen Next, la pile à combustible génère jusqu'à 125 kW/170 ch d'énergie électrique pour alimenter la batterie et le système embarqué peut développer un pic de puissance de 275 kW/374 ch. Quoi qu'il en soit, la partie électrique de cette technologie est aussi celle qui prévaut pour l'imminent iX3, prévu pour cette année encore... Affaire à suivre.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

FORD KUGA HYBRID



NOUVEAU KUGA PLUG-IN HYBRID

L'alliance parfaite du style, de la fonctionnalité et de l'efficacité. En ville ou sur les routes difficiles, le nouveau Ford Kuga Plug-in Hybrid vous offre toujours une expérience SUV optimale. 56 km d'autonomie électrique et une liberté totale grâce au moteur essence économique. Jusqu'à 645 litres d'espace de stockage et la possibilité de tracter facilement 2 100 kg. Découvrez le nouveau Ford Kuga Plug-In Hybrid dans notre showroom.

32gr CO₂



Garage Geeraerts n.v.
Onze Service... maakt het verschil !!!

Ninoofsesteenweg 103 - 1750 Lennik - Tel: 02/582.17.17 www.Geeraerts.be

À 1,4-7,0 L/100 KM. Æ 32-163 G/KM CO₂ (WLTP)

Informations environnementales (A.R. 19/03/2004) : www.fr.ford.be/environnement. Les chiffres de consommation et d'émission de CO₂ sont calculés pour un véhicule avec les équipements de base. Des équipements optionnels (comme des pneus et/ou des jantes) peuvent affecter ces chiffres. Le cas échéant, les distributeurs Ford, Ford et le constructeur du véhicule déclinent toute responsabilité quant à ces différences. Le véhicule affiché peut différer des spécifications réelles. Pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule, au véhicule présenté ou à son prix, contactez-nous ou rendez-vous sur www.fr.ford.be.

Donnons priorité à la sécurité. ford.be.

Zero-e-shop

It's our nature



www.zero-e-shop.be

Garage Geeraerts Ninoofsesteenweg 103 Lennik 02/582.17.17



NEWS

L'ACEA et Trump utiliseraient le coronavirus pour assouplir les règles

En Europe, les groupes de pression de l'industrie automobile comptent sur la crise sanitaire comme excuse pour tenter de reporter les objectifs en matière de CO₂, tandis que le président Trump en profite pour abolir les règles d'Obama.

Dans une forte démonstration d'opportunisme, les associations européennes de constructeurs automobiles (ACEA), de fournisseurs (CLEPA), de fabricants de pneus (ETRMA) et de garagistes (CECRA) ont envoyé une lettre à Ursula von der Leyen, présidente de la Commission européenne, pour reporter un peu plus les objectifs en matière de CO₂. La raison en est la crise du coronavirus qui coûte beaucoup d'argent au secteur et qui a également mis un frein aux travaux de recherche et développement. Mais, comme l'explique Transport & Environnement, cette crise n'a aucun impact négatif sur les émissions moyennes de CO₂ des voitures vendues. Au contraire.

MAUVAISE RÉACTION?

T&E donne l'exemple de la crise bancaire de fin 2008, qui a poussé les consommateurs à acheter des voitures plus petites et plus économes en carburant. Le résultat: une baisse record de 5,1 % des émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves. Ceci est bien sûr influencé par le type de voitures vendues, et ce sont précisément les SUV actuellement lucratifs qui obtiennent de moins bons résultats en termes de consommation. L'organisation ne voit donc pas pourquoi les objectifs de CO₂ d'une moyenne de 95 g/km pour la flotte ne pourraient pas être atteints cette année, d'autant plus que les ventes européennes de VE au cours des deux premiers mois avec 6 % de part de marché (un record!) se situent parfaitement dans les 3 à 7 % nécessaires. De plus, si les ventes globales de 2020 s'affaiblissent de manière significative,



ces deux premiers mois pourraient donc avoir un poids statistique encore plus important. Il est cependant frappant de constater que les trois grands groupes automobiles allemands, VW, Daimler et BMW, ont déjà indiqué qu'ils ne soutiennent pas la proposition de reporter les objectifs en matière de CO₂.

TRUMP FAIT MARCHÉ ARRIÈRE

Aux États-Unis également, la crise sanitaire est utilisée pour mettre en œuvre des règles alors que l'attention du public est concentrée sur autre chose. Selon Electrek, le président Trump a l'intention d'assouplir les mesures de consommation introduites par le président Obama. L'obligation initiale des fabricants était de parvenir à une réduction moyenne de la consommation de 5 % par an entre 2021 et 2026, dans le but d'atteindre une consommation théorique moyenne de 54,5 mpg, soit 4,4 l/100 km. Pour Trump, une réduction de 1,5% est suffisante, avec le sophisme que les voitures peuvent alors devenir moins chères et/ou plus sûres. En septembre, il était déjà interdit aux États d'introduire des normes d'émission individuelles.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

BMW Série 7: le top en électrique

La variante haut de gamme de la prochaine BMW Série 7 aura une propulsion entièrement électrique et deviendra ainsi un concurrent pour la prochaine Mercedes EQS.

Mercedes travaille sur une Classe S électrique, une version de production de la Vision EQS que la marque a présentée l'année dernière au Salon de Francfort. Et Jaguar remplacerait l'actuelle XJ par une limousine entièrement électrique, basée sur la plateforme de l'I-Pace. Et maintenant, BMW s'apprête à suivre cette stratégie avec la prochaine Série 7. Le modèle haut de gamme de la limousine de luxe bavaroise échangera son V12 biturbo contre une motorisation 100 % électrique. C'est ce qu'a dit Oliver Zipse, directeur général de BMW.

POWER BEV

BMW est muet sur les spécifications de ce moteur électrique, mais grâce au concept Power BEV basé sur la Série 5, on peut s'en faire une idée. Ce prototype de développement utilise trois moteurs électriques, avec une puissance système de 721 ch. Le BMW Power BEV est un



véhicule à quatre roues motrices: un moteur électrique se charge de l'essieu avant, les deux autres s'occupent des roues arrière. Ils fonctionnent indépendamment les uns des autres et créent un vecteur de couple électronique, qui, selon BMW, est supérieur au différentiel M actif que l'actuelle M5 possède entre les roues arrière. Après tout, il n'y a pas de redistribution du couple; chaque roue arrière reçoit autant de puissance que les pneus peuvent en supporter.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

Elegance is an attitude

Simon Baker
Simon Baker

LONGINES®


TENSEN JUWELIERS

Huidevettersstraat 46
2000 Antwerpen

TENSEN EXCLUSIVE

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

FRANSSEN JUWELIERS

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

VANHOUTTEGHEM GHENT

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



The Longines Master Collection

NEWS

Volkswagen reconnaît des difficultés de développement pour l'ID.3

Des problèmes de logiciels entravent actuellement la mise au point de l'ID.3 électrique. Des milliers d'exemplaires assemblés attendent une mise à jour. Daimler va-t-il aider Volkswagen?



Plusieurs médias allemands font état de difficultés rencontrées par Volkswagen dans la mise au point des logiciels destinés à l'ID.3, laquelle sort pourtant déjà des chaînes de Zwickau et dont la commercialisation devait déjà intervenir fin 2019. À ce stade, la production s'est de toute façon arrêtée mi-mars, le Covid-19 venant opportunément créer une pause dans la fabrication. Cette période est mise à profit chez Volkswagen, où tout le monde est sur le pont pour profiter de ce répit pour résoudre ces insondables problèmes de logiciels, que le groupe reconnaît d'ailleurs officiellement; «en effet, cela ne se passe pas comme prévu», déclare-t-on à Wolfsburg. À ce jour 20.000 voitures assemblées attendraient cette mise à jour sur les parkings de l'usine.

ATTENDRE 2021?

Rappelons que l'ID.3 est la première Volkswagen de série à avoir été conçue dès le départ pour une utilisation exclusive de l'électricité comme mode de propulsion. Elle repose d'ailleurs sur la toute nouvelle plateforme modulaire MEB conçue pour les VE. Elle intègre le logiciel qui pilote le(s) moteur(s) électrique(s) et la batterie et il semble que ce soit à ce stade que le bât blesse. Volkswagen peinerait à trouver les rares spécialistes de la question pour régler le problème. Pour l'instant, les modifications nécessaires sont introduites manuellement, mais Volkswagen envisagerait de désactiver temporairement certaines fonctions pour les réintroduire a posteriori, une fois la solution trouvée. Initialement, l'ID.3 devait être lancée sur le marché cet été, mais la crise du coronavirus vient opportunément reporter cet objectif à l'automne.

En tout état de cause, ce report tombe mal pour le groupe allemand, qui comptait sur l'électrification de sa gamme pour éviter les amendes potentielles en cas de dépassement de la norme européenne d'émissions de CO₂. Du coup, les autres marques qui comptaient aussi sur cette plateforme électrique (Audi, Seat, Škoda...) pour leurs futurs modèles sont aussi victimes de ce retard.

AIDE DE DAIMLER?

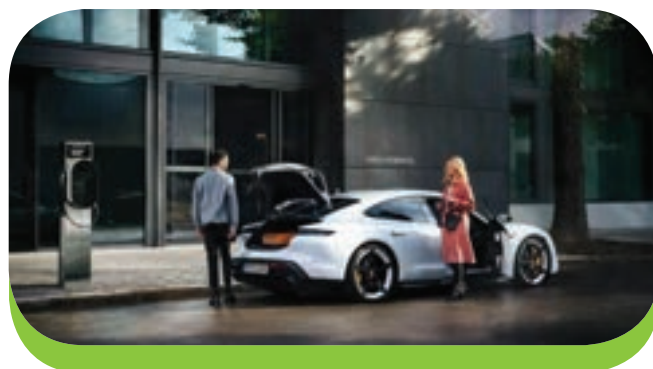
Il semble que la haute direction du groupe aurait approché Daimler pour lui proposer de former un front allemand uni face à l'invasion annoncée de modèles électriques américains et chinois. Et, au passage, voir si des ingénieurs du groupe concurrent pourraient jeter un coup d'œil aux problèmes rencontrés. Mais il semblerait que Daimler soit peu enthousiasmé par l'idée. Le groupe à l'étoile préfère se concentrer sur le partenariat déjà en cours avec BMW afin de contrer la concurrence électrique de Tesla, Polestar et autres...

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

Porsche offrira des charges gratuites

Les clients de la Porsche Taycan et des modèles hybrides rechargeables pourront alimenter gratuitement les batteries de leur voiture sur 2000 bornes réparties dans 20 pays.

Comme pour Tesla, les clients des Porsche nécessitant une recharge électrique pourront se brancher sans bourse délier, le temps d'une pause, d'une réunion ou d'une sortie. En effet, le constructeur va mettre en service 1035 points de recharge gratuits dans 20 pays. 900 prises supplémentaires sont prévues d'ici la fin de l'année. Ces bornes gratuites seront réservées aux porschistes. Toutefois, contrairement à Tesla, il ne s'agit pas de superchargeurs, mais des systèmes triphasés à courant alternatif de 400 V (16 A) également compatibles avec les hybrides plug-in de Porsche. Ce service de « recharge à destination » avec parking dédié sera disponible auprès de points de chute appréciés de sa clientèle: hôtels, aéroports, musées, centres commerciaux, clubs de sport et marinas.



SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

The Home Sound System

**BEELD, KLANK & KOFFIE
PATRICK VERHEEKEN**

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

AUDIOMIX

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

**D & M BEELD-
EN KLANKSTUDIO**

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

DI MONACO

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



SONOS



MOTOCITY

Deerlijkstraat 162 B - 8550 Zwevegem
056 75 81 67
www.motocity.be

GO4ELECTRIC

Lange Lozanastraat 146 - 2018 Antwerpen
03 216 11 70
Antwerpen@go4electric.be

GO4ELECTRIC

Ambachtenlaan 33 - 3001 Heverlee
016 79 50 49
leuven@go4electric.be - www.go4electric.be

GO4ELECTRIC

Lion D'Orweg 13-15 - 9300 Aalst
053 78 20 17
aalst@go4electric.be - www.go4electric.be

CASU MOTOS

Rue de Bomerée 11 - 6032 Charleroi
071 36 69 38

CASU MOTOS

Rue des Guimauves 3 - 7033 Mons
065 36 36 39
www.casumotos.com

S
SUPER
SOCO



Classic elements, distinctive of a Café Racer



GO4ELECTRIC

Lange Lozanastraat 146 - 2018 Antwerpen
T 03 216 11 70

www.go4electric.be
Antwerpen@go4electric.be

GO4ELECTRIC

Ambachtenlaan 33 - 3001 Heverlee
T 016 79 50 49

www.go4electric.be
leuven@go4electric.be



GARAGE

GEERAERTS ZERO E-SHOP

Ninoofsesteenweg 103 - 1750 Lennik
T 02 582 17 17

www.zero-e-shop.be



MOTOCITY

Deerlijkstraat, 162 B - 8550 Zwevegem
T 056 75 81 67

www.motocity.be



SCHOCKAERT **MOTOR SERVICES**

Lion d'Orweg 13 - 9300 Aalst
T 053 78 20 17

www.schockaertmotorservice.be



CYCLES DEVOS

Avenue de la Couronne 500
1050 Ixelles
02 648 62 72

www.cyclesdevos.be

KIELS SCOOTER CENTER

Boomsesteenweg 518
2020 Antwerpen
03 238 32 66

www.kielsscootercenter.be

QOODER

ADVANCED MOBILITY SOLUTIONS

NEWS

Gumpert Nathalie: ingénieux système 2Way

Roland Gumpert est de retour et comment. Car cette Nathalie n'est pas seulement un coupé sport, mais une voiture avec un ingénieux système 2Way qui utilise des piles à combustible pour les moteurs électriques.

Chez Audi Sport, Roland Gumpert était le grand défenseur de la Quattro à quatre roues motrices y compris avec la furieuse Apollo. En 2008, il a participé aux 24 heures du Nürburgring avec une version hybride de l'Apollo. Mais avec la Nathalie, il n'a pas fait un, mais deux ou même trois pas technologiques en avant. Après tout, ce coupé est alimenté par le système énergétique 2Way: chaque roue est équipée d'un moteur électrique, qui tire son électricité d'un bloc de batteries installé dans le plancher de la voiture, lequel est chargé par des piles à combustible au méthanol placées sous le « capot ».

EN 3 MINUTES

Une réaction chimique dans les piles à combustible recharge continuellement les batteries, un processus qui est amplifié lors de l'accéléra-



tion et du freinage. On peut donc parler d'une véritable hybride auto-alimentée. La Gumpert Nathalie n'a donc pas besoin de se brancher, trois minutes suffisent pour remplir le réservoir de méthanol. Cela se traduit par un rayon d'action de seulement 821 km. En mode Eco, la Nathalie atteindrait même 1200 km avec un réservoir plein. Le groupe motopropulseur développe une puissance système de 536 ch pour un couple maximal de 989 Nm, ce qui est suffisant pour faire passer le coupé sport de 0 à 100 km/h en 2,6 s et lui donner une vitesse de pointe de 306 km/h.

QUI EST ROLAND GUMPERT?

Roland Gumpert n'est pas le premier venu. Dans le passé, il était le patron d'Audi Sport, où il était responsable du programme de rallye. Gumpert est l'un des pères spirituels de l'Audi Quattro et de l'Audi Sport Quattro basée sur celle-ci. Cette dernière a brillé en rallye où le constructeur allemand fait les beaux jours du groupe B. L'Allemand, né à Ziegenhals et élevé à Ingolstadt, a ensuite lancé sa propre marque de voitures de sport, qui a donné naissance à l'Apollo en 2005. Cette super voiture de sport était propulsée par un V8 d'origine Audi. L'Apollo devait être suivi par la Tornade. Cette ambitieuse aventure s'est mal terminée, car Gumpert s'est retiré du projet qu'il avait lui-même lancé. Il n'a pu vendre qu'une fraction de la production prévue, ce qui l'a mis au bord de la faillite pendant des années.

MADE IN HONG-KONG

Finalement, un groupe d'investissement de Hong-kong reprenait la Gumpert Sportwagenmanufaktur pour redémarrer sous le nom d'Apollo Automobil. L'Apollo servira de base à l'Arrow, qui deviendra plus tard l'Intensa Emozione. Pendant ce temps, Roland Gumpert a lancé un nouveau projet, basé sur le concept Gumpert de 2014. Le résultat? Cette Nathalie, dont 500 exemplaires seront construits. Le prix? Entre 300.000 et 500.000 euros...

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

CASU MOTOS SCOOTERS

SPÉCIALISTE
DU 2 ROUES
ÉLECTRIQUE DANS
LE HAINAUT

3 RUE DES GUIMAUVES
B7033 ZI CUESMES

11 RUE DE BOMERÉE
B6032 MONT SUR MARCHIENNE



MOTOS - SCOOTER

100% ÉLECTRIQUE ET HYBRIDE DANS LES PLUS GRANDES MARQUES

ZERO - LIFAN - FD MOTORS - HONDA

INFOS SUR WWW.CASUMOTOS.COM

NEWS

Bollinger met en vente son châssis

Afin de récupérer les coûts de développement des B1 et B2, le constructeur américain proposera à la vente son châssis électrique développé pour les véhicules tout-terrain électriques.

Bollinger est une start-up américaine qui a vu le jour en 2018. Elle travaille actuellement sur les B1 et B2, des véhicules tout-terrain électriques qui devraient être prêts au début de 2021. La B1 est un pick-up alors que la B2 porte une carrosserie classique. La ligne est très anguleuse, mais pas aussi extrême que celle du cybertruck Tesla. Afin de maintenir les coûts de développement supportables, Bollinger a décidé de proposer prochainement à la vente l'architecture modulaire sur laquelle sont construits les modèles B1 et B2.

2,3 TONNES DE CHARGE UTILE

Bollinger appelle cette plateforme modulaire « E-chassis » et promet une charge utile maximale de 2,3 tonnes. La B1 et la B2 ont de toute façon 2 moteurs électriques et donc quatre roues motrices, ce qui permet d'obtenir une puissance système de plus de 600 ch et un couple maximal de 900 Nm. Les voitures tout-terrain ont une hauteur de conduite variable et sont équipées d'une boîte de vitesses à deux rapports et de différentiels verrouillables. Le client pourra choisir entre une batterie de 120 kWh ou 180 kWh, de quoi avoir une belle autonomie selon la norme WLTP.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE



Coronavirus: le covoiturage et l'autopartage proprement

En pleine crise de Covid-19, partager une voiture impose plus de vigilance. Des mesures sont prises par les services d'autopartage comme celui de Cambio.

Dans la logique d'éviter les lieux où la promiscuité est inévitable, le covoiturage n'a plus la cote, voire est même clairement déconseillé. De leur côté, les services d'autopartage ont pris des mesures. Ils se veulent rassurants indiquant être plus « sûrs » que les transports en

commun. En effet, des mesures sanitaires ont été prises pour limiter les risques de contamination dans les voitures partagées. La firme Cambio précise avoir briefé ses techniciens. D'abord, pour leur propre sécurité, ces derniers sont équipés en conséquence pour procéder à l'entretien des voitures. Par rapport aux clients, les phases de nettoyage sont approfondies et multipliées.

MAINS PROPRES

Cambio reprend évidemment les conseils gouvernementaux précisant de se laver plus régulièrement les mains avec un liquide hydroalcoolique ou avec de l'eau et du savon. La firme ne fournit pas elle-même ces produits, qui tomberaient rapidement à court et/ou seraient simplement « empruntés » par les clients. Ils demandent donc aux utilisateurs d'avoir la conscience civique en respectant les règles sanitaires et d'hygiène élémentaires. Ces constats et remarques valent évidemment dans le cas des taxis et/ou chauffeurs Uber qui, en principe après chaque client, doivent procéder à un nettoyage du volant, du pommeau et de tout le tableau de bord.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE



MASTER OF MATERIALS



RADO CAPTAIN COOK

INSPIRED BY OUR VINTAGE ORIGINAL. SERIOUSLY IRRESISTIBLE.

TENSEN JUWELIERS

Huidevettersstraat 46
2000 Antwerpen

TENSEN EXCLUSIVE

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

FRANSSEN JUWELIERS

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

RADO

S W I T Z E R L A N D

SPOOREN JUWELIERS

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

COOLENS JUWELEN

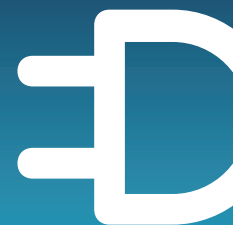
Botermarkt 1
3290 Diest
013 31 12 48
www.coolensjuwelen.be

VANHOUTTEGHEM GHENT

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

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



ELECTRIC VEHICLES

part of  Leie
Mobility
Group.

MAXUS EV80 – ZERO EMISSION !



100%
ÉLECTRIQUE



0%
D'ÉMISSION



950 KG
CHARGE
UTILE



1200 KG
POIDS
TRACTABLE



2H
CHARGE
RAPIDE



8,5H
CHARGE
LENTE



56 KWH
CAPACITÉ
DE BATTERIE



92 KW – 320 NM
MOTEUR

Le **Maxus EV80** joint le durable à l'utile. Avec son moteur électrique de 92 kW, il émet zéro gramme de CO₂. Grâce à sa capacité de charge de 9,7 m³, ou près de 950 kg, vous livrez aisément dans tous centres urbains y compris dans les zones à basse émission. Le Maxus EV80 est disponible en fourgon et châssis cabine.

Maxomotive S.A. | Pierstraat 229, 2550 Kontich | www.maxusmotors.be



MAXUS