

## Mercedes EQA

Plus que de la mobilité électrique urbaine



CONCEPT-CAR:  
POLESTAR  
PRECEPT  
P 16



ESSAI  
BMW X2 XDRIVE  
25E M SPORT X  
P 46



ESSAI EN PRIMEUR  
DACIA SPRING  
P 74

EQA

# POUR UNE NOUVELLE GÉNÉRATION.

Découvrez une gamme luxueuse d'équipements au design marquant avec le nouvel EQA, athlète compact 100 % électrique. Systèmes de sécurité et confort inégalé, système d'infodivertissement intelligent MBUX, une autonomie jusqu'à 424 km, tout est pensé pour vous garantir d'excellentes sensations de conduite. Pour vous dont l'avenir se conçoit dès aujourd'hui. Découvrez-le sur [mercedes-benz.be/eqa-fr](https://www.mercedes-benz.be/eqa-fr).



17,8 - 19,1 kWh/100 KM · 0 - 0 G/KM CO<sub>2</sub> (WLTP).

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

Informations environnementales AR 19/3/2004: [www.mercedes-benz.be](https://www.mercedes-benz.be) - Donnons priorité à la sécurité.



# Rouler de manière plus durable ? Pensez à l'AdBlue.

À chaque trajet, l'AdBlue s'impose comme un choix judicieux. Retrouvez l'AdBlue à la pompe pour un plein confortable, propre et avantageux. Votre véhicule diesel est ainsi plus écologique, et l'environnement en ressort gagnant.

Découvrez tous les avantages sur  
[adblue.dats24.be](https://adblue.dats24.be)

**DATS** **24**

 COLRUYTGROUP

**Espace maximum.**

**Luxe maximum.**



**Maxus Deliver9. Tout puissant.**

Amplement d'espace pour le chargement et du luxe à revendre pour le conducteur. Voilà les grands atouts du **Maxus Deliver9**. L'ergonomie, le confort des sièges et la finition sont de haut niveau. Avec le Deliver9 vous bénéficiez du même confort que dans une voiture de tourisme spacieuse. Le puissant moteur diesel délivre 163 ch et est remarquablement silencieux. Le Deliver9 est également très pratique. Avec un volume de chargement de pas moins de 11 m<sup>3</sup> et une charge utile brute maximale de 1270 kg, le Deliver9 offre beaucoup d'espace. En bref : avec le Deliver9, vous choisissez une camionnette robuste et puissante.



**MAXUS**

**Découvrez le Maxus Deliver9 sur [www.maxusmotors.be](http://www.maxusmotors.be).**

Maxomotive S.A. | Pierstraat 229, 2550 Kontich | [www.maxusmotors.be](http://www.maxusmotors.be)

◆ DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. Informations environnementales (K.B. 19.03.2004) sur [www.maxusmotors.be](http://www.maxusmotors.be). Toutes les spécifications sont susceptibles d'être modifiées sans préavis. Numéro d'entreprise : BE 0430 801 744.

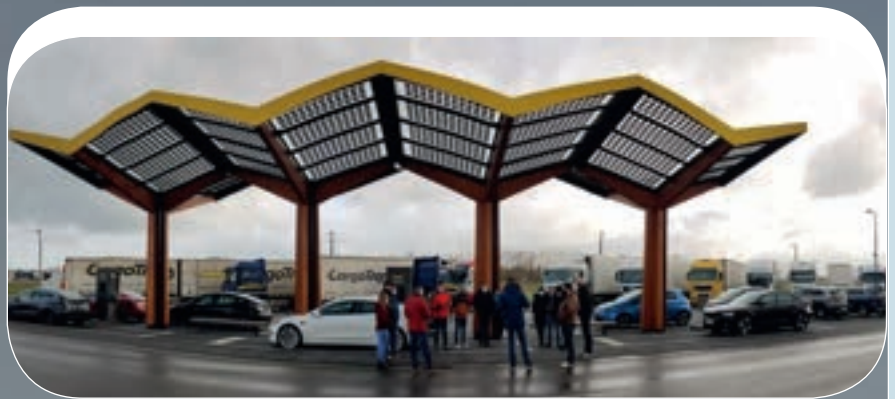


**06-CHRONIQUE AVERE: TEST ACHATS DÉRAPE MIS 08-ESSAI BMW IX3 IMPRESSIVE 14-PEUGEOT OPTÉ POUR L'ÉCOLOGIE AVEC LA STRATÉGIE 'POWER OF CHOICE'. 16-CONCEPT-CAR: POLESTAR PRECEPT 21-DACIA SPRING 24- OUBLIEZ LES BORNES, UNE ENTREPRISE BELGE INNOVE EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE 26-ESSAI VOLVO V60 B3 MILD HYBRID MOMENTUM PRO 30-MERCEDES EQA 32-MERCEDES EQA: ESSAI EN PRIMEUR 36-ESSAI MERCEDES GLA 250E AMG LINE 40-LE CNG, UNE ALTERNATIVE VERTE À PART ENTIÈRE 44-TOUTE LA BELGIQUE EN VOITURE ÉLECTRIQUE... BAM! 46-TEST BMW X2 XDRIVE 25E M SPORT X 50-JEEP RENEGADE 4XE 54-L'ADBLUE, UN PETIT COUP DE POUCE POUR UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE 56-ESSAI EN PRIMEUR: OPEL MOKKA-E 62-ESSAI TOYOTA YARIS HYBRID STYLE 66-LES EMCO SCOOTERS 72-LE RANGE ROVER CLASSIC - ELECTRIFIÉ 74-ESSAI EN PRIMEUR DACIA SPRING 76-NOS CONCESSIONNAIRES SE PENCHENT SUR LA VISION D'AVENIR DURABLE DE JLR 80-ESSAI MG EHS LUXURY**

ANNÉE 7, MAI 2021, NUMÉRO 25 | Eco Mobiel s'adresse à tous ceux qui s'intéressent aux véhicules électriques, hybride ou autres, non-entraînés par un moteur essence ou diesel | TIRAGE: 20.000 exemplaires (dont 35% en FR) | FRÉQUENCE: trimestriel | WEB: [www.ecodrivingemotion.be](http://www.ecodrivingemotion.be) | RÉDACTEUR EN CHEF: Erik De Ridder – e-mail: [edr@eventbox.be](mailto:edr@eventbox.be) | RÉDACTION: Jacques Legros, Wim Vander Haegen, Filip Dewulf, Dominique Sergant, Pieterjan Bogaert, Joram Van Acker, Jochen Scheire | Photographe: Maurice Sergant | ÉDITEUR RESPONSABLE: Erik De Ridder, Event&Expo Belgique | ART DIRECTOR: Bert Wagemans, LEO bvba | SALES: Erik De Ridder – tél: 0486 131313, e-mail: [edr@eventbox.be](mailto:edr@eventbox.be), Ine Vanbesien – tél: 0472 90 06 17, e-mail: [iv@eventbox.be](mailto:iv@eventbox.be) | SECRÉTARIAT & TRAFIC PUBLICITÉS: Hilde De Ridder – tél: 09 228 22 84, e-mail: [hilde@hdr.be](mailto:hilde@hdr.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: [hilde@hdr.be](mailto:hilde@hdr.be)

## CHRONIQUE AVERE: TEST ACHATS DÉRAPE

Afin de tester la facilité d'utilisation d'une voiture électrique, le magazine Test Achats a effectué, pour son numéro de mars 2021, un roadtrip à bord d'une Polestar 2. Un journaliste a rallié les Hautes Fagnes depuis la côte, afin d'expérimenter 'en live' comment se déroule un tel périple en voiture électrique. Les conclusions tirées par Test Achats étaient tout sauf positives. Le voyage s'est avéré complexe, le journaliste ayant dû passer la nuit à Louvain avant d'arriver dans les Hautes Fagnes seulement le lendemain. Avere remet en question l'approche de Test Achats et souhaite clarifier et nuancer les choses.



TEXTE: JOCHEN SCHEIRE



## UNE IMAGE TRONQUÉE DE LA CONDUITE ÉLECTRIQUE

Jochen De Smet, président de l'Avere, déplore la démarche de Test Achats, et trouve le reportage d'un grand amateurisme et indigne d'une organisation de défense des consommateurs. Il crée une image tronquée de la conduite électrique, au moment précis où adopter une mentalité correcte quant à la mobilité électrique s'avère nécessaire. C'est pourquoi certaines des conclusions du conducteur EV de Test Achats doivent être nuancées, et il convient aussi de se poser des questions sur l'objectif de ce reportage.

## PAS BIEN PRÉPARÉ

Au début du reportage, le journaliste est déçu parce que sa Polestar 2, après avoir été raccordée à la prise toute la nuit, ne soit chargée qu'à 25%. Il est vrai que la recharge à partir d'une prise normale n'est pas rapide, et que ce n'est pas non plus le mode de recharge le plus sûr. Il est désormais totalement faisable, du point de vue tant technique que financier, d'installer une borne de recharge à domicile. L'acheteur d'une voiture électrique s'en informera au préalable et s'assurera toujours de pouvoir disposer d'une borne de recharge chez lui ou de pouvoir recharger son véhicule à une borne proche de chez lui. Le conducteur d'une voiture électrique s'assurera également que la voiture est entièrement chargée avant d'entreprendre un trajet relativement long. Le journaliste ne l'ayant pas vérifié au préalable, il a dû partir avec une batterie chargée à 25% et a donc dû recharger rapidement la voiture.

## SOUCIS DE RECHARGE

La première recharge sur la route vers les Hautes Fagnes ne s'est pas déroulée sans soucis. Bien qu'un chargeur rapide ait été utilisé, il a tout de même fallu près d'une heure avant que la voiture ne soit rechargée. C'est vrai, mais sur ce point également, le journaliste aurait pu mieux s'informer. La vitesse de recharge pendant le processus de charge rapide diminue rapidement une fois que la batterie est chargée à 80%. Les derniers 20% de la charge peuvent prendre 50% du temps. En repartant chaque fois avec la batterie chargée à 80%, le temps de charge total aurait été considérablement réduit.

En outre, le journaliste a rencontré un problème avec son badge de recharge. Celui-ci n'était pas compatible avec la borne de recharge qu'il avait choisie. Cela peut effectivement être le cas, mais même dans ce cas, il est possible de recharger le véhicule à une station de recharge non-com-



patible avec votre carte ou votre badge en installant une application. Toutefois, ce problème se pose de moins en moins, l'interopérabilité étant désormais quasi universelle.

## DEUX JOURS POUR ATTEINDRE LES HAUTES FAGNES

Test Achats n'a pas réussi à couvrir les 275 km séparant Ostende des Hautes Fagnes en une seule journée. Le journaliste est parti à 9 heures du matin et a dû passer la nuit à Louvain (après environ 150 km) avant de poursuivre son trajet le lendemain. Selon les propres dires du journaliste, Test Achats voulait surtout dénoncer les inconvénients des voitures électriques, mais même dans ce cas, il faut faire preuve d'un certain sérieux pour préparer correctement un tel article. L'article de Test Achats grossit les limites de la conduite électrique de façon caricaturale, donnant une mauvaise image de celle-ci.

## EV BELGIQUE REFAIT LE TEST

La communauté des conducteurs de voitures électriques, EV Belgique, a lu l'article de Test Achats avec incrédulité, et a rapidement décidé de refaire le trajet Ostende - Hautes Fagnes une semaine après la publication de cet article. Onze volontaires se sont inscrits, et le trajet a été effectué à nouveau, cette fois avec onze voitures électriques différentes. Il s'agissait d'une Renault Zoë 40, de deux versions de la Kia e-Niro, d'une Nissan Leaf, d'une Opel Ampera, d'une VW ID3, d'une Mercedes EQC, d'une Tesla 3, d'une Tesla X et bien sûr de la Polestar 2, avec et sans le pack Performance.

Le départ a été donné à 10h à Ostende, tout le monde devait respecter le code de la route et tenir un carnet de bord avec les charges, les coûts de ces recharges ainsi que les coûts d'une éventuelle nuitée.

C'est une Tesla qui est arrivée la première au Signal de Botrange après 2h30 de route. Sans nécessiter de recharge en chemin. Les autres voitures sont ensuite arrivées avec la régularité d'une horloge. La dernière voiture arrivée dans les Hautes Fagnes a mis 3h30, mais cela s'explique par le fait que le conducteur a choisi de recharger gratuitement sa voiture sur le parking d'un supermarché, ce qui prend un peu plus de temps. Sans surprise, personne n'a eu besoin de passer la nuit sur la route.

En moyenne, les onze voitures ont consommé 60,8 kWh pendant le trajet, ce qui correspond à 221 Wh/km. La plus grosse consommation était de 271 Wh, et la plus économique de 159 Wh. La voiture la plus rapide a parcouru le trajet à une vitesse moyenne de 104,4 km/h et n'a pas nécessité de temps de recharge. La plus lente a parcouru la distance à une vitesse moyenne de 65,4 km/h et a nécessité 1h17 de recharge.

## CONCLUSION

Il est absurde d'affirmer qu'une voiture électrique peut être utilisée uniquement pour de courts trajets et que la traversée de la Belgique ne peut s'effectuer en une journée. Ce qui est vrai, c'est qu'il faut se préparer un peu plus lorsque vous voulez effectuer un trajet plus long en voiture électrique. Et, évidemment, il sera préférable de veiller à démarrer avec une batterie totalement chargée. Test Achats a également raison d'affirmer qu'il faut encore davantage de chargeurs rapides en Belgique ainsi qu'une meilleure interopérabilité entre les différents cartes de recharge, mais comme nous l'avons dit, les différents acteurs y travaillent pleinement et ces lacunes appartiendront bientôt au passé.

**AVERE Belgium est la fédération de la mobilité électrique en Belgique.  
AVERE Belgium accélère le déploiement de la mobilité zéro émission en fédérant les fournisseurs de produits et services de ce segment avec leurs utilisateurs.**

[www.avere-belgium.org](http://www.avere-belgium.org)



## TEST BMW IX3 IMPRESSIVE FREUDE AM FAHREN DÉSORMAIS DISPONIBLE EN VERSION ÉLECTRIQUE

En 2013, BMW a lancé l'i3. Une citadine qui tente de conquérir le marché avec un petit moteur électrique et un design remarquable. Malgré une version avec un petit prolongateur d'autonomie et plus tard une version plus puissante de l'i3s, elle n'a pas le succès souhaité par BMW. L'étape suivante se présente maintenant sous la forme d'un SUV à propulsion électrique. L'iX3 emprunte la base de la voiture au SUV X3 déjà bien connu. Le X3 est le premier modèle de BMW qui est disponible avec des moteurs conventionnels à essence ou diesel, hybride rechargeable et électrique. Le choix est vaste. Nous testons si la nouvelle iX3 peut maintenir le plaisir de conduite tant désiré.

TEXTE & PHOTOS: FILIP DEWULF



## UN LOOK FAMILIER

N'attendez pas de révolution dans le design de cette iX3. Pour cela, il faudra attendre l'iX et les autres modèles i4, qui seront spécifiquement conçus pour la propulsion électrique. Il s'agit indubitablement d'un X3, mais avec quelques touches subtiles qui le distinguent de ses frères et sœurs. À l'extérieur, il y a la grille de radiateur fermée, quelques accents bleus (en option), le lettrage iX sur les côtés et des jantes spécifiques. Bien que ces derniers ne soient pas vraiment nos préférés en matière de design. Selon BMW, ils amélioreraient l'aérodynamisme, ce qui permettrait à la voiture de gagner plusieurs kilomètres d'autonomie. Pour nous, elles ressemblent davantage aux jantes des voitures Playmobil de notre enfance. D'autres spécimens ne sont pas (encore) disponibles. C'est dommage. L'intérieur de la voiture est également familier. Le bouton de démarrage bleu trahit qu'il s'agit de la version EV, tout comme certains logos iX sur la console centrale et les portes. La finition est certainement de niveau BMW et donc premium, bien que l'aluminium de la console centrale soit un peu trop brillant et que les boutons ne soient pas toujours visibles.

Mais peut-être que ce n'est que du pinaillage. L'iX3 semble familière.



## 286 CH ET TRACTION ARRIÈRE

Le moteur électrique synchrone produit 286 ch ou 210 Kw, pour un poids de 2250 kilogrammes. Ce n'est pas exactement une bonne chose, vous pourriez penser. Rien de tout cela. L'iX3 accélère de 100 km/h en 6,8 secondes. Et comme dans toute voiture électrique, la sensation est ici un peu différente de celle d'un moteur conventionnel, en raison du silence à bord et du couple immédiatement disponible de 400 Nm. Quant au bruit, il y en a. Lorsqu'il accélère fortement, il émet un puissant bourdonnement et un sifflement. C'est assez artificiel, mais il y a beaucoup de voitures électriques qui le font. Ne rien entendre du tout est également difficile après un certain temps. Et oui, la vitesse de pointe ne dépasse pas 180 km/h.

Mais surtout, nous avons été satisfaits du fait que BMW donne à son iX3 une traction arrière. Contrairement à leurs modèles d'entrée de gamme qui sont passés à la traction avant (Série 1, X1, X2), celui-ci conserve l'adagio que BMW défend depuis des années. Surtout en mode Sport (il existe aussi des modes Confort et Eco Pro), ce petit bonhomme peut être très amusant. Non pas que cela se transforme en crise de colère, mais il est possible de créer un survirage contrôlé. Vous n'avez certainement pas besoin d'être un pilote de rallye, mais si vous aimez conduire une automobile, c'est la voiture qu'il vous faut. Un plaisir de conduire écologiquement responsable. Ce qui justifie le titre en haut de page. Si nous devons trouver un petit défaut, alors peut-être la commande. Elle pourrait donner un peu plus de feedback. Pas insurmontable, mais avec une commande plus directe, le plaisir serait encore plus grand.

# SERENGETI®

THE MOST ADVANCED EYEWEAR

## BRILPUNT BRUGGE

Gistelse Steenweg 193 8200 Sint-Andries  
050 39 39 07 [www.brilpunt.be](http://www.brilpunt.be)

## BRILPUNT WONDELGEM

Evergemsesteenweg 2 9032 Wondelgem  
09 253 55 56 [www.brilpunt.be](http://www.brilpunt.be)

## OPTIEK D. VLEERACKER

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

## OPTIEK CLAEYS

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

## BODART OPTICIENS

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

## OPTIVUE

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

## OPTIEK LAMMERANT

Gaversesesteenweg 44 9800 Deinze  
09 386 22 73 [www.optieklammerant.be](http://www.optieklammerant.be)



**A  
TRUE  
AMERICAN  
ICON**

SERENGETI®



Le pack de batteries a une capacité de 80 kWh. Il ne perd que 40 litres d'espace de rangement par rapport à la version essence ou diesel. L'autonomie WLTP devrait être de 460 km. On sait depuis un certain temps que la théorie et la pratique sont différentes. Lorsque nous sommes allés chercher la voiture avec une batterie pleine, l'ordinateur de bord indiquait 386 km. Assez réaliste, nous semble-t-il. Le deuxième jour ou plutôt la nuit de l'essai, nous avons rechargé la voiture à un point de charge public de notre ville, et l'autonomie n'était que de 240 km. Cette nuit-là, il avait légèrement gelé et ce matin-là, il n'y avait que 2,5° C. Nous savons maintenant que les voitures électriques peuvent avoir quelques problèmes avec cela. Ce jour-là, nous avons conduit en mode Eco Pro, où la voiture récupère davantage d'énergie, et après un trajet de 30 km, nous avons déjà gagné 7 km. Dans des températures normales de printemps ou d'été, nous pensons qu'une autonomie de 400 km devrait être possible. La charge prend environ 7,5

heures jusqu'à 11 kW. Un chargeur rapide à courant continu peut être utilisé pour charger jusqu'à 80 % jusqu'à un maximum de 150 kW en 34 minutes environ. Malheureusement, notre essai routier était trop court pour le vérifier.

Notre consommation a varié entre 20,4 kWh et 26,4 kWh/100 km. Théoriquement, BMW annonce une consommation de 17,8 kWh/100 km. Ce sont de bons chiffres.

#### COMBIEN COÛTE LA VOITURE ?

BMW livre cette iX3 en 2 versions possibles. La version de base s'appelle Inspiring et est disponible à partir de 68 500 €. Notre version d'essai était l'Impressive pour 77 020 €. Et pour cela, vous obtenez une version très bien équipée avec, entre autres, des feux à LED adaptatifs, des sièges sport en cuir avec commandes électriques à l'avant, le système audio



## APERÇU

+

- Le plaisir de conduire BMW préservé
- consommation
- équipement standard

-

- Pas de possibilité pour d'autres jantes
- la réponse du volant pourrait être plus directe
- prix par rapport aux moteurs conventionnels



**BMW a joué la carte de la sécurité avec l'iX3 électrique en le basant sur un SUV existant. En ce qui nous concerne, la mission a été un succès. Le "Freude am Fahren" demeure, elle se conduit comme une BMW et les vrais fans aimeront le découvrir. En outre, elle est bien équipée, suffisamment spacieuse et pourtant très pratique. Le prix peut être un handicap pour les particuliers, mais c'est le cas pour toute voiture électrique.**

Harman Kardon, un chargeur de smartphone sans fil, un affichage tête haute, des caméras de surveillance et le 'gesture control' de BMW, qui vous permet d'exécuter certaines instructions dans l'infotainment BMW avec des mouvements de la main. Nous n'y sommes pas parvenus. Mais heureusement, l'utilisation de l'infotainment via le célèbre bouton i-Drive fonctionne toujours aussi bien. Contrairement à d'autres modèles BMW, la liste des options n'est pas aussi longue. Une plus grande personnalisation n'est pas possible. Bien sûr, il y a des concurrents. Bien qu'ils se situent dans un segment différent, puisqu'ils offrent tous une traction intégrale de standard et une plus grande taille. L'Audi E-tron dispose de 313 ch de série, la Mercedes EQC de 400 ch. Jaguar, quant à elle, propose une version d'entrée de gamme de 320 ch. Cette dernière offre au moins la conduite et la maniabilité que notre BMW revendique également. Enfin, il y a Volvo avec le XC40 Recharge, mais qui a aussi 408 ch.

# Peugeot opte pour l'écologie avec la stratégie 'Power of Choice'.

Peugeot est conscient de l'urbanisation de la société et des problématiques environnementales qui en découlent. Pour s'y adapter, le constructeur propose une large gamme de véhicules zéro émission dans chaque segment.

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE



## LIBERTÉ DE MOUVEMENT

Selon les prévisions, presque 5 milliards d'hommes et de femmes vivront dans des villes d'ici 2040. Peugeot considère donc comme l'un des défis du 21ème siècle de rendre ces villes, surtout, aussi durables que possible. À cette fin, le constructeur français pense non seulement à la mobilité individuelle, mais aussi à l'e-commerce et aux livraisons à domicile, ou encore au leasing de véhicules équipés de groupes motopropulseurs alternatifs.

C'est pourquoi il clarifie sa stratégie sous l'intitulé 'Power of Choice'. D'ici 2023, il entend proposer une gamme entièrement électrifiée, allant des scooters électriques aux véhicules utilitaires zéro émission. L'un des principaux piliers n'est autre que la liberté de mouvement du client, qui pourra choisir entre un grand nombre de véhicules de différentes tailles, avec des groupes motopropulseurs alternatifs et une autonomie électrique plus ou moins grande, en fonction de ses besoins.

## VOITURES PARTICULIÈRES ÉLECTRIQUES

Peugeot propose actuellement deux voitures tout électriques basées sur sa plateforme CMP/e-CMP. Cette plateforme modulaire permet de construire des véhicules électriques sur la même base que les variantes à moteur thermique, sans sacrifier l'espace intérieur aux batteries ou aux moteurs électriques.

La Peugeot e-208 a été la première voiture électrique du constructeur à être présentée sur la base de cette plateforme. Cette citadine maniable est équipée d'un moteur électrique sur l'essieu avant, qui développe 136 ch et 260 Nm de couple, soit une accélération de 0 à 100 km/h en

8,3 secondes. Le pack batterie présente une capacité de 50 kWh, ce qui permettrait à l'e-208 de parcourir jusqu'à 340 km selon le cycle WLTP. Grâce à la position basse de la batterie – dans le plancher de la voiture –, l'e-208 garantit également une expérience de conduite dynamique.

Sa grande sœur, l'e-2008, arbore les formes d'un SUV compact tout électrique. Il partage sa base avec l'e-208 et bénéficie donc du même moteur électrique de 136 ch et 260 Nm de couple, ainsi que la batterie de 50 kWh. Avec une longueur de 4,30 mètres et un empattement de 2,60 mètres, le SUV e-2008 s'avère cependant un peu plus spacieux que la citadine, affichant un coffre de 434 litres.

## HYBRIDES RECHARGEABLES

Le catalogue Peugeot renferme d'ores et déjà une grande variété d'hybrides rechargeables. Outre un moteur thermique, ces voitures sont équipées d'un moteur électrique et d'une batterie compacte, devant permettre à la voiture d'être utilisée de manière purement électrique pour la grande majorité des déplacements, mais aussi de conserver de faibles émissions sur de longues distances.

Pour commencer, le constructeur propose depuis déjà plusieurs années une version rechargeable de son 3008, un SUV spacieux qui est aussi le bestseller de la marque. Cet hybride rechargeable est disponible tant en version traction avant de 225 ch qu'en version à transmission intégrale de 300 ch. Peugeot propose également ces mêmes groupes motopropulseurs sur sa 508, une familiale spacieuse qui peut être configurée en berline ou



en break. Compte tenu de leur grande puissance, ces voitures offrent non seulement la possibilité de parcourir une cinquantaine de kilomètres sans émissions, mais procurent aussi un grand plaisir de conduite.

Pour encore accentuer ce plaisir de conduire, Peugeot a récemment présenté les versions 'Peugeot Sport Engineered' de ses 508 et 508 SW. Le groupe motopropulseur adapté de ces modèles produit 360 ch et 520 Nm de couple. Les 508 et 508 SW 'PSE' peuvent ainsi se qualifier directement de Peugeot de série les plus puissantes jamais produites, et ce pour une consommation théorique de 2,03 l/100 km. Ces chiffres se traduisent par une expérience que la marque qualifie de 'Neo-performance': une nouvelle forme de sportivité basée sur la puissance et le couple élevés que peut produire un groupe motopropulseur à assistance électrique.



## FOURGONNETTES ÉLECTRIQUES

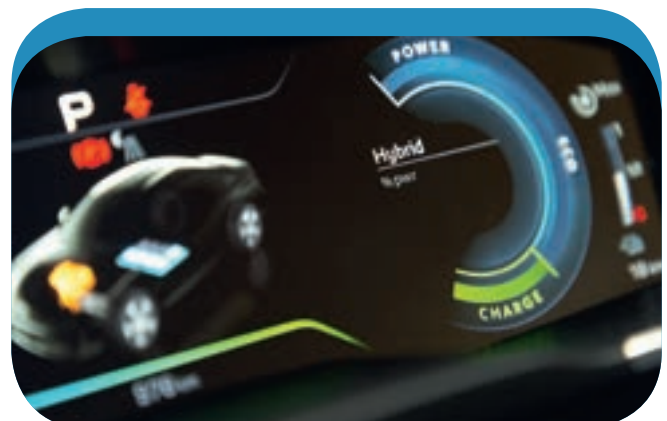
La forte croissance observée dans le secteur de l'e-commerce au cours de l'année écoulée démontre l'importance des sources d'énergie alternatives pour les fourgonnettes. Peugeot veut prendre les devants dans ce domaine et propose une version électrifiée de tous ses véhicules utilitaires.

En commençant par le plus petit, il existe désormais une version tout électrique du Partner. Cette fourgonnette partage sa plateforme e-CMP avec les voitures particulières électriques de Peugeot, de telle sorte qu'il est lui aussi équipé du moteur électrique de 136 ch et du pack batterie de 50 kWh.

Les fourgons et combis plus spacieux Peugeot e-Expert et e-Traveller sont également équipés de ce moteur électrique de 136 ch et 260 Nm de couple, mais la boîte de vitesses a été adaptée pour faire face à la charge utile plus importante. Sur ces véhicules, le client peut choisir entre une batterie de 50 kWh, qui procure une autonomie de 230 km (WLTP), ou une batterie supérieure de 75 kWh, devant permettre une autonomie de 330 km. À côté de cela, le Boxer est lui aussi désormais disponible avec un groupe motopropulseur électrique. Cet e-Boxer offre jusqu'à 17 m<sup>3</sup> de volume de chargement et est équipé d'une batterie de 37 à 70 kWh.

## DERNIER KILOMÈTRE

Pour les trajets plus courts ou pour rallier les transports publics, Peugeot a développé plusieurs vélos, scooters et trottinettes électriques. Le plus petit d'entre eux, l'eF01, est un vélo pliant qui ne pèse que 20 kg et qui se glisse dans le coffre du SUV Peugeot 3008. Où il est également possible d'installer une station de recharge spécifiquement conçue à cet effet afin de pouvoir recharger le vélo pliant dans le coffre de la voiture.



## Concept-car: Polestar Precept Plus qu'une vision

Traditionnellement, le Salon de l'automobile de Genève est la plateforme où de nombreux constructeurs et concepteurs présentent leurs projets futurs et leur créativité. Comme le salon a été annulé à la hâte l'année dernière pour les raisons que nous connaissons tous, et comme aucun voyage à Genève n'est prévu cette année non plus, les constructeurs cherchent d'autres possibilités pour présenter leurs projets.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF



Polestar nous a invités le 'Space' à Bruxelles pour admirer leur tout nouveau concept car et en savoir plus sur celui-ci.

La carrosserie de la Precept est, tout comme celle de la Polestar 1, entièrement réalisée en fibre de carbone ou en fibre de verre.

À l'avant de la Polestar, le marteau caractéristique de Thor évolue vers une version à éléments séparés. Cela met davantage en évidence la dynamique de l'identité de la marque.

La grille à l'avant a été remplacée par la Smart Zone de Polestar. Celle-ci dispose d'une technologie pour les capteurs de sécurité et les fonctions d'assistance au conducteur. La partie avant de cette Polestar a quelque chose d'une Porsche Taycan, à notre avis. Il y a de pires références.

Le côté est caractérisé par l'ouverture erronée des portes arrière. Les deux portes sont

actionnées électriquement en appuyant sur le levier de la porte avant, qui ouvre les deux portes ensemble. Lors de la fermeture, il suffit d'appuyer à l'intérieur et la porte arrière se ferme d'abord, puis la porte avant. Avec un tel système, il n'y a pas de pilier central, ce qui est certainement pratique pour l'espace intérieur. Les portes sont cependant impressionnantes ; dans les garages et les parkings étroits, elles ne sont certainement pas recommandées et peu utilisables à notre avis. Mais il s'agit d'un concept et alors on peut être créatif avec des idées et des fonctions.

À l'arrière, on trouve à nouveau une fine barre de LED sur toute la largeur et le côté. L'élément le plus remarquable ici est le fait qu'il n'y a pas de fenêtre arrière. Comment peut-on regarder en arrière alors, je vous entends penser. Tout se passe via le miroir intérieur digital.

Sur le toit en verre, le LIDAR est positionné, offrant une visibilité supérieure pour les futures technologies de conduite avancées. La conduite autonome en fait certainement partie, puisque la voiture pourrait regarder jusqu'à 500 mètres devant elle et intervenir si nécessaire.





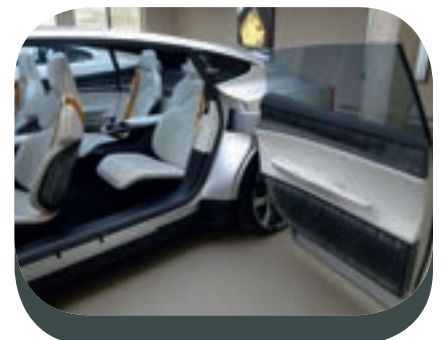


Nous en arrivons maintenant à l'intérieur. Une partie des panneaux intérieurs est faite d'un matériau composite naturel, le Bcomp, qui est à base de lin. Cela offre des avantages par rapport aux matériaux conventionnels. Il est 50% plus léger et réduit l'utilisation de plastiques primaires jusqu'à 80%. Les sièges, et plus particulièrement leurs housses, sont fabriqués à partir de bouteilles PET recyclées, les appuie-tête et les nuques sont en vinyle de liège recyclé et les tapis sont fabriqués à partir de filets de pêche récupérés. Il s'agit d'un recyclage durable. Au moins, vous savez pourquoi vous jetez les bouteilles de coca et d'eau usagées dans le sac PMD.

L'écran horizontal de 9 pouces du conducteur contient des informations vitales et est relié à un système de suivi oculaire. Le suivi oculaire permet de surveiller ce que le conducteur regarde et d'adapter la façon dont les informations sont présentées. Plus petites et plus détaillées lorsque le conducteur se concentre sur l'écran, et plus grandes, plus lumineuses avec les informations essentielles lorsque le conducteur se concentre sur la route. En outre, au milieu se trouve une version évoluée de l'Assistant Google que nous connaissons déjà sur le Polestar 2 et qui nous avait enthousiasmé en termes de fonctionnement et de facilité d'utilisation.

Enfin, le système de propulsion. Polestar n'a encore rien révélé à ce sujet. Nous ne pouvons donc que deviner la puissance et l'autonomie électrique.

Mais la question principale est bien sûr: le Precept sera-t-il construit et si oui, quand? Eh bien, le PDG Thomas Ingenlath a annoncé en septembre 2020 l'arrivée de ce modèle. Selon l'expert ici dans le Space, la production commencerait à la fin de l'année 2023, ce qui signifie de façon réaliste que nous pourrions l'accueillir en 2024. Nous verrons alors si toutes les innovations seront adoptées. Nous nous en réjouissons déjà.



# New KONA Electric



Nu vanaf  
**€33.499**<sup>\*\*\*</sup>  
Netto promoprijs  
inclusief Ecobon(3)

Ontdek hem bij je Hyundai verdeler.

Zonder twijfel  
**HYUNDAI**

**GARAGE MERINSKY**  
**DE LAET**  
**GARAGE WULFFAERT**

Lichtenberglaan 2002 - 3800 Sint-Truiden - 011 59 66 46 - [www.merinsky.be](http://www.merinsky.be)

's Herenbaan 343 - 2850 Boom - 03 888 00 49 - [www.delaetboom.be](http://www.delaetboom.be)

Kriekmoerstraat 103 - 9900 Eeklo - 09 377 35 25 - [www.wulffaert-hyundai.be](http://www.wulffaert-hyundai.be)

0 L/100KM • 0 G/KM CO<sub>2</sub> (WLTP)

Raadpleeg uw verdeler voor meer informatie omtrent autofiscaliteit.

 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

**5** JAAR  
WAARBORG ZONDER  
KILOMETERBEPERKING

\* De 5 Jaar Waarborg Zonder Kilometerbeperking van Hyundai geldt enkel voor Hyundai wagens die oorspronkelijk verkocht zijn door een erkende Hyundai-verdeler aan een eindklant, zoals vastgelegd in de algemene voorwaarden van het garantieboekje. \*\* De Hyundai garanties gelden enkel voor Hyundai wagens die oorspronkelijk verkocht zijn door een erkende Hyundai-verdeler aan een eindklant, zoals vastgelegd in de algemene voorwaarden van het garantieboekje. 8 jaar batterij garantie of tot 160.000 km op de elektrische batterij. Voor meer informatie kunt u terecht op [hyundai.be](http://hyundai.be) of bij een Hyundai verdeler in uw buurt. \*\*\* New KONA Electric Twist 39kWh. Aanbevolen catalogusprijs(1) € 38.999 - € 4.000 korting(2) = € 34.999 netto promoprijs(2) - € 1.500 Ecobon(3) = € 33.499 netto promoprijs inclusief Ecobon(3). (1) Door invoerder aanbevolen verkoopsprijs, (2) BTW, aanbod geldig voor particulieren van 1/4/2021 t.e.m. 30/4/2021, tenzij eerdere uitputting van voorraad (3) Ecobon: u kunt alleen van een Ecobon genieten bij inlevering van een volledige wagen van meer dan 10 jaar oud, waarvan u eigenaar bent en die sinds meer dan 6 maanden ingeschreven is op uw naam. De naam van de koper van de nieuwe wagen moet overeenkomen met de naam van de eigenaar van het ingeruilde voertuig. Het nieuwe voertuig dient bovendien ingeschreven te zijn op dezelfde naam als die van het ingeruilde voertuig. Adverteerder: Korean Motor Company n.v., invoerder, Pierstraat 229 te 2550 Kontich. BTW BE 0404.273.333 - RPR Antwerpen - BELFIUS IBAN BE35 5503 3947 0081 - BIC: GKCCBEBB. Niet contractuele foto's. Milieu-informatie: (K.B. 19/3/2004). Hyundai.be

**8** JAAR  
BATTERIJ  
GARANTIE



Inspired by the quest  
for ultimate performance  
and the timeless elegance  
of its racing heritage.

---

FOREVER CHASING TOMORROW

---

**TAG HEUER CARRERA**  
Original Racing Chronograph



DON'T CRACK UNDER PRESSURE



**VANHOUTTEGHEM**  
TIME & JEWELRY

DAMPOORTSTRAAT 1-3, GENT - +32 9 225 50 45 - [WWW.VANHOUTTEGHEM.COM](http://WWW.VANHOUTTEGHEM.COM) - DI-ZA 9:30-18:00



**DACIA SPRING**

# **LA R-EV-OLUTION ABORDABLE**

Après plus de quinze années d'expérience dans le secteur des voitures abordables, Dacia se risque pour la première fois à lancer un modèle tout électrique. Comme toujours, ce sera la voiture électrique la moins chère sur le marché. Voici la Dacia Spring!



### OU S'AGIT-IL D'UNE RENAULT CITY K-ZE?

La Dacia Spring est en phase avec son temps, comme en témoignent son groupe motopropulseur tout électrique mais aussi le design de sa carrosserie. La Spring arbore notamment les formes d'un petit SUV. Ces formes avaient en fait déjà été aperçues auparavant, sous une autre marque. En 2019, Renault a présenté sa City K-ZE, une voiture identique à cette Dacia à l'exception des logos de marque. La petite voiture électrique, déjà très présente dans les rues chinoises, devait devenir une véritable citoyenne du monde. C'est donc cette voiture qui fera son apparition dans nos showrooms sous le nom de Dacia Spring.

Outre un SUV, la voiture électrique ou EV de Dacia veut être une véritable citadine. Avec ses 3,73 mètres de long et 1,58 mètre de large, elle a parfaitement sa place en centre-ville. La motorisation confirme également sa vocation urbaine car, avec une puissance de 45 ch et une vitesse de pointe de 125 km/h, vous n'achèterez probablement pas la Spring pour accumuler les kilomètres. Par contre, si vous restez 'intramuros', la Dacia peut parcourir jusqu'à 305 kilomètres (WLTP) avec son pack batterie de seulement 27,4 kWh. Cette efficacité résulte évidemment de ses dimensions compactes et de son poids remarquablement faible pour une voiture électrique: elle ne pèse que 1.045 kg.



### PETITE À L'EXTÉRIEUR, GRANDE À L'INTÉRIEUR

Malgré ses dimensions compactes, la Spring offre suffisamment de place pour quatre adultes. Avec ses 290 litres de volume, le coffre est également conforme aux attentes liées à une citadine. La batterie étant très compacte, elle a pu être installée sous le siège arrière, de telle sorte que la Dacia ne perd pas beaucoup d'espace intérieur.

Le petit pack batterie présente également des avantages au niveau du temps de charge de la voiture. A une borne de recharge moyenne de 7,4 kW, la batterie sera entièrement chargée en 5 heures environ. À côté de cela, la Spring peut également être rechargée à un chargeur rapide jusqu'à 30 kW. La batterie atteindra alors 80% de sa capacité en moins d'une heure. Si vous branchez le chargeur sur une prise domestique, il faudra par contre compter environ 14 heures pour recharger entièrement la voiture.

### LA VOITURE PARTAGÉE PAR EXCELLENCE

Outre la Spring conventionnelle, Dacia propose également une Spring Business, spécifiquement destinée aux gestionnaires de flotte et aux sociétés de voitures partagées. Il s'agit d'une version prééquipée pour les logiciels de voitures partagées devant permettre d'actionner le verrouillage des portes et le démarrage au moyen d'une appli et de suivre la localisation de la voiture. Cette version bénéficie aussi de série de capteurs de stationnement et d'une caméra de recul, ainsi que d'un revêtement en similicuir extra robuste.

La Dacia Spring est disponible en Belgique depuis le 15 avril 2021. La Spring de base vous coûtera 16.990 €, ce qui en fait directement la voiture électrique la moins chère du marché. Pour la version Business, il faudra encore patienter jusqu'en septembre 2021.



# THE iX3

100%  
ELEKTRISCH.

## Tot 460 km elektrisch rijplezier.

Hij is er. De allereerste volledig elektrische BMW X3: de BMW iX3. Na 34 minuten is hij al 80% opgeladen aan een snellaadpaal. En met een elektrisch rijbereik tot 460 km beleeft u met elke rit puur rijplezier. De BMW iX3 staat trouwens niet alleen mooi op de oprit, maar ook mooi op de belastingbrief. Want hij is 100% fiscaal aftrekbaar voor professionelen.



#bornelectric

 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Milieu-informatie (KB 19/03/04): [bmw.be](http://bmw.be)

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

## **BMW De Mey Maldegem**

Aalterbaan 216C - 9990 Maldegem  
T 050 71 40 44 - [www.demey.bmw.be](http://www.demey.bmw.be)

## **BMW De Mey Knokke**

Natiënlaan 52 - 8300 Knokke  
T 050 89 55 55 - [www.demey.bmw.be](http://www.demey.bmw.be)

## **BMW Van den Broeck**

H.Moeremanslaan 146 - 1700 Dilbeek  
T 02 466 20 88 - [www.vandenbroeck.bmw.be](http://www.vandenbroeck.bmw.be)

## **BMW Van den Broeck**

Roekhout 11 - 1702 Dilbeek  
T 02 466 20 88 - [www.vandenbroeck.bmw.be](http://www.vandenbroeck.bmw.be)

## **BMW Cocquyt**

Waggelwaterstraat 27 - 8200 Brugge  
T 050 31 40 37 - [www.cocquyt.bmw.be](http://www.cocquyt.bmw.be)

## **BMW Jorssen Noord**

Kapelsesteenweg 1/3 - 2170 Merksem  
T 03 641 90 00 - [www.jorssen.be](http://www.jorssen.be)

## **BMW Jorssen Zuid**

Antwerpsesteenweg 126 - 2630 Aartselaar  
T 03 820 74 00 - [www.jorssen.be](http://www.jorssen.be)

## **Louyet Brussels**

Leuvensesteenweg 864 - 1140 Brussel-Evere  
T 02 730 49 11 - [www.louyet.bmw.be](http://www.louyet.bmw.be)

## **Louyet Sint-Pieters-Leeuw**

Bergensesteenweg 720 - 1600 Sint-Pieters-Leeuw  
T 02 360 08 80 - [www.louyet.bmw.be](http://www.louyet.bmw.be)

## **BMW Sneyers NV**

Toekomstlaan 12 - 2200 Herentals  
T 014 49 00 49 - [www.sneyers.bmw.be](http://www.sneyers.bmw.be)

# OUBLIEZ LES BORNES, UNE ENTREPRISE BELGE INNOVE EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE

Si toutes les voitures de société doivent être électriques d'ici 2026, les entreprises devront également investir massivement dans des bornes de recharge. Mais cela va s'avérer coûteux, trouve la société belge Powerdale. Cette entreprise technologique spécialisée dans l'électromobilité a conçu une infrastructure de recharge plus sûre, plus intelligente et plus rentable.

## LES CLUSTERS DE RECHARGE PRENNENT MOINS DE PLACE

«Aujourd'hui, le parking moyen d'une entreprise compte une dizaine de bornes de recharge. C'est suffisant pour les quelques collaborateurs qui roulent déjà à l'électrique», explique Stephan Atsou, directeur commercial. «Mais si demain toutes les voitures roulent à l'électrique, vous devrez installer des bornes de recharge supplémentaires. Non seulement il s'agira d'un investissement important, mais les bornes de recharge prennent également beaucoup de place.

C'est pourquoi Powerdale a scindé la borne de recharge et toute l'électronique sous-jacente. L'électronique a été déplacée vers une armoire de distribution séparée sur le parking de l'entreprise. En limitant la borne de recharge à un poteau métallique avec quatre câbles de recharge fixes. «Les entreprises peuvent désormais recharger quatre voitures en même temps avec une seule et même borne.»



*«De cette manière, si quelqu'un heurte une borne de recharge, seul le poteau métallique sera endommagé au lieu de l'ensemble du système électrique.»*

## L'ARMOIRE DE DISTRIBUTION SÉPARÉE REND LA RECHARGE PLUS SÛRE

Retirer toute l'électronique coûteuse de la borne de recharge et la déplacer vers une armoire de distribution séparée réduit les risques de dégradations et de vandalisme. «De cette manière, si quelqu'un heurte une borne de recharge, seul le poteau métallique sera endommagé au



lieu de l'ensemble du système électrique. Et le risque d'incendie sera considérablement réduit», explique Stephan Atsou.

Autre avantage de l'armoire de distribution séparée: l'entretien. «Tout étant centralisé, notre cluster est plus facile à entretenir. Il ne faut donc pas ouvrir chaque borne de recharge séparément. L'ensemble du système de commande se trouve dans l'armoire de distribution.»

### FACILITER LA RECHARGE

Powerdale a également pensé à la facilité d'utilisation. Tout d'abord, en intégrant le câble de recharge dans la borne: les gens ne doivent donc plus sortir leur propre câble de recharge de la voiture. «Bien entendu, ce n'est possible que sur les parkings privés des entreprises», précise Stephan Atsou. «Dans les lieux publics, nous travaillons avec des prises de recharge. Mais même dans ce cas, nous voulions accélérer le processus de recharge. Les gens branchent simplement leur câble



de recharge et rentrent ensuite à l'intérieur. Grâce à l'application, ils peuvent démarrer leur recharge à distance. Cela permet de gagner du temps, mais c'est aussi pratique par mauvais temps.»

**«En intégrant le câble de recharge dans la borne, les gens ne doivent plus sortir leur propre câble de la voiture.»**

Mais Powerdale ne s'est pas arrêtée là. L'entreprise s'est dit que, tant qu'à optimiser les bornes de recharge, autant optimiser également leur utilisation. Elle y a donc ajouté de l'intelligence artificielle. Les

collaborateurs peuvent indiquer via le terminal d'accès (et bientôt aussi dans l'application) combien de temps ils vont rester au bureau et quelle doit être leur autonomie lorsqu'ils repartiront. En fonction de quoi le système répartit ensuite le courant disponible sur toutes les voitures en train de charger.»

Entre-temps, l'entreprise technologique – qui possède des bureaux à Bruxelles, à Rhode-Saint-Genèse et à Luxembourg – continue d'innover. «Pour un parc d'attractions, nous planchons actuellement sur une solution permettant de fixer les bornes de recharge au plafond. Celles-ci prendront ainsi moins de place et plus personne ne pourra les heurter», conclut Stephan Atsou.





## ESSAI VOLVO V60 B3 MILD HYBRID MOMENTUM PRO

# DOUCEUR ET SÉCURITÉ SUÉDOISES

Depuis que Volvo est passé aux mains des Chinois (Geely) en 2010, on a parfois pensé que la marque allait perdre son identité. Rien n'est moins vrai. Volvo défend encore et toujours celle-ci bec et ongles et opte pleinement pour l'électrification de sa gamme. Et cela porte ses fruits: les ventes progressent d'année en année.

Volvo a une solide réputation à défendre avec sa gamme de breaks pratiques et polyvalents, auxquels est attribué le préfixe V, pour Versatility. Pour évaluer la polyvalence du V60, nous l'avons testé dans sa version d'entrée de gamme, la B3. À propos, saviez-vous que cette Volvo est assemblée à Gand, à l'instar du bestseller populaire qu'est devenue la XC40. Histoire d'entamer le test avec un peu de chauvinisme...

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF



### ASSISTANCE LÉGÈRE

Dans la gamme, la désignation B réfère chaque fois à la transmission hybride, dans ce cas un système semi-hybride, avec un moteur essence ou diesel. La version D ordinaire, à moteur diesel, ne bénéficie pas de l'assistance hybride. Notre B3 était équipée du moteur 2 litres quatre cylindres avec assistance hybride légère. L'appellation 'semi-hybride ou hybride léger', voire parfois également micro-hybride, concerne un petit moteur électrique qui reprend le rôle de l'alternateur et du démarreur. Le moteur électrique tire son énergie d'une petite batterie, qui se recharge en décélérant ou en freinant. Le moteur électrique fonctionne alors comme un générateur. Pas besoin de recharger la batterie avec une prise. Ce moteur électrique prend également le relais au démarrage, mais il coupe également le moteur thermique plus tôt lors du freinage, par exemple lorsque vous ralentissez à l'approche d'un feu de signalisation. L'ensemble pourrait être considéré comme un système start/stop étoffé. Hormis un symbole de batterie bleu en bas du compte-tours lors du freinage, vous n'en voyez rien. Le coup de pouce – bien que faible – à l'accélération revêt aussi de l'importance.

Avec cette combinaison, le V60 B3 développe une puissance de 163 ch. Celle-ci permet de passer de 0 à 100 km/h en 9,1 secondes. Sa vitesse maximale – comme toutes les Volvo de nos jours – est limitée à 180 km/h. La Volvo est une voiture assez rapide. Ce n'est certainement pas une sportive pur-jus, mais accélérer n'est assurément pas déplaisant. Avec l'aide et le coup de pouce de l'assistance hybride légère. À côté de cela, la boîte automatique Geartronic à 8 rapports, qui passe les vitesses de façon impeccable et en douceur, garantit le régime adéquat et le bon rapport. Le levier de vitesses est très pratique pour passer de la position D à R et inversement. Avec le levier de vitesses en position M, vous pouvez changer les vitesses vous-même en poussant le levier vers la droite pour passer au rapport supérieur et vers la

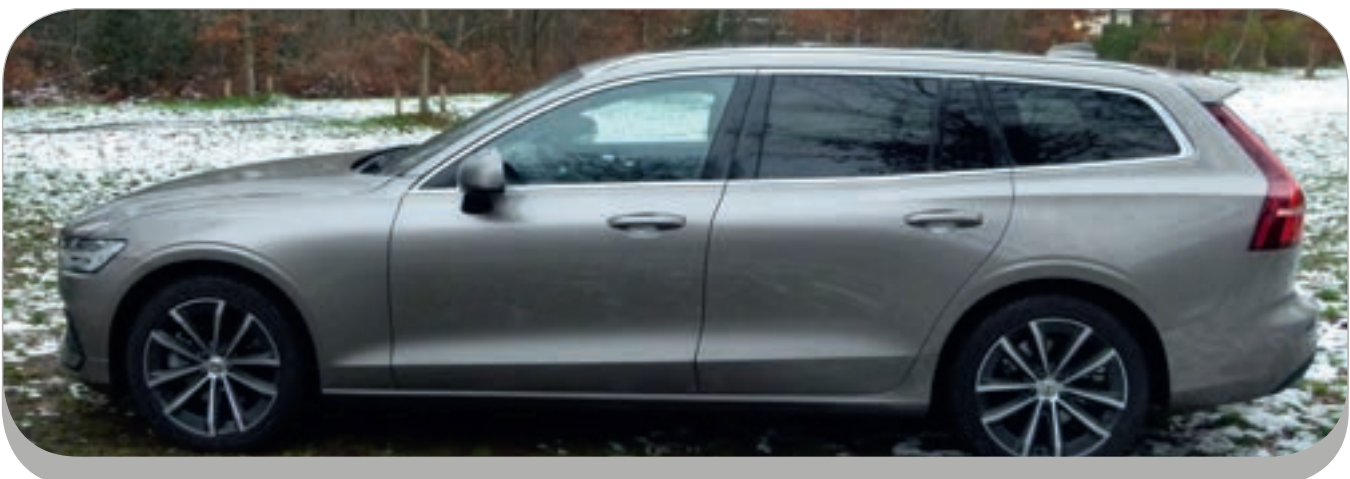
gauche pour rétrograder. Ce qui s'avère, pour nous, un peu moins pratique et un peu contradictoire. Nous n'y avons donc pas touché. Il n'est pas possible de changer les vitesses au volant.

### PAS VRAIMENT ÉCONOMIQUE

Une transmission hybride légère devrait également s'avérer avantageuse au niveau de la consommation. Pour ce V60 en version B3, Volvo annonce une consommation WLTP de 7,0 litres aux 100 km en usage mixte. Nous avons fait de notre mieux, mais notre ordinateur de bord n'a indiqué que brièvement 7,4 litres et, pendant tout l'essai, il a constamment indiqué 9,4 litres voire parfois même plus. Même en mode éco, nous avons dû faire un effort ou laisser la voiture décélérer presque continuellement aux feux de circulation ou aux carrefours, pour alors arriver à environ 8 litres. Ce n'est pas vraiment la bonne façon de profiter de ce moteur. Nous en sommes donc restés là, pour ce que ça vaut. Soit il nous faudrait suivre d'urgence un cours d'éco-conduite, soit c'était dû au jeune âge de notre véhicule d'essai. Et ce n'est pas la puissance élevée qui pose ici problème.

### SÉCURITÉ ET CONFORT

Au cours de sa longue histoire, Volvo a toujours accordé sa priorité à la sécurité. Et c'est assurément le cas ici. Le V60 est équipé de tout un arsenal de dispositifs de sécurité et le montre volontiers dès le démarrage du moteur. Les différents éléments sont vérifiés au centre du tableau de bord. Cross Traffic Alert, City Safety, Lane Keeping Aid, Adaptive Cruise Control, BLIS, Pilot Assist, Road Sign Information... En plus de la série d'airbags obligatoires, toute la panoplie est présente. Et tout fonctionne brillamment. Sans que ce ne soit trop envahissant, comme nous en avons parfois fait les frais sur d'autres marques. Et si vous le souhaitez, vous pouvez tout allumer ou couper via l'écran tactile sur



# EDI

Electric by D'leteren

Making it easy  
to drive  
electric



[www.edi.be](http://www.edi.be) | [info@edi.be](mailto:info@edi.be)

35  
km/h

la console centrale. Il suffit d'appuyer en partie inférieure puis de faire glisser vers la droite pour tout faire apparaître et tout adapter d'un simple contact. Il sera toutefois préférable de ne pas faire cela en roulant, car cela détourne tout de même l'attention de la route.

Le V60 se conduit également de manière confortable, souple et avec une adhérence suffisante. Notre Volvo était équipée de pneus hiver et avec les premières neiges en janvier, cette option était la bienvenue. Jamais de patinage, toujours alerte, le volant offre le bon feedback. Une voiture stable comme il se doit. Volvo fait ici totalement honneur à sa réputation.

À l'avant, on trouve rapidement la bonne position de conduite grâce au soutien lombaire électrique, même si la partie avant des sièges aurait pu être un peu plus prononcée et offrir un peu plus de soutien dans le creux des genoux. À l'arrière, la place ne manque pas et l'espace pour les jambes a également été mûrement réfléchi. La finition est plus que décente et rivalise avec les marques premium allemandes.



### BON RAPPORT QUALITÉ-PRIX

Le Volvo V60 B3 est disponible à partir de 36.700 € dans la version Momentum Core qui comprend notamment l'aide au stationnement à l'arrière, des jantes 16 pouces, des phares LED avec feux de route automatiques et le régulateur de vitesse. Si vous souhaitez davantage d'équipements, la version Momentum Pro (comme notre voiture d'essai) vous coûtera déjà 40.300 €. Puis vous pourrez aussi vous lâcher dans la liste d'options, qui se compose principalement de packs comme le Drivers Assist Pack, le Winter Pack et le Lounge Pack, en plus de la couleur métallisée habituelle et d'un jeu de jantes différent. Volvo n'a ici rien à envier à ses concurrents sur le marché premium comme Audi, BMW et Mercedes. Le prix de notre version d'essai s'élève à 52.515 €. Pour une finition ou un équipement plus sportif ou plus luxueux, optez pour les versions R-Design ou Inscription. Cette Volvo affiche une valeur CO<sub>2</sub> (WLTP) de 157 g/km, ce qui dissuadera les indépendants et les entreprises, en raison de la déductibilité fiscale limitée à seulement 70%. Ceux qui ne veulent pas investir dans une hybride rechargeable fiscalement plus intéressante seront selon nous mieux lotis avec une version diesel B4 (150 ch, automatique), qui est disponible à partir de 39.000 € et déductible à 80% en raison de sa valeur CO<sub>2</sub> inférieure. Et pour ceux qui roulent beaucoup, le diesel sera encore et toujours plus avantageux.

+

- Le confort
- La bonne tenue de route
- Les dispositifs de sécurité

-

- La consommation malgré l'assistance hybride
- L'assise molle des sièges avant
- Fiscalement moins intéressant pour les entreprises

**La version essence de la Volvo V60 B3 continue de faire honneur au nom Volvo. C'est un break stable, confortable et spacieux. Avec ses dispositifs de sécurité, il inspire confiance. Cette confiance est un peu ébranlée lorsqu'on examine sa consommation. Si vous pouvez vous en accommoder, si vous achetez cette voiture en tant que particulier et cochez les équipements nécessaires dans la liste des options, vous disposerez d'une excellente alternative aux modèles premium allemands.**

# MERCEDES EQA:



## PLUS QUE DE LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE URBAINE

L'année 2020 avait très bien commencé pour Mercedes. Les bons chiffres lors du Salon de l'Auto ainsi que durant les premiers mois de l'année étaient prometteurs. Mais très vite, le satané virus a fait chuter les ventes. On a ainsi vendu 16,5% de Mercedes en moins l'an dernier qu'en 2019. Si ces chiffres ne sont pas bons, nous avons toutefois fait 5% mieux que la moyenne du marché automobile belge. En revanche, il est à noter que les ventes de Mercedes électrifiées ont augmenté de 613% par rapport à l'année précédente. Pas étonnant dès lors que la marque mise encore davantage sur l'électrification en 2021, avec le Mercedes EQA comme premier nouveau modèle.

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE - PHOTOS: MERCEDES

### MODÈLE ÉLECTRIQUE D'ENTRÉE DE GAMME

Les SUV compacts Mercedes, à savoir le GLA et le GLB, ont représenté un dixième du total des ventes l'année dernière. Le fait que la prochaine Mercedes tout électrique soit un SUV compact n'a dès lors rien d'étonnant.

L'EQA 250 deviendra le modèle électrique d'entrée de gamme de Mercedes, et devrait faciliter le passage à la voiture électrique. L'EQA 250 coûtera 52.750 euros en Belgique, soit 17.000 euros de plus que le GLA 180 le moins cher, et 8.000 euros de plus que le GLA 250 4MATIC, plus comparable. La version électrique devra donc avancer quelques solides arguments pour convaincre le consommateur.

### DES PERFORMANCES MATURES

Selon Mercedes, l'EQA doit s'inscrire dans la 'mobilité électrique urbaine'. Cependant, ceux qui pensent que l'EQA 250 n'est qu'une petite voiture permettant de rouler uniquement en ville se trompent lourdement. Cette Mercedes en a beaucoup plus sous la pédale. La version visible qui a fait son apparition dans les showrooms le 4 février est équipée d'un moteur électrique qui développe 140 kW, soit environ 190 ch. Ce moteur est assisté par une batterie de 66,5 kWh placée dans le plancher du véhicule. Tout cela procure une autonomie de 426 kilomètres (WLTP), ce qui offre beaucoup plus de possibilités que de simples déplacements en ville.

De plus, l'EQA mise aussi pleinement sur le confort, la connectivité et la sécurité. Afin de

rendre l'expérience de conduite la plus confortable possible, le groupe motopropulseur a été totalement désolidarisé de la carrosserie et du châssis, de sorte que l'on ne ressent pratiquement pas les vibrations du moteur électrique. En réglant la position du siège de manière à être assis haut et droit, monter dans et descendre de la voiture est encore plus facile et vous avez une vision parfaite du trafic, où que vous regardiez.

### ADAPTÉ AU CONDUCTEUR

Le système d'infodivertissement MBUX (Mercedes-Benz User Experience) a été conçu de manière très intuitive, peut être entièrement personnalisé en fonction du profil du conducteur, réagit aux commandes vocales et offre un aperçu détaillé de la consommation du véhicule. Lors

de la navigation, il vous indique toujours où se trouvent les bornes de recharge libres. En appairant l'appli Mercedes Me au véhicule, vous pouvez également consulter à distance l'état de votre véhicule, mais aussi piloter l'air conditionné, les vitres et le toit panoramique avec votre portable. Outre les possibilités standard de l'appli, Mercedes propose également plusieurs options payantes et continuera à l'avenir à mettre à jour les fonctionnalités du système.

Pour garantir la sécurité totale des occupants, de nombreux 'assistants intelligents' sont présents pour aider et assister le conducteur en cas de danger.

### ÉLECTRO-ESTHÉTIQUE

L'extérieur et l'intérieur de l'EQA ont été conçus de manière 'électro-esthétique'. Vous n'avez pas vraiment à vous soucier de ce que c'est, mais cela signifie que l'on retrouve dans la totalité du design plusieurs références au groupe moto-propulseur électrique, de telle sorte que l'EQA

semble complètement différent de son petit frère à essence ou diesel.

L'esthétique est plus importante que l'explication. L'élément le plus remarquable concerne le fait que les feux avant et arrière s'étendent sur toute la largeur de la voiture. Cela paraît un peu futuriste, mais c'est surtout très réussi.

Lors de la conception de l'extérieur, une grande attention a également été accordée à l'aérodynamisme de la voiture. Comme vous le savez, c'est encore plus important pour les voitures électriques que pour les voitures à moteur thermique, pour la simple raison qu'un coefficient cx favorable se traduira par une autonomie (légèrement) supérieure. Ce résultat est obtenu principalement grâce à un bas de caisse presque entièrement fermé, à des spoilers au niveau des roues avant et arrière ainsi qu'à des jantes spéciales. Cependant, toutes ces adaptations ne portent nullement préjudice à l'extérieur très réussi de l'EQA.

### LA FAMILLE S'AGRANDIT

L'EQA 250 d'une puissance de 140 kW est le premier modèle à avoir vu le jour, mais plusieurs autres EQA sont attendus dans un avenir proche, dont les plus performants disposeront de plus de 200 kW. Si vous souhaitez un modèle vraiment sportif, il faudra encore vous armer un peu de patience.

Mercedes prévoit d'ailleurs de lancer encore davantage de modèles électriques ou électrifiés en 2021. Le cheval de parade sera une Classe S électrique qui devrait disposer d'une autonomie de pas moins de 700 km. Il est donc clair que Mercedes mise pleinement sur l'écologie et la conduite électrique. Notamment parce que la marque s'est fixé comme objectif de proposer une mobilité totalement neutre en CO<sub>2</sub> à l'horizon 2039. Les amateurs de voitures électriques ne resteront donc absolument pas sur leur faim.









## ESSAI EN PRIMEUR

**Avec l'EQC, Mercedes compte dans sa gamme un seul modèle entièrement électrique. Mais cela va changer cette année, tout d'abord avec le lancement de l'EQA. Viendront ensuite les modèles EQS, EQB et EQE, de telle sorte que la marque à l'étoile disposera d'un modèle EV dans chaque segment, comme c'est le cas pour sa large gamme d'hybrides rechargeables.**

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

Le nouvel EQA constitue l'entrée de gamme et n'utilise pas encore de plateforme spécifique pour les transmissions et modèles électriques. Il est basé sur la plateforme MFA2 qui n'était initialement pas prévue pour une transmission électrique. Une plateforme spécifique ne sera disponible qu'à la fin de cette année et portera le nom de plateforme EVA.

D'ici-là, il faudra se contenter de ce nouveau modèle. Nous avons été parmi les premiers à prendre le volant du nouvel EQA.

### ACCENTS DIFFÉRENTS

En gros, cet EQA est similaire au Mercedes GLA que nous connaissons déjà. Visuellement, il se caractérise par un panneau en plastique noir à l'avant, des feux arrière continus sur le coffre et des pare-chocs légèrement différents. Les roues arborent des accents cuivrés, même si ce n'était

pas le cas sur notre modèle d'essai, qui était encore chaussé de jantes d'hiver et des pneus assortis. A l'intérieur, on constate des accents bleus, dans les bouches d'aération par exemple tandis que certains cuirs présentent également de petits traits bleus. Pour le reste, l'intérieur est identique à la gamme de modèles si caractéristiques des Classes A et B, GLB et GLA. Un intérieur dont nous avons déjà fait l'éloge. Nous avons également déjà longuement abordé le système d'infodivertissement MBUX sur d'autres modèles Mercedes. Nous en sommes encore et toujours fans.

### 2 TONNES POUR 66,5 KWH

On sait désormais que la transmission électrique entraîne un poids supplémentaire. C'est également le cas ici, vu qu'à la base, cette plateforme n'était pas prévue pour l'électrification. L'EQA pèse 2040 kg et sacrifie un peu d'espace intérieur et de coffre. C'est surtout ce dernier point qui frappe, car 'seulement' 340 litres d'espace sont disponibles pour les bagages, alors que la version hybride rechargeable offre tout de même 385 litres. Le poids s'explique également par le fait que Mercedes a opté pour une batterie plutôt volumineuse, afin que l'autonomie et la puissance restent acceptables. La batterie présente une capacité de 66,5 Kwh. Les vendeurs Mercedes peuvent ainsi convaincre leurs clients avec une autonomie de 400 km. Certes, selon la norme WLTP. Avec une batterie complètement chargée, l'ordinateur de bord affichait une autonomie de

365 km. D'ici la fin de l'année, Mercedes promet une plus grande autonomie, non pas grâce à un bloc batteries plus grand, mais bien grâce à une batterie dont la composition chimique différente devrait offrir une plus grande densité. Ce qui devrait permettre d'atteindre une autonomie allant jusqu'à 500 km. Nous sommes impatients.

Le moteur électrique synchrone délivre 190 ch (140 kW) et 375 Nm de couple. Ce qui permet une accélération de 0 à 100 km/h en 8,9 secondes et une vitesse de pointe limitée à 160 km/h. Que nous n'avons pas testée.

### TRACTION AVANT

L'EQA 250 transmet sa puissance aux roues avant. Il joue ainsi la carte de la sécurité. Il se conduit comme la plupart des voitures électriques. Sans aucune hésitation, il accélère progressivement et sans effort. Bref, un compagnon de voyage agréable. Ce n'est qu'en mode Sport, à régler au moyen d'un bouton sur la console centrale, que vous obtiendrez un peu plus de sensations et que vous ressentirez toute la puissance. L'EQA compte sur son conducteur pour choisir le mode de conduite et la régénération correspondante au moyen des palettes au volant. Sur autoroute, on choisira le mode D Auto et en quittant l'autoroute, on pourra choisir les modes D+, D- ou même D-, avec lesquels la régénération sera à son maximum. Dans les différents modes, la voiture ralentira chaque fois d'elle-même lorsque l'on retire le pied de l'accélérateur. Élément important et pratique: grâce à l'utilisation du GPS et des caméras, la voiture détermine elle-même quand vous pouvez lever le pied de l'accélérateur. Cet accélérateur dit 'actif' demande, par une légère contre-pression, quand il est préférable de laisser la voiture ralentir. Il faut s'y habituer, mais ceux qui ont déjà conduit une voiture électrique se familiariseront rapidement avec ce système et apprécieront cette conduite économique.

Pour le reste, l'EQA se conduit agréablement, filtre parfaitement les irrégularités de la route ainsi que les bruits de roulement et de conduite. Même avec les pneus d'hiver de notre voiture d'essai. En raison du positionnement bas des batteries, la répartition du poids est également excellente, ce qui profite à la stabilité et à la tenue de route. Des amortisseurs adaptatifs sont disponibles en option.

En plus de la version mentionnée précédemment avec une autonomie allant jusqu'à 500 km sortira également une version équipée d'un second moteur synchrone qui entraînera l'essieu arrière. Le moteur sur l'essieu avant ne prêtera alors assistance que lorsque c'est nécessaire.

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'autonomie et la consommation</li> <li>• La tenue de route</li> <li>• Le confort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le prix</li> <li>• Peu de différences avec le GLA</li> <li>• Le coffre réduit</li> </ul>

**BOSE**

# Des enceintes discrètes. Un son qui se remarque.

**NOUVEAU**

## SYSTÈME HOME CINÉMA LIFESTYLE 550

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



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

### **Vermeersch Hifi TV**

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

### **diMonaco**

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

### **Audiomix**

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



La consommation, lors de l'essai avec notre traction avant, oscillait entre 24,7 kWh aux 100 km sur autoroute avec le régulateur de vitesse actif activé, et 20,4 kWh avec un style de conduite très calme en mode D-. Nous n'avons pas pu tester la moyenne, mais Mercedes indique une consommation WLTP de 17,7 kWh aux 100 km. Ce qui, nous le pensons, est faisable.

### RECHARGE

L'EQA dispose d'une possibilité de charge standard de 11 kWh, ce qui signifie que la batterie sera totalement rechargée en 7 heures environ sur du triphasé. Si vous souhaitez une recharge rapide, c'est également possible. Celle-ci ira jusqu'à 100 Kw. Au milieu de notre journée d'essai, nous avons raccordé la voiture à une

borne de recharge rapide de 50 Kw et il nous a fallu 41 minutes pour passer de 47% à 100%. Atteindre 80% en 30 minutes est certainement possible. Une jolie performance. Il ne reste plus qu'à étendre le réseau de chargeurs rapides et ce sera bon.

### BUDGET

Le nouvel EQA est disponible à partir de 49.973 euros. Notre modèle d'essai Edition 1 coûte 9.450 euros de plus. Pour ce supplément, vous avez le cuir spécifique avec des accents bleus, des jantes 20 pouces et le kit stylistique AMG. Encore une fois, une fameuse part du budget d'une famille privée. Malgré le fait qu'il n'y a pas de taxe de mise en circulation ni de taxe de roulement à payer. Mais Mercedes visera en premier lieu le marché fleet, puisque sa gamme vedette s'y porte très bien et que la déductibilité et la fiscalité restent intéressantes.

**Baptisé EQA, le second modèle électrique de Mercedes s'appuie sur le populaire GLA. Pour des modèles spécifiques disposant de leur propre plateforme électrique, il faudra encore un peu attendre. Néanmoins, cet EQA perpétue la tradition Mercedes. Extrêmement confortable, il garantit une conduite très souple et sereine. Pour les familles nombreuses, son coffre sera un peu décevant, les batteries étant positionnées sous le plancher. À côté de cela, il associe également son autonomie à une économie de carburant exemplaire. Enfin, son prix est également conforme aux normes Mercedes. Élevé, mais pour de la qualité. Les particuliers réfléchiront peut-être deux fois avant de l'acheter, mais pour les fleet managers qui souhaitent rendre leur parc de voitures plus écologique, c'est un produit incontournable.**

## ESSAI MERCEDES GLA 250E AMG LINE SUV PRINCIER, ÉTOILÉ ET RECHARGEABLE



Mercedes dispose désormais d'une large gamme de SUV. Depuis 2013, le GLA ouvre la gamme. Basé sur la Classe A, c'est le plus petit de la gamme. Vu que la Classe A est disponible dans toute une série de motorisations et groupes motopropulseurs, le GLA peut également en profiter. Depuis peu, il est également disponible en version hybride rechargeable.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

Il semble un peu plus 'fort' qu'une Classe A. Ce qui est normal, car il s'agit en effet d'un SUV. Il gagne notamment des centimètres en hauteur avec 1494 mm pour le GLA contre 1440 mm pour la Classe A.

### TRACTION AVANT

Le groupe motopropulseur se compose d'un moteur quatre cylindres de 1,3 litre développant 160 ch et d'un moteur électrique de 102 ch. Combinés, ceux-ci produisent 218 ch et 450 Nm de couple. La puissance est transmise aux roues avant par une transmission à double embrayage à 8 rapports. Lorsque toute la puissance et le couple sont sollicités, un patinage des roues peut se produire. Surtout sur les routes mouillées ou humides et avec les grandes jantes 20 pouces de notre véhicule d'essai. Une version à transmission intégrale 4-Matic n'est pas disponible. Pour cela, Mercedes vous renvoie vers d'autres modèles et motorisations de la gamme GLA. Le concurrent BMW offre par contre cette possibilité sur les BMW X1 et X2. De façon probablement plus coûteuse, mais nous reviendrons sur ce point plus tard.

Avec les moteurs combinés, l'accélération de 0 à 100 km/h prend 7,1 secondes et la vitesse maximale est de 220 km/h. Des chiffres pas exceptionnels, mais tout de même très élevés. Ce n'est que lorsque le moteur à essence fonctionne seul que l'on entend assez bien le rugissement du moteur et que l'on ressent vraiment qu'il ne s'agit que d'un moteur 1,3 litre et que la voiture pèse environ 1700 kg. On a alors l'impression qu'il faut du régime pour avancer. Utilisons donc ici le mode manuel en changeant les vitesses avec les leviers situés derrière le

volant. Vous pourrez ainsi 'jouer' un peu plus avec les régimes, mais il ne s'agira toujours pas d'une voiture de sport.

### SOUPLE ET CONFORTABLE.

Ce Mercedes n'a d'ailleurs pas été mis sur le marché pour réaliser des performances sportives. Lorsque ses deux moteurs travaillent ensemble comme il se doit, c'est un compagnon de voyage très agréable et souple. Grâce aux sièges sport avec réglage électrique en option, vous êtes assis très confortablement tandis que le toit plus





haut vous offre une excellente vue sur la route. Même avec le toit panoramique en option. Les dispositifs de sécurité comme la détection des angles morts, l'assistance du maintien de voie et autres, associés au régulateur de vitesse et à l'affichage tête haute, vous donnent l'impression d'être le roi de la route. On aimerait presque encore avoir l'étoile sur le capot comme à l'époque où Mercedes arborait encore fièrement celle-ci. Mais cette époque est révolue et les Mercedes arborent désormais leur étoile au centre de la calandre. C'est ce que représente Mercedes, un confort princier. A l'arrière également, la place ne manque pas pour la famille. Il y a même une banquette arrière rabattable, certes en option. Le coffre mesure 385 litres.

### LA CONDUITE EN HYBRIDE RECHARGEABLE

La voiture démarre toujours en mode Comfort et choisit l'entraînement le plus approprié. Comme pour tous les véhicules hybrides rechargeables, il est toujours conseillé de recharger les batteries entre deux utilisations. C'est le seul moyen pour profiter de l'avantage au niveau de la consommation. Recharger la batterie pourra s'effectuer en 2 heures environ à une borne de recharge publique ou à une wallbox. Et surtout, elle pour-

ra être rechargée en 35 minutes avec un chargeur CC. L'autonomie électrique théorique est de 56 à 63 km. Nous avons chaque fois atteint environ 43 km. La consommation mixte varie de 5,4 litres à 7-8 litres aux 100 km lorsque le moteur à essence prend totalement le relais. La capacité du réservoir est de seulement 35 litres. Rouler totalement à l'électrique est possible via le mode Electric, et ce jusqu'à une vitesse de 140 km/h. À côté de cela, il existe également un mode Battery Level, qui permet de conserver la capacité de la batterie jusqu'à ce que vous souhaitiez à nouveau rouler en mode purement électrique dans les zones urbaines ou les zones basses émissions (ZBE).

### AMBIANCE À BORD

Nous avons déjà mentionné que ce Mercedes offre un confort haut de gamme. Mais l'ambiance à bord est également saisissante. Grâce aux différents réglages de couleur, vous pouvez transformer l'atmosphère de la voiture en un intérieur lumineux et apaisant. Les couleurs du tableau de bord, des panneaux de porte et de la console centrale peuvent être réglées selon les souhaits. Même lorsqu'elles sont animées, cela reste très agréable. Il ne s'agit pas d'un spectacle de lumières comme dans une foire,

mais bien d'un spectacle très élégant et de grande classe, selon nous. Le soir, lorsque vous passez vos mains sur la console centrale ou contre le plafond le soir, l'habitacle s'éclaire. Du jamais vu. A côté de cela, citons encore le système d'infodivertissement MBUX. La carte de la navigation, la luminosité des écrans jusqu'à la commande en faisant glisser les menus, le pavé tactile central sur la console centrale ou les petits pavés tactiles sur le volant multifonctionnel. Tout comme la reconnaissance vocale via les instructions Hey Mercedes. Nous avons l'impression que celle-ci fonctionne de mieux en mieux. Nous ne nous en laissons pas et il reste l'un de nos systèmes d'infodivertissement préférés. Nous sommes curieux de voir à quoi ressemblera l'hyper-écran annoncé du MBUX et comment il fonctionnera sur le Mercedes EQS.

### PRIX MERCEDES

Les Mercedes ne sont jamais bon marché, et ce modèle ne déroge pas à la règle. La version standard du GLA250e vous coûtera 45.617 €. Mais ce n'est qu'un début. La liste des options est longue comme d'habitude et est constituée de plusieurs packs ou versions qui peuvent être additionnés. Notre GLA atteignait ainsi un prix final de 63.361 €. Il y a également des concurrents sur le marché premium avec les BMW X1 ou X2 25e Xdrive, disponibles à partir de respectivement 46.350 € et 47.350 €. Le supplément de prix se justifie ici par la transmission intégrale de série.

+

- L'ambiance à bord
- La tenue de route
- L'espace à l'arrière

-

- Le patinage des roues lors de fortes accélérations
- Le prix avec les options
- L'absence de transmission intégrale disponible



**Plus petit rejeton de la gamme SUV de Mercedes, le nouveau GLA250e est polyvalent et très pratique. Il est suffisamment spacieux, confortable et, en plus, l'ambiance à bord est extrêmement élégante. Il est juste dommage qu'il ne soit pas disponible en quatre roues motrices, de telle sorte que le couple élevé de cette traction avant peut parfois sembler un peu brusque.**



Laissez votre cœur  
commander, il sait  
ce qui vous motive.

**MAAIKE WANNIJN**  
DIRECTEUR, SOUDEUR, MÉCANICIEN ET MAMAN





## Collection de lunettes belges avec un message inspirant.

DÉCOUVREZ LES HISTOIRES DE MAAIKE ET D'AUTRES FEMMES FORTES  
[WWW.WOLFIN-EYEWEAR.BE](http://WWW.WOLFIN-EYEWEAR.BE)





COLUMN GAS.BE:

# LE CNG, UNE ALTERNATIVE VERTE À PART ENTIÈRE

Ces dernières années, différents constructeurs ont lancé davantage de modèles fonctionnant au CNG. Un signal clair que le marché croit fortement au potentiel du CNG en tant que carburant respectueux de l'environnement. Il est également possible de faire le plein de CNG ou biogaz dans de plus en plus d'endroits. Pourtant, certaines idées fausses continuent de circuler sur le CNG, mais elles s'avèrent totalement injustifiées.

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE



**Le biogaz** à base de lisier  
et de déchets ménagers :  
**100% recyclable !**





### LA FIN DES MYTHES

Les voitures CNG ne seraient pas aussi écologiques qu'on le prétend, vous ne pouvez pas garer votre voiture CNG dans un parking couvert, l'autonomie des voitures CNG est limitée, les caractéristiques de conduite des voitures CNG sont totalement différentes de celles des voitures essence ou diesel, vous ne pouvez faire le plein pratiquement nulle part, et les voitures CNG ne sont pas intéressantes sur le plan fiscal. Autant d'arguments parfois avancés lorsqu'on parle des voitures CNG. Cependant, aucun de ces arguments ne correspond à la réalité. Permettez-nous de montrer brièvement ci-après pourquoi ce n'est pas le cas.

### LE CNG EST LE CARBURANT FOSSILE LE PLUS ÉCOLOGIQUE

Une voiture roulant au CNG fait considérablement mieux en matière d'émissions qu'une voiture roulant au diesel ou à l'essence. Une voiture CNG rejette ainsi jusqu'à 77% de particules fines en moins, 90% d'azote en moins et jusqu'à 16% de CO<sub>2</sub> en moins qu'une voiture diesel ou essence. Bref, un avantage évident. De surcroît, on mise ici pleinement sur du bioCNG, produit à partir de fumier ou de déchets résiduels. Le bioCNG produit dans les faits 100% de CO<sub>2</sub> en moins, et s'avère donc particulièrement écologique. Une voiture roulant au CNG consommera également moins de carburant aux 100 kilomètres qu'une voiture roulant au diesel ou à l'essence.

### LE CNG PERMET DE PARCOURIR ENTRE 300 ET 800 KM

Selon les modèles, les voitures roulant au CNG peuvent parcourir entre 300 et 800 kilomètres, en fonction de la capacité du réservoir de CNG. Les voitures CNG disposent également d'un réservoir d'essence. Lorsque le réservoir de CNG est vide, le véhicule passe à l'essence. Même s'il n'y a pas de station-service permettant de faire le plein de CNG à proximité, il est toujours possible de passer temporairement à l'essence. De telle sorte que vous ne rencontrerez jamais de problèmes d'autonomie.



### DE PLUS EN PLUS DE STATIONS-SERVICE PROPOSENT DU CNG

Le risque qu'il n'y ait pas de CNG disponible près de chez vous devient également de plus en plus faible. En Belgique, on dénombre désormais près de 150 stations-service proposant du CNG (83 d'entre elles sont des stations DATS24), auxquelles d'autres viennent s'ajouter en permanence. En Europe, il existe plus de 4000 stations-service proposant du CNG, dont un quart sont des stations-service proposant du bioCNG. La probabilité qu'il n'y ait pas de station-service CNG à proximité est donc extrêmement faible. Faire le plein de CNG prend autant de temps que faire le plein d'essence ou de diesel, et est donc beaucoup plus rapide que recharger la batterie d'une voiture électrique. De plus en plus de stations-service proposent désormais aussi du bioCNG, permettant de faire le plein de manière particulièrement écologique.

### ROULER AU CNG: UN CHOIX AVANTAGEUX

Il est vrai que depuis début 2021, les voitures roulant au CNG ne peuvent plus bénéficier de l'exonération de la TMC. Pourtant, rouler au CNG reste extrêmement avantageux. Les émissions des voitures roulant au CNG sont très faibles, de sorte que ce type de voitures peut toujours compter sur des taux d'imposition réduits. En outre, les voitures roulant au CNG consomment moins et le coût du CNG à la pompe est également inférieur à celui de l'essence ou du diesel. Si les voitures fonctionnant au CNG sont peut-être légèrement plus chères à l'achat, elles restent toutefois meilleur marché que les voitures électriques ou hybrides. Vu que les coûts d'entretien sont aussi moins élevés que pour les voitures diesel ou essence, notamment, le prix au kilomètre parcouru avec une voiture CNG est beaucoup plus bas.

### GRAND CONFORT DE CONDUITE

L'idée que les voitures CNG se conduiraient tout à fait différemment des voitures diesel ou essence est totalement non-fondée. Rouler au CNG rend précisément la voiture plus silencieuse et produit moins de vibrations. Rendant ainsi justement la conduite au CNG plus agréable. Les performances du moteur sont identiques à celles de n'importe quel autre carburant, de telle sorte que vous ne manquerez assurément pas de puissance. Si vous devez passer du CNG à l'essence en roulant, vous ne le ressentirez pratiquement pas; vous remarquerez seulement un peu plus de vibrations et de bruit lorsque vous ne roulez plus au CNG.

### AUCUNE AUTRE RESTRICTION

Certains pensent encore et toujours que les restrictions qui s'appliquent aux voitures roulant au LPG s'appliquent également aux voitures roulant au CNG. Ce n'est pas du tout le cas. S'il est vrai que les voitures LPG ne peuvent pas se garer dans les parkings couverts, c'est par contre bel et bien autorisé pour les voitures CNG. En effet, le LPG est plus lourd que l'air, de telle sorte qu'il reste autour du véhicule et ne peut pas s'échapper. Le CNG est quant à lui plus léger que l'air et il n'entraîne aucun risque d'explosion dans un parking couvert. Vous pouvez donc garer votre véhicule CNG dans n'importe quel parking couvert.

### LE BIOCNG A LE VENT EN POUPE

À l'avenir, la conduite au CNG ne deviendra que plus écologique, grâce à l'apparition d'un nombre toujours croissant de stations-service proposant du bioCNG. Total a ainsi récemment ouvert la deuxième station 100% bioCNG à Jambes. Total vise à être totalement neutre en carbone à l'horizon 2050 et s'emploie à diversifier son bouquet énergétique. Pour Total, le gaz et en particulier le bioCNG, joue un rôle important dans la transition vers un avenir sans carbone.

Pour le ministre wallon Philippe Henry, le bioCNG a également un rôle important à jouer: «pour répondre aux objectifs wallons de transition énergétique et climatique, il est important de diversifier et rendre plus vertes les sources d'approvisionnement dans le secteur du transport. Dans ce contexte, le bioCNG a une place légitime et doit contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique.»

**GNC**  
**Une voiture vue de l'intérieur**

**1 TEMOIN SUR LE COMBRE D'INSTRUMENTS**  
 ■ Indique que la voiture roule au gaz naturel.  
 ■ Deux témoins indiquent les niveaux des deux systèmes d'alimentation.

**2 DEUX GOULOTS DE REMPLISSAGE DERRIERE UNE TRAPPE DE RESERVOIR**  
 ■ Les goulots de remplissage des deux carburants (CNG) et essence sont intégrés derrière **une seule trappe de réservoir**, pour une plus grande facilité d'utilisation.  
 ■ Faire le plein de CNG prend **autant** de temps que le plein d'essence.

**3 COMMENT SE PRÉSENTENT LES RÉSERVOIRS DE GAZ ?**  
 ■ Ils sont fabriqués en **acier** à haute résistance traité contre la corrosion. Ils résistent une pression maximale de 200 bars.  
 ■ Le gaz est **enfimé** fermement dans les réservoirs grâce à un **ensemble d'électrovannes de sécurité** qui ne s'ouvre que lorsque le contact est mis.  
 ■ Un **fusible thermique** fondra et libérera le gaz de manière continue et contrôlée en situation extrême.

**4 CONDUITES DE GAZ**  
 ■ Pour une sécurité maximale, le gaz parcourt le système haute pression à travers des **tubes en acier inoxydable**.

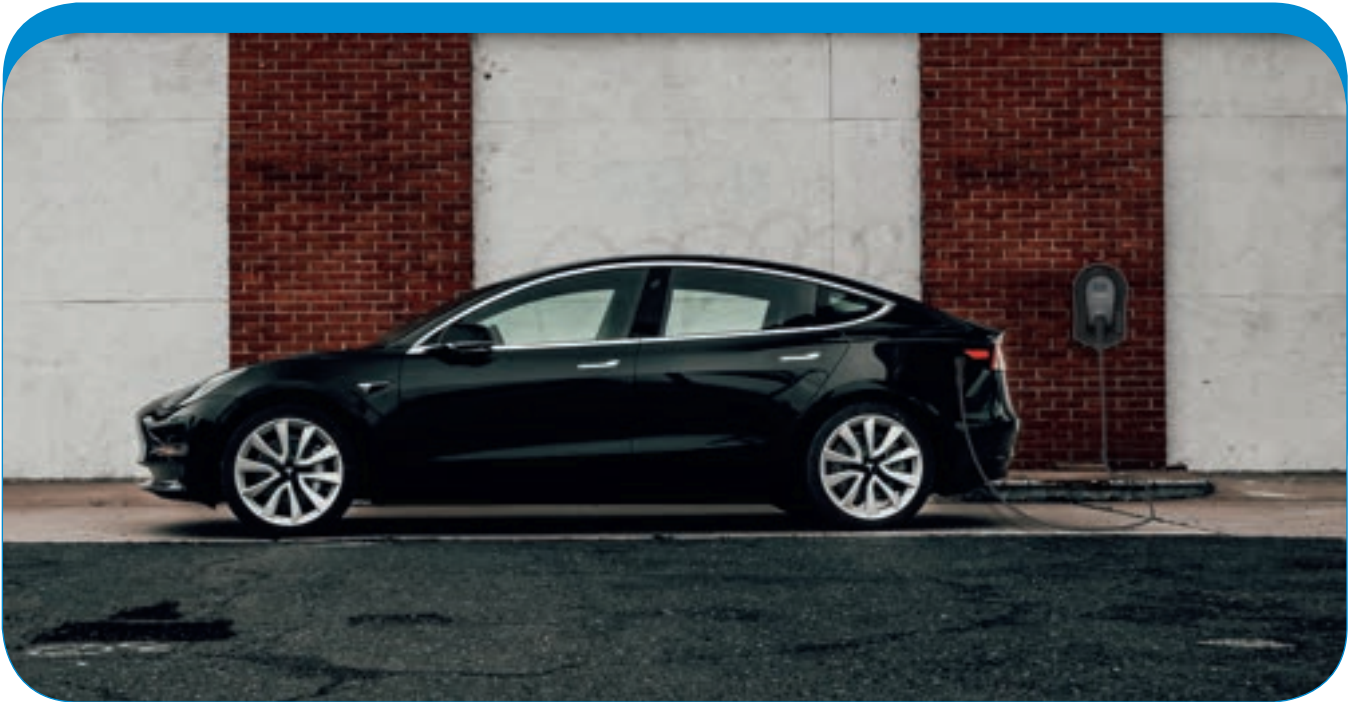
**5 MOTEUR**  
 ■ Les véhicules au CNG sont équipés d'un moteur à combustion interne **spécialement développé** pour fonctionner au gaz naturel.  
 ■ Par défaut, la voiture roule au gaz et peut être conduite sans réservoir ou réservoir d'essence.  
 ■ Lorsque le gaz est épuisé, le système passe automatiquement à l'essence, sans que le conducteur remarque une différence.

**6 RÉGULATEUR DE PRESSION**  
 ■ Il réduit la pression du gaz de 200 bars à une valeur comprise entre **5 et 9 bars** en fonction de la conduite et des conditions du moteur à tout moment.  
 ■ La pression est régulée en deux étapes et est commandée électriquement.

# TOUTE LA BELGIQUE EN VOITURE ÉLECTRIQUE... BAM!



Plus besoin de se rendre à la station-service, il suffit de rentrer chez soi, de brancher le câble et le tour est joué! Recharger une voiture électrique est simple à ce point. Mais si tout le monde le faisait en même temps? Des solutions innovantes pour éviter la surcharge du réseau électrique deviendront une nécessité à l'avenir. Découvrez zappi de myenergi!



Si toute la Belgique roulait en voiture électrique, tous les fusibles sauteraient. Le réseau électrique ne pourrait pas du tout faire face à la demande. Voici le genre de préjugés invariablement avancés par ceux qui chérissent leur voiture actuelle, à essence ou diesel. Ils préfèrent fuir le changement et essaient de le repousser le plus longtemps possible en inventant des excuses. Mais ils ont en partie raison. Le réseau électrique ne pourrait certainement pas faire face à la demande si tout le monde branchait sa voiture sur un chargeur le soir. Des produits innovants sont donc évidemment nécessaires pour résoudre ce problème.

### RECHARGER INTELLIGEMMENT, C'EST IMPORTANT

Si vous conduisez une voiture électrique et que vous souhaitez la recharger chez vous, vous consommerez naturellement davantage d'énergie. L'idée d'installer des panneaux solaires sur votre toit vous viendra alors rapidement à l'esprit. Ne serait-il pas intelligent de pouvoir consommer le plus possible soi-même toute cette énergie autoproduite et ainsi recharger sa voiture de manière la plus écologique possible? Car c'est là un des points sur lesquels les amateurs de voitures électriques sont souvent interpellés: vous faites le plein de votre voiture avec de l'énergie provenant du charbon! Une borne de recharge intelligente permet de faire le plein de votre voiture avec l'excédent d'énergie solaire qui serait normalement réinjectée sur le réseau. Il importe alors que la recharge soit effectuée au bon moment et avec l'intensité de courant exacte. Cela nécessite une technologie innovante.

### ZAPPI MYENERGI

Découvrez zappi de myenergi – modestement écrit sans majuscules. Le chargeur intelligent qui se distingue des autres marques et modèles qui prolifèrent sur le marché, notamment en ne se prévalant pas de la vitesse maximale, de la puissance la plus élevée ou du prix le plus bas. Myenergi se focalise principalement sur des produits intelligents et innovants ainsi que sur la sécurité, sans applications complexes. Utiliser au maximum l'énergie que vous produisez, en tenant compte du rendement de vos panneaux solaires, ainsi peut-on décrire l'ECO-recharge avec zappi. C'est logique, non? Et grâce à l'équilibrage dynamique de la charge, le disjoncteur principal reste sûr en toutes circonstances et n'est jamais surchargé.

### SÛR, INTELLIGENT ET SIMPLE

Tous les gadgets ingénieux dans le monde de l'électronique compliquent souvent beaucoup trop les choses. myenergi en a tenu compte lors de la conception du zappi. Cela reste simple

comme bonjour: il suffit de brancher le câble et de recharger. Avec uniquement la possibilité de choisir entre le mode FAST, pour une recharge la plus rapide possible, et le mode ECO intelligent. Dans ce cas, le zappi procède automatiquement à tous les réglages et votre voiture sera rechargée entièrement au tarif le plus avantageux. L'autoconsommation s'avère naturellement très importante, d'autant plus avec l'éventuelle disparition à l'avenir du compteur tournant à l'envers et avec l'introduction du tarif capacitaire. C'est précisément en gardant cela à l'esprit qu'a été développé ce produit.

### À PROPOS DE MYENERGI

Depuis sa création en 2016 au Royaume-Uni, myenergi a connu une croissance rapide, avec ses propres filiales notamment aux Pays-Bas (BENELUX) et en Allemagne (DACH). Découvrez le #zappi et le reste de la famille: #eddi, #harvi, #hub ... et restez au courant via les réseaux sociaux.

### MYENERGI BV

FREGATWEG 66 - 6222 NZ MAASTRICHT-NOORD

Nederland

0031/85.400.55.22

benelux.sales@myenergi.com - www.myenergi.be

## TEST BMW X2 XDRIVE 25E M SPORT X

# LUTTE FRATRICIDE SOUS HAUTE TENSION

Même BMW n'échappe pas à la tendance croissante à l'électrification, qui touche la quasi-totalité de la gamme. Surtout depuis que la marque est devenue le leader des ventes dans ce domaine dans notre pays au début de cette année. Désormais, une voiture sur trois de la marque bavaroise concerne même un modèle électrifié. La gamme des SUV démarre avec les X1 et X2. Nous avons testé le BMW X2 Xdrive 25.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF





Le X2 peut être qualifié de petit frère un peu plus sportif du X1. Du moins en ce qui concerne l'allure. Le X2 est 8 cm plus court et 7 cm plus bas que le X1. Il se distingue également en affichant le logo BMW bien en évidence sur son flanc, à côté de la porte. Le X2 a aussi récemment bénéficié d'un léger lifting, concernant principalement un nouveau pare-chocs avant, débarrassé des feux antibrouillard ronds.

L'habitacle est typique de BMW avec la partie compteur à l'avant qui présente toujours un aspect assez traditionnel. Cela nous a surpris au premier regard, mais sans plus. À l'heure des habitacles virtuels et autres systèmes MBUX, c'est un véritable soulagement. À l'intérieur, nous sommes également très élogieux à propos des sièges de notre véhicule d'essai. Dans sa version M Sport X, celui-ci est équipé de sièges sport d'une seule pièce avec appuis-tête intégrés. Ils ressemblent pratiquement à des sièges baquets, offrent un soutien suffisant et sont parfaitement réglables. En association avec le volant M Sport qui offre une prise en main

parfaite, cela vous permet de trouver la position de conduite idéale. Tous les éléments sont à portée de main et faciles à utiliser et à lire. Comme le bouton I-drive bien connu et méritoire sur la console centrale pour l'infodivertissement. Tourner et appuyer pour parcourir les menus s'avère assurément aussi pratique que les faire glisser ou laisser des traces de doigts gras sur un écran tactile. Cela reste un intérieur très traditionnel, mais sans fausse note.

### 220 CH ET TRANSMISSION INTÉGRALE

Pour le groupe motopropulseur, le X2 25e combine un moteur trois cylindres de 1,5 litre issu de la gamme avec un moteur électrique et une batterie de 10 Kwh. L'ensemble délivre 220 ch de puissance et 385 Nm de couple. Ce qui est suffisant pour une accélération de 0 à 100 km/h en 6,8 secondes. La puissance est transmise aux roues par la boîte de vitesses Steptronic. Changer les vitesses en manuel au volant n'est pas possible. Il suffit de tirer le levier vers l'arrière pour passer au rapport supérieur et de le pousser vers l'avant

pour revenir au rapport inférieur. Élément positif: la force de traction est répartie sur les 4 roues lorsque les deux moteurs fonctionnent. Lorsque le moteur à essence fonctionne seul, ce sont les roues avant qui assurent la traction. Le moteur électrique seul envoie sa puissance aux roues arrière. Et cela se ressent de temps en temps lorsque vous donnez un petit coup d'accélérateur sur chaussées mouillées en mode E-Drive. Cela n'a rien de problématique, les fans purs et durs de BMW seront satisfaits de la propulsion arrière. Pour le reste, le X2 garantit une conduite toujours souple et fluide. Ce petit SUV n'a assurément pas été commercialisé pour de véritables exubérances sportives. Lors de freinages intenses sur chaussées mouillées, nous avons toutefois eu l'impression que le premier enfoncement de la pédale de frein était un peu mou. Il faut s'y habituer un peu. Ce problème est assez fréquent sur les voitures hybrides rechargeables ou les voitures électriques.

### 33 KM EN ÉLECTRIQUE

La batterie de 10 Kwh devrait théoriquement permettre une autonomie de 56 kilomètres (WLTP). Nous n'avons chaque fois réussi qu'à parcourir 33 kilomètres avec une batterie pleinement chargée. C'était peut-être dû à la semaine hivernale de février lors de laquelle cet essai a été effectué. Recharger totalement la batterie prend environ 3 heures à une borne de recharge publique ou à une wallbox. La recharge rapide n'est pas possible.

La consommation du X2 variait de 0 litre aux 100 km pour un trajet complet en E-drive à environ 6,7 litres en sollicitant uniquement le moteur à essence. La moyenne générale en utilisation normale (mode Normal) sur l'ensemble de notre semaine était de 5,4 litres aux 100 km. Le réservoir d'essence présente une capacité maximale de 36 litres. Une fois de plus, nous tenons à souligner qu'avec ces hybrides rechargeables, il est toujours conseillé de procéder à des recharges intermédiaires. Si vous ne le faites pas systématiquement, ce type de voiture n'a alors, pour nous, aucun sens. En raison de la présence de la batterie sous le plancher, le coffre perd environ 60 litres d'espace de rangement. Il vous en reste 410. La banquette arrière peut être rabattue en deux parties inégales.





Residences

The sea, the view and you.

## JOURNÉE PORTES OUVERTES : DÉCOUVREZ LE LUXE D'UNE VUE SUR MER

Laissez-vous emporter, lors des journées portes ouvertes, par l'impressionnante vue sur mer de Zilt Residences. **Ici, la mer est votre jardin.**

Vous ne trouverez pas plus belle adresse à la côte belge! De quoi profiter chaque jour de la nature dans toute sa splendeur. **Action temporaire : deuxième garage gratuit à l'achat d'un appartement avec garage.**

## JOURNÉE PORTES OUVERTES

14 et 15 mai, de 10 h à 17 h

Réservez votre créneau horaire sur  
**profitez-de-la-mer.be**

### Zilt Residences

Nieuwpoortlaan 151 - 161  
8660 De Panne  
info@zilt.be | [www.zilt.be](http://www.zilt.be)

### Information et vente

Zeelaan 202, 8660 De Panne - T. 058 42 12 39  
Dynastielaan 2, 8660 De Panne - T. 058 41 35 61  
info@agencemulier.be | [www.agencemulier.be](http://www.agencemulier.be)



vendu à  
80%







## ÉQUIPEMENT ET PRIX

Le BMW X2 Xdrive 25e est disponible en version Advantage, M Sport et M Sport X avec un prix de base de 47.350 €. Et nous savions déjà que les BMW en version de base sont plutôt avares en équipements. La version M Sport X au look plus sportif, comme notre modèle d'essai, vous coûtera 51.200 €. À côté de cela, des éléments comme le système de navigation plus, la téléphonie confort, l'affichage tête haute et la caméra de recul figurent encore parmi les options. La facture finale s'élève donc à 60.830 €. Le fait que le système d'ouverture sans clé et les rétroviseurs rabattables électriquement ne soient pas inclus à ce niveau s'avère, pour nous, inacceptable.

Un tel prix pour un hybride rechargeable se justifie uniquement pour un indépendant ou une entreprise, pour lesquels il est déductible à 100% en raison de ses faibles émissions de CO<sub>2</sub>. En tant que particulier, les prix supérieurs à 50.000 et 60.000 euros sont, à notre avis, difficiles à avaler par rapport aux versions classiques à essence ou diesel.

Quant aux concurrents, on en trouve en interne, avec le petit frère X1 et le Mini Countryman All4 chez Mini, qui partage la transmission et la combinaison moteur. Sans oublier naturellement chez Mercedes. Pour ce numéro, nous avons également testé le Mercedes GLA 250e.

+

- Hybride agréable et homogène
- La transmission intégrale
- Le volant agréable

-

- L'équipement standard
- Le prix avec les options
- La sensation de freinage lors d'un freinage intensif



**Le BMW X2 Xdrive 25e est un hybride rechargeable agréable qui garantit une conduite souple et avec suffisamment de puissance. Grâce à sa transmission intégrale Xdrive, l'adhérence et la traction sont toujours optimales. L'intérieur inspire confiance avec des instruments assez classiques. Hélas, l'équipement de série est plutôt pauvre et il faut se rabattre sur les versions supérieures et les options, entraînant dès lors un prix à l'avenant et qui sera certainement trop élevé pour un achat par un particulier. Si le X2 est vraiment le petit frère plus sportif du X1, il ne le doit qu'à son allure.**

## JEEP RENEGADE 4XE

# LE PLAISIR TOUT-TERRAIN

Si nous avons testé la Jeep Compass dans le précédent numéro d'Eco-mobile, nous voulions tester dans celui-ci sa petite sœur, la Jeep Renegade. La Renegade ne peut vraiment pas cacher que c'est une Jeep. L'avant du SUV arbore clairement des traits des Jeep Willys des années 40, tandis que la silhouette de la Renegade rappelle également celle d'une jeep primitive. Et même si cette Jeep renferme encore une bonne dose d'ADN tout-terrain, la Renegade devrait, en termes de confort, surpasser sans peine ses aïeux.

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE - PHOTOS: JOCHEN SCHEIRE, JEEP



### FORMULE À SUCCÈS

En termes de ventes, la Jeep Renegade est un succès depuis son lancement. Ce petit SUV est proposé à un prix abordable depuis ses débuts. Grâce à son look et à la nostalgie de la marque, la Renegade a presque assuré à elle seule le véritable renouveau de la marque Jeep. Comme il se doit pour une voiture dotée d'un cœur tout-terrain, la Renegade a ouvert sans peine la voie pour les autres modèles Jeep en vue de reconquérir une plus grande part du marché. Le fait que la Renegade soit désormais également disponible en version hybride rechargeable montre que Jeep est paré pour l'avenir.

### 4XE

Les modèles PHEV de Jeep arborent la dénomination 4xe. Sur ces hybrides rechargeables, le moteur 1.3 turbo essence est assisté d'un moteur électrique de 60 ch pour rendre l'ensemble plus économique et plus puissant. Grâce à l'ajout du moteur électrique, la Jeep Renegade est disponible avec une puissance combinée de 190 ou 240 ch, suivant la motorisation choisie. Et l'on peut dire que c'est plutôt pas mal pour ce SUV somme toute

petit. Le moteur électrique est doté d'une batterie de 11,4 kWh qui, en conditions optimales, doit permettre une autonomie de 50 km en conduite électrique.

### CARRÉ

Le design de cette Jeep n'a probablement pas fait l'objet de nombreux essais en soufflerie, mais ce n'est pas nécessaire lorsqu'on choisit de rester fidèle aux racines design de la marque. L'extérieur carré offre également certains avantages. En n'ayant pas dû limer les coins ou les arêtes pour rendre le véhicule plus aérodynamique, on ne perd pratiquement aucun espace intérieur. Tant le conducteur et que les passagers à l'avant et à l'arrière disposent d'un espace pour la tête et les jambes plus que suffisant pour une voiture de cette taille. L'inconvénient réside dans le fait que le coffre est quelque peu limité. Il est seulement légèrement plus petit que celui de la Renegade normale en raison de la présence du système hybride. Mais pour les vacances, il faudra faire preuve d'un peu de créativité pour emporter et empiler les bagages.

La finition de l'intérieur peut assurément être qualifiée de réussie. Comme à bord de la Jeep Compass, le tableau de bord de cette Jeep et la finition de la console centrale ne figurent pas parmi les plus modernes que nous ayons vus, mais alors que cela dérange un peu sur la Compass parce qu'on pourrait s'attendre à un peu plus de luxe, ce design intérieur semble mieux convenir à la Renegade. On retrouve à de nombreux endroits des empreintes de la calandre d'une Jeep Willys, une référence subtile à l'histoire de la famille.

Cependant, un coefficient Cw élevé présente également certains inconvénients. Nous avons conduit la voiture dans des conditions relativement venteuses, et pour masquer le vent de face, il est préférable de monter le son de la radio. À des vitesses légèrement plus élevées sur autoroute, l'influence du vent de face et latéral se fait aussi clairement sentir, mais pas au point de devenir dérangeant ou d'avoir peur d'appuyer un peu plus fort sur l'accélérateur.

### A L'AISE PARTOUT

La Jeep Renegade dispose de quatre modes de conduite: Auto, Sport, Snow et Sand/Mud. Vous utiliserez peut-être le mode Auto la plupart du temps. Le mode Sport rend la conduite un peu plus sportive, et combine la puissance des deux moteurs de manière optimale, mais il donne aussi l'impression que la boîte automatique travaille de façon moins fluide et monte un peu trop haut dans les tours, mais c'est évidemment un avis personnel. Tant en mode Auto qu'en mode Sport, la Jeep est tout simplement agréable à conduire. Les 240 ch disponibles sont plus que suffisants pour des démarrages sportifs. La Renegade ne garantit pas une conduite super sobre, mais le plus important, c'est qu'il s'agit d'une voiture chouette

à conduire. La Renegade respire le plaisir, est agréablement robuste et ne passe pas inaperçue.

Les modes Snow ainsi que Sand/Mud doivent lui donner plus d'adhérence lors des sorties offroad ou sur routes glissantes. De surcroît, vous pouvez également opter pour 4WD low et 4WD lock. Ici, les quatre roues sont entraînées par le moteur électrique, ce qui doit permettre de digérer encore plus facilement les routes non-stabilisées. Nous avons testé la Renegade sur quelques segments non-stabilisés boueux, avec quelques bosses, et il faut avouer qu'elle se débrouille sans effort dans ces conditions. Vous pouvez facilement lui proposer certaines missions offroad plus corsées.

Tous ces modes de conduite, associés aux caractéristiques de conduite et à un stylisme réussi, permettent déjà à la Renegade d'être utilisée sur de nombreux fronts. Cette petite Jeep est souvent achetée en tant que citadine branchée, mais elle peut aussi très bien se débrouiller en dehors de la ville. Certes, vous sentirez un peu le vent sur autoroute et les irrégularités de la chaussée ne seront pas toujours parfaitement amorties, mais la Renegade est assurément polyvalente.

### HYBRIDE FACILE

Comme sur la Jeep Compass, il est très facile de régler la collaboration du moteur thermique avec le moteur électrique. En optant pour le mode Électrique, vous roulez en tout électrique (si la batterie est encore suffisamment chargée). Le mode Hybrid permet aux deux moteurs de collaborer le mieux possible, tandis que le mode E-save accorde sa préférence au moteur thermique et recharge la batterie autant que possible pendant la



# Minerva Bike Outlet

Bergiestraat 32  
(zone industrielle leperleekanaal)  
B-8900 Ypres (leper)  
(suivre zone F3)  
[www.minerva.be](http://www.minerva.be)

- Choix d'accessoires pour vélos, vêtements pour cyclistes, équipements de fitness, scooters 50 CC...
- Excellent service après-vente
- Plus de 10 000 vélos en stock
- nous acceptons les éco-chèques
- Reprise possible de votre ancien vélo à l'achat d'un nouveau vélo
- livraison gratuite à domicile



Pour plus d'informations et pour fixer un rendez-vous, téléphonez au 057/362740 ou envoyez un mail à [info@minerva.be](mailto:info@minerva.be)

## VENTE DIRECTE AU CONSOMMATEUR

Heures d'ouverture: lu-ma-me-ve-sa  
de 10h. à 12h. et de 13h. à 18h.

### VÉLOS ÉLECTRIQUES

Avec 3 ans de garantie totale

À PARTIR DE  
€ 695



### VÉLOS DE COURSE

À PARTIR DE  
€ 299



### SCOOTER ÉLECTRIQUE

À PARTIR DE  
€ 1.695



### MAILLOT OU CUISSARD DE COURSE

À PARTIR DE  
€ 14,95

### VÉLOS DE VILLE

À PARTIR DE  
€ 149

Minerva

andrea  
Iaffi

PRORACE de Naeminck

Scoppio



conduite. Dans le système d'infodivertissement, il suffit de faire défiler les menus pour voir comment les différents moteurs fonctionnent ensemble.

L'affichage de ces informations à l'écran nécessitera un peu de recherche, mais le reste du système d'infodivertissement fonctionne de manière très intuitive et fait tout comme il faut. Tant le GPS que la radio sont très faciles à utiliser grâce à l'écran tactile ou aux boutons situés à l'arrière du volant. Pour les amateurs sont également présents Android Auto et Apple Carplay.

### PLEINS ET RECHARGES

En théorie, le moteur électrique doit être capable de parcourir près de 50 km uniquement sur l'énergie de la batterie. Si c'est vrai en ville et à faible vitesse, ce sera moins le cas sur autoroute. En mode hybride et en roulant à 120 km/h sur autoroute, nous avons parcouru, de façon combinée avec le moteur thermique, une quarantaine de kilomètres avec une consommation moyenne d'exactement 2 litres aux 100 km avant que la batterie ne soit totalement déchargée. Nous avons été un peu déçus, mais lorsqu'on ne parcourt pas de longues distances au quotidien, il est possible de conduire de manière relativement économique, même sur autoroute.

+

- Un chouette style
- Sièges spacieux
- Un bon mélange entre le tout-terrain et la route

-

- - Le supplément de prix par rapport à la version à essence
- - Sensible au vent de face
- - Le coffre pourrait être un peu plus grand

En mode E-save, qui recourt uniquement au moteur thermique et qui recharge la batterie, nous avons consommé environ 9 litres aux 100 km sur autoroute. Toutes les 20 minutes, 10% de capacité supplémentaire s'ajoutait à la batterie.

En combinaison avec le moteur à essence, la Renegade est capable de couvrir environ 400 kilomètres, ce qui sera un peu décevant pour les personnes qui détestent faire le plein. Cette voiture n'est pas un véritable mangeur de kilomètres, mais pour celui qui circule principalement en ville ou dans un trafic plus lent, elle permet assurément de conduire de manière très économique.

### COMBIEN ÇA COÛTE?

Nous avons testé la version 240 ch de la Renegade, et il s'agit assurément du meilleur choix. La différence de prix entre la version 190 ch et la version 240 ch n'étant que de 1.000 euros pour la version de base, il semble donc logique d'opter pour le moteur plus puissant.

La version 190 ch est disponible à partir de 37.800 €, la version 240 ch à partir de 38.800 €. La Renegade sans moteur électrique est disponible avec une boîte automatique à partir de 25.390 €, ce qui signifie que la version PHEV vous coûtera 12.500 € de plus. À vous de décider si ce supplément se justifie.

**La Jeep Renegade est une voiture très agréable à conduire. Pour une si petite voiture, elle offre grâce à son design plus que suffisamment de place, et convient aussi bien en ville que pour des trajets un peu plus longs. Si vous n'avez pas l'intention de parcourir de longues distances, cette Renegade constituera le bon moyen de profiter des avantages d'un PHEV.**

DATS 24

# L'AdBlue, un petit coup de pouce pour une mobilité plus durable.

Bonne nouvelle pour les automobilistes qui souhaitent se déplacer de manière plus durable : de l'électricité au CNG en passant par l'hydrogène, il existe, à l'heure actuelle, un éventail de possibilités pour sauter le pas. En fonction de votre choix, vous pouvez faire un pas plus ou moins grand vers une mobilité plus durable. Pour ceux qui roulent au diesel, le choix à la portée de tous est l'AdBlue. Sur [adblue.dats24.be](http://adblue.dats24.be), DATS 24 vous explique tout à ce sujet. Vous trouverez déjà, dans les lignes qui suivent, les raisons principales pour lesquelles l'AdBlue est une évidence si vous avez un véhicule diesel.

## À quoi sert l'AdBlue ?

Soyons honnêtes : en principe, les voitures diesel sont les moins durables du parc automobile, surtout en comparaison avec les véhicules au CNG, hybrides, hybrides rechargeables ou 100 % électriques. Une voiture diesel rejette plus de 2,6 kg de CO<sub>2</sub> par litre de diesel. En outre, les gaz d'échappement contiennent des oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) nocifs ainsi que des particules fines.

Devriez-vous donc éviter de choisir une voiture diesel ? Pas du tout : les nouveaux modèles (à partir de la norme Euro 6) sont tous dotés d'un réservoir d'AdBlue à côté de celui du diesel, qu'il faut remplir séparément. De plus, l'AdBlue a été conçu en réponse aux normes d'émissions toujours plus strictes. Vous pouvez voir la combinaison du diesel et de l'AdBlue comme une première étape accessible à tous dans la transition vers une mobilité plus durable.

L'AdBlue veille à ce que les émissions — la pierre d'achoppement d'une voiture diesel — soient moins nocives pour notre cadre de vie et le climat. Comme son nom le laisse à penser, l'AdBlue est de couleur bleue. Il se compose d'eau déminéralisée et d'urée, un mélange qui permet la décomposition de 85 % des oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) contenus dans les gaz d'échappement en azote inoffensif et en vapeur d'eau. Grâce à l'AdBlue, celles et ceux qui roulent au diesel franchissent une étape remarquable vers un avenir plus durable.

## Les voitures diesel sont-elles donc des véhicules totalement écologiques ?

Malheureusement, nous n'irons pas jusque-là. 85 % des oxydes d'azote rejetés sont bien décomposés en substances inoffensives, mais les voitures diesel rejettent toujours plus de particules fines et de CO<sub>2</sub> que les autres types de véhicules. L'AdBlue permet de réduire drastiquement l'empreinte des voitures diesel sur notre cadre de vie et le climat. Si vous avez un véhicule diesel et que vous faites le plein d'AdBlue, vous pouvez donc diminuer votre empreinte sur le climat.

Il y a fort à parier que les véhicules diesel seront, à terme, les premiers véhicules à combustion interne disparaissant du parc automobile. Mais en attendant le moment où nous roulerons tous à l'électricité, à l'hydrogène ou à d'autres sources encore inconnues, mieux vaut rendre les véhicules diesel le plus durables possible. L'AdBlue est donc aussi un moyen de parvenir à une mobilité plus durable.

## La mission de DATS 24 : ensemble pour une transition vers une mobilité durable.

Que faut-il comprendre ? À l'instar de nombreux autres spécialistes en carburants et mobilité, nous prenons nos responsabilités afin de réduire l'empreinte de la mobilité sur le climat et, à terme, de la faire disparaître. En revanche, nous agissons différemment et prenons notre rôle de leader à bras le corps. Nous sommes ainsi en phase avec l'esprit de Colruyt Group, dont nous faisons partie.

En 2011, DATS 24 fut la première enseigne à proposer une pompe de CNG dans un réseau commercial. Aujourd'hui, nous veillons à ce que l'AdBlue soit accessible facilement à la pompe, étendons davantage encore notre réseau de bornes de recharge électrique et menons la danse dans l'évolution de l'utilisation de l'hydrogène. Et pas seulement.

Pour une innovation réussie, il ne faut pas seulement tester et développer des alternatives durables. Les consommateurs doivent également y voir une plus-value et sauter le pas. Voilà pourquoi nous partageons nos expériences et informations. Nous veillons à être accessibles facilement et tentons de rendre d'autres manières de conduire aussi accessibles que possible. Rouler durablement n'est plus difficile, que du contraire. Voilà ce que nous souhaitons faire comprendre en parlant de transition vers une mobilité durable.

“ Grâce à l'AdBlue, celles et ceux qui roulent au diesel peuvent faire un premier pas vers des alternatives plus durables. ”

### Pas de tracas avec l'AdBlue.

Depuis de nombreuses années, l'AdBlue s'est imposé dans le transport de marchandises. Il devient également la norme pour les voitures diesel des particuliers (surtout pour les grands modèles familiaux). Bien entendu, les spécialistes en carburants doivent pouvoir accueillir ce nombre croissant de voitures avec AdBlue.

Voilà pourquoi nous travaillons d'arrache-pied à l'extension de notre réseau de stations proposant de l'AdBlue dans toute la Belgique. Où que vous alliez, en tant que particulier ou professionnel, vous trouverez toujours une station DATS 24 proposant de l'AdBlue. Et vous pouvez en faire le plein — une à deux fois par an environ — facilement à la pompe, juste à côté du diesel.

Vous faites non seulement le plein d'AdBlue plus vite et proprement qu'à l'aide d'un bidon, mais vous payez également près de 1,5 € de moins par litre. En outre, vous évitez l'utilisation d'un bidon en plastique, ce qui est tout autant profitable à l'environnement.

### Conclusion.

Qui dit diesel ne dit pas forcément durable. Toutefois, grâce à l'arrivée de l'AdBlue, vous pouvez continuer à rouler au diesel tout en faisant le premier pas vers une mobilité durable. De plus, l'AdBlue est disponible dans un nombre croissant de stations, toujours à prix bas. Si vous ajoutez les avantages conférés par votre app Xtra (pour les particuliers), de votre carte carburant DATS 24 ou de la formule « Factures avec une carte bancaire » (pour les professionnels), vous n'y verrez que du positif.

Pour plus d'infos, rendez-vous sur [adblue.dats24.be](http://adblue.dats24.be).

## ESSAI EN PRIMEUR: OPEL MOKKA-E UN CAFÉ AMÉLIORÉ

Opel a déjà vendu 1 million d'exemplaires du Mokka depuis son lancement en 2012. En 2016, celui-ci a été relooké et a reçu le suffixe X. Un suffixe qu'a perdu le nouveau Mokka récemment lancé. Ce nouveau modèle sera aussi directement disponible en version électrique, car il bénéficie de la banque de pièces détachées du groupe PSA, ou plutôt Stellantis comme s'appelle désormais le groupe automobile. D'ici fin 2021, la gamme Opel comprendra 9 véhicules électriques (EV) différents.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF





Le nouveau modèle mise sur un nouveau design et de nouvelles technologies. Le logo Opel redessiné en fait également partie. Le nouveau «feel and drive» Opel, comme la marque aime l'appeler. En primeur, nous avons pu passer tout un après-midi à tester le nouveau venu.

Avec ce Mokka, Opel veut mettre l'accent sur la pureté des lignes. La marque est également fière de faire référence à l'illustre Manta des années '70. La ressemblance doit surtout valoir à l'avant. Baptisé Vizor, le nouveau nez frappe par sa calandre noire fermée à l'avant, associée aux phares LED de série à l'avant comme à l'arrière. Le Mokka est 12,4 cm plus court, mais a gagné 10 cm en hauteur. Pour un coefficient de traînée (Cx) de 0,32.

### PURE PANEL

L'innovation se poursuit également à l'intérieur. Une purification totale ou une cure détox comme l'appelle Opel. Qui s'exprime dans la digitalisation du tableau de bord. En tant que conducteur, vous disposez désormais d'un nouveau système multimédia avec un écran 10 pouces ou même d'un combiné d'instruments de 12 pouces baptisé «pure panel» à bord de la version Ultimate. Le système d'infodivertissement s'intègre par-

faitement dans les instruments. Le Mokka allie sportivité et élégance, y compris à l'intérieur. De nos jours, on peut aller vers plus de frivolité et de fraîcheur, et ce à juste titre. L'intérieur du Mokka est agréable. La touche classique de la Corsa a ici complètement disparu.

### GÈNES PSA

Pour l'entraînement, Opel a utilisé la plateforme CMP du groupe, désormais familière. Le moteur électrique et le bloc-batterie sont aujourd'hui devenus monnaie courante au sein du groupe. Il développe 136 ch ou 100 Kw et les batteries ont une capacité de 50 Kwh. Cet ensemble motopropulseur forme une combinaison roulante agréable. En choisissant entre les modes Eco, Normal ou Sport, vous disposez respectivement de 60 Kw, 80 Kw ou des 100 Kw. Nous avons constaté qu'il est particulièrement agréable de conduire en mode Normal ou Sport sur les routes de campagne ou secondaires, puis de passer en mode Eco lorsque vous entrez en milieu urbain, en combinaison avec le mode B des vitesses. Cela vous permet également de profiter au maximum de la conduite à une seule pédale et du freinage régénératif, afin de conserver une autonomie optimale. L'accélération de 0 à 100

km/h s'effectue en 8,5 secondes. La vitesse maximale reste limitée à 150 km/h.

La capacité de la batterie offre une autonomie WLTP de 324 km. Ce que nous n'avons pas été en mesure de vérifier lors de notre bref essai. A notre avis, il faut plutôt compter 280 à 300 km dans la pratique. Durant l'essai, la consommation affichée par l'ordinateur de bord fluctuait entre 25,8 et 28,8 Kwh/100 km, mais nous sommes sûrs qu'il y a moyen de réduire celle-ci à 20 Kwh/100 km. Il est possible de recharger la batterie jusqu'à maximum 100 kW sur courant continu.

### CONDUITE

Le Mokka garantit une conduite très agréable. Semblable à une voiture électrique moyenne, peut-on dire. Avec sa traction avant, il mise sur l'efficacité et une tenue de route sûre. L'adhérence ne pose jamais problème, mais nous ne nous attendions pas à ce qu'il en aille autrement avec cette puissance. La suspension n'est pas du tout trop molle comme chez Citroën (cf. l'essai de l'Ë-C4 dans le numéro précédent). Il ne s'agit cependant pas non plus d'une voiture de sport, mais ce n'est pas non plus l'objectif, et les acheteurs potentiels de ce genre de voitures



CHRONOMAT



**BREITLING**

**1884**

**#SQUADONAMISSION**



| HULPIAU OOSTENDE

Leopold II-laan 21 / 8400 Oostende  
059 70 35 59 / [www.hulpiau.be](http://www.hulpiau.be)

| VANHOUTTEGHEM GHENT

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

| TENSEN JUWELIERS

Huidevettersstraat 46 / 2000 Antwerpen  
03 231 98 98 / [www.tensen.be](http://www.tensen.be)



ne sont assurément pas des habitués des rallyes ou des circuits. Ce qui ne veut pas dire qu'il n'est pas possible de prendre du plaisir sur les petites routes. Notre essai l'a assurément démontré, puisqu'il a été effectué en partie sur des routes de campagne autour d'Ittre et de Braine-le-Château, dans le Brabant wallon. Ce qui prouve que notre petit pays vaut toujours la peine d'être exploré.

### UNE AFFAIRE DE FAMILLE

Le Mokka-e est disponible à partir de 36.200 € en version e-Edition. L'équipement de série comprend le combiné d'instruments digital, les

jantes en alliage 16 pouces, le pack sécurité, la reconnaissance des panneaux de signalisation, les phares LED avec feux de route automatiques et le démarrage sans clé. Une caméra de recul et des jantes 17 pouces sont disponibles à partir du 2ème niveau, Elegance, qui vous coûtera 37.500 €. Pour une finition plus sportive et comprenant notamment un avant Vizor noir et des jantes 18 pouces, la GS-Line est proposée au prix de 38.950 €. La version haut de gamme n'est autre que la version Ultimate, au prix de 41.300 €, avec son toit noir et ses phares Matrix.

On dénombre également quelques frères et sœurs au sein du groupe. Comme la Peugeot e-2008, qui se décline en version Active à partir de 33.802 €. En DS, le DS3 Crossback e-Tense en version So Chic est proposé à partir de 38.400 €. Ce dernier modèle veut être le rejeton le plus chic de la famille. Une version essence similaire de 130 ch est proposée à partir de 23.800 €, de telle sorte que l'écart entre les deux reste important. Surtout pour un achat privé.



- Le nouveau design Opel
- L'entraînement électrique agréable
- Le mode économique Eco



- Le choix entre le Mokka-e, l'e-2008 ou le DS3 Crossback
- La différence entre la version essence et électrique reste (trop) importante



# Loewe bild v. Fascinamment différent.

Découvrez un monde où élégance, tradition et performance se marient parfaitement. Découvrez l'extraordinaire ligne TV bild v. Ligne Loewe. Les téléviseurs sont dotés de la dernière technologie et d'un panneau oled 4K avec HDR10, HLG et Dolby Vision™ pour des performances maximales. Comme on peut s'y attendre de Loewe, ils testent chaque téléviseur avant qu'il ne soit individuellement calibré à la livraison pour un plaisir de visionnement parfaitement optimisé.

Loewe combine l'ingénierie allemande avec l'amour du design et le souci du détail - pour des moments télévisés fascinants.



## **Arnout**

Veemarkt 12  
8500 Kortrijk  
056 21 17 89  
www.arnout.be

Beverenstraat 23  
8540 Deerlijk  
056 71 96 52  
www.arnout.be

## **Audiomix**

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

## **Beeld, Klank & Koffie Patrick Verheeken bvba**

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

## **D&M Beeld- en Klankstudio**

Beverenstraat 4C  
9700 Oudenaarde  
055 30 28 05  
www.d-en-m.be



### **Technologie oled.**

La technologie oled se caractérise par des couleurs vives et naturelles avec un contraste parfait, du noir le plus profond au blanc le plus pur. La netteté détaillée garantit des mouvements rapides et fluides sur l'écran. La gamme de couleurs des noirs les plus profonds aux parties les plus sombres de l'image garantit une reproduction brillante des couleurs. Les couleurs sur le fond noir profond semblent exceptionnellement lumineuses et vibrantes. Des nuances de couleurs délicates et une large plage de luminosité rendent l'écran idéal pour les films et contenus HDR avec Dolby Vision™.

### **Expérience sonore.**

Le puissant système de son stéréo intégré comprend un haut-parleur bass-reflex fermé et six haut-parleurs qui génèrent 80 watts de puissance musicale pure. La barre de son émet des tons chauds et des basses fréquences qui remplissent la pièce de sons riches. La technologie intelligente Mimi Defined™ reconnaît de manière optimale le son et la tonalité en temps réel. Vous pouvez l'adapter à votre profil auditif personnel.

### **Enregistrer et jouer.**

Le disque dur intégré dr + permet d'enregistrer pendant des heures. Avec une capacité de stockage de 1 To, le Loewe bild v. est conçu pour répondre à votre emploi du temps. Vous pouvez enregistrer deux programmes simultanément tout en regardant la télévision sur une troisième chaîne. Le programme TV peut être mis en pause et repris ultérieurement. Avec l'application Loewe, il est également possible de regarder le programme sur votre appareil mobile lors de vos déplacements.

Le Loewe bild v. est disponible **à partir de 3.999 €.**

**Découvrez-en plus chez votre revendeur  
Loewe ou sur [loewe.tv/be-fr](https://loewe.tv/be-fr)**

# **LOEWE.**

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

**Heyman**  
Krijgsbaan 209  
9140 Temse  
03 771 11 86  
[www.heymanreference.be](http://www.heymanreference.be)

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

**Klank- en Beeldstudio  
Vanden Bussche**  
Torhoutsesteenweg 88 c  
8400 Oostende  
059 70 50 62  
[www.vanden-bussche.be](http://www.vanden-bussche.be)

## ESSAI TOYOTA YARIS HYBRID STYLE

# UNE HYBRIDE QUI VA DROIT AU BUT

Cela semble faire une éternité que Toyota a lancé la Prius, alors que ce n'était qu'en 1997. Il s'agissait de la première voiture avec un moteur à essence assisté par un moteur électrique. La marque japonaise a bien fait, car aujourd'hui, 9 millions d'exemplaires de cette voiture sont en circulation dans le monde.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

La gamme actuelle se compose de 7 modèles, parmi lesquels sont possibles des combinaisons hybrides. Nous avons testé la dernière nouveauté, à savoir la Yaris Hybrid lancée l'année dernière. Ce modèle en est aujourd'hui à la 4ème génération.

Avec un nouveau style et une nouvelle génération de moteurs hybrides.

Avec sa grande calandre et ses feux étroits à l'avant, la Yaris fait plus que jamais souffler un vent de fraîcheur. Avec ses épaules hautes, elle arbore également des flancs et un arrière à l'allure mature. Pour nous, elle semble plus grande qu'elle ne l'est réellement. L'association avec les montants B et le toit de couleur noire est également réussie. Il s'agit d'une voiture du segment B, le terrain de jeu de concurrents comme les Renault Clio, Ford Fiesta, Opel Corsa, Hyundai i10, Honda Jazz et autres Citroën C3. Ici aussi, la tendance est uniquement aux versions cinq portes. Il n'y a pas de trois portes ou il faut alors opter pour la Yaris GR en série limitée, qui doit véhiculer l'image du championnat de rallye WRC.

Hormis sa face avant, notre Yaris Hybrid n'a rien en commun avec la bête de rallye précitée. La version Hybrid est entraînée par



un moteur 1,5 VVTi trois cylindres associé à un petit moteur électrique. Elle développe une puissance de 116 ch (85 kW).

#### CONDUITE À L'ÉLECTRIQUE JUSQU'À 50 KM/H

Le moteur électrique tire son énergie d'une nouvelle batterie ion-lithium et permet d'atteindre une vitesse de 50 km/h en mode électrique. Vous ne le sentirez pas du tout, mais l'entendrez. Ou mieux, vous n'entendrez rien. L'autonomie électrique est donc limitée, mais suffisante pour effectuer des courts tra-

jets en mode électrique en ville. Vous pouvez activer vous-même le bouton EV, du moins lorsque le système hybride est suffisamment chargé. Dès que vous demandez davantage de puissance, le moteur thermique entre en action et un ronronnement rauque se fait entendre, parfois trop envahissant dans l'habitacle. En utilisation normale, la conduite en mode EV est occasionnellement perceptible lors de l'accélération ou du freinage. Ou bien sélectionnez le mode B du levier de vitesses, permettant au moteur de récupérer davantage. Il existe 3 modes de conduite:

Eco, Normal et Power. Il n'y a pas de grande différence. Nous avons généralement laissé la voiture en mode Normal, qui est aussi le mode dans lequel elle démarre. Les deux autres modes sont indiqués sur le tableau de bord.

La Yaris Hybrid est très performante. Il lui faut 9,7 secondes pour accélérer de 0 à 100 km/h, ce qui représente une grande amélioration par rapport au modèle précédent qui mettait 12 secondes. En prenant 10 secondes comme référence, c'est donc pas mal.



# EEN HYBRIDE VOOR DE PRIJS VAN EEN BENZINE\*



## TOYOTA COROLLA HYBRIDE



TOYOTA. THINK ABOUT IT.

MAAK OP VOORHAND EEN AFSPRAAK OM LANGS TE KOMEN!

### GARAGE PIETERS

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

### AUTOMOTIVE MECHELEN

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

### GARAGE MONTANA

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



LAADT ZICHZELF  
AL RIJDEND OP

4,5-5,3 L / 100 KM | 101-121 G / KM (WLTP) | [www.toyota.be](http://www.toyota.be)

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.  
Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004): [toyota.be](http://toyota.be)



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

\* Corolla Touring Sports en Corolla 5-deurs – de hybride versie aan de prijs van de benzine versie: stemt overeen met een korting van € 2.850 op de hybride versies van de Corolla TS of Corolla 5-deurs. Het bedrag van € 2.850 stemt overeen met het prijsverschil tussen de hybride versie (referentiemodel: Corolla TS 1.8 Dynamic, € 29.460 BTWin) en de vergelijkbare benzine versie (referentiemodel: Corolla TS 1.2 Dynamic, € 26.610 BTWin). Optionele, niet verplichte aanbieding onder voorwaarden. Geldig van 01.04.2021 tot en met 30.04.2021 zolang de voorraad strekt, bij aankoop van een nieuw voertuig bij de deelnemende verdelers in het erkende distributienetwerk van Toyota in België. Voorbehouden aan particuliere klanten tenzij anders vermeld. Voor meer informatie over deze promotie, contacteer uw Toyota-verdeler of bezoek onze website [www.toyota.be](http://www.toyota.be). Afgebeeld voertuig met opties of accessoires. (1) 5 jaar gratis waarborg, Toyota Eurocare wegbijstand tot 10 jaar mits jaarlijks onderhoud in het erkende Toyota-netwerk. Verlengde dekking van de hybride batterij tot 10 jaar mits jaarlijks gratis check-up in het erkende Toyota-netwerk: aanbiedingen onder voorwaarden. Meer info op [toyota.be](http://toyota.be) – [toyota.lu](http://toyota.lu) of bij uw erkend Toyota-verkooppunt in België of in het Groothertogdom Luxemburg.

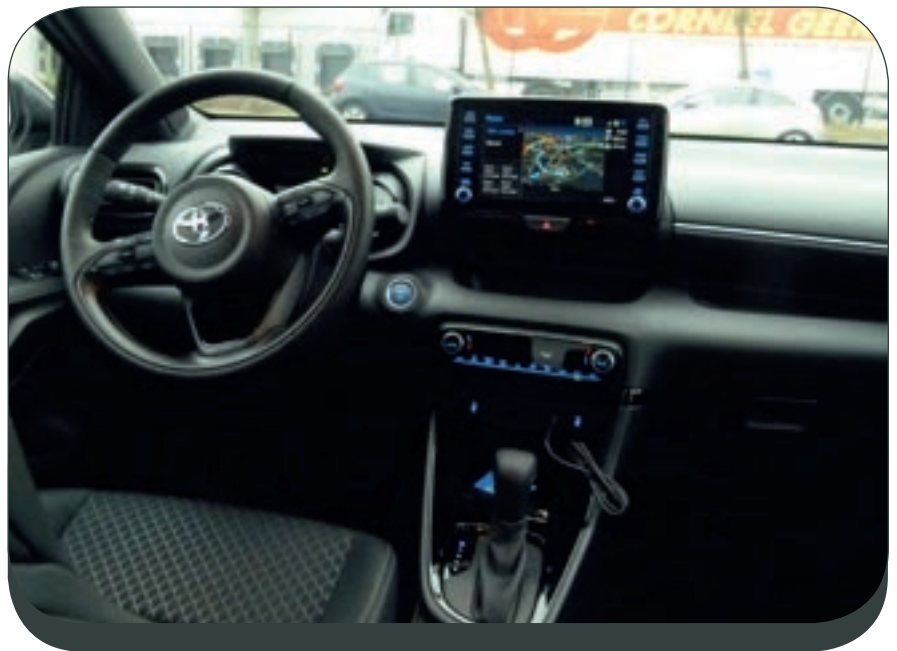
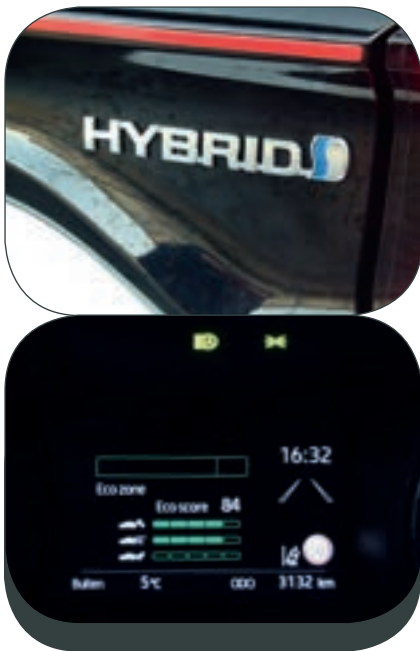
5 JAAR  
GARANTIE

TOT  
10 JAAR  
BIJSTAND

TOT  
10 JAAR  
HYBRIDE BATTERIJ

(1)





## CONSOMMATION

La consommation revêt sans doute encore plus d'importance que les performances. Surtout dans le cas d'une hybride. Toyota annonce une consommation normalisée de 3,8 litres aux 100 km. Avec une utilisation mixte, nous avons consommé 4,4 litres aux 100 km. Lorsque vous appuyez un peu plus et faites un peu plus d'autoroute, l'ordinateur de bord affiche rapidement 5,7 litres aux 100 km. En cas d'accélération brutale, le bruit du moteur s'imisce davantage à l'intérieur et la boîte de vitesses e-CVT a plus de mal à maintenir le régime. L'inconvénient typique des boîtes de vitesses CVT. Cette Yaris est plutôt économique par conduite normale. Vous profitez ainsi pleinement du système hybride, qui utilise alors correctement ses moments électriques lorsque c'est nécessaire. À ces moments, la Yaris constitue plutôt une cita-

dine agréable. Elle offre une bonne tenue de route, même si la direction est un peu légère. Pour des performances supérieures, il reste toujours la Yaris GR susmentionnée. Il faut connaître ses priorités.

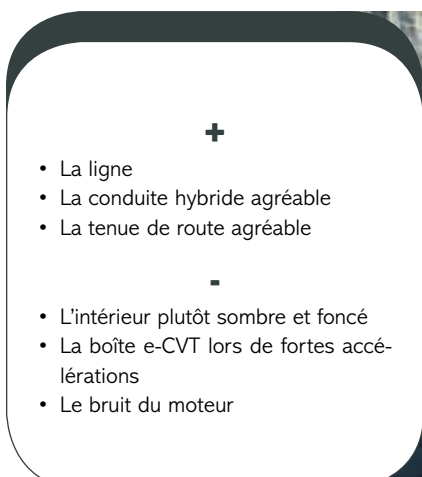
## EN PRATIQUE

Pour ce qui concerne l'habitacle et la fonctionnalité, cette Toyota présente peu de fioritures. Tout est facile à trouver, la navigation fonctionne comme il se doit. Seule la connexion bluetooth s'interrompait parfois en entrant dans la voiture, ce qui nous obligeait à reconnecter le téléphone. La finition est excellente, il ne manque qu'une certaine frivolité. L'intérieur est très foncé et paraît donc sombre. Ce qui est dommage. Si les sièges à l'avant sont bien dimensionnés, l'espace pour les jambes et l'assise à l'arrière est restreint.

Le coffre offre un volume de 286 litres, mais peut être agrandi en rabattant la banquette en deux parties.

## BUDGET

Il y a déjà une Yaris Hybrid de base à partir de 19.220 €. Celle-ci est déjà assez bien équipée en matière de sécurité et, par exemple, le régulateur de vitesse adaptatif est de série. Il existe six niveaux de finition au total. Nous avons testé une version Style, au prix de 27.820 €. On trouve des hybrides comparables chez Renault, avec la Clio équipée de la technologie E Tech à partir de 25.650 €, ainsi que chez Honda, la nouvelle Jazz étant disponible en version hybride à partir de 21.800 €. Ces citadines ne sont pas vraiment super bon marché, mais la Yaris présente un bon rapport qualité-prix.



+

- La ligne
- La conduite hybride agréable
- La tenue de route agréable

-

- L'intérieur plutôt sombre et foncé
- La boîte e-CVT lors de fortes accélérations
- Le bruit du moteur

Dans sa version hybride, la nouvelle Toyota Yaris est une voiture à la conduite plus que fluide. Utilisée correctement, elle est également économique. Elle offre également un bon équipement pour son prix. Et elle est aussi attirante, même s'il est dommage que cette esthétique ne se prolonge pas à l'intérieur, où l'abondant plastique noir crée une impression lugubre.

## LES SCOOTERS EMCO: UNE OVERDOSE DE PLAISIR ÉLECTRIQUE

En 2021, le scooter électrique est devenu le choix le plus logique pour les petits déplacements en ville et hors-ville. Sur deux roues, vous pouvez éviter pratiquement tous les embouteillages. Et en roulant à l'électrique, vous ne provoquez pas de pollution sonore et préservez totalement l'environnement. Pour ceux qui recherchent également une bonne dose de plaisir de conduite pendant ces déplacements, le constructeur allemand emco a développé plusieurs scooters électriques qui garantissent ce plaisir. De plus, ces scooters emco sont si attrayants que vous voudrez être vu sur l'un d'eux.

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE



## NOVI ET NOVA

Emco commercialise actuellement deux modèles: NOVI et NOVA. Le NOVA est inspiré des scooters italiens classiques, mais n'en est surtout pas une copie exacte. De plus, il est très bien fini et équipé. Le NOVI présente un aspect un peu plus moderne, mais conserve aussi un côté rétro très tendance. Le NOVI dispose de roues 14 pouces, tandis que le NOVA possède des roues 10 pouces. Le NOVI est équipé d'un frein à tambour à l'arrière et d'un frein à disque à l'avant, tandis que le NOVA possède un frein à disque à l'avant et à l'arrière.

## LES PERFORMANCES

Les deux scooters peuvent atteindre maximum 45 km/h et, en fonction du pack batterie choisi, peuvent parcourir 50 à 130 km. Ces deux scooters sont disponibles avec une batterie de 28Ah ou de 37Ah. Avec la plus petite batterie, vous pourrez parcourir 50 km, contre 65 avec la plus grande. Vous pouvez choisir d'acheter les scooters avec 2 batteries. En changeant les batteries quand l'une d'elles est déchargée, vous pourrez ainsi parcourir 130 km avec une double batterie.

Le fait de pouvoir changer les batteries et les retirer du scooter s'avère intéressant. Vous ne devez ainsi pas recharger le scooter, mais pouvez tout simplement recharger la batterie sur une prise à la maison ou au bureau. Recharger la batterie prend entre 2 et 4 heures.

## PRIX ET ACCESSOIRES

Des accessoires sont disponibles pour les deux scooters. Les scooters peuvent ainsi être équipés d'un top case, d'un pare-brise et d'un support pour votre smartphone. Les scooters sont équipés de série d'un contrôleur auquel vous pouvez connecter votre smartphone. Cela vous permet de visualiser de nombreuses données du scooter (consommation, vitesse moyenne, infos sur la batterie, etc.) sur votre smartphone. Vous pouvez également l'utiliser pour définir différents modes de conduite sur le scooter.

Les deux modèles sont donc disponibles avec 1 ou 2 batteries de 28Ah ou 37Ah. Veuillez trouver ci-dessous les prix et l'autonomie des deux modèles.



# Plus d'hésitation. Passer à l'action.



Movement that inspires

Hybride, hybride rechargeable ou électrique. Profitez d'un avantage fiscal sur le modèle électrifié Kia qui vous convient. Avec une voiture électrifiée Kia vous ne profitez pas seulement du voyage, mais également d'un avantage fiscal intéressant, **jusqu'à 100%<sup>(1)</sup> de déductibilité.**

**Rendez-vous chez votre concessionnaire Kia ou sur [kia.be](http://kia.be).**

#### **Kia Kortrijk**

Kortrijksesteenweg 401  
8530 Harelbeke  
056 36 01 36 - [www.novoto.be](http://www.novoto.be)

#### **Kia Roeselare**

Bruggesteenweg 281  
8830 Hooglede/Gits  
051 22 18 96 - [www.novoto.be](http://www.novoto.be)

#### **Geraard Motor**

Astridlaan 173  
9500 Geraardsbergen  
054 41 02 50 - [www.geraardmotor.be](http://www.geraardmotor.be)

#### **New 4AS**

Chaussée de Ninove 570  
1070 Anderlecht  
02 425 26 20 - [www.4as.be](http://www.4as.be)

0 - 6,4 l/100 km (WLTP) 0 - 146 g/km (WLTP)

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

(1) Basé sur la législation en vigueur au 01/01/2021. Kia n'est pas responsable des changements éventuels dans la législation.

\* 7 ans de garantie ou 150.000 km (selon la première limite atteinte, sans limite de kilométrage pendant les 3 premières années). \*\* Photo à titre illustratif.  
E.R. :



**NOVI:**

- 1 batterie 28Ah (50-55 km): 3049,40 €
- 2 batteries 28Ah (100-110 km): 4015,37 €
- 1 batterie 37Ah (max. 65 km): 3303,61 €
- 2 batteries 37Ah (max. 130 km): 4472,93 €

**NOVA:**

- 1 batterie 28Ah (50-55 km): 3659,49 €
- 2 batteries 28Ah (100-110 km): 4625,45 €
- 1 batterie 37Ah (max. 65 km): 3913,69 €
- 2 batteries 37Ah (max. 130 km): 5083,02 €

Pour en savoir plus sur la marque emco, nous nous sommes entretenus avec Terence Vermeij, account manager service externe d'emco Benelux, et Netty Karsdorp, collaboratrice marketing d'emco Benelux.

Pourquoi choisir un scooter plutôt qu'un vélo électrique ou un speed pedelec qui permet également de rouler à 45 km/h?

D'abord et surtout, conduire un scooter est une expérience en soi. C'est tout simplement sympa, et vous serez assez vite tenté d'également utiliser votre





## DEMANDEZ UN ESSAI :

TESTEZ LA CONDUITE DE  
L'UN DE NOS VÉHICULES.



## LEASE-ME:

PRENEZ LA ROUTE SANS LE  
MOINDRE SOUCI GRÂCE À  
NOS FORMULES DE LEASING.



## VÉHICULES EN STOCK :

LARGE CHOIX DE VÉHICULES  
HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES  
DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT.



## MODÈLES HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES :

NOTRE GROUPE AUTOMOBILE SE FERA  
UN PLAISIR DE VOUS FAIRE DÉCOUVRIR  
NOTRE GAMME DE VÉHICULES.



0 L/100 KM  
 0 G/KM (WLTP ÉLECTRIQUE)

1,2-1,8 L/100 KM  
 27-41 G/KM (WLTP HYBRIDE)

AUTOMOTIVE GROUP **WAREGEM**  
TRANSVAALSTRAAT 1 (COIN VIJFSEWEG)  
T 056/60 22 18  
PEUGEOTWAREGEM@AUTOMOTIVEGROUP.BE  
CITROËN WAREGEM@AUTOMOTIVEGROUP.BE

# AUTOMOTIVE GROUP

AUTOMOTIVE GROUP **ROESELARE**  
MEIBOOMLAAN 115 (COIN RIJKSWEG)  
T 051/20 78 01  
PEUGEOT ROESELARE@AUTOMOTIVEGROUP.BE





emco pour une promenade plaisir, en plus de son utilisation quotidienne et pratique. À côté de cela, un scooter offre évidemment l'avantage de ne plus devoir pédaler du tout, ce qui permet d'arriver à chaque rendez-vous sans la moindre goutte de sueur sur le front.

Pour les plus longs trajets, la position assise sur un scooter s'avère aussi beaucoup plus confortable que sur un vélo. Les douleurs liées à la selle sont totalement exclues. Vu qu'un scooter offre également un peu d'espace de rangement, vous pourrez aussi emporter quelques petites affaires. En montant un top case sur le scooter, vous créerez encore plus d'espace de rangement, et n'aurez assurément plus besoin de porter un sac à dos, ce qui ne fera qu'augmenter le confort et le plaisir de conduire. (Le NOVI dispose également d'un crochet pour sac à l'avant, près des genoux).

#### **Qu'est-ce qui rend le scooter électrique plus intéressant que le scooter à essence?**

Différentes villes prévoient d'interdire les cyclomoteurs à essence dans les zones interdites aux voitures en raison du bruit et des émissions. Si vous comptez acheter un nouveau scooter prochainement, optez assurément pour un modèle électrique. Vous aurez ainsi la certitude qu'il conservera sa valeur pendant des années.

Conduire un scooter électrique revient également moins cher. Non seulement parce que l'électricité est moins chère que l'essence, mais aussi parce qu'un scooter électrique nécessite moins d'entretien.

#### **Qui est précisément emco?**

Le groupe emco est un grand groupe allemand spécialisé notamment dans les accessoires pour salle de bains, les tapis d'entrée et les fournitures de bureau. Il possède quatre usines en Allemagne. Convaincus de l'utilité des scooters électriques, les dirigeants d'emco ont commencé à en produire il y a quelques années. Ces scooters sont dès lors entièrement dessinés et développés en Allemagne. Pour les clients du Benelux, le fait qu'emco fasse partie d'un groupe pouvant s'appuyer sur énormément d'expérience constitue absolument un avantage.

On dénombre actuellement une vingtaine de concessionnaires en Belgique chez qui il est possible de commander un scooter emco, mais ce réseau s'étendra encore fortement dans un avenir proche.

#### **Emco va-t-il lancer de nouveaux modèles sur le marché?**

Un nouveau modèle sera effectivement lancé sur le marché plus tard courant 2021. Ce modèle sera lui aussi entièrement développé en Allemagne, mais arborera un look un peu plus futuriste que les modèles actuellement proposés.

## LE RANGE ROVER CLASSIC - ELECTRIFIÉ

Le monde évolue vers la durabilité - mais comment pouvons-nous préserver l'avenir de nos voitures classiques préférées, afin qu'elles soient toujours appréciées par les générations à venir? L'équipe Lunaz Design redonne vie à ces voitures, en les convertissant avec des groupes motopropulseurs électriques. Après Rolls Royce, Bentley et Jaguar, le Land Rover Classic est le dernier à rejoindre ces véhicules classiques remasterisés par Lunaz.





## SUR COMMANDE

David Lorenz et Jon Hilton ont fondé Lunaz Design en 2018. Leur objectif - combiner la beauté esthétique des voitures historiques avec les technologies du futur. Quel meilleur endroit pour fonder l'entreprise qu'à Silverstone, lieu du célèbre circuit de course.

Lunaz Design trouve les voitures et commence par les ramener au métal nu. "Revenir à l'essentiel est notre façon de garantir la meilleure qualité possible", explique James Warren, directeur de la communication chez Lunaz Design. "Nous les restaurons complètement et les améliorons avec les dernières technologies. "

"Nos séries de production sont limitées et les voitures sont construites sur commande. Les clients peuvent injecter leur propre personnalité dans leurs voitures en travaillant sur les spécifications avec notre directeur du design. En fonction de ce que veut le client, nous essayons de garder autant de détails intérieurs d'origine que possible, pour garder la voiture authentique. Des fonctionnalités modernes, telles que des systèmes d'infodivertissement, peuvent être ajoutées sans changer l'aspect du design original. Pour rendre ces voitures classiques à zéro émission suffisamment pratiques pour la conduite quotidienne, nous intégrons une autonomie de charge aussi bonne que celle des meilleurs véhicules électriques contemporains."

## LE RANGE ROVER CLASSIC ÉLECTRIFIÉ

Fin 2020, Lunaz a annoncé qu'il convertirait 50 Range Rover Classic en modèles entièrement électriques. "Après Rolls Royce, Bentley et



Jaguar, nous avons réfléchi très attentivement à la prochaine voiture sur laquelle nous travaillerions", dit James. "Le Range Rover Classic était le plus demandé par nos clients. Produit à l'origine entre 1968 et 1994, le Range Rover Classic a inventé la notion de voiture tout-terrain de luxe. Dans le passé, les voitures haut de gamme étaient construites dans un but précis, comme pour les voyages internationaux, ou pour assister à des événements spéciaux. Le Range Rover Classic a changé tout cela, avec sa polyvalence. Il convient aussi bien à la conduite dans le centre de Londres qu'à la chasse à la campagne. Plus que cela, c'est une icône du design britannique. C'est pourquoi elle mérite toute notre attention, afin que nous puissions en faire une voiture de luxe fiable et efficace, adaptée au 21ème siècle.»

## RESTAURATION ET RÉINGÉNIERIE

Chaque restauration commence par un démontage complet, jusqu'aux plus petits composants. Les composants sont ensuite pesés au gramme près et numérisés au laser pour assurer la perfection technique à chaque étape du processus. L'équipe Lunaz est composée de grands experts en ingénierie automobile avec des compétences spécialisées allant de la carrosserie traditionnelle aux groupes motopropulseurs. Les groupes motopropulseurs sont entièrement conçus et fabriqués en interne.

Pendant le processus de reconstruction, les dernières technologies sont intégrées, tout en préservant les caractéristiques de conception d'origine de la voiture. Chaque voiture qui quitte l'atelier de Lunaz bénéficie de la direction assistée, des freins et de la suspension améliorés, de la climatisation et des dernières technologies d'infodivertissement, y compris Apple Car Play. "Notre principal défi est de rester fidèle aux voitures et de leur donner fiabilité et performance" dit James."

"La réalité est que le monde a besoin de technologies durables. À mesure que nous passerons aux voitures entièrement électriques, la conduite de voitures conventionnelles deviendra incroyablement chère. Ces voitures classiques ont une réelle valeur culturelle et historique en raison de leurs designs emblématiques. L'électrification est la réponse dont nous avons besoin pour les empêcher de devenir inutiles. Ce que nous faisons, c'est les remasteriser et améliorer l'expérience de conduite. Cela signifie une conduite silencieuse, une direction assistée, la climatisation et des freins améliorés. C'est comme une version remasterisée de votre album de musique préféré. Tout est plus net. Les voitures bénéficient d'une accélération instantanée incroyable et d'une superbe suspension. L'électrification répond aux problèmes de fiabilité et de durabilité dont souffrent les voitures classiques et permet à leurs propriétaires de les utiliser comme véhicule de conduite quotidien s'ils le souhaitent."

## LUNAZ RANGE ROVER CLASSIC

Le Range Rover Classic, le SUV le plus célèbre au monde, est désormais prêt pour un avenir durable. Le Lunaz Range Rover Classic est disponible en deux configurations - 'Country' ou 'Town'.

# ESSAI EN PRIMEUR DACIA SPRING SPRING IS IN THE AIR

Dacia, qui fait partie du groupe Renault depuis 2004, peut se targuer de proposer une gamme de voitures abordables.

Et vu que les voitures électriques veulent entrer dans les mœurs dans diverses gammes de prix, Dacia se lance sur le marché avec la voiture électrique la moins chère actuellement en vente. Lors d'un essai en primeur, nous avons voulu savoir si le prix vaut le détour.

TEXTE: FILIP DEWULF

PHOTOS: FILIP DEWULF ET GROUPE RENAULT BELGIQUE-LUXEMBOURG



## 16 990,- EUROS

Tel est le prix que réclame Dacia pour la version de base de cette Spring. Une version de base baptisée Comfort. N'attendez pas de celle-ci un équipement spectaculaire ou high-tech. Le nécessaire est présent, rien de plus. La version mieux équipée bénéficie d'une caméra de recul, d'un écran tactile 7 pouces avec navigation et de notes d'orange sur les rails de toit, les rétroviseurs extérieurs et le pare-chocs avant. Baptisée Comfort Plus, celle-ci vous coûtera 17.990 €. Si la voiture peut être commandée dès maintenant, les premières livraisons sont prévues pour septembre. Le système de navigation fonctionne comme il se doit, rien à signaler pour cette gamme de prix. Le démarrage de la voiture s'effectue encore à l'aide d'une clé traditionnelle et le frein à main se présente aussi sous la forme du levier à l'ancienne. La Spring paraît beaucoup plus petite que ne le suggèrent les photos. Elle mesure seulement 3,73 m de long et 1,77 m de large. Le fait qu'elle semble plus grande sur les photos est davantage lié à son look de cross-over, qui se traduit par une hauteur de 1,51 m.

## 45 CH ET 27,4 KWH

Le moteur électrique synchrone de la Spring délivre une puissance modérée de 45 ch et un couple de 125 Nm. Hors de question, donc, d'envisager des performances fulgurantes. L'accélération de 0 à 100 km/h est possible en 19,1 secondes. Accélération n'est peut-être pas le terme le plus approprié. Cela faisait longtemps que nous n'avions pas eu besoin d'autant de temps pour accélérer sur l'autoroute. Avec cette voiture, vous ne risquez pas de recevoir une amende pour excès de vitesse sur autoroute, puisque sa vitesse maximale est limitée à 125 km/h. Les reprises, surtout, prennent également du temps. Il vous faudra même 26,2 secondes pour passer de 80 à 120 km/h. Nous vous conseillerons donc d'essayer d'éviter l'autoroute. Le véritable trafic urbain est plus son truc. Suivre le trafic ne pose ici aucun problème car lors de l'accélération sont disponibles la puissance et le couple d'une voiture électrique. Dans les zones 30 et 50, les faibles performances ne vous gêneront pas.

Le pack batterie sous le plancher de la Spring affiche 27,4 kWh. Offrant une autonomie WLTP de 230 km. Dans le trafic purement urbain, il devrait même



+

- Le prix
- La petite taille en ville
- Le rayon de braquage

-

- La direction molle
- Les bords sur les routes en mauvais état
- Les performances

être possible d'aller jusqu'à 300 km. Lors de notre essai, l'autonomie affichée était de 211 km avec une batterie chargée à 100%.

Recharger la batterie prend 4h30 à une wallbox de 7,4 kW. Contre 8h30 avec un chargeur de 3,7 kW. La charge rapide est également possible, certes jusqu'à maximum 30 kW, permettant ainsi d'atteindre 80% de charge en une heure. Pour ce faire, le câble de recharge CC fait cependant partie des options (250 €). Il faut absolument l'inclure, selon nous.

Le trafic urbain constitue assurément le biotope de cette voiture. Autre avantage de sa petite taille: son rayon de braquage, qui permet de tourner et faire demi-tour sur 9,3 mètres. Par contre, la direction est très molle et offre peu de retour.

### BONDS

La Spring offre par ailleurs une conduite assez fluide, pour autant que la chaussée ne présente pas d'irrégularités. Sur les routes en béton, les pavés et les chaussées en mauvais état, la voiture a tendance à faire des bords, faisant ici vraiment honneur à son nom. Et dans les virages rapides, la suspension avant atteindra rapidement ses limites et commencera à pencher fortement. C'est aussi certainement lié à ses petites roues de 14 pouces. Cette voiture n'est donc vraiment pas faite pour tourner comme un fou. Contentez-vous de respecter les limitations de vitesse en ville et en périphérie, et il n'y aura aucun problème.



**Avec la Spring, Dacia possède la voiture électrique la moins chère du marché. Pas un modèle au look futuriste, pas d'équipement super luxueux et pas de performances tape-à-l'œil. Ceux qui peuvent s'en accommoder et utiliser leur voiture pour l'usage auquel elle est destinée, à savoir conduire d'un point A à un point B en toute sérénité et en silence, ne feront pas un mauvais achat. Si vous la considérez comme une voiture polyvalente avec laquelle vous souhaitez également effectuer de longs trajets sur autoroute, ses performances et sa tenue de route ne seront pas à la hauteur. Chez Dacia, les acheteurs soucieux de leur budget, qui souhaitent effectuer un nombre de kilomètres limité en ville tout en restant soucieux de l'environnement, sont aujourd'hui à la bonne adresse. Les sociétés de voitures partagées seront aussi certainement intéressées à ajouter ce modèle à leur flotte.**

# NOS CONCESSIONNAIRES SE PENCHENT SUR LA VISION D'AVENIR DURABLE DE JLR

Début 2021, le groupe Jaguar-Land Rover a affiché de solides ambitions écologiques. Dans le cadre de sa nouvelle stratégie mondiale, baptisée 'Reimagine', le groupe entend se réinventer en tant que leader du luxe durable et socialement responsable. Nous nous sommes entretenus avec plusieurs concessionnaires JLR belges de premier plan pour connaître leur point de vue sur cette vision d'avenir ambitieuse.

TEXTE: JORAM VAN ACKER

## LA VISION 'REIMAGINE'

Le groupe Jaguar-Land Rover ne s'en cache pas: l'ensemble de l'entreprise veut être pauvre en carbone d'ici 2039. Pour y parvenir, le groupe va littéralement se réinventer sous le slogan 'Reimagine'. À partir de 2025, la gamme de la filiale Jaguar sera exclusivement composée de voitures électriques – des SUV compacts à la spacieuse XJ. Vers 2024, nous pouvons également nous attendre à un Land Rover purement électrique, le premier d'une série de pas moins de six véhicules tout-terrain électriques d'ici 2026.

À côté de cela, le groupe mise sur le développement de groupes motopropulseurs à hydrogène pour répondre à la demande future de ce carburant propre. Les premiers prototypes seront testés en Grande-Bretagne dans le courant de l'année.

Le groupe Jaguar-Land Rover investira également environ 2,5 milliards de livres par an dans de nouvelles technologies d'électrification ainsi que dans la poursuite du développement de services connectés destinés, en plus de l'expérience client, à optimiser la connaissance des produits.

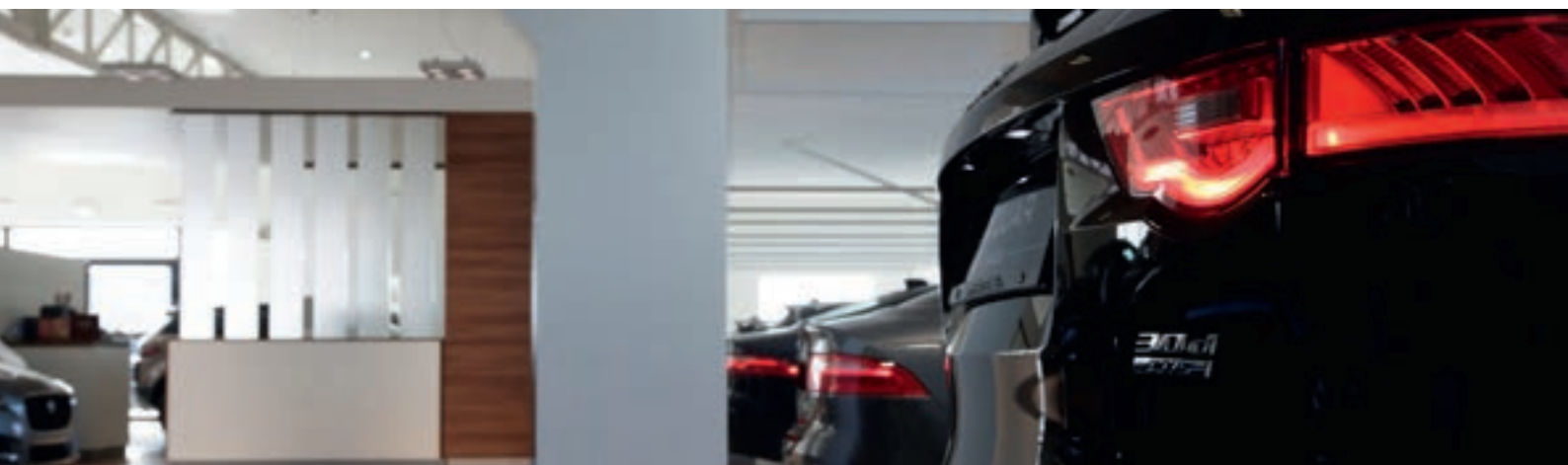
L'objectif consiste à parvenir à des émissions nettes de carbone nulles dans toutes ses activités d'ici 2039 et cela commence par l'optimisation de ses unités et méthodes de production. Le groupe basera désormais ses nouveaux modèles sur l'une des deux seules plateformes suivantes: la plateforme MLA (Modular Longitudinal Architecture) pour les modèles à moteur thermique et la plateforme EMA (Electric Modular Architecture) pour les véhicules purement élec-

triques. À côté de cela, Jaguar et Land Rover partageront également davantage le développement de technologies et de logiciels avec les autres entreprises du groupe Tata.

## ACCUEIL DANS NOTRE PROPRE PAYS

Les concessionnaires belges de Jaguar et Land Rover se réjouissent donc de l'évolution radicale des marques qu'ils représentent. Tant Jaguar que Land Rover proposent déjà actuellement plusieurs modèles hybrides rechargeables et même un modèle purement électrique, mais le passage à des véhicules exclusivement électrifiés constitue une étape audacieuse. Nous nous sommes donc entretenus avec plusieurs concessionnaires Jaguar et Land Rover pour voir comment eux et leurs clients appréhendent ce changement.

*Land Rover Tersteene Oostende*





## JAGUAR - LAND ROVER LOUVAIN & MALINES KOEN SCHOONJANS, DIRECTEUR COMMERCIAL (LOUVAIN)

### Comment évolue la demande de groupes motopropulseurs écologiques parmi votre clientèle?

Nous constatons surtout un solide intérêt de la part du secteur des entreprises, car notre gamme comprend actuellement surtout des hybrides rechargeables. Celles-ci sont encore fiscalement intéressantes pour les entreprises. Au niveau des particuliers, la situation est différente: l'achat d'un tel véhicule hybride rechargeable reste en moyenne 8.000 euros plus cher par rapport à un modèle conventionnel, ce qui ne les incite pas suffisamment à faire le pas.

### Un Land Rover électrique sera-t-il encore et toujours le meilleur véhicule tout-terrain?

Nous en sommes certains. Land Rover a toujours été la marque 4x4 par excellence et cela ne changera pas. Selon nous, le fait que l'arrivée d'un Land Rover entièrement électrique ait pris du temps s'explique par le fait que de nombreux développements sont nécessaires pour garantir des capacités tout-terrain de premier ordre.

### Comment l'écologie s'accorde-t-elle avec le luxe que représente un Range Rover?

Écologie et luxe peuvent parfaitement aller de pair. Comme le démontrera également la gamme Jaguar, qui sera bientôt totalement électrifiée. La sensation de luxe est aussi souvent associée aux matériaux utilisés et à la qualité de la finition. Et dans ce domaine, les Range Rover ne changeront pas. À côté de cela, un groupe motopropulseur électrique est toujours très silencieux, ce qui profite également au confort.

### En tant que concessionnaire, comment contribuez-vous à un avenir plus vert pour le groupe JLR?

Nos bâtiments sont très récents et répondent déjà à toutes les exigences environnementales. Nous avons par exemple fait installer des panneaux solaires sur la quasi-totalité de la surface de notre toit. Nous disposons également de deux bornes de recharge sur notre parking afin que les clients qui nous rendent visite avec une voiture électrifiée puissent recharger leur véhicule.

*Land Rover Tournai*



# DES VÉLOS DE QUALITÉ À DES PRIX TRÈS BAS

OÙ?



**BEGIJNENSTRAAT 156 - 9100 SINT-NIKLAAS**  
**A PARTIR DU 1ER MARS LIPPENSLAAN 16 À KNOKKE**

## Horaires

**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 jusqu'au 30 septembre 2021  
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 jusqu'au 30 septembre 2021  
Non valable sur les actions et les vélos enfant  
E.R. Fiets-Gigant, Begijnenstraat 156 te Sint-Niklaas



## JAGUAR - LAND ROVER SZREK (ZELE) PASCAL SZREK, DIRECTEUR

### Comment évolue la demande de groupes motopropulseurs écologiques parmi votre clientèle?

Au cours des deux premiers mois de 2021, la part des voitures hybrides rechargeables et des voitures entièrement électriques a atteint pas moins de 30% du total de nos ventes. La majorité concernait des hybrides rechargeables, pour lesquelles nous constatons une forte augmentation par rapport à 2020. Nous entrevoyons toujours un potentiel de croissance dans les chiffres de vente de notre alternative tout électrique, la Jaguar I-Pace.

### Un Land Rover électrique sera-t-il encore et toujours le meilleur véhicule tout-terrain?

La technologie des hybrides rechargeables et des groupes motopropulseurs entièrement électriques évolue très rapidement, de telle sorte qu'elle s'affinera encore davantage dans les prochaines années. Nous sommes convaincus que les Land Rover électrifiés continueront à représenter les principes 'Above & Beyond', en offrant des performances à couper le souffle, tant sur route qu'en dehors.

### Comment l'écologie s'accorde-t-elle avec le luxe que représente un Range Rover?

Un groupe motopropulseur écologique s'inscrit parfaitement dans les attentes et la vision d'avenir qui accompagnent un Range Rover. Le luxe et l'écologie sont ici complémentaires. Le niveau de la qualité et de la finition restera inchangé, mais en utilisant des matériaux plus légers et des technologies intelligentes, le Range Rover offrira du luxe mais de façon écologique.

### En tant que concessionnaire, comment contribuez-vous à un avenir plus vert pour le groupe JLR?

Pour notre nouvelle construction récente, nous avons gardé l'environnement à l'esprit. Nous avons ainsi installé des panneaux solaires sur notre toit et notre parking a été revêtu de dalles de gazon perméables. Nous avons également tenu compte de l'écologisation du parc automobile: des bornes de recharge ont été installées dans le bâtiment pour nos propres voitures et sur le parking pour les voitures des visiteurs.

Land Rover Wavre Longchamps



Land Rover Liège



**TEST MG EHS LUXURY**

# L'HYBRIDE RECHARGEABLE QUI CASSE LES PRIX

Après avoir fait ses premiers pas électriques avec la ZS EV l'année dernière, l'illustre marque de voitures de sport britanniques – aujourd'hui entre des mains chinoises – lance désormais l'EHS hybride rechargeable, qui devrait séduire une part de marché plus large. Un bon pari?

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF







C'est ce que nous avons voulu vérifier avec l'essai de la MG EHS.

L'EHS joue immédiatement dans un segment supérieur. Avec ses 4,57 m de long et 1,88 m de large, ce SUV est 26 cm plus long et 7 cm plus large que son petit frère, le ZS.

### MÉLANGE VENU D'AILLEURS

Il faut l'avouer: l'EHS présente un aspect mature. Les jantes 18 pouces sont de série, ce qui lui permet de tenir fermement la route. A l'avant, on retrouve le logo MG dans la calandre. A l'arrière, la voiture arbore même quelques traits de Mercedes ou de BMW, selon certains. Il y a pire comme références, ou est-ce chercher trop loin?

À l'intérieur de la voiture, on découvre des éléments déjà rencontrés auparavant dans le monde automobile. Le volant ressemble beaucoup à celui d'une VW Golf de la génération précédente. Sur la console centrale, les boutons en aluminium nous semblent tout droit sortis d'une Mercedes. Rien de mal à cela, mais pas très original. Le tableau de bord est garni de matériaux souples. Seule la partie inférieure est en plastique plus dur. Les sièges avant à réglage électrique sont beaux et confortables. Seulement, nous aurions aimé pouvoir les régler un peu plus bas, afin de pouvoir adopter une attitude de conduite plus sportive de temps en temps. Le volant est réglable en profondeur et en hauteur.

### 10 RAPPORTS

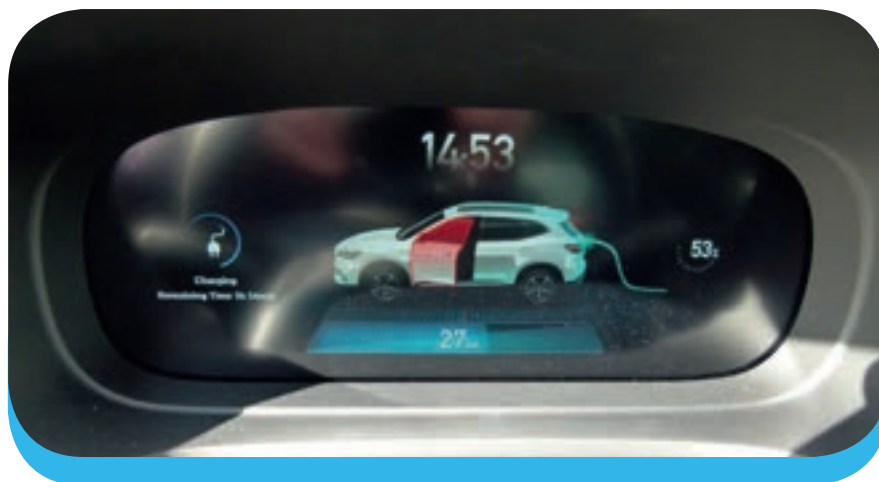
Sous le capot et sous le plancher, MG associe un moteur à essence turbo de 1,5 litre à un moteur électrique et un pack batterie de 16,6 kWh, ce qui donne une puissance combinée de 258 ch (190 kW) et un couple de 370 Nm. Et ce, pour un poids de 1800 kg. L'accélération de 0 à 100

km/h s'effectue en 6,9 secondes. L'embrayage du moteur à essence s'effectue au moyen d'une boîte automatique à 6 rapports, tandis que le moteur électrique transmet sa puissance par l'intermédiaire d'une unité de transmission électronique à 4 rapports. Une combinaison étrange à première vue, mais dont on ne remarque heureusement rien dans la pratique. Le passage des vitesses s'effectue sans problème. Il n'est pas possible de passer soi-même les vitesses à l'aide de palettes au volant ou en déplaçant le levier de vitesses. Nous avons remarqué que l'ensemble moteur-électrique a parfois des hésitations. Lorsque nous avons appuyé nous-mêmes sur le bouton EV de la console

centrale et que nous avons donc roulé sans émissions, le moteur sursautait parfois lors des fortes accélérations. De plus, il n'est pas toujours évident de savoir si c'est le moteur électrique ou le moteur à essence qui fonctionne. Un matin pluvieux, la voiture a même refusé de fonctionner à l'électrique lorsque nous le lui avons demandé. La montée en puissance n'est pas non plus très progressive. Cela procure parfois un sentiment étrange. Il reste du travail au niveau de la commande entre les vitesses et le transfert de puissance.

Mais l'autonomie avec le moteur électrique et les batteries est excellente. L'autonomie annoncée





selon la norme WLTP est de 52 kilomètres en mode purement électrique. Et cela semble très réaliste. Nous avons atteint 51 kilomètres. La MG EHS est équipée d'un chargeur de 3,7 kW, qui permet de recharger complètement la batterie en 4,5 heures environ à une borne de recharge publique à courant alternatif. La charge rapide sur courant continu n'est pas possible, mais celle-ci n'est pas très fréquente dans cette catégorie. Il va sans dire que le freinage régénératif est également possible. Cela se ressent lorsque vous relâchez l'accélérateur et cela se voit sur le panneau d'instruments de droite, qui affiche des chiffres négatifs dans le pourcentage de la puissance. Il n'est pas possible de régler la régénération par freinage. Cela reste réservé à la ZS électrique.

La consommation lors de notre essai se situait en moyenne entre 6,5 et 9,2 litres aux 100 km.

## CONDUITE

Cette MG est principalement axée sur le confort. En raison de la souplesse de sa suspension, les irrégularités sont parfois insuffisamment filtrées, provoquant un peu trop de houle. Sur les routes belges mal entretenues également, cette houle sera parfois un peu trop forte. Il s'agit clairement d'une voiture familiale, où vous pourrez profiter en bon père de famille de son équipement de série généreux, avoir suffisamment de place pour la famille, les courses ou les valises dans le coffre



d'un volume de 448 litres. Le hayon est d'ailleurs actionné électriquement de série et peut être réglé à différents niveaux ou hauteurs d'ouverture.

## SEULEMENT 2 OPTIONS

L'EHS est disponible en 2 versions. La version de base, baptisée Comfort, vous coûtera 34.985 € et comprend de série tous les équipements de sécurité et de confort. Au centre du tableau de bord trône l'écran tactile 10,1 pouces du système d'infodivertissement, équipé de série de la radio DAB, de la navigation Tom Tom et même de l'intégration via Apple CarPlay et Android Auto. Cependant, le système d'infodivertissement n'est pas le plus flatteur que nous ayons rencontré cette année. Il reste des lacunes, surtout au niveau de la commande. Par exemple, passer de la radio aux réglages de la navigation ou de l'airco prendra un certain temps. Les réglages de l'airco peuvent uniquement être activés via l'écran tactile. Il n'y a pas de boutons physiques. La navigation fonctionne assez bien, mais le signal disparaît dans les tunnels. Cela faisait longtemps que nous n'avions pas connu cela. La connexion bluetooth avec votre smartphone est quant à elle facile à établir. La version supérieure, baptisée Luxury, est renseignée au prix de 37.485 € dans le catalogue et ajoute la caméra à 360 degrés, les sièges sport en cuir et le toit ouvrant panoramique. En option, vous pouvez choisir la couleur métallisée (rouge, gris ou noir) pour 650 € ou un intérieur en cuir rouge pour 1.000 €, et ainsi bénéficier d'une voiture full-option. Si vous ne choisissez pas une couleur métallisée, vous devrez vous contenter d'une peinture blanche. Il n'y a pas d'autres options. Vous pouvez actuellement bénéficier d'une prime de recharge de 2.500 €. À cela s'ajoute la garantie, qui a été étendue à 7 ans ou 150.000 km. C'est certainement une affaire en termes de prix.

Les concurrents sont soit moins puissants, plus chers ou moins bien équipés en version de base, allant du Renault Captur E Tech (33.025 €) au Ford Kuga PHEV (36.175 €), en passant par l'Opel Grandland X hybrid (43.450 €) et le Peugeot 3008 Hybrid (46.230 €).

**La Chine a fait main basse sur la marque MG autrefois britannique, et lance comme second modèle un hybride rechargeable. La MG EHS est un mélange de riz et de choucroute, puisqu'elle présente ci et là des copier-coller allemands, comme quelques influences VW et même Mercedes dans l'habitacle. Ceux qui peuvent s'en accommoder et qui ne recherchent pas une image de marque, trouveront ici un SUV spacieux et bien fini qui se conduit de façon fluide, mais son conducteur ne pourra rien réclamer de plus. Les exubérances sportives ne sont pas pour lui, car sa suspension est trop molle. Mais en termes de rapport prix/équipement, il battra toujours ses concurrents. Et vu qu'il s'avère également intéressant sur le plan fiscal, il intéressera aussi les entreprises. Ce qui rend son choix encore plus intéressant.**



- Le prix
- L'équipement standard
- L'intérieur spacieux



- Le système hybride parfois hésitant
- L'amortissement et la suspension
- La lenteur du système d'infodivertissement

ENERGIE  
POSITIVE



Prime de  
500 €\*  
\*en Wallonie

## Rouler au CNG, c'est

- ✓ Moins cher
- ✓ Plus vert → AVEC LE BIO-CNG
- ✓ Bon pour le climat
- ✓ Une belle autonomie
- ✓ Pour tout le monde
- ✓ Le plein près de chez vous

Découvrez les modèles CNG sur [gas.be](https://www.gas.be)  
ou chez votre dealer CNG le plus proche.

Roulez plus vert, roulez au CNG



# NOUVELLE DACIA SPRING

100% ÉLECTRIQUE

## EXCLUSIVEMENT RÉSERVÉE À TOUS



# DACIA

Certaines choses devraient être accessibles à tous... comme les voitures électriques.

C'est ce qui a inspiré Dacia avec Nouvelle Spring, une voiture électrique qui bouscule le monde de l'automobile. Grâce à son autonomie rassurante de 230 km WLTP combiné (305 km WLTP City) et ses équipements qui proposent l'essentiel en évitant le superflu, elle répond parfaitement aux exigences de la mobilité urbaine d'aujourd'hui.

Découvrez Nouvelle Dacia Spring en avant-première ! Scannez le QR code pour vous inscrire et recevoir des contenus exclusifs ainsi que toutes les informations et conditions de lancement.



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

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

Annonces: Renault Belgique-Luxembourg S.A. (importateur), Chaussée de Mons 281, 1070 Bruxelles, RPM Bruxelles – TVA BE 0403.463.679.