

ecocombiel

LE MAGAZINE DES PASSIONNÉS DE VOITURES ÉLECTRIQUES, HYBRIDES ET AUTRES VÉHICULES ÉCOLOGIQUES! 22

Nouveau CAPTUR E-TECH Plug-in Hybrid LA RÉVOLUTION FRANÇAISE



**VOLVO XC40
T5 TWIN
ENGINE**
P 24



**TOYOTA
CAMRY
HYBRIDE
COMEBACK**
P 40



**COURRIERS
DE LA VILLE**
P 66



**HYBRIDE &
PLUG-IN**
P 74



1,0 - 3,0 L/100 KM · 23 - 67 G/KM CO₂ (WLTP). Contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. Informations environnementales AR 19/3/2004 : www.mercedes-benz.be - Donnons priorité à la sécurité.

* Les modèles Plug-in Hybrid suivants sont livrables: Classe A, Classe B, CLA et GLA : moteur essence ; Classe C, Classe E, GLC et GLE : moteur diesel ou essence.

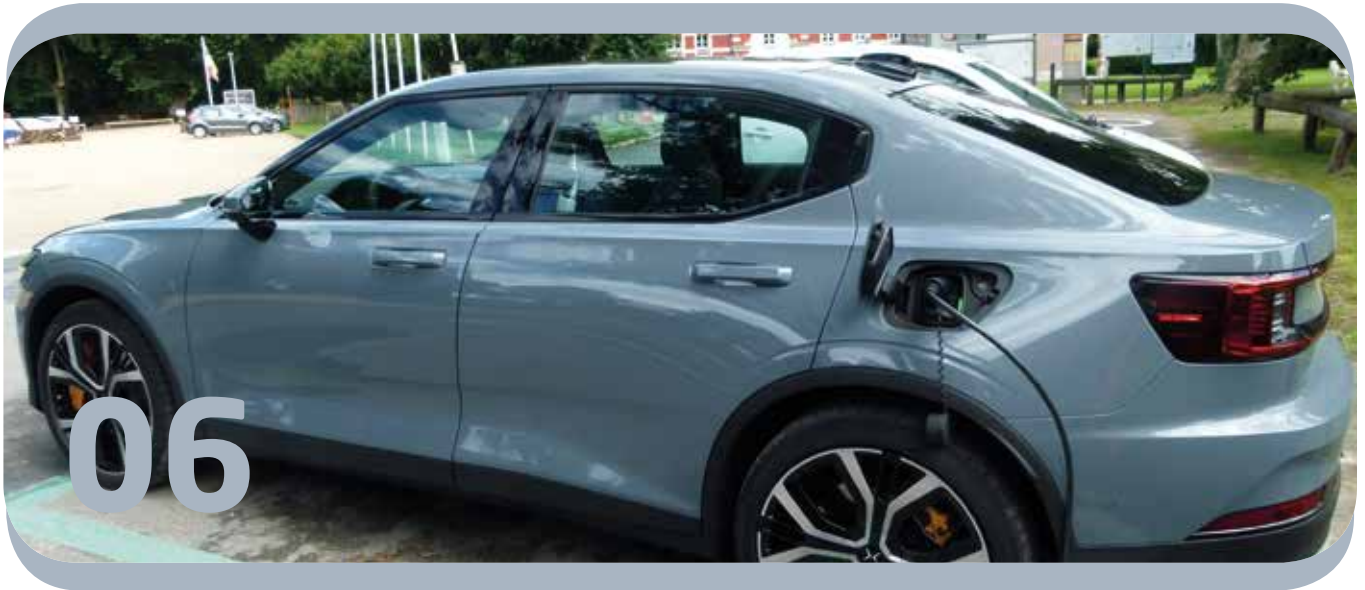
Les Mercedes-Benz Plug-in Hybrids.

Plus de puissance, moins de consommation.
Equipées d'un moteur diesel ou essence.*

Découvrez nos modèles Plug-in Hybrid
sur www.mercedes-benz.be/eqpower-fr.

EQ POWER





**06-TEST DE SCOOP: POLESTAR 2 14-HYUNDAI NEXO FUELL CELL 18-
FIAT 500C HYBRID 24-VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE 28-BMW X3
XDRIVE 30E 36-NOUVEAU 48V HYBRIDE LEGERE SIX CYLINDRES EN
LIGNE DIESEL COMPLETE LE RANGE ROVER HYBRIDE RECHARGEABLE
40-TOYOTA CAMRY: HYBRIDE COMEBACK 44-SUBARU FORESTER
E-BOXER 48-MG ZS EV 53-NEWS 66-DOSSIER VÉHICULES UTILITAIRES
ÉLECTRIQUES 70-LES VOITURES ÉLECTRIQUES POSENT-ELLES UN
RISQUE D'INCENDIE DANS LES PARKINGS? 74-HOT & EFFICIENT
HYBRIDES EN PLUG-INS**

ANNÉE 6, AOÛT 2020, NUMÉRO 22 | 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



FAITES D'UN CHOIX
VOTRE MEILLEURE DÉCISION.
BMW ELECTRIFIED.

LA BMW X2 PLUG-IN HYBRIDE.
FISCALEMENT DÉDUCTIBLE À 99,6%.



DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

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

1,7-1,8 l/100 km • 38-41 g/km CO₂ (WLTP)

BMW Dejonckheere Roeselare

Oostnieuwkerksesteenweg 136
8800 Roeselare
051 22 70 22
www.dejonckheere.bmw.be

BMW De Schepper

Prins Boudewijnlaan 53
9100 Sint-Niklaas
03 766 00 06
www.bmwdeschepper.be

BMW Brussels

Chaussée de Louvain 864
1140 Bruxelles
02 730 49 11
www.bmwbrussels.be



#joyelectrified by 

BMW Gregoir Jette

Tentoonstellingslaan 317
1090 Jette
02 474 04 74
www.gregoir.bmw.be

BMW Gregoir Puurs

Rijksweg 29-31
2870 Puurs-Sint-Amands
03 886 24 12
www.gregoir.bmw.be

BMW Gregoir Dendermonde

Bevrijdingslaan 199
9200 Dendermonde
052 26 13 42
www.gregoir.bmw.be

TEST DE SCOOP: POLESTAR 2

RISING (POLE)STAR

Polestar a été créé au sein du groupe Volvo en tant que division de performance de la marque. Depuis 2017, Polestar se commercialise comme une marque propre. Avec pour seule spécialisation les voitures électriques. Cela a d'abord donné naissance à la Polestar 1, un coupé impressionnant de 600 ch et 1000 Nm et une hybride plug-in. On attendait jusqu'à présent un modèle entièrement électrique. Et il s'appelle tout simplement Polestar 2. Le tueur du modèle Tesla 3 dit tout le monde, même s'ils ne veulent pas le dire directement chez Polestar, ils visent le segment premium avec des concurrents tels que l'Audi A4, la BMW série 3 et la Mercedes classe C. Nous avons été l'un des premiers à passer une journée sur la route avec cette Polestar 2.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF



Les deux concept-cars ont été lancés en 2016, le 40.1 et le 40.2. Du 40.1, Volvo a fait le succès du XC40, qui sera bientôt également doté d'une propulsion entièrement électrique. Le 40.2 a été mis dans le placard, c'est ce que tout le monde pensait. Mais Polestar a gardé le hayon et cela a permis de réaliser cette voiture de 4,60 mètres sur à peu près la même plate-forme que la XC40 susmentionnée. Il s'agissait donc d'une voiture à hayon et non d'un simple SUV avec une entrée électrique. Le résultat est un coffre de 440 litres. Super, nous sommes toujours fans des voitures dans cette catégorie et avec Tesla et les joueurs premium mentionnés ci-dessus, c'est une bonne chose. Bien sûr, elle ressemble un peu à une Volvo V60, mais plus élégante et un peu moins lourde, à notre avis.

La start-up Polestar est fière d'être innovante. Certainement en ce qui concerne le processus d'achat et la distribution des voitures. Si vous en voulez une, vous n'allez pas chez un revendeur local où vous n'écoutez pas pendant des heures dans la salle d'exposition un vendeur indiscret ou discret pour finalement sortir avec un devis ou un bon de commande. Polestar dispose de centres, à Gand, Anvers, Bruxelles et Liège, où vous pouvez déjà assembler la voiture en ligne, chez vous ou à l'extérieur, et ne réserver qu'un essai de conduite dans ce centre pour la commander ensuite. Par la suite, le service est également complètement différent. Polestar vient donc chercher votre voiture à la maison ou au travail pour l'entretien, pour les 3 premières années. L'assemblage de la voiture se fait également très facilement, il y a peu d'options. Vous commencez avec un prix de base de 58 900,- € et ajoutez un forfait cuir (4 500,- €) ou le forfait performance (6 000,- €) si vous le souhaitez. Ce n'est pas vraiment bon marché, mais une Tesla ne l'est pas non plus.

Vous aurez quelque chose en retour. Polestar est équipé de 2 moteurs électriques qui entraînent les 4 roues. L'ensemble fournit une puissance de 300 Kw ou 408 ch et un couple de 660 Nm. Avec cela, elle atteint les 100



km/h en 4,7 secondes et son sommet est à 200 km/h. De très beaux chiffres. Le bloc de batteries fournit 78 Kwh, ce qui devrait donner une autonomie de 470 km. La Tesla atteint une portée de 560 km. Une version moins performante serait proposée dans le courant de l'année 2021. Nous n'avons pas pu mesurer la consommation exacte de carburant pendant le test, mais à notre avis, elle est assez élevée. Mais dans le cadre d'une utilisation normale, cela devrait suffire. La puissance est également produite progressivement et sans rotation des roues. Nous nous imaginons dans son adversaire allemand où «freude am fahren» est garanti.

ONE PEDAL DRIVING

La Polestar a une excellente conduite. Nous nous attendions à un comportement de conduite assez neutre et normal à la manière de Volvo, mais rien n'est plus éloigné de la vérité. C'est la machine électrique de virage que vous voulez. Polestar est l'abréviation du département des performances, dans lequel ils réussissent parfaitement. Routes en béton et pavés, elle est ferme et solide, elle amortit et filtre superbement, elle est précise dans les virages. De plus, la conduite donne suffisamment de feedback, un peu plus de feedback est même autorisé. Même dans la position la plus légère, elle ne flotte pas, comme le font de nombreux VE.

Elle ne freine pratiquement pas. Désolé, nous avons failli ne pas le faire, parce que la voiture fait presque toujours ça toute seule. One pedal driving. Brillant. Très apaisant aussi, si vous voulez. Et même avec le pack performance. De

grands freins Brembo, des jantes et des pneus de 20 pouces et des amortisseurs réglables d'Öhlins. Et voici la discussion que nous avons eue après l'essai avec nos collègues journalistes et lors d'une vidéoconférence qui a suivi avec le PDG Thomas Ingelrath et d'autres personnes. Les amortisseurs sont uniquement réglables manuellement et donc pas de l'intérieur. Et voici la





3285 MOVEMENT



24-HOUR HAND



BIDIRECTIONAL ROTATABLE BEZEL

THE GMT-MASTER II

Introduced in 1955 at the dawn of the jet age, the original GMT-Master was used by transatlantic pilots as an onboard navigational aid. A 24-hour hand and rotatable bezel allow it to display two time zones simultaneously. Today, its high-technology two-colour Cerachrom bezel continues the aesthetic of the original model.

#Perpetual



OYSTER PERPETUAL GMT-MASTER II



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
TEL: 02/354.02.31
WWW.ORYE-STEVENART.BE



ROLEX



Polestar est à la hauteur de son nom en tant que département des performances de Volvo en offrant au Polestar 2 un quatre roues motrices et un solide hayon de 408 ch. Avec une batterie de 78 Kwh, il consomme beaucoup, mais quand il s'agit de conduire et de se sentir bien, ça va. Si votre employeur vous permet de choisir un véhicule électrique qui a de l'allure, de bonnes performances, une maniabilité de qualité allemande et la durabilité de son père suédois, n'hésitez pas. Prometteur, et concurrent de Tesla, selon nous.

APERÇU:

+

- performances
- le comportement de conduite
- pas un autre électro-SUV

-

- prix
- la consommation peut être élevée
- Amortisseurs Öhlins à réglage manuel

discussion que nous avons eue après l'essai avec nos collègues journalistes et lors d'une vidéoconférence qui a suivi avec le PDG Thomas Ingelrath et d'autres personnes. Les amortisseurs sont uniquement réglables manuellement et donc pas de l'intérieur. La question est de savoir si un acheteur de Polestar est prêt à le faire. Ou, une fois que c'est réglé, laissez le réglage inchangé. A l'intérieur, nous voyons des ceintures de sécurité de couleur dorée. Les sièges sont également excellents, mais avec Volvo comme exemple, nous ne nous attendions à rien d'autre.

GOOGLE ANDROID AUTO

L'intérieur est en outre dominé par l'écran central où se déroulent presque toutes les opérations. Mais pas aussi marquant que dans Tesla. Cet intérieur est également plus agréable et mieux fini que son homologue américain. Polestar s'est associé à Google et se présente comme la première voiture Android. Cela vous permet de commander la voiture en le laissant faire un certain nombre de choses via «Hey Google». Il faut un peu de pratique, mais une fois que vous connaissez les bonnes instructions, c'est un compagnon de voyage agréable. Nous lui avons commandé la station de radio en disant «radio sur Qmusic», ce qui lui a permis de décrire un morceau d'histoire de la station de radio. A la fin, le commandement a dû mettre en route «Qmusic», donc il a fait ce que nous lui avons demandé. Vous pouvez naviguer via «la route vers ... (ici vous indiquez la destination)». Cela fonctionne très bien, Google maps est toujours à jour et constitue un excellent outil de navigation. En outre, le tableau de bord est plutôt sombre. L'Audi avec son cockpit virtuel est plus coloré. De plus, la voiture reconnaît votre profil via votre smartphone. Le tableau de bord est plutôt sombre. Montez dans la voiture, mettez le levier en position D et conduisez.

OPTIEK D. VLEERACKER

Vijfhoek 12
015 41 45 67

2800 Mechelen
www.optiekvleeracker.be

OPTIEK CLAEYS

Heldenlaan 14
09 360 17 00

9620 ZOTTEGEM
www.optiekclaeys.be

BODART OPTICIENS

33 rue Royale
02 219 30 60

1000 Bruxelles
www.bodartopticiens.be

SPOOREN OPTICIENS

Winkelcentrum Donk Patio
Donksesteenweg 240
03 645 05 02

2930 Brasschaat
www.spooren.be

OPTIEK VAN NESTE IZEGEM

Marktstraat 45
051 30 69 83

8870 Izegem
www.optiekvanneste.be

OPTIEK VAN NESTE HOOGLEDE

Ieperstraat 38
051 24 15 35

8830 Hooglede
www.optiekvanneste.be

OPTIVUE

Doorniksestraat 25
056 25 54 56

8500 Kortrijk
www.optivue.be

OPTIEK EDITH NYS

Sint-Willibrordusplein 13
011 42 05 86

3550 Heusden-Zolder
www.optieknys.be

OPTIEK LAMMERANT

Gaversesteenweg 44
09 386 22 73

9800 Deinze
www.optieklammerant.be

OPTIEK VERMEULEN

Hundelgemsesteenweg 313
09 230 44 33

9820 Merelbeke
www.optiekvermeulen.be



BUILT TO ENDURE



SERENGETI®

THE MOST ADVANCED EYEWEAR

PHOTOCHROMIC - SPECTRAL CONTROL® - POLARIZATION

AVAILABLE IN PRESCRIPTION

ev+POINT



EV-Point

- » construit et gère l'infrastructure de recharge des véhicules électriques
- » offre des solutions de recharge pour les bureaux et les appartements faciles à utiliser
- » assure la fixation de prix transparente et claire
- » charge insouciante et automatique aux utilisateurs sans l'intervention du syndic
- » garantit une utilisation optimale de votre réseau, sans surconsommation
- » laisse vos résidents utiliser un EV-Pass gratuit ou l'application EV-Point

Nous soulageons des copropriétaires !



info@ev-point.be - 09 223 10 09



TIME TO REACH YOUR STAR

DEFY
EL PRIMERO 21



ZENITH-WATCHES.COM

THE WORLD'S TALLEST BUILDING. FOR NOW.


ZENITH
THE FUTURE OF SWISS WATCHMAKING SINCE 1865



VANHOUTTEGHEM
TIME & JEWELRY

GHENT

DAMPOORTSTRAAT 1-3 | GHENT | +32 9 225 50 45 | WWW.VANHOUTTEGHEM.COM

HYUNDAI NEXO FUELL CELL THE NEXT STEP?!



Hyundai est - comme Toyota - le seul constructeur qui voit l'intérêt d'une voiture à hydrogène. En 2013, il y avait déjà la Fuel Cell ix35, mais maintenant Hyundai introduit la Nexo comme un modèle à part entière. Alors que Toyota, avec la Mirai, a opté pour une berline, Hyundai suit la tendance des SUV. Nous testons si ce projet a un avenir.

TEXTE EN PHOTOS: FILIP DEWULF



TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURE

Une voiture à hydrogène est une voiture dont le moteur électrique est équipé d'une pile à combustible spéciale ou d'une fuel cell. Dans cette pile à combustible, l'hydrogène - stocké dans des réservoirs au bas de la voiture - est transformé en eau avec l'aide de l'oxygène de l'air. Cela libère de l'électricité et fait fonctionner le moteur électrique de la voiture. Et surtout, l'eau est sa seule émission. Les voitures à hydrogène sont également dotées d'un filtre spécial, qui garantit que l'air sortant de la voiture est plus propre qu'il n'y entre. Selon Hyundai, un Hyundai Nexo en mouvement filtre autant d'air pur en une heure que 42 personnes en respirent en une heure. Comme il s'agit d'une voiture qui fonctionne à l'électricité, faut-il la recharger? Non, vous n'êtes pas obligé. Il suffit de faire le plein à la pompe.

Et précisément faire le plein est la plus grande difficulté à surmonter pour cette voiture. En Belgique, il n'y a pour l'instant que deux stations de remplissage d'hydrogène, à Halle et à Zaventem. Lorsque nous avons voulu faire le plein à la station de Zaventem, nous n'avons réussi qu'après un appel téléphonique au numéro d'urgence en France, qui a pu démarrer à partir de là. Dommage, car en 5 minutes environ, le réservoir a été rempli, ce qui représente 5,24 kg de Blue H2 et une facture de 52,35 €. C'est un peu comme si vous faisiez le plein d'essence ou de diesel. L'ordinateur de bord indiquait une distance de 565 km. Une grande voiture électrique comparable n'atteint pas cette autonomie pour le moment.

SENSATIONNEL

La Nexo est agréable à voir. D'où les regards approbateurs des passants de temps en temps. Le public l'aime donc aussi. Surtout en couleur Dusk Blue, comme la notre. Ses phares à LED fins à l'avant et ses feux arrière à LED en forme d'amande sont bien proportionnés. Avec une longueur de 4670 mm, une largeur de 1860 mm et une hauteur de 1640 mm, elle est bien propor-

tionnée. On pourrait l'appeler la grande sœur de la Kona de face, pour rester dans la gamme Hyundai. Plus élégante aussi. Remarquables sont aussi les poignées de porte qui s'ouvrent et se ferment sans clé. Gimmick élégant à la Range Rover Velar et Evoque, il y a des références pires. Il repose également sur des jantes de 19 pouces.

La conduite est douce et souple, ne vous attendez pas à une suspension sportive. Elle absorbe les pavés et les seuils de manière exemplaire et ne vous bouscule pas. Un compagnon de voyage sûr et agréable. Il y a un contrôle actif de la vitesse, bien qu'il soit parfois un peu trop optimiste et qu'il ralentisse un peu trop, ce qui fait qu'il faut un peu plus de temps pour revenir à la vitesse réglée. Voyager avec cette Nexo est particulièrement sûr.

FULL OPTION ET FULL COMFORT

Avec 120 Kw ou 163 ch et surtout 395 Nm de couple, ce n'est pas un sprinter de course, 9,2 secondes pour le sprint à 100 km/h et un sommet de 179 km/h sont acceptables. C'est une voiture plutôt souple, mais vous pouvez sentir le poids de 1889 kg. Mais ce n'est pas différent avec une Audi E-tron ou une Mercedes EQC. Et tout cela dans un silence et un confort total. Les sièges en cuir végétalien sont confortables et esthétiques. Vous disposez d'un écran de 12,3 pouces avec écran tactile pour la navigation et d'autres possibilités d'info-divertissement. Il y a un grand toit ouvrant, des sièges chauffants et ventilés, la radio DAB avec connexion bluetooth, la recharge des smartphones sans fil, la climatisation automatique, l'alerte dans l'angle mort et le top du top: lors d'un dépassement, l'image du rétroviseur extérieur apparaît sur le tableau de bord. Très malin. Cela peut être généralisé pour nous, cela augmente la sécurité. Plus d'accidents dans l'angle mort.





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



APERÇU:

+

- calme et confortable
- technologie et autonomie de la voiture électrique
- équipement

-

- réseau de stations-service insuffisant
- prix
- console centrale bombardée

Si nous devons signaler une faille dans l'intérieur, c'est la console centrale bombardée. Cela ressemble plus à un Boeing ou un Airbus qu'à une interface utilisateur pour une voiture. Beaucoup de boutons et le (faux) aluminium dont il est fabriqué a une forte teneur en bling bling. Le résultat est qu'en plein soleil et avec le toit ouvert, on ne voit pas toujours les diodes électroluminescentes des commandes de la climatisation ou des sièges, par exemple. Nous aimons les boutons, mais cela pourrait être plus élégant et discret.

AUTONOME

Un gadget que nous aimerions absolument mentionner est le stationnement indépendant. Pendant les manœuvres, il y a la caméra de recul et la vue panoramique, ce qui vous permet de voir parfaitement où se trouve la voiture et si vous êtes correctement sur votre place de parking. Mais si vous le souhaitez, vous pouvez utiliser la fonction d'aide au stationnement. Cela peut se faire de deux manières. Vous la laissez se garer tout seule, tout en restant sur place, ou vous choisissez de le faire de l'extérieur via la télécommande. Passez lentement devant le parking, après avoir appuyé sur votre touche de stationnement. Choisissez le mode de stationnement, voiture en P, sortez et fermez la porte. Ensuite, vous contrôlez le stationnement à l'aide de la télécommande. Il est douteux que vous utiliserez beaucoup cette fonction. C'est comme l'argent, ça ne vous rend pas heureux, mais c'est facile.

PRIX

La technologie doit être payée. Egalement ici. Vous pouvez acheter cette Nexo pour 81 999,- €. Complète, comme décrit ci-dessus. Il n'y a pas d'options. Dieu merci. Son concurrent direct, Toyota Mirai, qui utilise la même technologie, coûte 79 900,- €.

On trouve des électro-suv dans cette gamme de prix chez Audi (E-tron à partir de 70 950,- €), Jaguar (I-Pace à partir de 80 800,-) ou Mercedes (EQC à partir de 74 899,-). Mais, ces trois dernières n'ont pas le rayon d'action de la Nexo.



Si vous vivez ou travaillez dans la région de Bruxelles, et que vous n'avez pas besoin de vous déplacer inutilement pour faire le plein, la Hyundai Nexo est un SUV électrique agréable, spacieux et confortable avec une autonomie acceptable. Néanmoins, vous devez payer beaucoup d'argent pour cette voiture. Nous, on trouve sa technique et son autonomie super. Malheureusement, il ne semble pas que d'autres fabricants vont se lancer dans l'hydrogène dans un avenir proche. L'avenir nous dira si Hyundai a raison.



FIAT 500C HYBRID: EN VILLE AVEC STYLE

Le fait que la Fiat 500 soit l'un des modèles les plus vendus en Belgique depuis plusieurs années peut sembler un peu surprenant. Un classement sur le podium dans les chiffres de vente annuels semble approprié pour une voiture familiale pratique, où l'on peut facilement mettre la moitié d'une classe de maternelle sur le siège arrière, et une douzaine de sacs à provisions réutilisables dans le coffre. Tout cela n'est pas possible dans une Fiat 500. Pourtant, les Italiens savent comment séduire les jeunes avec cette voiture de ville branchée. La raison? Une bonne combinaison de l'apparence et du prix. Le fait que la 500 soit désormais également disponible en tant qu'hybride devrait garantir que même la hipster soucieuse de l'environnement tombera facilement sous son charme.

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE - PHOTOS: JOCHEN SCHEIRE, FIAT

HYBRIDE DOUX

L'électrification des plus petits modèles de Fiat sera pleinement opérationnelle en 2020. La première étape vers l'écologisation de la flotte de Turin est l'introduction de la Fiat Panda Hybrid et de la Fiat 500 Hybrid. Ces deux hybrides doux ne sont pas nécessairement branchés, mais ils sont soutenus par un moteur électrique, ce qui signifie qu'ils doivent être plus économiques et plus efficaces en matière de carburant. Plus tard cette année, la 500 e sera suivie d'une version entièrement électrique de la Fiat 500, mais en attendant, nous voulions essayer les performances de la Fiat 500C Hybrid à assistance électrique.

DONNER UN COUP DE MAIN

La 500C Hybrid est propulsée par le moteur 1.0 FireFly. Un moteur de trois litres relativement économique qui produit 70 ch. Dans ce modèle, cette source d'énergie est soutenue par un moteur électrique de 12V, qui est alimenté par une batterie Li-ion de 11 Ah. La conduite entièrement électrique pendant un

certain temps ne fonctionne pas sur ce petit moteur électrique, qui a un rôle purement auxiliaire lorsque le FireFly 1.0 en a le plus besoin.

Le moteur électrique donne un coup de main lors de l'accélération et redémarre le moteur lorsqu'il est arrêté par le mode marche/arrêt à l'arrêt ou à très basse vitesse. La batterie, qui se trouve sous le siège du conducteur, est ensuite rechargée lorsque vous freinez ou ralentissez, ce que vous devez souvent faire dans la circulation urbaine, où la 500 se sent le plus à l'aise.

TROIS CYLINDRES

La Fiat 500C Hybrid est équipée d'une boîte de vitesses à six rapports, ce qui constitue un avantage par comparaison avec la version à cinq rapports à laquelle la version non hybride doit faire face. Bien que vous ne disposiez «que» de 70 ch, ce rapport supplémentaire donne une impression de moteur beaucoup plus féroce. Et il faut dire que le trois cylindres est très souple et permet de rouler dans la circulation urbaine avec une grande fluidité.

Vous n'avez pas du tout l'impression d'être soutenu par la puissance électrique auxiliaire lorsque vous accélérez. Les 3,6 kW devraient vous permettre de conduire de manière plus économique, et non pas plus puissante. Ne vous attendez donc pas à une augmentation de puissance lorsque vous êtes soudainement propulsé par deux moteurs. Vous ne sentirez pas du tout le deuxième moteur en action, ni à l'accélération, ni à la mise en marche du moteur lorsque vous êtes en mode marche/arrêt.

Lorsque le moteur électrique entre en action, vous pouvez le voir sur le tableau de bord rond de la 500C Hybrid, magnifiquement conçu. Vous pouvez facilement faire défiler les différents écrans de cet écran d'information pour obtenir plus d'informations sur la consommation d'énergie de la voiture. Vous pouvez donc voir combien votre batterie a été chargée depuis le début de votre voyage, mais il y a aussi un bel affichage graphique des flux d'énergie de votre moteur électrique.

Vous pouvez voir combien d'énergie il reste dans votre batterie, mais aussi quand la batterie est en cours de charge (par exemple lors du freinage), et si la batterie fournit ou non de l'énergie à la source d'alimentation électrique. Tout cela est très joli et très graphique, mais il semble plus sûr de garder les yeux sur la route. Si vous voulez toujours savoir de temps en temps si vous êtes sur la route avec ou sans assistance électrique, vous pouvez le lire au mieux sur la barre de défilement numérique sur le côté droit de l'écran. Il vous montre très clairement dans quelle mesure le support électrique est à l'œuvre.

On peut dire que la plus grande partie de votre ordinateur de bord est occupée par des données concernant le moteur électrique et la batterie. Tout cela est très instructif, mais peut-être un peu exagéré.



BUILT TO ENDURE



SERENGETI®

THE MOST ADVANCED EYEWEAR

PHOTOCHROMIC - SPECTRAL CONTROL® - POLARIZATION

AVAILABLE IN PRESCRIPTION



UN PEU MOINS VITE QUE PRÉVU

Si vous gardez un œil sur l'écran avec les flux d'énergie pendant un certain temps, il devient vite clair ce que vous pouvez réaliser avec un peu de réflexion logique. Comme la batterie est principalement alimentée lors des freinages et des décélérations, vous verrez qu'elle est surtout rechargée lorsque la circulation est un peu plus dense en ville ou lorsque vous devez vous arrêter ou ralentir fréquemment. Si vous utilisez la voiture principalement pour le trafic autoroutier, la batterie sera à peine rechargée, ce qui n'améliore pas l'efficacité.

Cette Fiat 500 n'est donc pas du tout faite pour la circulation sur l'autoroute et cela rend le choix d'un hybride doux dans une voiture de ville parfaitement défendable. La Belgique étant une chaîne de centaines de centres-villes, somptueusement parsemée de ralentisseurs, le système hybride pourra faire à peu près partout ce pour quoi il est conçu, à condition d'éviter les routes E.

LE PLAISIR DE CONDUIRE NE MANQUE PAS

Depuis son introduction en 2007, de nombreuses réincarnations de ce classique renouvelé sont nées. Dans la plupart de ces modèles, à l'exception



peut-être de la 500L, le facteur plaisir l'emportait sur la convivialité de la petite voiture. Avec la version cabriolet, la 500C, comme jouet parfait pour les personnes qui recherchent une dose de pur plaisir de conduite. Le fait que cette 500C soit également proposée sur le marché en tant qu'hybride écologiquement responsable est donc une bonne nouvelle.

Nous ne devrions plus parler du comportement de conduite de cette 500C. Le châssis de la 500 a prouvé sa solidité depuis longtemps. Dans cette version hybride, le moteur a été placé 45 millimètres plus bas, ce qui rend le centre de gravité un peu plus bas. Cela devrait vous permettre de prendre des virages plus courts et plus rapides. C'est parfait pour quand vous quittez le centre ville pour aller faire une balade en décapotable, car c'est certainement ce que vous ferez avec ce cabriolet de poche.

Cette Fiat 500C Hybrid a des amortisseurs relativement durs, de sorte que vous pouvez sentir chaque trou dans la route, mais ce n'est jamais vraiment inconfortable. La suspension plus dure vous donne également l'impression d'être uni à la surface de la route, ce qui est certainement favorable au plaisir de conduire. La nouvelle six vitesses pourrait peut-être être un peu plus douce à utiliser. Cela lui donnerait sans doute une allure un peu plus sportive, bien que les 70 ch ne vous permettront jamais de décoller comme une fusée.

Malgré ses petites dimensions, le conducteur est très à l'aise. Jusqu'à environ 1 m85, vous n'aurez pas vraiment l'impression que le cockpit est vraiment petit. À l'arrière, c'est un peu juste pour d'éventuels passagers supplémentaires, mais comme nous l'avons déjà dit, si vous devez régulièrement encourager beaucoup de personnes sur le siège arrière, vous feriez mieux de choisir une voiture d'un autre segment.

Malgré ses petites dimensions, le conducteur est très à l'aise. Jusqu'à environ 1 m85, vous n'aurez pas vraiment l'impression que le cockpit est vraiment petit. À l'arrière, c'est un peu juste pour les éventuels passagers supplémentaires, mais comme nous l'avons déjà dit, si vous devez régulièrement transporter beaucoup de personnes sur le siège arrière, vous feriez mieux de choisir une voiture d'un autre segment.

Pour un coffre spacieux, il ne faut pas non plus acheter cette Fiat, bien sûr. Dans la version «lounge», vous pouvez rabattre la banquette arrière, ce qui permet d'agrandir un peu le coffre de 185 litres, mais il n'est jamais vraiment spacieux et pratique.

SUPER CONDITIONS SUR UN GRAND STOCK DE VÉLOS

OÙ?



LIPPENSLAAN 94 - 8300 KNOKKE
BEGIJENSTRAAT 156 - 9100 SINT-NIKLAAS

Horaires

KNOKKE: VENDREDI SAMEDI DIMANCHE ET LUNDI 10h-13h
ET 14h-18h
ST NIKLAAS: JEU-VEN-SAM 10H-18H EN CONTINU

- Vélos dame et homme avec dérailleur Shimano à partir de €199
- Vélos électriques à partir de €1195 avec garantie omnium 2 ans et une grande sélection d'accessoires à prix compétitifs

Nous
acceptons les
écochèques!



Livraison gratuite à partir de 1 vélo • tous nos vélos sont garantis 2 ans! •
Tous les vélos sont montés par des mécaniciens spécialisés et prêts à rouler



BON - €15

À l'achat de 1 vélo

Uniquement valable du 8 juin au 21 septembre 2020
Non valable sur les actions et les vélos enfant
E.R. Fiets-Gigant, Begijnenstraat 156 te Sint-Niklaas

BON - €25

À l'achat de 2 vélos

Uniquement valable du 8 juin au 21 septembre 2020
Non valable sur les actions et les vélos enfant
E.R. Fiets-Gigant, Begijnenstraat 156 te Sint-Niklaas



TOUJOURS UN PEU ASSOIFFÉ

Pendant le test, nous avons d'abord dû parcourir un bout d'autoroute. Là, nous avons constaté, comme prévu, que la consommation de carburant était relativement élevée, ou du moins beaucoup plus élevée que ce qu'indiquait le fabricant. Mais comme nous l'avons déjà mentionné, cela est parfaitement logique. Lorsque nous utilisons la 500C Hybrid dans les centres-villes et en ville, la consommation diminue immédiatement. Pour autant que le style de conduite soit conservateur, il devrait être parfaitement possible de descendre en dessous de cinq litres aux 100 kilomètres. Si vous faites un peu moins attention à l'accélérateur, vous consommerez facilement un demi-litre de plus. En conséquence, la consommation de carburant est bien inférieure à celle de la 500C avec un moteur conventionnel, mais cet hybride doux n'est pas vraiment super frugal. Pour atteindre la consommation de carburant de 3,9 litres aux 100 kilomètres indiquée par Fiat, vous devrez faire tout votre possible.

PLASTIQUE RECYCLÉ

Le logo de la version hybride est constitué de deux gouttes de rosée stylisées qui forment le H de l'hybride. L'édition de lancement se présente en «vert goutte de rosée», une couleur qui doit correspondre à la nature et à l'innovation. Ce vert est également utilisé sur le tableau de bord, et en combinaison avec les accents de chrome mat dans le reste du cockpit, cela donne une impression très élégante. Le système d'info-divertissement, Uconnect Link, se distingue également et est facile à utiliser. Si vous préférez toujours utiliser votre téléphone comme source d'information, vous pouvez le relier à Android car ou à Apple Carplay en un rien de temps.

Afin de donner au nouveau-né une image encore plus verte, SEAQUAL@YARN a été en partie choisi pour le revêtement des sièges. Il s'agit d'un tissu fait de plastique provenant de l'océan.

PRIX

La Fiat 500 Hybride la moins chère (pas de décapotable) vous coûtera 13 990 euros. Pour cela vous obtenez la version POP où vous devez manquer le système d'info-divertissement. La version la plus chère est la Dolce Vita, qui devrait coûter 20 790 euros. Pour les versions convertibles, vous payez 3 000 euros de plus. Nous avons conduit la 500C hybride Launch Edition qui est en vente pour 21 090 €, la 500C hybride la moins chère est à 16 990 €.

CONCLUSION

Le fait que la Fiat 500 soit produite en tant qu'hybride léger semble être une décision judicieuse. Le coût supplémentaire d'un tel hybride soutenu par un moteur électrique est tout à fait remarquable. C'est pourquoi la petite Fiat reste dans le budget de beaucoup de gens, bien que les versions plus chères avec quelques options supplémentaires soient un peu coûteuses. Pour les jeunes qui recherchent une voiture de ville abordable qui soit encore respectueuse de l'environnement et élégante, cette hybride douce mérite certainement d'être considérée. Les personnes un peu plus âgées qui se sentent encore jeunes et qui recherchent un cabriolet écologique et abordable devraient également faire un essai de conduite.

APERÇU:

+

- La 500C est un modèle très tendance, surtout en version hybride.
- Bon comportement au volant, facteur de plaisir important
- Version de base abordable

-

- Pas la voiture la plus pratique
- Ne peut pas fonctionner seul avec le moteur électrique
- Pourrait être plus économique



VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE

Il y a près d'un siècle que nous n'avons plus de marque de voiture à part entière en Belgique. Depuis plus de cent ans, nous devons nous contenter de voitures qui sont assemblées sur le tapis roulant en Belgique. Cette XC40 est l'une d'entre elles. Le modèle Volvo le plus populaire, dont près de 6 000 exemplaires ont été vendus en 2019, est fabriqué à Gand, et les habitants de la capitale de la Flandre orientale en sont un peu fiers. Nous avons vérifié s'ils sont à juste titre fiers de cette XC40 T5 Twin Engine lors d'un essai d'une semaine.

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE





DE TWIN ENGINE AU RECHARGE

Il faut d'abord mentionner que le nom de la XC40 a été changé cette année. Le nom du type de la voiture que nous avons testée se lit dans son entièreté: Volvo XC 40 T5 Twin Engine Momentum Pro. Cependant, le moteur Twin Engine ne fait plus partie de la gamme Volvo. Toutes les Volvo à assistance électrique ont été baptisées Recharge depuis cette année. Le niveau d'équipement Momentum Pro a dû céder la place au paquet 'Inscription'. Le T5 Recharge Inscription remplace le T5 Twin Engine Momentum Pro. Ainsi, vous savez comment trouver la voiture testée dans le catalogue ou sur le site de Volvo.

TOUJOURS UN TWIN ENGINE

Cependant, le nom de Twin Engine n'aurait pas pu être mieux choisi pour un hybride rechargeable

à deux moteurs. La XC40 obtient ses 262 ch et 425 Nm de couple d'un moteur à essence trois cylindres de 1,5 litre de 180 ch et 265 Nm, couplé à un moteur électrique de 82 ch et 160 Nm. Pour changer de vitesse, cette combinaison s'appuie sur une boîte de vitesses automatique.

Ce n'est donc pas la puissance qui manque dans cette XC40, et en plus, la boîte automatique à sept vitesses fait son travail en toute souplesse. Si vous le souhaitez, vous pouvez également passer les vitesses manuellement, et cela aussi se passe très bien. Dans la position la plus sportive, le bimoteur devrait vous faire passer de 0 à 100 kilomètres par heure en 7,3 secondes. Pas impressionnant, mais certainement pas mal pour un SUV de plus de 1800 kilos.

LES DIFFÉRENTES POSITIONS

La XC40 dispose de trois modes de conduite: Pure, Hybrid et Power. En plus de la consommation d'énergie, ces réglages permettent également d'ajuster la suspension, la conduite, la propulsion et le comportement de freinage. Si vous choisissez Pure, le système hybride reposera autant que possible sur le moteur électrique. Lorsque la charge de la batterie est encore suffisante, vous pouvez rouler en mode entièrement électrique. Avec une batterie pleine, vous pouvez théoriquement parcourir près de 50 kilomètres. Le moteur à combustion interne devra donner un coup de main dès que vous roulez à plus de 125 km/h ou lorsque la batterie est presque vide. Mais même avec une batterie à plat, vous roulez aussi économiquement que possible en mode Pure. Même la climatisation ne fonctionnera pas à pleine puissance dans ce mode, mais un peu plus économiquement.

Lorsque vous démarrez la voiture, elle est en mode Hybrid. C'est le mode dans lequel la voiture recherche le rapport optimal entre le moteur électrique et le trois cylindres. Ici aussi, il est possible de rouler en mode entièrement électrique sur certains trajets et dans certaines circonstances. Si la batterie est suffisamment chargée, ce sera le cas si vous n'appuyez pas trop fort sur l'accélérateur. Plus vous roulez vite, plus vous utiliserez le moteur à essence. Avec une batterie faiblement chargée, le moteur électrique sera de moins en moins utilisé pour recharger la batterie pendant que l'autre moteur marche.

Le Power stand est bien sûr le mode le plus sportif. Ici, le moteur électrique est principalement utilisé pour assurer de meilleures performances, et les deux moteurs fonctionnent en fait l'un à côté de l'autre et non pour s'entraider. Dans ce mode, la réponse de l'accélérateur devient également plus directe, la suspension devient plus dure, le freinage plus puissant et la conduite un peu plus serrée.





Ce qui est bien, c'est que vous pouvez facilement créer un mode individuel via l'écran tactile. Dans ce mode, vous combinez les réglages des différents modes pour six types de conduite. Par exemple, vous pouvez choisir de combiner la suspension du Pure avec les réglages des freins du mode sport. Vous pouvez ainsi combiner et adapter à l'infini vos préférences personnelles.

Une autre chose agréable à mentionner est que l'affichage sur votre tableau de bord s'adapte au mode choisi. Par exemple, en conduite sportive, vous pouvez voir un compte-tours, en conduite Pure, vous pouvez voir la consommation d'énergie du moteur électrique.

ÉT DANS LA PRATIQUE?

Lorsque la batterie a une puissance suffisante, vous remarquez immédiatement en mode «Pure» que vous roulez relativement souvent à l'électricité, surtout à faible vitesse. Ce n'est que lorsque vous êtes un peu plus exigeant avec l'accélérateur que vous bénéficiez du soutien du moteur à essence. Nous n'essayons pas vraiment de conduire de manière sportive dans ce mode, parce que ce n'est pas l'intention.

Si vous passez à l'hybride, nous ne roulerons toujours que sur le moteur électrique, mais surtout pour le démarrage et à très faible vitesse. La logique est ici parfaitement respectée et les deux moteurs fonctionnent toujours en s'épaulant mutuellement.

Lorsque vous appuyez sur sport, vous voyez immédiatement le tableau de bord changer. Le compte-tours sort et avec ce gadget visuel, nous nous attendons immédiatement à ce que la Volvo XC40 se transforme en un SUV agressif et sportif.

Mais ces attentes ne sont pas satisfaites. D'accord, la réponse de l'accélérateur est plus directe et on sent que l'ensemble est un peu plus rigide, mais la XC40 ne va pas être un vrai sportif. Dans quelques virages plus rapides et plus courts, l'avant semble manquer un peu d'adhérence. Nous sommes donc rapidement passés à l'hybride, car la valeur ajoutée du mode sport ne l'emporte pas sur la consommation de carburant plus faible qu'offre l'hybride.

LE CONFORT PLUTÔT QUE LE SPORT

Avouons-le, une Volvo XC40 n'est pas faite pour les performances sportives, surtout si vous choisissez une version hybride. L'accélération avec les 262 ch et les 425 Nm peut être très douce, mais à part cela, le plus petit SUV de Volvo est une voiture familiale pratique et amusante. Et dans ce rôle, le confort et la facilité d'utilisation priment.

Et le confort est garanti. Le conducteur et le passager ont beaucoup d'espace à l'avant, et l'arrière n'en manque pas non plus. Avec 460 litres, le coffre n'est

pas parmi les plus grands de la catégorie, mais il est tout de même suffisant. Au fait, les sièges étant rabattus, vous obtenez un grand plateau, ce qui vous permet de traîner beaucoup si nécessaire. C'est une bonne chose que la batterie ne prenne pas de place dans le coffre, sinon il risque d'être un peu trop juste.

Quelqu'un qui laisse beaucoup de choses traîner dans la voiture pourrait également avoir besoin d'un peu plus d'espace de rangement à l'intérieur. Sur tous les sièges standard - dans la console centrale, les portes et dans le tableau de bord côté passager - il y a des compartiments de rangement, mais ils sont tous un peu à l'étroit. Cela est probablement dû au style très raffiné de l'intérieur. Tout comme le reste de la voiture, cela a l'air très soigné. Tout est propre et bien rangé et les matériaux utilisés sont tous de première qualité, ce qui en fait un endroit vraiment agréable à vivre dans cette XC40. L'utilisation de plastique brillant est un peu dommage. Au début, c'est toujours très joli, mais on y voit vite de la poussière et des marques de doigts.

APERÇU:

- | | |
|---|--|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • Voiture économique • Très beau et élégant design • Modes de conduite logiques | <ul style="list-style-type: none"> • Prix raisonnable • Un peu de manque d'espace de stockage • Le pilotage en mode sportif |



INFOTAINMENT

Au milieu de votre tableau de bord, vous trouverez un écran tactile vertical de 9 pouces. Au début, nous devons nous habituer aux commandes qui ne nous semblent pas logiques. Une fois que vous avez compris comment passer d'un écran à l'autre pour obtenir toutes les informations, c'est très pratique. Bien entendu, le système peut facilement être connecté à votre téléphone. Cela n'est possible que pour les messages et les appels, mais aussi via Android Auto ou Apple Carplay.

Il est également possible d'afficher votre Driver Performance sur cet écran de 9 pouces. Les données de consommation sont affichées ici et sont enregistrées par l'ordinateur de bord. Cet écran d'information montre quelques graphiques à barres que nous trouvons honnêtement trop compliqués. Vous pouvez définir dans les préférences si une barre représente 1, 10 ou 100 km, et pour chaque barre, vous pouvez voir la consommation de carburant et la consommation du moteur électrique sur cette distance. Pour nous, même après quelques minutes d'étude, il nous semble que ce sont des barres relativement insignifiantes. On pourrait le visualiser un peu plus clairement et simplement. Nous sommes sûrs que cela peut être ajusté avec une sorte de mise à jour, car un bon résumé de votre consommation d'énergie est toujours utile.

CONSOMMATION

Nous avons utilisé relativement beaucoup le moteur à essence parce que le câble de charge fourni (avec une prise normale) ne rentrait pas dans les bornes de charge que nous utilisons normalement. Au bout d'un certain temps, nous avons réussi à remplir presque complètement la batterie pour voir comment le mode pur et hybride fonctionne avec une batterie pleine, mais nous n'avons pas pu tester exactement la distance que

l'on peut parcourir avec le seul moteur électrique et une batterie pleine. De même, avec la XC40, la consommation dépend trop de la charge de la batterie pour que l'on puisse se faire une idée objective de la situation. Si vous veillez à ce que la batterie soit toujours aussi bien chargée que possible, vous pouvez facilement descendre en dessous de 4 litres aux 100 kilomètres. Si nous chargeons la batterie en roulant, nous arrivons à une consommation d'environ 5,5 litres. Dans l'ensemble, c'est une solution économique pour le poids relativement élevé de la voiture.

DANS LE PORTEFEUILLE

La Volvo XC40 T5 Twin Engine Momentum Pro avec laquelle nous avons fait des essais de conduite pouvait être achetée pour 53 960 euros lors de son lancement l'année dernière. Cette version n'est plus dans la gamme, nous avons donc configuré

une XC40 Recharge Inscription pour qu'elle soit identique à notre véhicule de test. Cela vous coûterait 55 280 euros aujourd'hui. Notez que la version avec laquelle nous avons conduit avait beaucoup d'options, comme des sièges en cuir, un pack intellige pour une sécurité supplémentaire et un pack d'assistance au stationnement.

La version de base de la T5 Recharge coûte 47 880 euros. C'est près de 14 000 euros de plus que la T3 normal avec automatique. Bien sûr, cette T3 a environ 100 ch de moins en raison de l'absence de moteur électrique, donc on ne peut pas vraiment commencer à comparer. En raison des avantages fiscaux dont vous bénéficiez à l'achat de cette hybride rechargeable, la consommation de carburant réduite et la puissance supplémentaire, le prix supplémentaire n'est pas si mauvais, bien que 54 000 euros ne soient pas si bon marché pour un SUV de classe moyenne.



BMW X3 XDRIVE 30E: L'AUTOROUTE COMME TERRAIN DE JEU



Aujourd'hui, un SUV moderne manque un peu son objectif. Aucune personne sensée n'utilise son luxueux véhicule tout-terrain pour se promener dans la boue. Sauf dans une sorte de film publicitaire qui doit montrer la liberté que vous éprouvez avec cette voiture, vous verrez rarement cette X3 ploder hors route. Parce que, soyons francs, le terrain préféré de cette BMW est l'autoroute, et c'est là qu'elle se sent particulièrement bien.

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE
PHOTOS: JOCHEN SCHEIRE ET BMW

DEVENUE ADULTE

La BMW X3 a été présentée en 2003 comme la petite sœur du X5, plus grand, qui a vu le jour deux ans plus tôt. Entre-temps, la X3 s'est considérablement développée, et est même légèrement plus grande que la X5 originale de 2001. Le fait que la X3 soit une petite sœur de la X5 est un peu injuste pour une voiture de 4,7 mètres de long. On peut dire que c'est un SUV spacieux, qui a également une sœur sous stéroïdes: la X5..

La BMW X3 xDrive 30e est un hybride rechargeable équipé d'un moteur quatre cylindres de deux litres et de 184 ch, complété par un moteur électrique de 109 ch. Ensemble, ces deux donnent une puissance totale de 292 ch et un couple de 420 Nm. Ce ne sont pas exactement des chiffres pour décrire la X3 comme la petite sœur de la famille. C'est maintenant au tour de la X1.



LES MODES DE CONDUITE À VOLONTÉ

L'inconvénient de l'hybride (rechargeable) est qu'en plus des modes de conduite habituellement abondants, de nombreux réglages sont ajoutés pour contrôler la gestion du moteur électrique et de la batterie en combinaison avec le moteur à combustion interne traditionnel. Cela rend la tâche un peu difficile avec l'ordinateur de bord et les termes utilisés pour maîtriser toutes les possibilités. Le temps que vous pourriez monter dans une voiture et tout maîtriser après une demi-heure semble être fini pour toujours avec les hybrides. Ce sera donc une soirée d'étude avec le manuel volumineux devant votre nez. Grâce à cette étude approfondie, nous pouvons expliquer en détail toutes les possibilités et tous les paramètres, mais pour cela, nous avons besoin d'un demi-magazine. Nous nous limitons donc aux plus importants.

Tout d'abord, la X3 dispose de quatre modes parmi lesquels vous pouvez choisir en fonction de votre style de conduite: Eco Pro, Comfort, Sport et Sport+. Pas besoin d'être un génie pour savoir ce que ces trois choses signifient, et on sent vraiment la différence quand on conduit dans les différents modes l'un après l'autre. Avec Eco Pro, la voiture roule aussi efficacement que possible, dans le mode le plus sportif, vous obtenez 41 ch supplémentaires. La suspension s'adapte également, ce qui rend la conduite plus confortable ou plus sportive.

DÉTERMINEZ VOTRE PROPRE CONSOMMATION

En plus de ces modes de conduite standard, vous pouvez également contrôler la gestion énergétique de la voiture. Si vous voulez utiliser un minimum de carburant, vous pouvez conduire la X3 entièrement électrique. Vous pouvez le faire en choisissant MAX eDrive. Nous avons accroché la voiture à la station de recharge pour la recharger complètement et le lendemain, nous avons fait un trajet de 30 km (dont 15 sur l'autoroute) entièrement électrique.

Le chargement de la voiture a pris environ trois heures, après quoi, selon le tableau de bord, nous devrions pouvoir rouler 45 kilomètres à l'électricité. Le voyage électrique s'est déroulé sans problème. Dans MAX eDrive, la vitesse maximale est limitée à 135 km/h, mais pour le reste, les 109 ch suffisent pour effectuer un trajet matinal jusqu'au bureau. L'accélération est encore étonnamment rapide. Mais, nous pouvons constater que nous n'aurions pas atteint la portée de 45 km. Après les 30 kilomètres, nous avons à peine pu continuer sur 6 autres kilomètres. Si vous habitez à moins de 40 kilomètres de votre lieu de travail, et si vous avez la possibilité de vous recharger à la fois à la maison et au travail, vous pouvez faire le trajet quotidien entre votre domicile et votre lieu de travail entièrement à l'électricité, ce qui est une bonne chose.





CLASSIC DESIGN

RENTAL

Event furniture for any occasion.

WWW.CLASSICDESIGNRENTAL.BE

INFO@CLASSICDESIGNRENTAL.BE

0032 53 66 48 13

Toutefois, vous opterez généralement pour Auto eDrive. Ici, c'est la voiture elle-même qui décide du moment où elle doit rouler à l'électricité. Elle le fait jusqu'à 110 km/h maximum si la batterie est suffisamment chargée et si votre style de conduite s'y prête. Dans ce mode, vous pouvez démarrer très rapidement, car lorsque vous accélérez, le moteur électrique vous donne un véritable coup de fouet. Une fois que vous conduisez, le moteur à essence continue à être soutenu lorsque l'ordinateur de bord le juge nécessaire et que la batterie est encore suffisamment chargée.

Avec 'Battery Control', vous pouvez choisir de ne pas utiliser la batterie à pleine capacité pendant la conduite. Avec Battery Control, une partie de la charge de la batterie est conservée. Cette partie restante de la batterie peut ensuite être utilisée pour conduire entièrement à l'électricité dans un environnement où l'on préfère conduire sans émissions, par exemple en ville.

CONNECTED

L'ordinateur de bord, le système d'infotainment et les aides à la conduite disponibles à bord de la BMW que nous avons testée sont particulièrement complets. Outre l'indicateur de vitesse et le compteur kilométrique indispensables, le tableau de bord numérique contient également des informations détaillées sur l'état de la batterie, la distance que vous pouvez parcourir en mode électrique et la distance que vous pouvez franchir en combinaison. En

outre, vous pouvez toujours voir dans quelle mesure le moteur est soutenu par le système électrique, combien votre batterie est encore chargée et quand votre batterie est rechargée pendant le freinage ou la décélération.

Au centre du cockpit se trouve un écran tactile surdimensionné de 10 pouces, avec lequel vous pouvez, entre autres, contrôler la radio et la navigation. Sur cet écran panoramique, vous pouvez lire la navigation très clairement, mais vous pouvez aussi diviser l'écran pour montrer votre radio, par exemple. Dans la version que nous avons pu tester, il y avait aussi un 'head up display' qui est également très complet et clairement lisible. On s'y habitue très vite, alors on ne regarde pratiquement pas l'écran central. En termes de sécurité, cela semble être une valeur ajoutée absolue.

En installant l'application connectée sur votre téléphone et en la reliant à votre voiture, vous pouvez entrer en contact avec votre voiture via votre téléphone à tout moment. Vous pouvez ainsi fermer ou ouvrir la X3 à distance, allumer ou éteindre les phares ou klaxonner. Bien entendu, vous pouvez toujours voir où vous êtes garé, vous pouvez allumer ou programmer la climatisation et démarrer ou arrêter la charge à distance. En outre, vous pouvez voir quand vous avez besoin d'entretien et vous pouvez voir le niveau d'huile et la pression des pneus. Avec Remote 3D View, vous pouvez prendre une photo en temps réel de l'environnement où vous êtes garé. Il est ainsi facile de retrouver la voiture à tout moment, ou de vérifier si la zone où vous êtes garé est un peu sûre.



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**

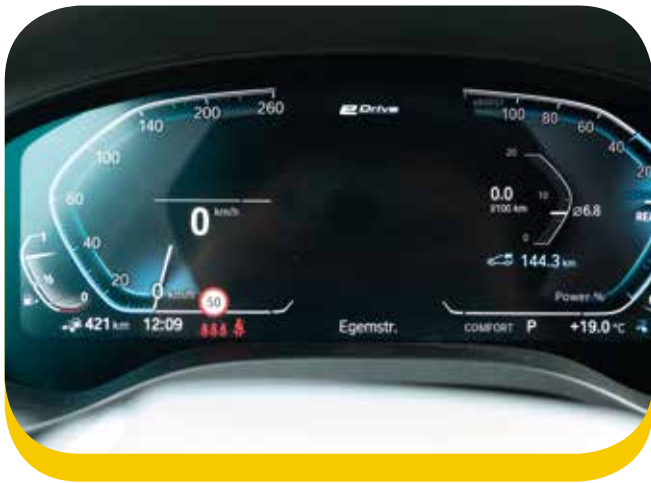
Beverestraat 4/C
9700 Oudenaarde
T 055 30 28 05
www.d-en-m.be

DI MONACO

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



SONOS



L'info-divertissement sur ce X3 est plus que correct. Avec tous ces gadgets, en combinaison avec les modes de conduite et les différents modes pour déterminer votre consommation de carburant, nous sommes sûrs que cette voiture plaira à ceux qui aiment la technologie et les gadgets.

SPORT OU CONFORT?

Si vous placez la X3 en position de pointe, vous pouvez conduire de manière très sportive. Vous devriez passer de zéro à cent en 6,2 secondes, ce qui est assez rapide. De plus, les virages sont assez faciles à prendre, de sorte que vous oublieriez presque que vous êtes sur la route avec une voiture d'environ deux tonnes. La barge automatique steptronic fait certainement son travail correctement si vous la laissez fonctionner automatiquement. La reprise du contrôle en changeant de vitesse est un peu plus difficile que prévu.

Cependant, nous avons trouvé la majeure partie du plaisir de conduite dans la position confortable. Ce SUV se sent à son meilleur lorsqu'il peut rouler sur de longues distances asphaltées à une vitesse légèrement supérieure. Sur l'autoroute par exemple. En tant que conducteur et passager, dans la position confortable, vous pouvez presque vous imaginer dans un canapé douillet. Sur l'autoroute par exemple. En tant que conducteur et passager, vous pouvez presque vous imaginer dans une position confortable dans un canapé douillet. Les longs trajets sur l'autoroute en Allemagne, par exemple, ne peuvent pas être une torture dans cette BMW.

De plus, la conduite sur l'autoroute est rendue beaucoup plus agréable par la multitude d'aides à la conduite qui sont disponibles. En effet, le régulateur de vitesse adaptatif fonctionne vraiment comme il se doit, permettant de corriger un moment d'inattention.



APERÇU:

+

- A la fois sportive et confortable
- Système d'info-divertissement
- Interaction entre le moteur électrique et le moteur à carburant

-

- Il faut un certain temps pour comprendre tous les modes de conduite
- Une consommation très dépendante de l'utilisation
- Petit coffre

Le seul inconvénient que vous pourriez rencontrer sur le chemin d'un voyage de ski, par exemple, est que le coffre est 100 litres plus petit en raison de la présence de la batterie. Avec ses 450 litres, le coffre n'est certainement pas l'un des plus grands de cette catégorie et est même un peu plus petit que celui de la X1.

A LA POMPE OU À LA PRISE?

Il n'est pas facile de se faire une idée exacte de la consommation de cet hybride rechargeable. Beaucoup dépend des modes de conduite choisis. Si vous pouvez faire le trajet quotidien entre votre domicile et votre lieu de travail entièrement à l'électricité et vous recharger tous les jours à la maison et au travail, votre consommation de carburant sera bien sûr très faible. Charger la batterie de zéro à cent pour cent à la station de recharge nous a coûté quatre euros, ce qui n'est pas vraiment bon marché pour une autonomie de 40 kilomètres.

En utilisation mixte, en commençant avec une batterie encore chargée à environ 20 %, nous sommes arrivés à 6,8 litres aux 100 kilomètres. Votre consommation dépend bien sûr de la fréquence de chargement de la batterie, de la durée de vos trajets et du fait que vous utilisez ou non beaucoup d'autoroutes. Avec ce type de voitures, il est beaucoup plus difficile de donner une estimation de la consommation de carburant qu'avec un moteur à essence. Avec les hybrides rechargeables, de nombreux facteurs ont un impact sur la consommation de carburant. Il faudra donc plusieurs mois d'utilisation quotidienne pour voir exactement ce que vous consommez dans votre situation spécifique. Il est clair que la voiture est beaucoup plus économe en carburant qu'une X3 traditionnelle et avec un peu de rationalité, on peut vraiment réduire la consommation de carburant.

LE PRIX?

La version de base de la X3 xDrive 30e coûte 57 900 euros. La version de base de la diesel est déjà disponible au prix de 44 950 euros. Vous pourriez donc conclure que l'hybride rechargeable devrait coûter environ 13 000 euros de plus. Cependant, si vous tenez compte du fait que la xDrive 30e dispose de 292 ch, et si vous comparez la 30e à la 30d avec 286 ch, alors l'hybride est 400 euros moins chère à l'achat. Cela rend l'hybride rechargeable moins coûteuse que la version essence, surtout si l'on tient compte du fait que la 30e est beaucoup moins chère fiscalement et que la consommation sera de toute façon un peu moins élevée.

La version avec laquelle nous avons pris la route était une xLine avec beaucoup d'options à bord. Outre un 'Pack Innovation' et un 'Pack Confort', elle était également équipée d'une suspension adaptative, d'une aide au stationnement plus, de sièges en cuir et même d'un crochet rétractable électriquement. Avec toutes ces options incluses, le modèle que nous avons en test a coûté 79 455 euros.

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



Bell & Ross

WATCH PARTNER

Bell & Ross



NOUVEAU 48V HYBRIDE LEGERE SIX CYLINDRES EN LIGNE DIESEL COMPLETE LE RANGE ROVER HYBRIDE RECHARGEABLE

Le Range Rover est le plus séduisant des SUV, combinant un design inégalé, des capacités tout-terrain extrêmes et un raffinement et un luxe sophistiqués

SOURCE: GRAYLING-LANDROVER.PREZLY.COM

Le Range Rover célèbre 50 ans d'innovation, de raffinement et de capacités tout-terrain inégalées avec de nouvelles éditions spéciales et l'introduction d'un moteur diesel Ingenium à six cylindres en ligne.

Le SUV de luxe d'origine définit le marché depuis 1970 et seulement 1970 unités du nouveau Range Rover Fifty seront disponibles pour célébrer l'année de son lancement mondial il y a un demi-siècle. L'édition limitée est rejointe par les éditions Westminster et Westminster Black, tandis que le SVAutobiography Dynamic Black exclusif est également nouveau dans la gamme.

Land Rover a également confirmé que la dernière génération de moteurs diesel Ingenium à six cylindres en ligne, souples et efficaces, fera ses débuts sur le Range Rover, intégrant la technologie hybride légère (MHEV) 48 V pour une consommation réduite et un raffinement accru. La nouvelle famille de moteurs, développée en interne, est disponible en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg en versions 300 ch (221 kW) et 350 ch (258 kW).

Avec son capot en coquille, son toit flottant distinctif et ses prises d'air avant emblématiques, le Range Rover 2020 reste fidèle à ses racines de 1970. Aujourd'hui, à cinquante ans, il s'agit du modèle le plus efficace, connecté, luxueux et performant.



Les améliorations apportées incluent les dernières fonctionnalités connectées, avec Apple CarPlay et Android Auto proposés de série sur toute la gamme. Avec ses sièges Executive Class et jusqu'à huit connexions Wi-Fi 4G, le Range Rover reste le véhicule parfait pour le travail ou le divertissement sur de longs trajets.

Le Range Rover comprend les plus récentes technologies de sécurité, dont le Lane Departure Warning, le freinage d'urgence et le régulateur de vitesse avec limiteur de vitesse disponibles de série sur toute la gamme. Le régulateur de vitesse adaptatif est également disponible.

Une série de fonctionnalités améliorant le confort transforme l'expérience de conduite pour tous les occupants. Le nouveau système d'ionisation de l'air avec PM2.5 de Nanoe filtre les particules nocives présentes dans l'habitacle, améliorant la qualité de l'air pour le conducteur et les passagers.

Le système PM2.5 du Range Rover est contrôlé par le biais du bouton «Purify» de l'interface homme-machine. Il active la fonction de recirculation, nettoyant l'air et éliminant les petites particules de moins de 2,5 micromètres qui sont nocives pour la santé.

La nuit, le Range Rover permet au client de personnaliser l'habitacle grâce à un nouvel éclairage ambiant à trois zones. Les occupants peuvent créer un environnement calme, relaxant et serein en configurant la couleur (parmi un choix de 10 couleurs) et en choisissant l'intensité via des LED trois couleurs entièrement contrôlables.



Gerry McGovern OBE, Land Rover Chief Creative Officer, a déclaré: « Dans le monde des véhicules de luxe, le Range Rover s'est toujours distingué comme étant incomparable et robuste. Ses sensibilités uniques et pionnières associées à une approche d'ingénierie inégalée ont été les valeurs intrinsèques que nos clients admirent depuis la révélation du tout premier Range Rover en 1970. »

RANGE ROVER FIFTY

Pour célébrer les 50 ans d'une icône de l'automobile, l'édition spéciale Range Rover Fifty sera limitée à seulement 1970 véhicules dans le monde, en clin d'œil à l'année de lancement du premier Range Rover.

Basé sur la version de luxe Autobiography, le Range Rover Fifty se distingue par une série d'accents extérieurs inédits en finition Auric Atlas, ainsi que par deux styles de jantes uniques de 22 pouces.

Le badge arbore un logo « Fifty » créé personnellement par Gerry McGovern, Directeur du design de Land Rover et officier de l'Ordre de l'Empire britannique, qui apparaîtra à l'extérieur du véhicule ainsi qu'à l'intérieur, sur la plaque de mise en service de la console centrale portant l'inscription « 1 of 1970 », sur les appuie-têtes, le tableau de bord et les plaques de seuil éclairées.

Le Range Rover Fifty sera disponible en versions standard et à empattement long. Les clients pourront choisir entre quatre teintes extérieures soigneusement sélectionnées. La division Special Vehicle Operations de Land Rover propose également le Range Rover Fifty dans l'une des trois teintes Heritage reproduites à partir de la palette d'origine du Range Rover, en nombre extrêmement limité: Tuscan Blue, Bahama Gold et Davos White.



Gilberte - Coxyde

REHOMERS

signature



Te Quiero - Coxyde

CLÉ EN MAIN

ET SI VOUS PROFITIEZ
DE LA CÔTE ?

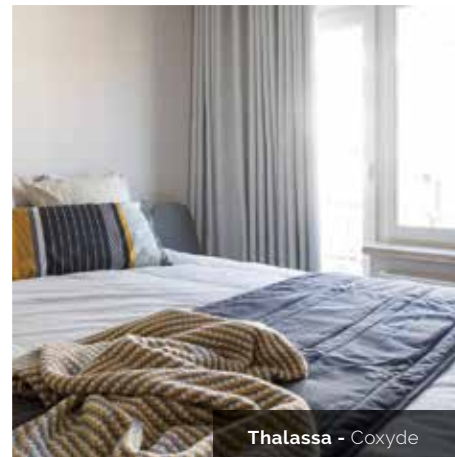
DEMANDEZ VITE DE PLUS
AMPLES INFORMATIONS,
SANS ENGAGEMENT.



Saint Christophe - Oostduinkerke



Lampnisse - Nieuport



Thalassa - Coxyde

Cinq appartements clé en main à vendre à la côte belge. Vous cherchez une grande terrasse ensoleillée ? Vous préférez la vue sur mer ? Oostduinkerke, Coxyde ou Nieuport ? Une ou deux chambres ? Tous les biens sont uniques, mais présentent quelques points communs : ils sont élégants, fraîchement rénovés et prêts à vous accueillir. Littéralement : les serviettes sont déjà dans la salle de bains et le service dans les placards de la cuisine.

Découvrez nos projets sur www.rehomers.be

Données commerciales

T. +32 (0)475 85 91 28 | frank@rooftopmay.com
Agent immobilier agréé : IPI 503762



ÉDITION WESTMINSTER

La nouvelle édition Westminster est basée sur le modèle Vogue et est disponible en motorisations essence, diesel et hybrides rechargeables. Les vitres teintées et les jantes en alliage 21 pouces Diamond Turned distinguent l'extérieur; le nouveau modèle est disponible dans une gamme de finitions mates, métallisées et métallisées premium. À l'intérieur, les placages Grand Black sont associés à une garniture de toit en suédine, un toit panoramique coulissant, des portes à fermeture douce et un puissant système audio Meridian Surround à 19 haut-parleurs.

La nouvelle édition Westminster Black ajoute le pack extérieur Black ainsi que trois styles de jantes Gloss Black allant d'un design 21 pouces à neuf branches à un design 22 pouces Gloss Black distinctif à neuf branches doubles.

MOTEUR DIESEL 6 CYLINDRES INGENIUM

Les derniers moteurs diesel Ingenium sont le choix parfait pour les clients qui roulent beaucoup et qui utilisent la remorque régulièrement. Basés sur l'architecture de moteur en aluminium modulaire de Jaguar Land Rover, les nouveaux moteurs diesel en ligne sont plus souples et plus raffinés que ceux de la génération précédente et intègrent la technologie hybride légère 48 V afin de répondre aux réglementations mondiales les plus strictes en matière d'émissions.

Il s'agit notamment des normes Real Driving Emissions Step 2 (RDE2), qui définissent les émissions d'oxyde d'azote (NOx), faisant du Range Rover l'un des premiers SUV de luxe haute performance à être équipé de moteurs diesel certifiés RDE2. Les moteurs hautement efficaces offrent une réponse améliorée en récupérant et en stockant l'énergie générée pendant la décélération et en la redéployant intelligemment pour aider le moteur lors de l'accélération.

Le nouveau 3.0 litres diesel Ingenium hybride léger D300 offre une consommation de 8,6 l/100 km sur le cycle de test WLTP, émettant seulement 225 g/km de CO₂. Le D350 plus puissant consomme 9,2 l/100 km avec des émissions de CO₂ de 241 g/km en cycle WLTP. En conséquence, le nouveau diesel phare offre des performances supérieures au précédent V8 avec l'efficacité et le poids d'un six cylindres.

LA NOUVELLE GAMME DE MOTORISATIONS EN BELGIQUE ET AU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG COMPREND:

Diesel:

- D300 – 3.0 litres diesel six cylindres MHEV, 300 ch (221 kW), 650 Nm de couple à 1500-2500 t/min

- D350 – 3.0 litres diesel six cylindres MHEV, 350 ch (257 kW), 700 Nm de couple à 1500-3000 t/min

Essence:

- P400 – 3.0 litres essence six cylindres, 400 ch (294 kW), 550 Nm de couple à 2000-5000 t/min
- P400e – 2.0 litres essence quatre cylindres PHEV, 404 ch (297 kW), 640 Nm de couple à 1500-4000 t/min
- P525 – 5.0 litres V8 suralimenté, 525 ch (386 kW), 625 Nm de couple à 2500-5500 t/min
- P565 – 5.0 litres V8 suralimenté, 565 ch (415 kW), 700 Nm de couple à 3500-5000 t/min

Le P400e est la version la plus efficace du Range Rover. Avec une autonomie tout électrique et zéro émission de 40 km, le P400e combine un moteur essence Ingenium quatre cylindres de 300 ch (221 kW) et un moteur électrique de 143 ch (105 kW). Alimenté par une batterie lithium-ion de 13,1 kWh, le P400e génère des émissions de CO₂ de seulement 75 g/km et une consommation de 3,3 l/100 km en cycle mixte WLTP.

Le câble de charge standard Mode 3 réduit nettement le temps de charge du P400e, avec une charge complète en moins de trois heures, contre 7,5 heures avec un câble de charge Mode 2.

SV AUTOBIOGRAPHY DYNAMIC BLACK

Depuis 2014, les ingénieurs et artisans experts de la division Special Vehicle Operations ont conçu et produit les Range Rover les plus rapides, les plus luxueux et les plus exclusifs des 50 ans d'histoire du SUV de luxe. Le luxe, les performances et les capacités supérieures de la famille SV représentent le summum du développement Range Rover. Pour les clients qui souhaitent un raffinement et des performances élevés, la famille Land Rover Special Vehicle Operations comprend le Range Rover SVAutobiography, SVAutobiography Dynamic et le nouveau SVAutobiography Dynamic Black.

Le SVAutobiography Dynamic Black est conçu pour rehausser l'aspect extérieur du modèle en combinant la teinte Santorini Black Metallic avec des accents extérieurs Narvik Black Gloss, des jantes 22 pouces Gloss Black et des plaques de seuil estampillées. Les autres caractéristiques extérieures distinctives comprennent des étriers de frein noirs tandis que l'habitacle est complété par des sièges Ebony avec surpiquûres Pimento.

ECOREVIEW

TOYOTA CAMRY: HYBRIDE COMEBACK

Toyota donne une seconde vie à sa plus grande berline en Europe. Après une absence d'une décennie et demie, la Camry est de retour et ne peut être achetée qu'en tant que voiture hybride. Une raison suffisante pour un test complet!

TEXTE ET PHOTOS: JORAM VAN ACKER

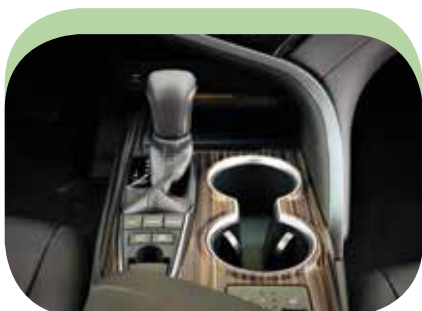


UN NOUVEAU DÉPART

Jusqu'à récemment, une Toyota Camry était une rareté sur nos routes. La voiture haut de gamme moyenne a été créée au début des années 1980 et a été exposée dans les salles d'exposition européennes jusqu'à sa cinquième génération. Cependant, la demande pour ce modèle était relativement limitée par rapport au marché asiatique ou américain. Après tout, les grandes voitures sont difficiles à garer dans les petites ruelles de la pittoresque Bruges.

En 2004, l'afflux de Camry vers l'Europe s'est arrêté et l'Avensis est devenue pour nous le modèle phare du catalogue Toyota. Aux États-Unis et en Asie, la grande berline est restée à vendre et deux générations sont donc passées inaperçues. Ils n'ont inévitablement croisé notre chemin que lorsque nous avions besoin d'un taxi lors d'un voyage dans une métropole asiatique... Parce que dans ce secteur, la Camry fait partie des incontournables depuis des années.

Avec sa huitième génération, le grand Toyota fait à nouveau le grand saut en Europe continentale. Cela doit être un grand saut tout de suite, car les Japonais retirent le nom «Avensis» de la liste des prix. Une décision mûrement réfléchie en ce qui nous concerne, car contrairement à l'Avensis, la Camry est une Toyota comme nous préférons la conduire: une hybride.



UNIQUEMENT HYBRIDE

Dans ce cas, Toyota prend ce concept hybride très au sérieux, car la Camry ne mettra pas un pneu sur le sol européen sans assistance électrique. La version telle que nous la décrivons ici est donc le seul modèle dans lequel vous pouvez obtenir la berline.

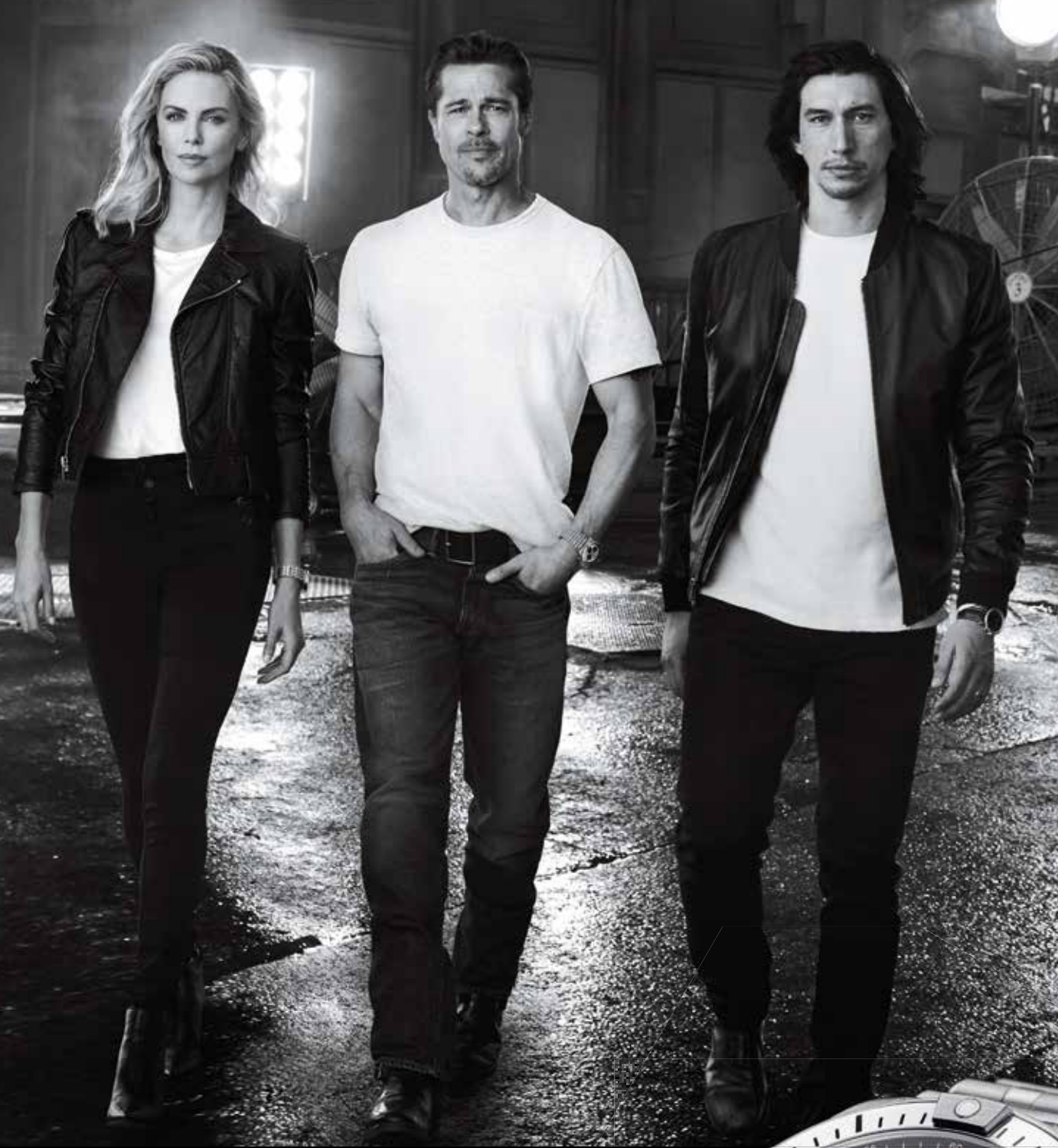
Ainsi, dans chaque nouvelle Camry se trouve un moteur à essence de 2,5 litres qui fonctionne selon le cycle d'Atkinson pour une efficacité optimale. Ce moteur est couplé à un moteur électrique, qui à son tour prend sa puissance d'une batterie compacte montée sous le siège arrière. Cette combinaison transmet 218 ch aux roues avant, pour une émission de CO₂ de seulement 120 g/km.

Bien que la Camry ne soit disponible qu'avec un seul groupe motopropulseur, ce n'est pas un problème immédiat. Cette combinaison hybride produit assez de puissance pour aller vite sans être un peu effrayant. La grande berline fait un sprint de 0 à 100 km/h en 8,3 secondes et, grâce à cela, elle est toujours plus rapide que la moyenne des véhicules diesel. Il n'est pas vraiment nécessaire d'améliorer les performances, car la suspension et la direction de la Camry sont réglées sur le confort plutôt que sur la dynamique.

Le grand avantage de ce groupe motopropulseur est bien sûr sa consommation de carburant: tout au long de notre semaine d'essai, nous avons roulé à une moyenne de 6,3 litres aux 100 kilomètres. Une



CHRONOMAT



BREITLING
1884

#SQUADONAMMISSION



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

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

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

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



consommation aussi basse est déjà visible lorsque, comme nous, vous appuyez parfois fermement sur l'accélérateur pour tester les performances de la voiture dans des conditions de conduite sportive. Pour un chauffeur constamment calme, une consommation de 5,5 litres ne sera pas impossible. Peu de voitures diesel de cette taille parviennent à l'imiter.

HYBRIDE SANS CONCESSIONS

L'un des inconvénients de nombreuses voitures hybrides est souvent le manque d'espace dans le coffre. L'hybride moyen doit céder environ 100 litres d'espace de chargement par rapport à une voiture sans support électrique, uniquement pour la batterie. C'est différent dans cette Camry: la batterie est cachée sous le siège arrière. Cela vous permet de profiter des 524 litres d'espace bagages. Le secteur des taxis thaïlandais peut donc conserver sa Camry sans souci, et les chauffeurs de taxi européens ont en fait une nouvelle alternative à envisager... La favorite actuelle, la berline Mercedes Classe E, n'offre que 16 litres de plus que cette hybride.

Le siège arrière peut également être aplati, à moins que vous n'optiez pour la version supérieure avec des dossiers à réglage électrique et un accoudoir multifonctionnel. Notre véhicule d'essai a été équipé de cette luxueuse banquette arrière, qui transforme la Camry en une limousine surprenante. Nous ne savons pas si cela correspond à l'image d'une Toyota: nous ne sommes pas sûrs que l'artiste moyen voudrait être amené sur le tapis rouge dans une Camry. Nous ne savons pas si cela correspond à l'image d'une Toyota, nous ne sommes pas sûrs de cela; nous ne sommes pas sûrs que l'artiste moyen dans une Camry voudrait être amené sur le tapis rouge. La qualité des matériaux à l'intérieur, par exemple, ne répond pas toujours à cette norme. Sur cette photo, la Lexus ES pourrait être un peu mieux adaptée, qui est d'ailleurs basée sur la même plateforme que la Camry.

La Camry se porte également bien d'un point de vue technologique. Dans le tableau de bord de la version standard, on trouve un écran tactile de 7 pouces avec des touches de raccourci. Dans la version «premium», cet écran fait 8 pouces de large. Derrière, il y a le système habituel de Toyota, auquel il faut s'habituer un peu, mais qui est assez pratique en fin de compte.

Des gadgets comme le régulateur de vitesse adaptatif sont fournis de série, tout comme le système Safety Sense de Toyota. Ce paquet comprend des éléments de sécurité tels qu'un assistant de voies, un frein d'urgence automatique et la reconnaissance des panneaux de signalisation. Dans le niveau d'équipement supérieur, certains extras, comme un capteur d'angle mort, sont également inclus.

LISTE DE PRIX

Vous pouvez déjà le voir: la Camry est livrée avec de nombreux goodies en standard. Toyota limite la liste de prix à 2 versions: «Camry» et «Premium». La différence entre les deux se situe surtout au niveau des détails; la version supérieure aura un

écran légèrement plus grand (avec les mêmes fonctionnalités), des jantes de 18 pouces et un chargeur sans fil pour votre smartphone. Vous obtenez donc une voiture assez complète, quel que soit l'équipement que vous choisissez. La «Camry» standard vous coûtera un minimum de 36 970 euros; pour la «Premium», vous devez payer un minimum de 41 270 euros.

NOTRE VERDICT

La nouvelle Toyota Camry est en quelque sorte un cas à part: il est difficile de trouver une autre berline entièrement hybride de cette taille. Il est donc dur de la comparer à ses concurrents, mais cela la place dans une position unique sur notre marché. En tant que taxi, elle est moins chère à l'achat et à l'utilisation qu'une Classe E. En tant que voiture de société, elle est encore plus intéressante qu'un diesel en raison de ses faibles émissions de CO₂ et de sa consommation de carburant et, pour le particulier, elle offre une voiture plus complète et plus économique qu'une Opel Insignia ou une Volkswagen Passat. En ce qui nous concerne, la Camry peut rester sur notre continent pendant un certain temps.

APERÇU:

- | | |
|---|--|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • Économique pour sa taille • Confortable • Un coffre spacieux pour une berline hybride | <ul style="list-style-type: none"> • Pas du tout sportif • Des matériaux à l'intérieur parfois un peu bon marché |

SUBARU FORESTER E-BOXER AVENTURIER EXCENTRIQUE



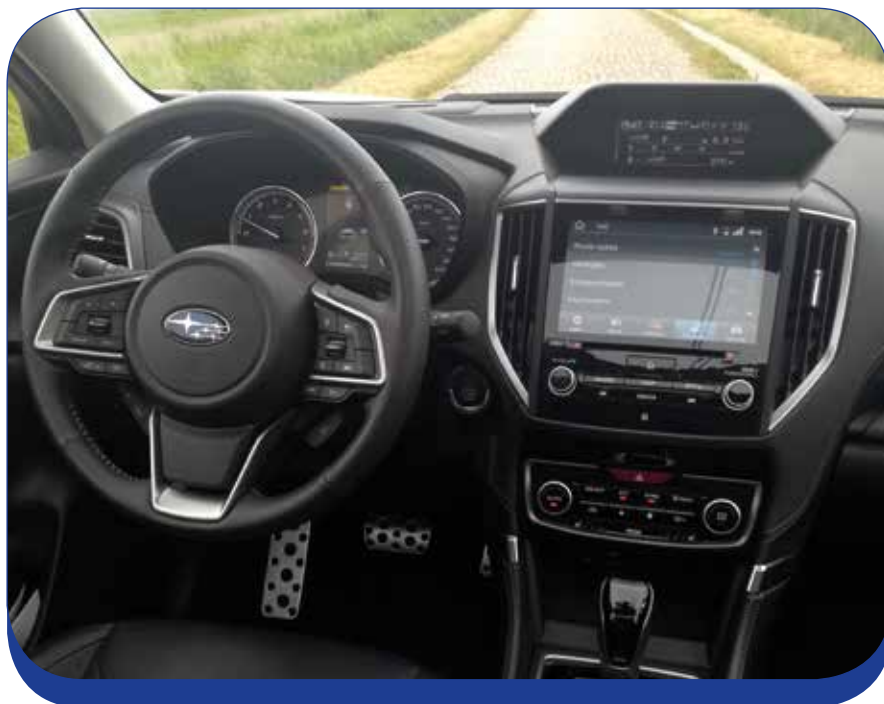
Subaru a été populaire à partir des années 80 et 90 grâce à sa participation au championnat du monde des rallyes, avec des noms comme Colin McRae et Carlos Sainz et d'autres Juha Kankkunens. Tout amateur de sport automobile se souviendra des légendaires Subaru Legacy et Impreza aux couleurs de la 555. Subaru restera dans la WRC (championnat du monde des rallyes) jusqu'en 2008. En revanche, la marque conserve certaines caractéristiques spécifiques, comme le système 4x4 standard, en combinaison avec un moteur boxer. Une combinaison un peu particulière. En attendant, Subaru doit également suivre la tendance à l'hybridation. C'est pourquoi la gamme (XV, Impreza, Forester et Outback) bénéficie d'une propulsion hybride douce en plus du quatre cylindres de 2 litres existant. Nous avons testé la Forester E-boxer.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

PRATIQUE

La silhouette de la Forester a quelque chose d'un break (surélevé), mais vous pourriez aussi bien la voir comme un SUV. Au fait, c'est une voiture classique, presque rustique. Si vous demandez à un enfant de dessiner une voiture, vous reconnaîtrez peut-être la Forester. Mais cela a aussi ses avantages. Ça fait longtemps que nous n'avons pas conduit une voiture qui soit aussi contrôlable. À l'avant, vous avez une vue parfaite sur les coins de la voiture. Les miroirs sont presque aussi grands que ceux d'une camionnette de livraison de colis et les portes s'ouvrent largement en combinaison avec de grandes surfaces vitrées. Une visibilité parfaite, à tout moment et en tout lieu, également complétée par une caméra de recul pour un stationnement parfait. Cependant, vous ne gagnerez pas un prix de beauté avec. Vous êtes pour ou contre.

Il s'agit principalement d'une voiture très spacieuse. À l'avant comme à l'arrière, il y a suffisamment de place pour 5 personnes et leurs bagages. Le coffre parfaitement carré peut contenir un minimum de 509 litres et un maximum de 1779 litres lorsque la banquette arrière est rabattue, ce qui se traduit par un plancher de chargement plat. Le couvercle du coffre électrique a une ouverture de 1300 millimètres.



HYBRIDE MODÉRÉ

Pour propulser sa gamme actuelle, Subaru opte pour un moteur boxer 2 litres de 150 ch et 194 Nm de couple, complété par un petit auxiliaire électrique de 0,6 Kwh et un modeste 17 ch et 66 Nm. Le moteur électrique est intégré dans la transmission CVT Lineartronic. La conduite électrique pure est possible sur des départs calmes pour un maximum de 1,6 km et à une vitesse limitée à 40 km/h. Vous ne remarquerez rien, à l'exception du symbole EV sur le tableau de bord ou de l'affichage au centre du tableau de bord, où vous pouvez choisir de voir le fonctionnement du moteur et même de le suivre lorsque la batterie se recharge. Dès qu'on met un peu plus de gaz, le 4 cylindres vient à la rescousse. L'ensemble est transmis par la boîte de vitesses à

variation continue ou CVT (continuous variable transmission). Et c'est là qu'est le problème, selon nous. On sait qu'une CVT a un effet dit de moulin à café et il n'en est pas autrement ici. Lorsqu'on accélère, l'aiguille du compte-tours s'élève, restant un moment en place pour maintenir une vitesse acceptable. Gagner une course de rallye avec cette combinaison est impossible, car la Forester sprinte à 100 km/h en 11,8 secondes. La combinaison de la modeste puissance de 150 ch, d'un poids de 1600 kg et de la CVT ne donne pas une grande performance. Surtout quand on appuie sur l'accélérateur, notre japonais répond avec beaucoup de bruit, des hauts régimes qui s'attardent et des reprises lentes. Dans une circulation calme et fluide, ce n'est pas si mal.

DISONS QU'IL EST CALME ALORS, CET HYBRIDE MOYEN.

En outre, il y a la consommation moyenne élevée. La moyenne de notre ordinateur de bord était d'environ 8,4 litres par 100 km/h.

Une meilleure boîte de vitesses automatique, ou une boîte à double embrayage, contribuerait certainement à améliorer les médiocres performances et l'économie de carburant.

L'ADHÉRENCE SUR LES 4 ROUES

En ce qui concerne la tenue de route, elle est toutefois fortement recommandée. Subaru continue de récolter les fruits de son glorieux passé de rallye. Grâce au système de traction intégrale Xmod standard. Avec cete Forester, on ne s'imagine pas être un Colin McRae, mais la voiture se sent toujours en sécurité, est stable, a peu de sous-virage et a beaucoup d'adhérence. Les petites routes tout-terrain, le gravier et les pavés sont faciles à maîtriser. Une vraie Subaru.





zappi : utiliser plus de vos propres panneaux solaires

zappi est un chargeur intelligent pour VE 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.

La famille myenergi



Plus d'infos: www.myenergi.be



EYE SIGHT

L'intérieur et le tableau de bord sont à peu près les mêmes que la carrosserie. À première vue, ils semblent un peu démodés et classiques, mais tout est là, seulement parfois, il faut un peu chercher. Cependant, on s'y habitue après un premier trajet en voiture. Le tableau de bord est classique, avec des cadrans analogiques classiques et l'ordinateur de bord entre les deux. L'écran du milieu contient la navigation Tom Tom, dont la simple entrée des noms de rues demande également une certaine habitude sur l'écran tactile. En haut de la console centrale, près du pare-brise, vous avez l'écran qui alterne entre les données de navigation, le fonctionnement du système hybride, la consommation moyenne et l'autonomie, et même le pourcentage d'accélération et d'inclinaison de votre voiture. Ce dernier est particulièrement utile en mode tout-terrain.

Mais l'élément le plus important est la vue. Il permet de garder votre voiture sur la bonne voie et vous garde en alerte. Par exemple, vous recevez

le message «stay alert» ou «keep eyes on road» à la moindre hésitation ou aux moments où vous regardez un peu trop longtemps à côté de vous sur l'écran de la radio DAB. Le système scanne même le conducteur, que vous pouvez également enregistrer, afin qu'il reconnaisse le conducteur lorsqu'il monte à bord du véhicule. Cela améliore la sécurité et vous permet de rester concentré, ce qui est important au volant et dans la circulation quotidienne. Un élément bien pensé.

PRIX ET CONCURRENCE

La Forester existe en 4 versions, dont la moins chère s'appelle Comfort et coûte 35 295,- €. Ainsi, elle est déjà très bien équipée avec des jantes de 17 pouces, le système Eye Sight, des phares à LED, la radio DAB, le régulateur de vitesse adaptatif, la caméra de recul, les rétroviseurs extérieurs chauffants et rabattables. Par version d'équipement, vous augmentez à chaque fois de 3 000,- €. Le système de surveillance du conducteur de la version Luxe, la navigation et le revêtement

des sièges en cuir de la version Premium et le haut de gamme de la version Sport avec toit ouvrant électrique et jantes de 18 pouces, ce qui fait monter la facture totale à 43 295,-.

Les concurrents sont également japonais, avec la Toyota RAV4 à partir de 36 280,- €, 4WD à partir de 38 590,-. Il est possible que nous puissions également considérer la Mitsubishi Outlander comme un concurrent, à partir de 41 190,- € en 4WD.

APERÇU:

+

- spacieuse
- 4 roues motrices standard
- eye sight

-

- combinaison d'un moteur et d'un automatique CVT
- consommation
- un design très classique

La Subaru Forester e-Boxer est un aventurier, avec quatre roues motrices et un moteur boxer de série. Elle garantit une conduite sûre, est spacieuse et entièrement équipée. Malheureusement, le plaisir de conduire n'est pas toujours au rendez-vous car le boxer hybride mild de 2 litres est couplé à une boîte de vitesses CVT un peu lente avec les «convulsions» typiques pour ne pas utiliser le mot «effet moulin à café». Un compagnon tranquille qui n'aime pas se précipiter, afin de réduire un peu la consommation.



MG ZS EV

NOUVELLE ENTRÉE EUROPÉENNE POUR MG. MERCÌ À LA CHINE

MG (Morris Garage) est le grand nom des voitures emblématiques et marquantes de Grande-Bretagne depuis 1924. La plupart d'entre eux étaient des voitures de sport qui garantissaient le plaisir de conduire. Il suffit de penser à la MG Midget, à la MGB et au petit roadster MG TF.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF



Avec la RV8, ils ont même eu un véritable 8 cylindres dans leur gamme pendant une courte période. En 1980, la production de MG s'est arrêtée, jusqu'à ce que BMW reprenne le groupe Rover en 1984 et sorte des versions clonées pendant quelques années. En 2001, le groupe Rover a pris la tête du groupe et seules les séries Z (MG ZR, ZS et ZT) ont été produites. Malheureusement, le groupe Rover a cessé d'exister en 2005 et, par conséquent, la marque MG aussi.

En 2006, le groupe chinois SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation) a repris la marque, mais il faudra attendre 2011 pour qu'un premier modèle - la MG 6 - soit lancé dans son ancienne base en Grande-Bretagne. SAIC est devenu le 5e plus grand constructeur automobile de Chine, avec une production de 7 millions de voitures en 2018, réparties sur plusieurs marques.

Sur le continent européen, un nouveau modèle a dû attendre jusqu'en octobre 2019. Mais maintenant, ils y ajoutent cette MG ZS EV. Un SUV électrique - crossover. D'ailleurs, la marque a de grandes ambitions, car d'ici quelques années, la gamme devrait se composer d'environ 7 modèles.

LA CLASSE MOYENNE

En termes de taille, ce crossover se situe dans la classe moyenne. Avec une longueur de 4,3 mètres et une largeur de 1,8 mètres, ce n'est pas un mastodonte sur la route. En outre, il s'adresse principalement aux jeunes familles soucieuses de leur budget. En termes de design, il s'agit d'un mélange entre Mazda (CX30), Hyundai (Tucson) et Kia (Stonic). Il n'est certainement pas laid. Même si nous devons nous débarrasser du fait qu'il se tient assez haut sur ses roues et que les passages de roues ne semblent pas être suffisamment remplis. Les passants nous regardent de temps en temps, mais cela pourrait avoir un rapport avec la marque ou le logo qui est de nouveau sur la route.

Il y a beaucoup d'espace à l'intérieur, à l'avant comme à l'arrière. Le coffre de 448 litres devrait également suffire pour votre équipement de week-end et vos courses hebdomadaires, avec un espace pour les câbles de chargement sous le plancher du coffre.

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



La MG ZS EV dispose de 143 ch (105 kW). Il peut passer de 0 à 100 km/h en 8,2 secondes. La vitesse maximale est limitée à 140 km/h en théorie, mais nous avons atteint 155 km/h sur une autoroute déserte. La valise de 448 litres devrait également suffire pour votre équipement de week-end et vos courses hebdomadaires, avec un espace pour les câbles de chargement sous le plancher du coffre.

La MG ZS EV dispose de 143 ch (105 kW). Il peut passer de 0 à 100 km/h en 8,2 secondes. La vitesse maximale est limitée à 140 km/h en théorie, mais nous avons atteint 155 km/h sur une autoroute déserte (ne nous dites rien). Ce ne sont pas les performances d'un sprinter pur-sang, bien que la puissance supplémentaire lors des départs aux feux de circulation soit un joli bonus. Cela est dû au couple de 353 Nm qui est immédiatement utilisable.

La batterie a une puissance de 44,5 kWh et une autonomie de 263 km (WLTP) sur papier. Entièrement chargé, il peut atteindre 256 km sur l'ordinateur de bord si vous le laissez en mode éco. En mode normal, cela correspond à 235 km. Ceux qui utilisent constamment le mode Sport devront se contenter de 210 km seulement. En mode Eco, nous avons fait un voyage en voiture d'Ostende à Roulers. De retour chez lui, l'ordinateur de bord a montré une distance supplémentaire de 43 km. La consommation a fluctué entre un minimum de 14,3 kWh/100 km et un maximum de 20,2 kWh/100 km. Ce dernier se déroulait lors d'un voyage sur l'autoroute avec utilisation fréquente du régulateur de vitesse. De toute façon, la consommation de carburant est assez élevée.

Il est temps de se recharger. Avec un chargeur rapide jusqu'à 80 kW, la MG peut atteindre 80% de sa capacité en 40 minutes. Dans une station de recharge publique ou dans votre propre boîte murale de 7 kW maximum, vous pouvez compter sur une nuit de sommeil, soit environ 8 heures.

Pendant tout l'exercice, nous avons laissé l'airco allumé à chaque fois. Malheureusement, il n'y a pas de version automatique, pas même en option. Par moments, il était difficile de se rafraîchir à l'intérieur.

SAGE ET CALME

Elle se comporte comme une bonne mère de famille. Silencieuse et douce sans trop de problèmes. Il existe la possibilité d'un freinage régénératif au moyen du bouton KERS juste avant d'enclencher le mode de changement de vitesse sur la console centrale. Nous aurions préféré l'utiliser via des palettes de changement de vitesse sur le guidon, peut-être l'aurions-nous utilisé un peu plus. Il y a 3 modes, mais ce n'est pas un «one-pedal-drive» complet.

Avec la ZS EV, la nouvelle MG fait ses premiers pas sur le marché électrique européen. Les familles qui préfèrent une conduite écologique, qui considèrent également l'espace comme important et qui veulent être sur la route de manière confortable et au bon prix, ne peuvent pas se passer de cette VE.



La ZS EV est prévisible, sûre et non risquée. Dans les virages rapides, elle se penche un peu et lors d'une conduite intense sur de petites routes secondaires, on sent immédiatement le sous-virage et que les roues avant ont un peu plus de mal à retrouver la bonne voie. Cela a été particulièrement remarqué dans le mode Sport. Dans ce mode de conduite, la commande devrait donner un peu plus d'informations en retour. Mais, ce n'est certainement pas un problème, les acheteurs de cette MG ne voudront pas s'y adonner immédiatement.

En termes de confort, tout est là pour rendre les passagers aussi confortables que possible. Les sièges sont confortables, la voiture est silencieuse et il n'y a pas de bruit de vent autour des rétroviseurs. La finition est certainement bonne, à l'exception de quelques plastiques durs ici et là. L'équipement est complet avec un régulateur de vitesse adaptatif, une radio DAB et un toit ouvrant panoramique. Toutefois, le système d'info-divertissement peut être amélioré en termes de facilité et rapidité d'utilisation. Si vous en avez vraiment assez de la navigation, il y a aussi Apple Car Play ou Android Car. La recharge des téléphones portables sans fil n'est pas disponible.

BRISEUR DE PRIX

Mais la chose la plus importante à propos de cette voiture est son prix. La version de base Comfort est disponible à partir de 30 985,- €. Notre version de luxe testée est disponible pour 32 985,- € avec un revêtement en similicuir, des jantes en alliage de 17 pouces, un système de surveillance des angles morts et le toit ouvrant panoramique, en complément de la version standard déjà richement équipée. Comptez 650 euros de plus pour la couleur métal, sauf si vous la commandez en blanc. Il n'y a que 5 couleurs au total. Commander et aller chercher chez MG, car les voitures sont immédiatement disponibles. Le take away est de plus en plus populaires en ces temps, et MG l'a bien vu. La concurrence dans ce segment vient du côté français avec la Peugeot e-2008 (à partir de 32 849,-), Kia e-Niro (à partir de 39 040,-) et Hyundai Kona (à partir de 35 499,-).

APERÇU:



- un juste prix
- équipement standard
- l'espace intérieur



- - la fonctionnalité de l'info-divertissement
- - pas de climatisation automatique
- - l'autonomie de conduite peut être légèrement plus élevée



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
New 4AS

Geldenaaksebaan 321-454 3001 Leuven (Haasrode) 016 40 03 27
Ninoofsesteenweg 570 1070 Anderlecht 02 425 26 20

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



7 JAAR MAP UPDATE

* 7 ans de garantie ou 150.000 km (selon la première limite atteinte, sans limite de kilométrage pendant les 3 premières années).

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

*** Photo à titre illustratif.

NEWS



Audi Q4 Sportback e-tron concept: rendez-vous en 2021

La famille 100 % électrique des modèles Audi e-tron s'élargira bientôt pour être accessible aux budgets plus modestes. Cette Audi Q4 Sportback e-tron concept en dit déjà beaucoup sur le modèle de production.

D'ici 2025, Audi veut proposer dans sa gamme 30 modèles électrifiés, dont 20 entièrement électriques et 10 hybrides rechargeables. Cette échéance n'étant plus aussi lointaine, nous pouvons nous attendre à une prochaine offensive électrique. Fin de l'année, nous accueillerons l'e-tron GT. L'an prochain, ce sera au tour de ce Q4 (Sportback) e-tron, un SUV compact qui comble le trou entre Q3 et Q5, et qui ne sera proposé qu'en variante électrique.

CALANDRE IDENTIFIABLE

Les nouveaux modèles électriques d'Audi reçoivent une sorte de calandre «inversée», avec une section intérieure au coloris clair et un encadrement sombre. Ces Audi zéro émission doivent ainsi pouvoir se reconnaître de loin. Ce Q4 se distingue aussi par son vaste aileron arrière, qui lui assure, comme le diffuseur, des qualités aérodynamiques renforcées. L'éclairage est évidemment confié à des LED et les roues ont vu leur diamètre s'agrandir sensiblement puisque ce sont des 22 pouces. Le modèle de production sera disponible aussi avec des jantes aux dimensions plus modestes.

GRANDE DE L'INTÉRIEUR

D'une longueur de 4,60 m, le Q4 Sportback e-tron concept se positionne entre le Q3 (4,48 m) et le Q5 (4,67 m). Mais grâce à son design «cab-forward», c'est-à-dire avec une cabine pouvant être avancée par l'absence de moteur à l'avant, et un long empattement de 2,77 m, ce Q4 pourrait offrir autant voire encore plus d'espace intérieur que son grand frère. Dans l'habitacle, on retrouve des matériaux moins usuels, mais le design de ce concept devrait en grande partie se retrouver sur le modèle de production.

MEB

Cela peut sembler un peu absurde, mais Audi va bientôt utiliser simultanément quatre plateformes différentes pour ses modèles électriques. Ainsi, l'actuel e-tron (Sportback), toujours au catalogue, repose sur sa propre plateforme. Attendue fin de l'année, l'e-tron GT utilisera la plateforme J1 de la Porsche Taycan. Audi et Porsche collaborent également sur la plateforme PPE (Premium Platform Electric) de futurs modèles électriques. Quant à ce Q4 e-tron Sportback, il fait appel à la plateforme MEB de Volkswagen, sur laquelle est basée aussi l'ID.3. Dans les années à venir, le constructeur devrait rationaliser sa politique et ne plus utiliser que deux plateformes.

82 KWH

Cette Audi Q4 (Sportback) e-tron fait appel à deux moteurs électriques (un sur chaque essieu) développant au total 225 kW (306 ch), qui sont alimentés par une batterie de 82 kWh. L'autonomie de cette version quattro devrait dépasser les 450 km. Plus tard arrivera aussi une variante aux seules roues arrière motrices, qui pourrait parcourir plus de 500 km avec une seule charge de batterie. L'exercice du 0 à 100 km/h est abattu en 6,3 secondes. La vitesse maximale de ce Q4 e-tron concept est limitée à 180 km/h. Audi promet des qualités dynamiques similaires à une berline conventionnelle grâce à l'implantation basse de la batterie de 510 kg.

LANCEMENT ET PRIX

Audi espérait présenter la version de production de son Q4 e-tron au Salon de Genève 2021, mais cette édition a également été annulée. L'objectif reste visiblement de lancer le modèle au printemps 2021. Les prix de la variante quattro ne sont pas encore connus, mais le modèle d'entrée de gamme qui sera proposé plus tard devrait coûter moins de 40.000 euros en Allemagne. Audi aurait ainsi enfin un modèle pour concurrencer la toujours très populaire Tesla Model 3.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

NEWS

Tesla: plus de voitures livrées que prévu

Malgré la crise du coronavirus, Tesla a pu livrer plus de 90.000 voitures au cours du deuxième trimestre de l'année. Cette nouvelle a été très bien accueillie par les milieux boursiers, mais n'y a-t-il pas aussi un revers à la médaille?

Tesla annonce fièrement qu'en dépit du confinement lié à la crise sanitaire, la marque a pu livrer au cours du 2e trimestre pas moins de 90.650 voitures. La majeure partie de ces véhicules (80.050 unités) sont des Model 3 et Y, les Tesla Model S et X représentant 10.600 exemplaires. Ces chiffres sont inférieurs de seulement 20 % à ceux d'un trimestre normal alors que l'usine de Fremont a dû fermer durant six semaines. D'autres constructeurs ont bien plus souffert. C'est un bon résultat pour Elon Musk, qui avait critiqué les mesures de confinement. Mais les États-Unis ont enregistré ces derniers jours de nouveaux records d'infections au Covid-19. Un deuxième confinement, plus strict, n'est pas exclu...

DES SHORTS COURTS

Ces résultats, qui sont meilleurs que prévus - Reuters avait prédit un volume de 74.000 véhicules livrés -, font du bien à Tesla à la bourse de New York, où une action de la marque valait au moment d'écrire ces lignes 1.208 dollars. La valeur boursière de Tesla dépasse ainsi les 224 milliards de dollars, plus encore que Toyota. Pour railler ceux qu'il appelle les « short sellers » de Tesla, c'est-à-dire les actionnaires qui veulent miser sur une baisse de la valeur boursière, Elon Musk va faire



produire des « short shorts » - des shorts très courts - et en distribuer aux membres de la SEC, la commission boursière américaine, qui est depuis longtemps une épine dans le pied de Musk. Il n'a visiblement pas encore perdu son caractère excentrique...

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

Hydrogène: Jaguar Land Rover affiche son intérêt

Jaguar Land Rover est le dernier constructeur en date à faire part de ses intentions d'étudier la possibilité de développer une voiture fonctionnant à l'hydrogène, dans le cas présent avec le soutien du gouvernement britannique.

Selon le média britannique Auto Express, Jaguar Land Rover serait en train de réfléchir à un SUV fonctionnant à l'hydrogène. Ce projet, bapti-

sé 'Project Zeus', s'inscrirait dans le cadre d'un programme bénéficiant du soutien des autorités afin d'aider le secteur automobile à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. En plus de JLR, ce programme inclurait aussi Delta Motorsport, Marelli Automotive Systems et UKBIC.

SUV

Même si ce programme n'en est apparemment qu'à ses balbutiements, Jaguar Land Rover aurait déjà comme ambition de développer un prototype de SUV doté d'une pile à combustible, une technologie qui exploite pleinement les avantages de l'hydrogène. Nous pensons ainsi à une importante autonomie, un ravitaillement rapide et aucune perte majeure en termes de kilométrage à basses températures. Ce SUV devrait également afficher des performances intéressantes en tout-terrain et au niveau de sa capacité d'attelage.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE



NEWS

L'ACEA veut le report des normes Euro plus strictes

L'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) a demandé à la Commission européenne le report des normes Euro 6d plus strictes qui entreront en vigueur en 2021. Le Covid-19 aurait interrompu trop longtemps les ventes et les homologations.

Mike Manley, CEO de Fiat Chrysler Automobiles et Président de l'ACEA, a repris sa plume et a envoyé un courrier à la Commission européenne. La dernière fois, il demandait le report des quotas de CO₂ pour 2021. Cette fois, il demande 6 mois de délai supplémentaires pour l'adoption de la norme Euro 6d ISC-FCM pour les voitures particulières et de la norme Euro 6d Temp pour les fourgonnettes lourdes, qui doivent entrer en vigueur dès le 1er janvier 2021. La crise sanitaire liée au coronavirus aurait en effet provoqué un retard bien trop important au niveau des ventes et de l'homologation des nouveaux modèles.

600.000 VOITURES

Selon Mike Manley, 600.000 voitures excédentaires auraient été produites durant la crise du Covid-19. Celles-ci répondent uniquement à l'actuelle norme Euro et pas à celle qui entrera en vigueur l'an prochain. En raison de la baisse des ventes, ces voitures deviendraient dès lors



invendables à partir de 2021. En outre, pas moins de 2.100 variantes de modèle (chaque groupe propulseur doit être testé séparément, tout comme les options éventuelles qui influencent les émissions), qui devraient satisfaire aux normes, doivent encore être homologuées. Cela serait également impossible au vu du délai actuel.

STOCKER OU FERMER

En cas d'absence de report, les constructeurs auraient selon Mike Manley deux options: créer un stock gigantesque afin de pouvoir encore immatriculer les modèles produits selon les normes actuelles, ou arrêter la production des voitures qui ne sont pas encore homologuées. Cette seconde option entraînerait de nombreux licenciements dans les usines des constructeurs et de leurs sous-traitants, prévient-il. Le Président de l'ACEA indique aussi que les normes chinoises et japonaises ont été reportées de respectivement 6 et 3 mois. L'UE n'a pas encore réagi à ce courrier.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

Un lifting pour la MG ZS au Royaume-Uni

La MG ZS a bénéficié d'un restylage en Chine et au Royaume-Uni, où le modèle est aussi proposé avec un moteur à essence. Le SUV compact de MG affiche ainsi un look plus moderne.

Dans notre pays, la gamme MG se limite au ZS EV électrique. Par contre, dans ses pays d'origine, la Chine (où il est commercialisé depuis 2016 déjà) et le Royaume-Uni, ce SUV compact peut être commandé avec un moteur 1.5 à essence. C'est cette version qui a bénéficié d'un remodelage, qui est essentiellement esthétique. Les phares sont plus affûtés et intègrent désormais toujours des LED. La calandre est dorénavant hexagonale et le bouclier avant est garni de «prises d'air» plus grandes.

À l'arrière, les blocs optiques sont également nouveaux et offrent une nouvelle signature lumineuse plus expressive. Le bouclier



apparaît aussi plus dynamique et arbore des inserts évoquant des embouts d'échappement. Dans l'habitacle, le conducteur dispose d'un écran d'infodivertissement plus vaste et d'un tableau de bord entièrement digital pour l'exécution la plus élevée. La climatisation, notamment, se contrôle désormais via des commandes façon «touches de piano». Quant à savoir si - ou quand - ce lifting profitera aussi à la variante électrique, ce n'est pas encore très clair.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

NEWS

Les émissions des voitures neuves en Europe augmentent de nouveau

Selon les chiffres de l'AEE, les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves ont enregistré en 2019 une hausse pour la troisième année consécutive. Les raisons avancées par l'Agence sont la popularité des SUV et le lent essor des véhicules électriques.

L'an dernier, 1,54 million de voitures neuves ont été immatriculées en Europe (UE + Islande, Norvège et Royaume-Uni) avec des émissions de CO₂ moyennes de 122,4 g/km selon l'Agence européenne pour l'environnement (AEE). C'est 1,6 gramme de plus qu'en 2018 et 4,4 grammes de plus qu'en 2017, alors que les émissions moyennes avaient baissé de 2010 à 2016. C'est également une mauvaise nouvelle pour les constructeurs, qui doivent atteindre pour 2021 une valeur moyenne de 95 g/km. Selon l'AEE, cette évolution s'explique en grande partie par le succès toujours croissant du segment des SUV, qui représentent aujourd'hui 38 % des voitures neuves. La popularité encore limitée des voitures électriques ne favorise évidemment pas les chiffres d'émissions. 3,5 % des consommateurs ont opté pour un PHEV ou un BEV, ce qui représente une hausse de 1,5 point par rapport à 2018.



PLUS D'ESSENCE

Les SUV produiraient ainsi quelque 13 g/km de CO₂ en plus que les autres catégories en raison de leur poids supérieur et de leur ligne moins aérodynamique, même si un manque de clarté subsiste quant aux modèles repris par l'AEE dans cette catégorie. On pourrait s'attendre à ce que les parts de marché en progression des modèles à essence (qui représentent aujourd'hui 59 %) influencent également les valeurs de CO₂, mais les émissions moyennes des voitures à essence ne représentent que 0,6 g/km de plus que les Diesel (127,6 g/km contre 127,0 g/km). Les modèles Diesel ne constituent plus que 31 % des parts de marché, soit 4 points de pourcentage de moins qu'en 2018 et pas moins de 23 points de moins qu'en 2011. Le Dieselgate possède toujours un effet majeur sur le marché de l'automobile.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE



Lordstown Endurance: anti-Cybertruck

Sortant du bois, le Lordstown Endurance est un pick-up électrique de luxe. Il pourrait donc s'attaquer au Cybertruck avec un style plus classique que le véhicule Tesla.

Adoubé par le vice-président américain Mike Pence, la nouvelle start-up Lordstown compte bien se faire une place dans le segment à venir des pick-up électriques initié notamment par Tesla. Installé dans une ancienne usine GM dans l'Ohio, le jeune constructeur a

présenté des images de l'Endurance. Il a précisé avoir déjà enregistré 20.000 commandes pour ce véhicule électrique haut de gamme. Ce pick-up dispose d'une motorisation de 600 ch. Il peut tracter un attelage de 3,4 tonnes. Sa batterie lui donne une autonomie de plus de 250 miles (402 km). Sa cabine est capable d'accueillir 5 passagers.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

NEWS

Eagle Lightweight GT: modernisation de Type E



Eagle recommence là où Jaguar s'est arrêté: les 12 Lightweight GT construites en 1963 seront rejointes par de nouveaux modèles optimisés tant visuellement que techniquement.

Eagle n'est pas un inconnu dans le monde de la Jaguar Type E. Cette société anglaise a déjà réinterprété les modèles classiques de Jaguar comme le Speedster, le Low Drag GT et la Spyder GT, à chaque fois avec des touches de modernité. Et voici maintenant la Lightweight GT, basée sur la variante éponyme de la Jaguar Type E. Cette dernière date de 1963 et a été tirée à 12 exemplaires à peine.

PAS POUR N'IMPORTE QUI

Avant de voir cette Lightweight GT moderne dans son garage, il faut pouvoir acheter une série 1 de la Jaguar E-Type, car elle sert de base à l'Eagle. Une fois cette étape franchie, les orfèvres de l'entreprise s'occuperont de la carrosserie: chaque pièce est réaménagée, un processus qui nécessite 2500 heures de travail. Ils vont au-delà de ce que Jaguar a fait avec son Lightweight GT, car les passages de roue sont un peu plus larges (Eagle ayant prévu de grandes roues). La lunette arrière est également différente (pour améliorer l'aérodynamisme). L'intérieur accueille la climatisation et permet d'ajuster la position des sièges.

PAS DE V8

Sous le capot allongé se trouve un moteur six cylindres en ligne de 4,7 litres, inspiré du bloc Jag original. Il produit une puissance de pointe de 385 ch pour un couple maximal de 510 Nm. Comme Eagle utilise des matériaux tels que le magnésium, le titane et l'inconel, la Lightweight GT est plus qu'à la hauteur de son nom. La voiture de sport britannique ne pèse que 1017 kilos. L'original pesait encore moins: 975 kilos. Mais c'était un bolide dépouillé.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

Škoda Octavia G-Tec: au gaz naturel

Škoda a présenté la nouvelle Octavia dotée du moteur 1.5 G-Tec de 130 ch roulant à l'essence et au CNG. Ce dernier étant le carburant brûlé quasi en permanence avec une autonomie de 500 km.

Avec un petit réservoir essence de 9 l seulement pour des bonbonnes de gaz de 17,33 kg, la Škoda Octavia G-Tec 1.5 roule donc presque exclusivement au gaz naturel. L'essence ne servant quasiment plus qu'en carburant de secours. La Tchèque dispose d'une puissance de 130 ch. La consommation de CNG, selon les normes WLTP, est de 3,4 kg à 3,6 kg. Dès lors, elle dispose d'une autonomie gazière de 500 km. La consommation en essence est de 4,6 l/100 km. De quoi couvrir 190 km dans des régions sans pompe au CNG. Le passage entre la combustion de pétrole et de gaz se fait automatiquement, sans intervention du conducteur. En berline, le coffre dispose d'un volume sous le couvercle de 455 l. Pour le break Combi, le volume sous le couvre-bagages est de 495 litres. Les Octavia G-Tec seront disponibles dès cet automne.



SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

NEWS

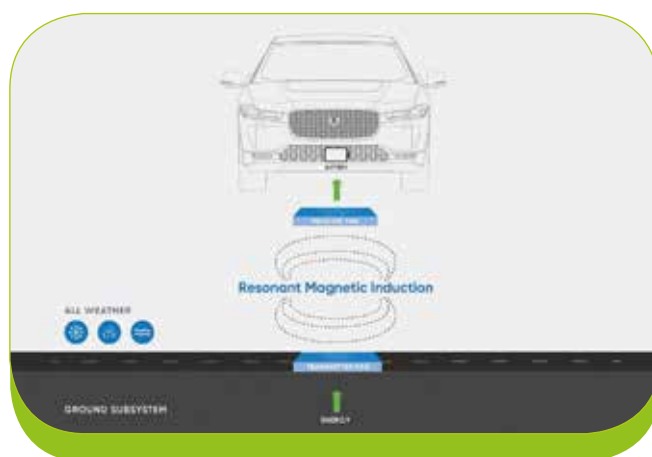
Jaguar i-Pace: flotte de taxis à charger sans fil

À Oslo (Norvège), Jaguar participe à un projet de bornes de recharge à haute puissance sans fil avec une flotte de taxis i-Pace. Ils pourront se recharger sans prise en attendant leur prochaine course.

Au 1er trimestre 2024, tous les taxis d'Oslo seront électriques. Pour atteindre cet objectif, l'infrastructure doit s'adapter. Une des solutions de charge, pour assurer un service 24h/24, 7 jours sur 7, est la charge par induction. Plusieurs opérateurs privés et les autorités de la capitale norvégienne vont participer à l'installation de points de charge. Notamment aux stations de taxis.

50 PLAQUES

Ainsi, plusieurs plaques de recharge de 50-75 kW conçues par la société américaine Momentum Dynamics ont été installées dans le sol au niveau des points d'embarquement et de débarquement des taxis. Les véhicules équipés pourront alors se recharger simplement, sans câble, tout en attendant leur prochaine course. La charge s'enclenche automatiquement. En moyenne, un taxi attend 6 à 8 minutes, le temps de faire un petit bonus d'énergie. Et si l'attente se prolonge, le plein se fera jusqu'à 50 kW.



25 I-PACE

Partenaire du projet, Jaguar va fournir 25 i-Pace adaptées à la charge par induction à une grande compagnie de taxis, Caboline. Une équipe d'ingénieurs et de techniciens de Momentum Dynamics et de Jaguar Land Rover a déjà testé la solution pour la lancer dans le projet « ElectricCity » d'Oslo. Les plaques doivent notamment pouvoir fonctionner tout le temps, peu importe la météo. Un premier pas vers un marché automobile de la voiture neuve qui devra être 100 % « zéro émission » en 2025 selon les désirs du gouvernement norvégien.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

Mercedes s'unit à Nvidia

Les gamers connaissent bien Nvidia pour ses processeurs et cartes graphiques. Cette société est le nouveau partenaire de Mercedes pour le développement de systèmes électroniques de conduite autonome.

Mercedes et Nvidia ont décidé de collaborer pour développer des logiciels et solutions de conduite autonome de niveaux 2 et 3 et de stationnement automatique de niveau 4. La conception de ces programmes se fera via la plateforme Drive AGX utilisant la technologie Orin avec l'architecture de superinformatique Ampere de Nvidia. Le projet se montre ambitieux avec une arrivée dans les modèles de la marque à l'étoile en 2024. Il est question de systèmes d'intelligence artificielle capables de se mettre à jour en continu. De plus, les concepts imaginés peuvent notamment surveiller la tête et le regard



du conducteur. Plusieurs applications sont alors possibles avec cette capacité: détecter la fatigue et le manque d'attention ou bien empêcher l'ouverture des portes pour ne pas sortir du véhicule à l'approche d'un cycliste. De nouvelles capacités, aides et solutions pourront s'ajouter au cours de la vie de la voiture, parfois en les achetant pour qu'elles installent, comme un logiciel pour un ordinateur. Cette nouvelle alliance « avec une vision commune » intervient alors que Daimler et BMW ont récemment décidé d'interrompre leur partenariat en matière de technologies pour voiture autonome.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

NEWS

Lithium: bataille de normes en vue entre Chine et UE

L'Europe doit être vigilante pour ne pas voir la Chine imposer ses propres normes au niveau mondial. L'enjeu est primordial pour la voiture électrique et pour son industrialisation sur notre continent.

C'est un avertissement sans détour: «nous devons être vigilants». C'est le message du commissaire au Marché intérieur, le Français Thierry Breton, à destination des États de l'Union européenne. Reuters rapporte qu'il craint une mainmise de la Chine sur les normes mondiales autour du lithium. Son message complet indique que «les principaux partenaires commerciaux de l'UE sont très actifs dans l'élaboration de normes internationales sur des marchés clés afin de protéger et d'accroître leur avantage concurrentiel. Nous devons être vigilants face à de tels processus qui peuvent, sans une bonne implication, nuire involontairement à notre compétitivité économique et à notre leadership technologique.»

ET LES USA?

Sa crainte est notamment liée à l'approbation de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) du projet chinois de créer un comité sur les normes lithium. La Chine s'est d'ores et déjà proposée pour tenir le secrétariat de ce comité. Or, le commissaire européen craint qu'elle pousse à faire appliquer des normes moins sévères que celles en vigueur au sein de l'Union européenne. « Il est dans notre intérêt de donner aux entreprises européennes un avantage concurrentiel en veillant à ce que les normes internationales soient conformes aux nôtres, qu'elles soient déjà élaborées ou en cours ». Les États-Unis pourraient, ici, jouer un rôle d'arbitre. Or, les relations sont tendues tant avec la Chine qu'avec l'Union européenne (et l'Allemagne en particulier). Quelle stratégie et quel partenaire Washington pourrait-elle privilégier? Difficile de la savoir à présent. Sans oublier que la Russie, le Japon et l'Amérique du Sud pourraient y mettre leur grain de sel.



ENJEU ÉCONOMIQUE MONDIAL

Le lithium est évidemment indispensable au développement des voitures électriques. L'Europe a clairement montré ses ambitions dans la production de batteries pour ne pas laisser le contrôle du marché mondial à ses « partenaires », autrement dit ses principaux concurrents asiatiques et américains. La mise en place de normes internationales toucherait aussi bien l'extraction que les tests, l'analyse et la conversion du lithium ainsi que la production des batteries. Certaines régions européennes ont la capacité d'extraire du lithium. Mais si les normes mondiales s'avèrent plus laxistes que celles à appliquer en Europe, cela pourrait limiter leur exploitation.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

Tesla a besoin d'une 2e usine d'assemblage aux États-Unis

Le Texas pourrait accueillir une deuxième usine d'assemblage Tesla aux États-Unis. Le constructeur aurait besoin d'augmenter sa capacité de production, notamment pour la Model Y et pour le Cybertruck.

La croissance de Tesla semble sans fin. Le constructeur tourne à plein régime. Et malgré un site en Chine et un autre en construction en Allemagne, il se sent de plus en plus à l'étroit à Fremont (Californie). Pour faire face à la demande, notamment pour la Model Y et le futur Cybertruck, sans oublier le camion électrique « Semi », Tesla envisage de construire une nouvelle usine d'assemblage aux USA, selon Reuters. Un site envisagé se trouve au Texas, dans le comté de Travis, sur une ancienne cimenterie. Cette grande usine Tesla, après un investissement d'un milliard de dollars, pourrait créer 5000 emplois dans la région. Laquelle n'est pas encore assurée de remporter le jackpot! Tesla aurait aussi des vues sur un emplacement en Oklahoma.



Une stratégie délibérée pour amadouer les autorités des deux États en les mettant en concurrence, notamment sur la fiscalité.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

NEWS

Opel Zafira-e Life: le trio au complet

Tout comme les minibus techniquement identiques de Peugeot et Citroën, l'Opel Zafira Life sera également équipé d'un groupe motopropulseur électrique avec un choix avec deux longueurs et deux batteries.

Contrairement à ses frères Peugeot e-Traveller et Citroën ë-Spacetourer, l'Opel Zafira-e Life récemment présentée n'est disponible qu'en deux longueurs au lieu de trois: une Medium de 4,96 m et une Large de 5,31 m, qui offre un volume de bagages maximal de 4500 l. Le Large est également disponible en tant que « salon » avec des sièges de luxe pour 6 personnes avec chauffage et fonction de massage. Selon la version, le Zafira-e Life peut accueillir jusqu'à 8 passagers.

SINON, C'EST PAREIL

La motorisation de l'Opel Zafira-e Life est identique à celle de ses compagnons de concert: un moteur électrique de 100 kW (136 ch) entraîne les roues avant et tire son courant d'une batterie de 50 kWh ou 75 kWh, avec une autonomie de respectivement 230 km ou 330 km. La plus grande batterie ne sera disponible qu'à partir du début de 2021. Les deux variantes ont une vitesse de pointe limitée électroniquement à 130 km/h. La charge est possible jusqu'à une puissance de



100 kW CC, ce qui signifie que la batterie peut être rechargée à 80 % en 30 min (50 kWh) ou 45 minutes (75 kWh).

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

DS 7 Crossback e-Tense 225: moins chère

DS étend la gamme hybride rechargeable de la DS 7 Crossback avec une version moins puissante amputée d'un moteur électrique et à deux roues motrices.



La DS 7 Crossback e-Tense 225 se distingue essentiellement de la e-Tense 4x4 par la disparition du moteur électrique sur l'essieu arrière. L'électromoteur restant n'intervient que sur l'essieu avant, comme le moteur thermique. Le SUV devient donc une deux roues

motrices. La combinaison du moteur essence de 180 ch et de son acolyte électrique de 110 ch directement accolé à la boîte automatique à 8 rapports développent 225 ch et 360 Nm en commun, soit 75 ch et 90 Nm de moins que la déclinaison bimotorisation électrique à 4 roues motrices. Pour améliorer la motricité de la traction, DS propose l'option Advanced Traction Control.

RECHARGEABLE

Le moteur électrique peut entraîner seul la DS, jusqu'à 135 km/h. La batterie de 13,2 kWh autorise une autonomie WLTP en électrique de 55 km, et même 72 km en ville. Toujours selon les normes récentes, les émissions de CO₂ s'affichent entre 31 et 36 gr CO/km et la consommation est comprise entre 1,4 et 1,6 l/100 km (WLTP). DS précise qu'à «vitesse élevée», la consommation se situe entre 6,1 et 6,5 l/100 km. Le 0 à 100 km/h est réussi en 8,9 s, soit 3 s de plus que l'e-Tense 4x4. Le conducteur peut choisir différents modes de fonctionnement de l'hybridation pour bénéficier d'un maximum de puissance ou, au contraire, favoriser l'électricité. L'e-Tense 225 proposera un tarif meilleur marché. Cela ne l'empêche pas de garder l'amortissement contrôlé par caméra, le DS Active Scan Suspension, pour anticiper les imperfections, nids de poule et changements de revêtement.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE



RENAULT E-TECH

LA RÉVOLUTION FRANÇAISE

Il est bien connu que la Formule 1 est utilisée depuis longtemps par les constructeurs de moteurs pour développer de nouvelles technologies qui seront utilisées ultérieurement dans les voitures particulières. Il est peut-être moins connu que les voitures de Formule 1 actuelles sont en fait propulsées par des moteurs hybrides. Cette technologie se retrouve aujourd'hui dans la gamme de voitures particulières de Renault sous le nom de E-Tech.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE

SCHÉMAS DE GESTION DE L'ÉNERGIE

Comme pour le groupe motopropulseur de la F1, les moteurs hybrides E-Tech des voitures particulières de Renault utilisent des systèmes de gestion de l'énergie. Elles garantissent que la batterie est chargée chaque fois qu'il y a plus d'énergie produite que d'énergie nécessaire. C'est notamment le cas lors du ralentissement et du freinage, mais aussi lors de la conduite à un régime optimal sur l'autoroute.

Lorsque la batterie est légèrement chargée, les voitures hybrides Renault démarrent toujours à partir du moteur électrique. Le couple et la puissance sont immédiatement disponibles dans ce mode électrique, qui permet un démarrage rapide et très

maniabale. Le groupe motopropulseur est composé de deux moteurs électriques et d'un moteur à carburant, et les systèmes de gestion de l'énergie utilisés signifient que ceux-ci fonctionneront ensemble de manière optimale en fonction des conditions de conduite.

HEV OU PHEV

La technologie E-Tech a récemment été introduite dans trois modèles Renault populaires.

La Clio E-Tech est un véhicule hybride rechargeable (HEV) équipé d'une batterie de 1,2 kWh qui se recharge pendant la conduite. Cette Clio sera très souvent en mesure de rouler à l'électricité sur des trajets urbains plus courts. Pour les trajets

en dehors du centre bâti, les moteurs électriques soutiendront le moteur à carburant dans la mesure du possible, ce qui permettra de réduire considérablement la consommation de carburant.

La Captur E-Tech Plug-in et la Megane Grandtour E-Tech Plug-in sont des PHEV (Plug-in Hybrides). Dans ces deux modèles, les moteurs électriques sont équipés d'une batterie de 9,8 kWh. Cette batterie peut être rechargée sur la prise et vous permet de rouler jusqu'à 65 kilomètres purement électriques dans la circulation urbaine. En dehors de la ville, cette portée tombe à environ 50 kilomètres. Dans ces voitures aussi, la batterie est chargée pendant la conduite et les moteurs électriques soutiennent le moteur à essence.

EDRIVE

VOTRE PARTENAIRE
EN MOBILITÉ ÉLECTRIQUE



DÉCOUVREZ NOTRE GAMME COMPLÈTE DANS NOTRE SHOWROOM OU SUR

EDRIVE.EU

Meensesteenweg 93-95,
8500 Courtrai

T +32 56 242 770
info@edrive.eu

EDRIVE

ELECTRIC VEHICLES

part of  Leie
Mobility
Group.

NEWS

Opel Mokka: directement électrique

La nouvelle Opel Mokka est le fruit du récent mariage avec PSA. Une bonne chose sans doute, car le SUV compact fait ses débuts avec une version 100% électrique.

Le Mokka actuellement au catalogue est toujours un pur produit GM - techniquement presque identique au Chevrolet Trax. La nouvelle génération de ce SUV compact voit désormais le jour sous l'impulsion de PSA. Cette Opel peut être considérée comme une sœur de la DS 3 Crossback et de la Peugeot 2008. La carrosserie est assez audacieuse, avec un mélange de formes convexes et d'angles vifs. En combinaison avec les courts porte-à-faux et les grandes jantes de 18 pouces, cela donne une apparence de robustesse.

DANS LE VIZOR

Le museau est vraiment tout à fait nouveau. Baptisé Vizor, il présente un très élégant bandeau entre les blocs optiques. De plus, il sera certainement visible sur toutes les autres Opel à venir. Le Mokka inaugure une première pour ce segment de marché: la possibilité de commander la voiture avec des feux à matrice avec 14 éléments différents, des LED IntelliLux sans éblouissement, comme l'indique le constructeur de Rüsselsheim.

NOUVELLE PHILOSOPHIE

À bord, le Mokka a un aspect complètement différent de celui auquel nous sommes habitués chez Opel. Il sera doté d'un Pure Panel entièrement numérique, avec deux écrans qui semblent visuellement aller jusqu'à la console centrale. Celui pour le conducteur est facultatif, avec une taille allant jusqu'à 12 pouces. Le second écran (maximum 10 pouces) est légèrement orienté vers lui. Pour les fonctions essentielles, il y a aussi quelques boutons classiques. Tant mieux. Opel propose également un choix de sièges, avec un revêtement en alcantara ou en cuir et même une fonction de massage pour le conducteur.

PLUS PETIT

L'empattement est (plutôt par coïncidence) à peu près de la même taille que celui du précédent Mokka, mais l'utilisation de la plateforme



PSA a permis de raccourcir la voiture de 12,5 cm... La surface d'assise n'en souffrirait pas, avec au moins 350 l, même le volume du coffre reste presque identique. La nouvelle Opel Mokka est également équipée de nombreux systèmes de sécurité, dont un régulateur de vitesse intelligent qui arrête complètement la voiture dans les embouteillages et lui permet de repartir automatiquement. Et d'autres gadgets encore, comme une caméra de recul avec une vue à 180 degrés, sont également possibles.

IMMÉDIATEMENT ÉLECTRIQUE

Il y aura des moteurs à essence et même du Diesel dans le catalogue. Mais pour l'instant, les Allemands n'en disent pas plus. Ils sont très enthousiastes par contre au sujet du moteur électrique de leur crossover. Il développe 136 ch et 260 Nm, les valeurs des Peugeot 208 et 2008. Le Mokka aura trois modes de conduite: Normal, Eco et Sport. Dans le premier cas, la batterie de 50 kWh garantirait une autonomie allant jusqu'à 322 km, selon la mesure de la WLTP. Enfin, par rapport à l'ancien clone de Chevrolet, la nouvelle Opel Mokka est plus légère d'environ 120 kilos et a une structure 30% plus rigide.

SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE

Ford Focus MHEV: booster électrique

Annoncée au salon de Bruxelles, la Ford Focus microhybride arrive. Son 1.0 EcoBoost dispose d'un petit coup de pouce électrique pour réduire ses émissions de CO₂ et distiller un peu de couple en accélération.

Comme la Fiesta, la Focus passe au mode MHEV synonyme de microhybridation. L'alternodémarrreur sur réseau électrique de 48 V s'installe avec le moteur 1.0 EcoBoost suralimenté. Ford propose cette solution avec deux puissances: 125 ch et 155 ch. Le petit coup de pouce électrique apporte un couple supplémentaire de 24 Nm en accélération. De plus, cela réduit le turbo lag. Ford annonce qu'avec cette hybridation légère, la Focus peut afficher une consommation WLTP de 5,1 l/100 km, soit 115 g CO₂/km.

NUMÉRISATION

La Focus a également droit à quelques petites mises à jour à bord. Ainsi, la MHEV dispose d'un combiné numérique de 12,3 pouces. Cet écran donne notamment des informations sur le fonctionnement du module hybride. Enfin, la berline et le break reçoivent un Modem 4G pour les services connectés, notamment en matière de sécurité. La voiture pourra ainsi prévenir le conducteur de dangers potentiels grâce à un service d'alertes en temps réel sur les conditions de circulation.



SOURCE: LE MONITEUR AUTOMOBILE.BE



Studio sound comes home

Née de notre CM Series, plusieurs fois décernée. Les nouvelles Series 700 sont les meilleurs haut-parleurs que nous ayons jamais fabriqués dans sa catégorie. Cette ligne combine les 800 Series Diamond de qualité studio avec des innovations spécialement conçues pour cette ligne, pour élever le son à un niveau sans précédent. Et tout cela grâce à des haut-parleurs magnifiquement conçus qui s'intègrent parfaitement dans un environnement domestique.

**La nouvelle 700 Series. Inspirée des studios d'enregistrement.
Fait pour le living.**

**New Music**

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

Teletechnics Audio Video

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

Hifi Home

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

Stevens Hifi Gent

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

Stevens Hifi Leuven

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

D&M beeld- en klankstudio

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

Elektro Lefevre Tienen

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

L'Audiophile

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

DIGITHome

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

Bowers & Wilkins

bowers-wilkins.nl/700series

DOSSIER VÉHICULES UTILITAIRES ÉLECTRIQUES

COURRIERS DE LA VILLE

Le marché des entreprises n'échappe pas non plus à l'électrification et à l'«écologisation» de l'offre. Les ambitions sont grandes. Et avec la crise de Covid-19 à l'esprit, ce sera un défi d'en faire partie et de prendre le train en marche.

TEXTE: FILIP DEWULF

Dans les mois à venir, de nombreuses marques vont élargir leurs gammes et se concentrer sur ces courriers électroniques.

La ville et ses environs sont leur habitat. Le rayon d'action étant d'environ 200 km ou un peu moins. Surtout maintenant que de plus en plus de citoyens font leurs achats en ligne, le public cible est la ville et la livraison rapide et écologique sera cruciale.

Citroën E Space Tourer



Un aperçu de l'offre. Les installations de transport de passagers, les «fourgonnettes», sont également utiles aux compagnies de taxi, car là aussi l'évolution est en cours. La ville de Courtrai, par exemple, oblige ses taxis à passer aux VE d'ici 2030.

Par ailleurs, la fiscalité joue également un rôle dans la politique d'achat de ces fourgons électriques. Pour les e-LCV (electric light commercial vehicles), comme on les appelle parfois, il existe un système fiscal plus favorable en Belgique. Une e-LCV est déductible à 100%, il existe un droit à la déduction pour investissement (entreprise unipersonnelle), il existe un droit à la dépréciation dégressive (= accélérée) et les coûts supplémentaires peuvent être dépréciés au moment de l'achat. Parfois, il existe même des subsides ou des mesures supplémentaires au niveau local, comme à Gand où il existe des subventions pour l'installation de bornes de chargement, de parkings gratuits, etc.

«Surtout maintenant que le travail à domicile devient aussi la norme et que la mobilité est de plus en plus écologique», explique Michel Van Eekhout, directeur commercial de Maxomotive, qui introduit la marque Maxus sur le marché belge. Maxus fait partie du groupe chinois SAIC, qui comprend également MG. «Covid-19 a ralenti la production et le transport, le redémarrage est maintenant en cours, mais avec le lancement de quelques nouveautés à partir de septembre, nous l'attendons avec impatience», dit Michel. Maxus livre l'EV80

non seulement sous forme de fourgon, mais aussi sous forme de combinaison châssis-cabine. Sur le marché des petites camionnettes, Maxus proposera bientôt l'eDeliver3. Il est livré en option avec un bloc-piles de 35 ou 53 Kwh et avec un empattement court ou long.

Mercedes célèbre le 25^e anniversaire du Sprinter avec l'eSprinter. Le symbole de la «versatilité», c'est ainsi qu'ils l'appellent. L'eSprinter se décline en différents types de moteurs, vous pouvez donc choisir entre une traction avant, une traction arrière ou même une traction intégrale. Et tout cela avec 2 batteries de votre choix.

Le groupe PSA (Peugeot-Citroën-Opel) propose des nouveautés dans les deux marques. Logique, car tout peut être partagé ici. Seules des caractéristiques externes légèrement différentes distinguent un e-Expert d'un e-Jumpy d'un e-Vivaro. Là encore, 2 batteries sont disponibles et le transport de passagers est également possible avec l'e-Traveller et l'e-Zafira Life. La gamme e-LCV sera déployée à 100% d'ici la fin 2021. Avec son offensive électrique, le groupe vise une part de marché de 5 % la première année. En

2025, ce taux devrait déjà être de 15 %. C'est ce qu'affirme Wim Verloy, responsable de la communication chez Opel et le groupe PSA.

À Courtrai, nous parlons avec Pieter Voet, qui est conseiller commercial pour le Leie Mobility Group

E DRIVE au sein du groupe. E DRIVE est l'abréviation de mobilité électrique, qui va des scooters aux voitures et aux fourgonnettes. Les fourgons sont de la marque Cenntro Metro. Une apparence frappante dans la rue, car cette fourgonnette compacte est un compagnon idéal pour la ville. Pieter Voet: «Nous sommes en pleine croissance avec ce concept, actuellement déjà une dizaine de voitures dans les villes. La demande d'électromobilité est en constante augmentation. Il y a une demande croissante de la part des conseils municipaux et des services logistiques. Le rayon d'action de ce chariot est d'environ 150 km. Lorsqu'on lui demande comment il envisage l'avenir à E DRIVE, Pieter répond: «En juillet-août, la gamme sera élargie avec un fourgon d'une capacité de chargement allant jusqu'à 1 tonne. Cela nous permettra de répondre à un public cible plus large».

Il ressort clairement de cette enquête et de l'aperçu joint ici que le marché des véhicules utilitaires électriques est en mouvement, qu'il démarre lentement et que les marques sont ambitieuses pour l'avenir.



Maxus EV90



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

Garage Pieters

Voorhout 53B – 9190 Stekene
03/790.11.11
www.garagepieters.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.



Mercedes E Sprinter

Marque	Type	puissance (ch)	autonomie (standard WLTP, en km)	prix (hors TVA)
Ceontro	Metro	33	100	24 375,-
Citröen	e Jumpy 50 Kwh	136	175	pas encore connu
	e Jumpy 75 Kwh	136	275	pas encore connu
Citröen	e Space Tourer 50 Kwh	136	230	pas encore connu
	e Space Tourer 75 Kwh	136	330	pas encore connu
Fiat	Ducato Electric	122	200	pas encore connu
Maxus	eDeliver 3 35 Kwh	122	220	31 990,-
	eDeliver 3 53 Kwh	122	342	35 990,-
Maxus	EV80 56 Kwh chassis	125	190	49 900, -
Maxus	EV80 56 Kwh bestelwagen	125	190	50 900,-
Mercedes	eSprinter 41 Kwh	116	168	53 990,-
Mercedes	eSprinter 55 Kwh	116	200	
Nissan	e-NV 200		200	32 620,-
	e-NV 200 Evalia		200	45 097,-
Opel	Vivaro-e 50 Kwh		175	pas encore connu
	Vivaro-e 75 Kwh		275	pas encore connu
Peugeot	e-Expert 50 Kwh		175	
	e-Expert 75 Kwh		275	
Renault	Kangoo ZE		230	27 164,-
Renault	Master ZE		120	58 600,-
Toyota	ProAce Electric 50 Kwh	136	230	37 000,-
Toyota	ProAce Electric 75 Kwh	136	330	45 000,-
Toyota	ProAce Electric Shuttle 75 Kwh	136	300	pas encore connu
Volkswagen	E-Crafter	136	173	54 056,-

BILLET AVERE: LES VOITURES ÉLECTRIQUES POSENT-ELLES UN RISQUE D'INCENDIE DANS LES PARKINGS?

Récemment, surtout sur les médias sociaux, on a vu ici et là des reportages sur des incendies dans des parkings prétendument causés par des voitures électriques suspendues à une borne de recharge. Les opposants à la voiture électrique aiment donc utiliser ces messages pour montrer que la conduite électrique n'est pas (encore) sûre. Mais est-il vrai que les voitures électriques sont un danger dans un parking?

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE



Afin de comprendre les risques liés à la recharge d'une voiture électrique, nous devons examiner plus en détail les types de câbles et de stations de recharge. Un peu technique, mais en fait une lecture obligatoire pour quiconque conduit une voiture électrique ou envisage d'acheter une hybride rechargeable.

CÂBLES ET BORNES DE RECHARGE

Une batterie est toujours chargée avec du courant continu et le réseau fournit du courant alternatif. Un convertisseur doit donc toujours être utilisé pour charger un véhicule électrique. Un tel onduleur peut être utilisé de différentes manières.

MODE 1 ET MODE 2

Il existe deux types de câbles de charge que vous pouvez utiliser dans une prise de courant de type «maison-jardin-cuisine». Le mode 1 (comme vous le connaissez d'un vélo électrique) peut être utilisé avec un câble qu'il suffit de brancher. Une petite boîte est généralement suspendue à un tel câble, c'est le convertisseur. Un tel convertisseur n'est pas approprié pour un système en mode 1. Il ne communique pas avec la batterie et la borne de recharge et ne peut

donc pas détecter et résoudre les problèmes. Il y a un risque d'incendie dû à la surchauffe car le convertisseur n'interfère pas. Il est également possible d'utiliser le faux câble avec le faux onduleur. Ce système n'est plus utilisé pour les voitures électriques.

En mode 2, vous utilisez des câbles qui sont également appelés «câbles granny». Ces câbles, que vous

pouvez aussi simplement brancher, sont légèrement plus intelligents et communiquent avec la batterie, mais pas avec la prise murale. Comme ces câbles granny peuvent nécessiter beaucoup d'énergie pendant de nombreuses heures - avec des courants entre 8 et 13 ampères - les câbles dans ou vers la prise peuvent surchauffer. Dans certains cas, cette surchauffe peut provoquer un incendie. Avec





les câbles utilisés en mode 2, le convertisseur est incorporé dans le câble. Ils ne sont également plus utilisés pour les voitures électriques. Vous pouvez toujours charger la voiture électrique avec une prise normale, mais le convertisseur «intelligent» est dans la voiture, pas sur le câble.

MODE 3 ET MODE 4

Le chargement en mode 3 ne peut se faire qu'avec des câbles munis de fiches spéciales (type 2) que vous ne pouvez utiliser qu'en combinaison avec une station de chargement. Le convertisseur est toujours dans la voiture ou la moto en cours de charge et n'est donc plus sur ou entre les câbles. Ainsi, vous ne pouvez plus charger avec le faux câble. La station de recharge contient à son tour un système qui ne fournit de l'énergie qu'en cas de besoin. Il ne le fera que s'il n'y a pas de problème avec la batterie et s'il n'y a pas de surchauffe nulle part. La station de recharge est donc particulièrement protégée contre les situations dangereuses telles que l'incendie.

Les systèmes de mode 4 fournissent un courant continu à la batterie du véhicule. Cela permet de recharger les voitures beaucoup plus rapidement. Pour charger à ces bornes de recharge, vous avez également besoin d'un câble avec une prise spéciale. Ces stations de recharge contiennent, tout comme celles du mode 3, des systèmes intelligents qui garantissent que rien ne peut mal tourner.

Utilisez le mode 3 ou le mode 4 pour charger votre voiture, avec un câble de chargement non abîmé ; il y a peu ou pas de risque d'incendie par la borne de chargement.

LES CAUSES D'UN INCENDIE DE BATTERIE

Les pompiers néerlandais ont énuméré trois causes possibles d'un incendie de batterie. Elles ne sont pas applicables lorsque la recharge s'effectue via le mode 3 ou le mode 4.

- Par la surcharge ou le sur-déchargement.

Une batterie surchargée ou trop déchargée peut surchauffer et prendre feu. Ceci est évité grâce à un BMS (système de gestion des batteries) présent dans toutes les batteries des voitures. En cas de défaillance de ce système, tout flux d'énergie vers et depuis la batterie est immédiatement interrompu. Par conséquent, votre voiture ne peut pas prendre feu.

- Utiliser le mauvais chargeur.

En utilisant un câble de charge avec le mauvais convertisseur, une batterie peut surchauffer. Cependant, dans les voitures électriques, le convertisseur est toujours dans la voiture elle-même, il est donc impossible d'utiliser le mauvais câble de charge.

- Surchauffe due à une batterie dépassée

Une vieille batterie pourrait prendre feu. Cela ne peut se produire que si la batterie n'a plus qu'une fraction de sa tension maximale. Grâce au BMS de votre voiture, la batterie ne perdra pas rapidement son voltage car elle est toujours correctement déchargée et chargée. En outre, un système de batterie qui descend en dessous de 70 % de sa capacité est toujours remplacé. Cela ne se produit jamais au cours des dix premières années de vie d'une batterie de voiture.

Toutes ces causes d'incendie de batterie sont donc hors de question pour un véhicule électrique. Cependant, un incendie peut être causé par une cause extérieure.

Lorsque vous chargez avec un câble de charge non endommagé en mode 3 ou 4, il y a peu ou pas de risque qu'un véhicule électrique prenne feu.

Les principaux risques restent les flammes d'un autre véhicule en feu, de se charger en mode 1 ou 2 ou de se charger avec un mauvais câble de chargement. Dans les parkings, il est actuellement presque impossible de recharger avec un système en mode 1 ou en mode 2, de sorte que le risque d'incendie est le même avec une voiture électrique qu'avec une voiture fonctionnant au carburant.

QUE PEUT FAIRE LE PARKING?

Afin de se préparer de manière optimale aux véhicules électriques qui doivent être rechargés, l'exploitant du parking peut prévoir un certain nombre de choses, éliminant ainsi complètement les risques.

- Un incendie pendant la recharge n'est possible qu'en mode 1 et 2, ce qui doit être évité dans les parkings, car le risque est considérablement réduit en mode 3 et 4.
- Les parkings doivent être partiellement réaménagés pour permettre une recharge sans risque. Cela peut se faire en installant des arroseurs aux points de recharge, mais aussi en séparant les places de stationnement où vous pouvez recharger. Par conséquent, un éventuel incendie ne peut pas se transmettre à une voiture voisine.
- Il est préférable de placer un interrupteur central dans un parking, de préférence à proximité d'un bureau gardé ou près de la sortie. Cela permet d'éteindre tous les bornes de recharge en un seul mouvement en cas de problème.
- Les bornes de chargement doivent être placées de manière à ne pas être heurtées par les voitures et doivent être contrôlées régulièrement pour détecter les défauts ou les dommages.

On peut donc conclure qu'il n'y a plus de risque d'incendie si les voitures électriques sont garées dans le garage. En installant le garage de manière optimale, le risque d'incendie est minime et peut être plus réduit que dans un garage rempli de voitures fonctionnant au carburant.

Entre-temps, le président de l'AVERE, Jochen De Smet, a émis des réserves. «Compte tenu de ce qui précède, l'AVERE trouverait incompréhensible l'application de normes de sécurité très strictes dans les parkings. Des normes très strictes s'appliquent aux processus de chargement. Nous devons absolument éviter les investissements énormes et inutiles dans la prévention des incendies, sans qu'il y ait d'indications d'un risque accru d'incendie dû aux véhicules électriques à batterie».

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.

HOT & EFFICIENT HYBRIDES EN PLUG-INS

La première voiture hybride qui a commencé à conquérir notre marché en 1997 était la Toyota Prius. Et avouez-le, ce n'était pas la voiture la plus sexy que vous pouviez imaginer. A ses débuts, la voiture n'était pas très populaire. Assez chère et pas vraiment d'avantages par rapport à un moteur à essence. Au fil des ans, les ventes de la Toyota Prius n'ont cessé de fluctuer. A certains moments, elle semblait branchée et à la mode, tandis qu'un an plus tard on l'appelait ennuyeuse. Actuellement, il y a beaucoup d'hybrides sur le marché et entre-temps, il y a aussi des hybrides plug-in. Certains d'entre elles n'ont pas une si bonne image, mais en 2020, il y en a beaucoup avec lesquels vous voulez vraiment être vu.

TEXTE JOCHEN SCHEIRE





Citroën C5 Aircross

QUELS TYPES D'HYBRIDES EXISTE-T-IL EXACTEMENT?

Vous le savez peut-être déjà, mais nous voudrions répéter exactement quels types de voitures hybrides existent, car il y a quelques différences. Selon l'utilisation que vous souhaitez faire de la voiture, une technologie vous conviendra mieux qu'une autre. Bien sûr, il y a une différence entre les hybrides et les hybrides plug-in, mais même avec les hybrides normaux, deux types peuvent en fait être définis, l'hybride Full ou Strong et l'hybride Mild.

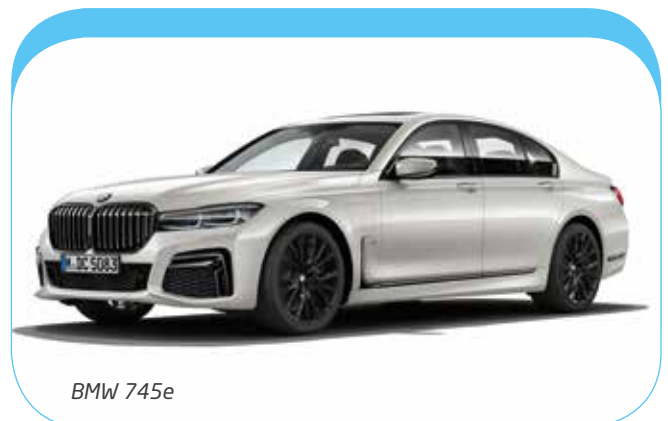
Toutes ces voitures ont un moteur électrique et un moteur à combustion. Dans toutes ces voitures, la batterie est également chargée par l'énergie générée lorsque vous freinez ou ralentissez en conduisant. Mais les trois types d'hybride sont très différents les uns des autres.

HYBRIDES LÉGERS

La voiture hybride légère possède la plus petite batterie des trois types et le moteur électrique le moins puissant. Le moteur électrique de ces voitures a pour but de soutenir le moteur à combustion. Le moteur électrique marche par exemple lorsque vous accélérez, décélérez ou lorsque vous êtes à l'arrêt. De nombreuses voitures sont actuellement équipées d'un si petit moteur électrique. Les hybrides légers sont plus économiques que les voitures équipées uniquement d'un moteur à combustion interne, mais les économies d'énergie sont limitées à environ 10 à 15 %. Il n'est pas possible de conduire un hybride léger avec le seul moteur électrique. Dans la suite de cet article, nous ne parlerons donc plus des hybrides légers, mais nous savons qu'ils existent et qu'ils sont un peu plus économiques. Sachez également qu'ils ne vous donnent pas droit à des avantages fiscaux. Toutefois, les émissions de CO₂ sont légèrement inférieures à celles d'une voiture traditionnelle, ce qui signifie que l'IPI et la taxe de circulation en Flandre peuvent être légèrement inférieurs à ceux d'une voiture similaire équipée d'un moteur à combustion interne, mais la différence sera minime. Pour l'instant, les constructeurs mentionnent encore que leur voiture est un hybride léger avec un moteur électrique ; dans quelques années, il pourrait devenir évident que votre voiture sera équipée d'un petit moteur électrique pour la soutenir.

HYBRIDE COMPLET (FULL OU STRONG HYBRID)

Un hybride complet est une voiture qui, en plus du moteur à combustion, possède également un moteur électrique à part entière. Cependant, la batterie n'a pas assez de puissance pour rendre possible les longues distances avec le moteur électrique. Les batteries sont également chargées lors du freinage ou de la décélération dans ces hybrides. Ainsi, un hybride complet peut parcourir quelques kilomètres sur le moteur électrique et l'utilise également pour soutenir le moteur à carburant. Comme le moteur électrique est plus puissant que celui de l'hybride léger, cet hybride complet sera beaucoup plus économique qu'un hybride léger. Lorsqu'il est utilisé de manière optimale, un hybride complet peut permettre d'économiser entre 30 et 50 % de carburant. La batterie d'une voiture hybride complète a généralement une capacité comprise entre 1 et 2 kWh. Avec ce type d'hybride, vous pourrez rouler sur un maximum de dix kilomètres avec le moteur électrique. Avec certains modèles, il est possible de choisir le moment où il faut rouler à l'électricité sur une courte distance, d'autres modèles calculent et décident du moment où il est optimal d'utiliser le moteur électrique.



BMW 745e



Kia Niro PHEV

HYBRIDE PLUG-IN

L'hybride rechargeable possède également un moteur à combustion interne et un moteur électrique. Cependant, la batterie de ces hybrides rechargeables a une capacité plus importante que celle d'un hybride complet. Dans un hybride rechargeable, la batterie aura dans la plupart des cas une puissance comprise entre 8 kWh et 15 kWh. Cette batterie est chargée de la même manière que les autres hybrides en cours de route - lors du freinage et de la décélération - mais peut également être rechargée en branchant la voiture sur une prise murale ou une station de recharge. Grâce à sa plus grande capacité, cet hybride rechargeable pourra donc parcourir une plus grande distance avec le moteur électrique. Cette distance varie d'un modèle à l'autre entre 30 et 50 kilomètres. Avec un tel hybride enfichable, il est en principe possible de couvrir entièrement électriquement de courtes distances. Les courses du samedi, au supermarché à dix kilomètres de là, ou les trajets domicile-travail, lorsque vous habitez relativement près de votre lieu de travail, pourraient donc être entièrement électriques si vous continuez à charger la batterie. Sur les longs trajets, la batterie est rechargée pendant la conduite et fournit également une assistance de la même manière que la batterie d'une voiture entièrement hybride. Grâce à cette technologie, les économies de carburant d'un hybride rechargeable peuvent être très importantes, selon l'utilisation que vous en faites. Gardez à l'esprit qu'un hybride rechargeable n'est intéressant que si vous pouvez régulièrement recharger la batterie à la prise. Si vous ne le faites pas, les économies ne seront pas plus importantes qu'avec un hybride complet, ou même un peu moins, car le poids de la batterie entraînera une consommation de carburant plus élevée.

COMBIEN CELA DOIT-IL COÛTER?

Les hybrides légers, dont nous n'allions plus parler, ne coûtent en fait guère plus que leur équivalent avec un simple moteur à combustion interne. L'économie de consommation de carburant n'est donc pas très importante avec ces voitures.

Un hybride complet coûte quelques milliers d'euros de plus qu'un modèle traditionnel. Vous pouvez comparer le coût supplémentaire d'une voiture entièrement hybride par rapport à une voiture à moteur à combustion avec le coût supplémentaire d'un moteur diesel par rapport à un moteur à essence.

Les hybrides rechargeables sont à leur tour beaucoup plus chers qu'un modèle similaire non hybride. Nous avons essayé quelques configurations pour certaines marques et pour des modèles similaires, nous avons constaté des différences de prix allant de quelques milliers à plus de 10 000 euros. Cette différence de prix s'explique par la présence d'une batterie (coûteuse) et d'un moteur électrique supplémentaire et augmente avec la capacité de la batterie. Avec une batterie plus grande, les économies de carburant seront également plus importantes si vous branchez la voiture régulièrement.



Skoda SUPERB iV

EXISTE-T-IL DES AVANTAGES FISCAUX POUR LES HYBRIDES?

Les primes à l'achat d'une voiture hybride ne sont plus disponibles, elles ont également été supprimées pour les voitures entièrement électriques.

Pour les hybrides complets, les avantages fiscaux sont très limités. En Flandre, il est possible que vous deviez payer moins de GFCL et moins de taxe de circulation annuelle parce que vos émissions de CO₂ sont légèrement inférieures. Toutefois, cette économie sera limitée.



Peugeot 3008

Les hybrides rechargeables peuvent encore vous donner un avantage fiscal dans certains cas. Cependant, les avantages financiers ou fiscaux ne sont pas très faciles à calculer et dépendent fortement du véhicule acheté. Jusqu'à la fin de 2020, vous ne paierez pas de FBCF ni de taxe de circulation annuelle pour les hybrides rechargeables en Flandre. En Wallonie et en région bruxelloise, vous les payez, sur la base des CH fiscaux.

Nous essayons ci-dessous de vous présenter les autres avantages fiscaux le plus facilement possible lorsque vous achetez une voiture hybride rechargeable, mais il est recommandé, lorsque vous achetez une voiture hybride chez votre concessionnaire, de bien vous informer sur les avantages auxquels vous avez droit ou non.

FAUX HYBRIDES

Le terme «faux hybrides» a été introduit le 1er janvier 2020. Dans le passé, les hybrides rechargeables pouvaient compter sur un certain nombre d'avantages fiscaux, comme la déductibilité à 100 % pour les entreprises. Cela a changé le 1er janvier 2020. Les hybrides branchés peuvent toujours compter sur des avantages, mais seulement s'ils répondent à quelques critères. Par exemple, ils peuvent émettre un maximum de 50 grammes de CO₂ par kilomètre et la batterie doit avoir une capacité d'au moins 0,5 kWh par 100 kilogrammes de poids de la voiture. Si la voiture ne répond pas à ces critères, les émissions de CO₂ du même modèle équipé d'un moteur à combustion interne sont prises en compte pour le calcul des contributions fiscales. Si un tel modèle n'existe pas, l'émission de CO₂ de votre «faux hybride», telle qu'indiquée par le constructeur, est multipliée par un facteur de 2,5 pour calculer vos contributions fiscales.

Il y a une exception. Pour les voitures achetées avant le 1er janvier 2018, les règles ci-dessus ne s'appliquent pas. Ces voitures plus anciennes ne peuvent donc pas être de faux hybrides et les émissions de CO₂ déclarées par le constructeur sont toujours prises en compte pour ces voitures, mais seulement si elle ont été effectivement achetées avant le 1er janvier 2018.

AVANTAGES DE TOUTE NATURE POUR LES VÉHICULES UTILITAIRES

L'avantage de toute nature (ATN) que vous payez lorsque vous conduisez une voiture de société que vous pouvez également utiliser à titre privé ne changera pas ou peu en 2020 dans la plupart des cas. Cette prestation est calculée sur la base de quatre facteurs. Il s'agit de la valeur de catalogue de la voiture, de l'âge de la voiture, de l'émission de CO₂ et du moteur de la voiture (diesel, essence, GNC, hybride ou électrique). La formule pour calculer votre cotisation en tant que salarié est assez compliquée. Votre propre contribution annuelle est un pourcentage, calculé à 6/7 de la valeur catalogue de la voiture. Ce pourcentage dépend de l'émission de CO₂ de votre voiture et du type de moteur. Vous trouverez ci-dessous la formule de calcul. La valeur de référence dans la formule est de 91 pour les voitures diesel cette année, 111 pour les voitures à essence. Le coefficient d'âge diminue avec l'âge de la voiture. Pour une voiture neuve, c'est 1, pour une voiture de plus de 5 ans, c'est encore 0,7.

Prix catalogue x [5,5 + ((gr. CO₂ par 100 km - valeur de référence) x 0,1)] % x 6/7 x coefficient d'âge

La valeur de référence pour les voitures hybrides dépend du type de moteur à combustion interne dont elles disposent. Un hybride avec un moteur diesel obtient donc également 91 comme valeur de référence, un hybride avec un moteur à essence obtient également 111, tout comme pour une voiture avec un moteur à combustion.

Là encore, la faible valeur de CO₂ des hybrides rechargeables ne peut être utilisée que si votre voiture n'est pas un faux hybride, sinon les émissions de CO₂ d'un modèle non hybride similaire s'appliqueront ou les émissions spécifiées par le constructeur seront multipliées par 2,5 pour le calcul.



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
CONSUMMATEUR

- 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 H À 12 H ET DE 13 H À 18 H.
SAMEDI, DE 10 H À 18 H. FERMÉ LE JEUDI ET LE DIMANCHE





KIA-ceed / xceed

DÉDUCTIBILITÉ FISCALE

Jusqu'à l'année dernière, les voitures émettant moins de 60 grammes de CO₂ par kilomètre étaient toujours déductibles à 100 %. Depuis le 1er janvier, les émissions effectives de CO₂ de votre voiture sont prises en compte. Une formule a été créée pour cela également, que l'on peut trouver ci-dessous. Cette formule contient un coefficient de carburant, qui dépend du type de moteur. Ce chiffre est de 1 pour les voitures diesel et de 0,95 pour les voitures à essence, même si elles sont hybrides.

$120 \% - (0,5 \% \times \text{coefficient du carburant} \times \text{gr. CO}_2 \text{ par } 100 \text{ km}) = \text{déductibilité fiscale (maximum } 100 \%)$

Concrètement, cela signifie que pour une voiture hybride très économique à moteur à essence, avec des émissions allant jusqu'à 43 gr de CO₂ aux 100 km, vous pouvez toujours bénéficier d'une déduction fiscale de 100 %. Une voiture avec une émission de 60 gr. le CO₂ était déductible à 100 % l'année dernière et le sera à 91 % cette année.

Là encore, les règles décrites ci-dessus s'appliquent aux faux hybrides. Si vous avez acheté un tel faux hybride après le 1er janvier 2018, les émissions de CO₂

du même modèle avec moteur à combustion seront prises en compte dans le calcul ou, si elles ne sont pas disponibles, les émissions de CO₂ x 2,5.

D'AUTRES AVANTAGES FINANCIERS?

Bien sûr, l'un des plus grands avantages d'une voiture hybride, qu'elle soit légère, complète ou rechargeable, reste l'économie à la pompe. Pour les hybrides légers et complets, c'est un avantage de 10 à 50 %, ce qui est encore considérable.

Avec un hybride rechargeable avec lequel vous ne faites que de courts trajets, il est en principe possible de ne plus utiliser de carburant. Bien sûr, vous devez recharger la batterie à chaque fois, ce qui n'est pas gratuit. Surtout quand on sait qu'un moteur électrique dans une voiture hybride rechargeable est moins efficace qu'une voiture entièrement électrique.

Lorsque vous souscrivez une assurance pour votre nouvelle voiture hybride, il est également conseillé de vérifier si votre assureur accorde des réductions pour les voitures hybrides. C'est souvent le cas et ces rabais peuvent être considérables. Si vous conduisez déjà une voiture hybride, il est également conseillé de vérifier si vous avez bénéficié d'une réduction sur votre assurance ou non. Si ce n'est pas le cas, vous pourrez peut-être la faire recalculer.

LES HYBRIDES DANS LE FUTUR

Il n'est pas facile de prévoir le rôle que joueront les voitures hybrides à l'avenir. Des hybrides légers seront ajoutés en grand nombre, surtout dans le segment légèrement plus cher. En outre, les voitures hybrides doivent être considérées principalement comme une sorte de solution intermédiaire entre les voitures à moteur à combustion et les voitures électriques.

Les voitures hybrides ont l'avantage de consommer moins, mais contrairement aux voitures électriques, elles ont toujours un moteur à combustion normal, ce qui maintient les coûts d'entretien et de production à un niveau élevé.

On peut s'attendre à ce que de nombreuses voitures hybrides voient le jour dans les années à venir et que de nombreux modèles soient également disponibles en tant qu'hybrides ou hybrides rechargeables. Cependant, en raison de la technologie supplémentaire, ces véhicules seront toujours un peu plus chers que les voitures à moteur à combustion interne.



BMW X3 Xdrive 30e

Appartements parachevés disponibles rapidement



**VIVEZ LA MER AU
PREMIER RANG**



Residence Le Roulis

Real Houses propose 5 appartements clé en main avec vue sur mer dans la Résidence Le Roulis. 2 sont déjà entièrement peints et meublés : vous n'avez plus rien à faire. Les 3 autres peuvent être peints et aménagés selon vos goûts. Si vous vous décidez rapidement, vous pourrez bien vite admirer la mer à perte de vue depuis votre terrasse.

Zeedijk 3, De Panne

Agence Mulier: T 058 42 12 39

Agence Mulier: T 058 41 35 61

www.leroulis.be

70% vendus

AUTRES APPARTEMENTS CLÉ EN MAIN

11 autres appartements à La Panne ou Nieuport n'attendent plus qu'un coup de peinture et du mobilier. Disponibles rapidement, ils font tous face à la mer. Admirez la vue !



SEAHORSE 1



ZILT 5



RIBELLA 2



TERLINCK 3

Contactez-nous vite via www.profitiez-de-la-mer.be

Mercedes-A klasse PHEVEQ



LISTE DES HYBRIDES PLUG-IN 100% DÉDUCTIBLES.

- Audi A6 TFSI e
- Audi A7 TFSI e
- BMW 225xe
- BMW 330e
- BMW 530e
- BMW i8 Coupé
- BMW X1 xDrive 25e
- BMW X5 xDrive 45e
- Citroën C5 Aircross Hybrid
- DS 7 Crossback E-Tense 4x4
- Ford Kuga PHEV
- Hyundai Ioniq PHEV
- Kia Ceed SW
- Kia XCeed
- Kia Niro PHEV
- Mercedes-Benz A250e
- Mercedes-Benz B250e
- Mercedes-Benz C300de
- Mercedes-Benz C300e
- Mercedes-Benz GLE350de
- Mini Cooper SE Countryman ALL4
- Mitsubishi Outlander PHEV
- Opel Grandland X Hybrid4
- Peugeot 3008 Hybrid
- Peugeot 508 (sw) Hybrid
- Polestar 1
- Renault Captur E-Tech Plug-In
- Skoda Superb (Berline/Combi)
- Toyota Prius PHEV
- Volkswagen Passat GTE
- Volvo XC40 T5 Twin Engine



BMW 530e

QUELS HYBRIDES SONT «HOT & EFFICIENT»?

Les hybrides ont peut-être eu une image un peu ennuyeuse dans un passé lointain, mais cette époque est définitivement révolue. Aujourd'hui, on trouve des voitures hybrides dans tous les segments, de la petite citadine à la pure voiture de sport. Parce qu'ils étaient souvent fiscalement intéressants, surtout pour un usage professionnel, les hybrides plus grands ou plus sportifs sont devenus une alternative attrayante. Par conséquent, il y a actuellement sur le marché beaucoup d'hybrides dans lesquels vous voulez vraiment être vu.

Pour les hybrides plug-in, nous avons établi une liste de 30 modèles qui sont encore déductibles à 100 % en 2020 et qui ne tombent pas sous la règle des faux hybrides. Il y a beaucoup de voitures de sport du segment supérieur dans cette liste. Que pensez-vous, par exemple Une Audi A7 TFSI e, une BMW i8 coupé ou une DS 7 Crossback E-Tense? Mais la liste comprend également de nombreuses voitures familiales à la mode. Par exemple, la Citroën C5 Aircross, qui a été élue voiture familiale de l'année dans sa catégorie, sera disponible en 2020 en tant qu'hybride plug-in, mais la populaire Peugeot 3008, la Renault Captur et la Skoda Superb ont également, ou auront bientôt, une version plug-in. La liste complète des 30 modèles disponibles qui sont déductibles à 100 % se trouve sur notre site web.

Les hybrides complets sont vraiment abondants en ce moment et vous pouvez les trouver dans tous les segments. Il y a de fortes chances que lorsque vous achetez une nouvelle voiture du modèle de vos rêves, vous trouviez une version hybride. Si ce n'est pas encore le cas, vous trouverez certainement une voiture hybride très similaire à votre voiture préférée. Et bien que le gouvernement ne semble plus vous inciter à acheter une voiture hybride complète, il peut vous donner certains avantages. Pour quelqu'un qui fait beaucoup de kilomètres, il se peut que le coût supplémentaire d'un tel hybride soit compensé par une consommation de carburant plus faible.

Les voitures hybrides ont donc certainement leur utilité. Elles peuvent être financièrement avantageuses, elles sont un peu meilleures pour l'environnement - si vous branchez votre prise régulièrement au moins - et ont l'avantage de contourner certains des inconvénients de la voiture électrique. Par exemple, ils ont une plus grande autonomie qu'une voiture électrique et vous pouvez toujours faire le plein à la pompe. L'inconvénient est qu'elles disposent de deux types de technologie sous le capot, ce qui ne permet pas d'économiser sur l'entretien, comme c'est le cas avec une voiture électrique.

FEEL IT

RADO.COM



TRUE THINLINE



RADO

SWITZERLAND

MASTER OF MATERIALS

FRANSSEN JUWELIERS

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

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 BOUTIQUE

Dampoortstraat 2 - 9000 Gent
vanhoutteghem-boutique.com

VANHOUTTEGHEM GHENT

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

TENSEN JUWELIERS

Huidevettersstraat 46
2000 Antwerpen

TENSEN EXCLUSIVE

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

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



Polestar 2

À partir de
645€/mois*

100% électrique.

polestar.com



*Polestar 2 en leasing full opérationnel à partir de 645 € HTVA/mois 60 mois et 10.000 km par an. Offre valable du 05/06/2020 au 31/08/2020. Le leasing full opérationnel est une location long terme (36 à 60 mois, max. 200.000 km) sans option d'achat, offerte par Polestar Leasing, partenaire d'Axus sa, Avenue du Bourget 42 à 1130 Bruxelles (FSMA 016860 A - BCE n° 0403.429.730). Offre exclusivement réservée aux clients professionnels, sous condition d'approbation du dossier et après signature du contrat de location pour accord. Loyer sous réserve de modification en cas de changement du prix catalogue ou des taxes. Prestations incluses: Amortissement et coût financier, entretien suivant le règlement Polestar, réparation des défauts, usure des pneus été, assurance responsabilité civile, assistance juridique et conducteur, provision pour dommages personnels, taxe de mise en circulation et taxe de roulage. Cette image est purement illustrative.