

ecoMOBIEL

LE MAGAZINE DES PASSIONNÉS DE VOITURES ÉLECTRIQUES, HYBRIDES ET AUTRES VÉHICULES ÉCOLOGIQUES! 26

Volkswagen ID.4 1st 77 kWh



Famill'IDée



RANGE ROVER
VELAR P400E SE
P 30



PEUGEOT 508 PSE
P 62



AUDI Q3 SPORTBACK
45 TFSIE S LINE
P 76



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



REPRENEZ LA ROUTE DE LA VRAIE VIE
NEW ENYAQ iV
SUV 100% ÉLECTRIQUE

Le nouvel ENYAQ iV a toutes les qualités pour vous permettre de vous retrouver avec vos proches et vivre la vraie vie. Espace super généreux, confort incomparable et jusqu'à 520 km d'autonomie!

Plus d'info sur [skoda.be](https://www.skoda.be)



DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. Informations environnementales (A.R. 19/03/2004) : www.skoda.be. Contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. E.R./Annonceur : D'leteren Automotive s.a., Michaël Slabinck, rue du Mail 50, 1050 Ixelles - BCE BE 0466.909.993.

🔌 15,6 - 18,0 KWH/100 KM (WLTP)



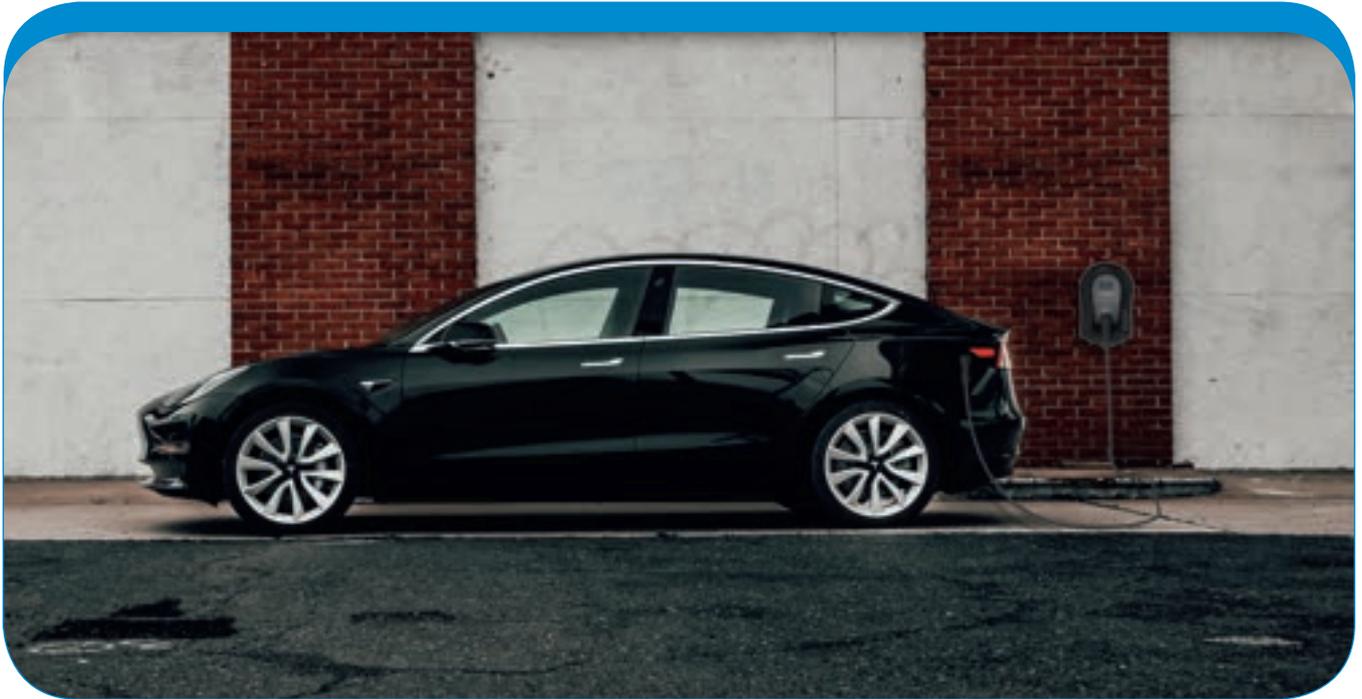
04-TOUTE LA BELGIQUE EN VOITURE ÉLECTRIQUE... BAM! 06-COLONNE AVERE: TOUTES LES VOITURES DE SOCIÉTÉ ÉLECTRIQUES 12-RENAULT ARKANA 14-FIAT ÉLECTRIFIÉ LE DERNIER KILOMÈTRE AVEC LE E-DUCATO 16-POWERDALE: UNE APPROCHE LOCALE AUX AMBITIONS INTERNATIONALES 19-TEST: VOLKSWAGEN ID.4 1ST 77 KWH 22-TEST: MASERATI GIBLI HYBRID GRANSPORT 26-TEST: FORD MUSTANG MACH-E 30-TEST: RANGE ROVER VELAR P400E SE 40-LA FIAT 500 ÉLECTRIQUE 3+1 EST ARRIVÉE 43-NEWS 50-TEST: SKODA ENYAQ IV 80+ 54-BMW IX XDRIVE40 ET XDRIVE50 PRÊTES À ÊTRE LANCÉES 58-L'ADBLUE, UN PETIT COUP DE POUCE POUR UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE 60-LES UTILITAIRES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES DÉCOLLENT PEU À PEU 62-TEST RAPIDE: PEUGEOT 508 PSE 66-PLUS DE 6000 SUPERCHARGEURS TESLA RÉPARTIS DANS PLUS DE 600 STATIONS 72-ESSAI SKODA OCTAVIA CNG: LA FAÇON DE ROULER PROPRE? 76-TEST: AUDI Q3 SPORTBACK 45 TFSIE S LINE 80-COOPSTROOM: LA VOITURE PARTAGÉE POUR ET PAR LES CITOYENS

ANNÉE 7, JUIN 2021, NUMÉRO 26 | Eco Mobiel s'adresse à tous ceux qui s'intéressent aux véhicules électriques, hybride ou autres, non-entraînés par un moteur essence ou diesel | TIRAGE: 20.000 exemplaires (dont 35% en FR) | FRÉQUENCE: trimestriel | WEB: www.ecodrivingemotion.be | RÉDACTEUR EN CHEF: Erik De Ridder – e-mail: edr@eventbox.be | RÉDACTION: 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, Ine Vanbesien – tél: 0472 90 06 17, e-mail: iv@eventbox.be | SECRÉTARIAT & TRAFIC PUBLICITÉS: Hilde De Ridder – tél: 09 228 22 84, e-mail: 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

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

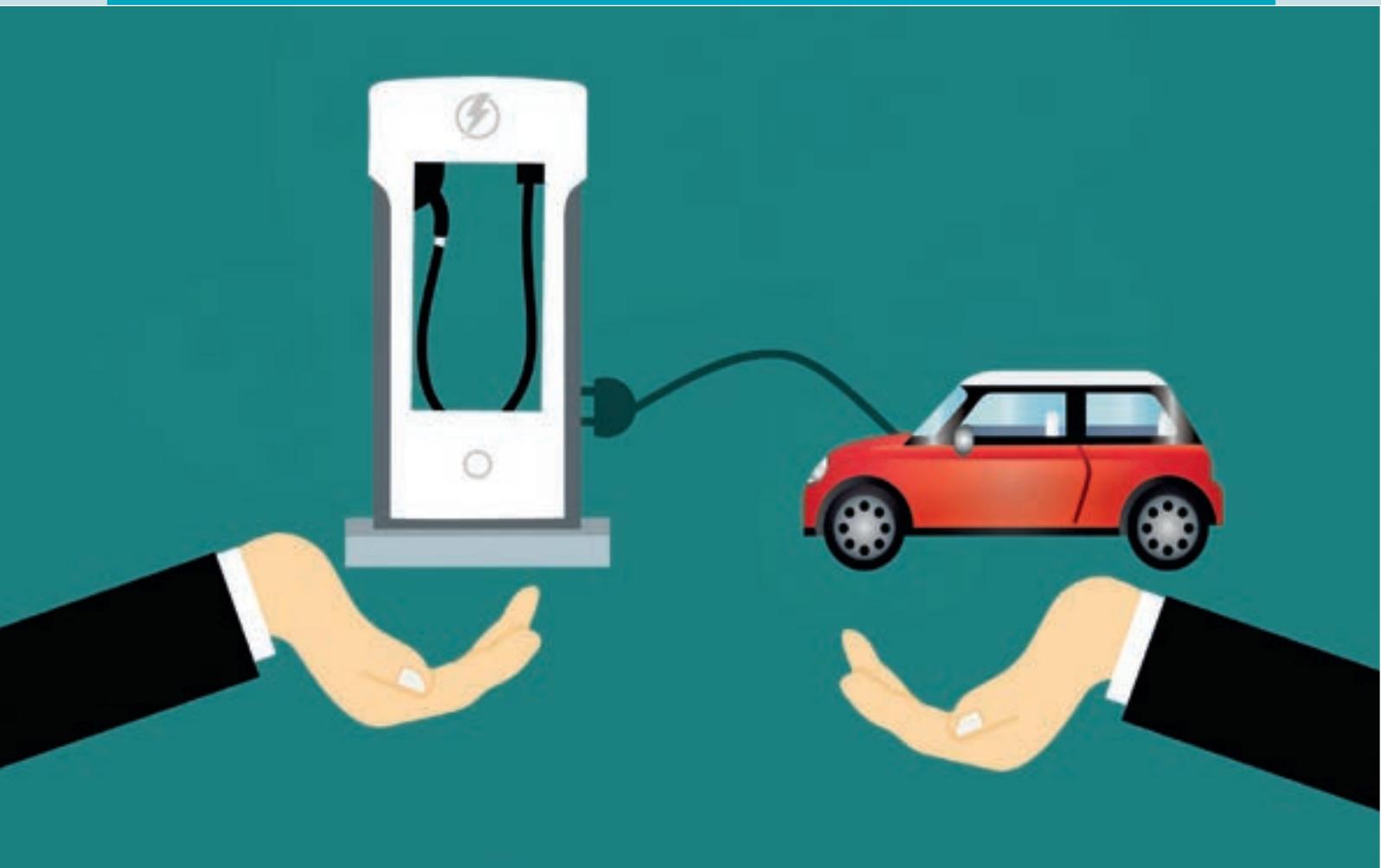
benelux.sales@myenergi.com - www.myenergi.be

COLONNE AVERE:

TOUTES LES VOITURES DE SOCIÉTÉ ÉLECTRIQUES

Un projet de loi présenté par le ministre des finances, Vincent Van Peteghem, visant à rendre le parc automobile plus écologique a récemment été approuvé. Dans ce projet, la voiture de société est considérée comme un levier pour rendre l'ensemble de la flotte plus verte. L'objectif est de faire en sorte que chaque voiture de société ne produise pas de gaz à effet de serre d'ici 2026. Pour réaliser cette ambition, une motivation financière est prévue pour les entreprises qui s'engagent à rendre leur flotte de véhicules plus verte.

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE



LE LIBRE CHOIX DEMEURE

Pour les voitures de société achetées avant le 1er juillet 2023, le régime de déduction fiscale continuera de s'appliquer ; à partir de cette date, les voitures plus écologiques seront davantage encouragées. À partir du 1er juillet 2023, la déductibilité des voitures à carburant fossile sera réduite à zéro en 2028. À partir de 2026, la déductibilité à 100 % s'applique aux voitures sans émissions. Elle sera réduite à 67,5 % d'ici 2031.

En d'autres termes, en 2026, il sera toujours possible pour un employeur d'attribuer une voiture à essence ou diesel à un employé, laissant l'employeur libre de choisir comment il développe sa flotte. Les voitures de société polluantes (c'est-à-dire les voitures à moteur à essence qui produisent encore des émissions) ne seront plus fiscalement intéressantes. Pour les voitures hybrides achetées à partir du 1er juillet 2023, la déductibilité des frais de carburant sera limitée à 50 %, ce qui incitera les utilisateurs à conduire des voitures électriques autant que possible.

Selon le ministre, cela fera de la voiture électrique la seule option justifiable pour un employeur, ce qui aura pour conséquence que le parc automobile des entreprises deviendra automatiquement électrique à partir de 2026. L'employé bénéficiera toujours de l'avantage en nature même s'il ne choisit pas une voiture électrique, mais cet avantage en nature sera largement déterminé par les émissions de CO₂ de la voiture, ce qui fait de la voiture électrique un bien meilleur choix.



Vincent Van Peteghem, ministre des finances

LES VOITURES DE SOCIÉTÉ RESTENT

Le principe selon lequel la voiture de société continuera à être une partie fiscalement avantageuse de votre salaire en 2026 n'a pas été touché pour l'instant. La priorité est clairement donnée à l'écologisation du parc automobile, plutôt qu'à sa diminution.

Pour donner aux employeurs une chance de se préparer, tout ceci est annoncé maintenant. Un contrat de leasing dure en moyenne 4 à 5 ans. En présentant les plans maintenant, il ne sera pas nécessaire de rompre les contrats de leasing

existants. Le régime transitoire prévu à partir de 2023 donnera aux employeurs suffisamment de temps pour renouveler la flotte.

Il est également important de noter que les camions légers et les motocyclettes devront également être entièrement électriques pour pouvoir bénéficier de la déductibilité fiscale totale. En appliquant ce principe, il sera aussi impossible de remplacer une voiture de société par une camionnette ou une moto afin de contourner l'écologisation du parc automobile.

ENCOURAGER ÉGALEMENT LES STATIONS DE RECHARGE

L'installation d'une station de recharge sera également encouragée. Le succès d'une voiture électrique dépend de la présence d'une infrastructure de recharge suffisante. Une réduction d'impôt de 45% sera accordée aux particuliers qui investissent dans une borne de recharge. Cependant, il y a certaines conditions à cela. Les bornes doivent être alimentées par de l'énergie verte et un logiciel doit être installé afin de permettre une recharge intelligente de la voiture. Le montant sur lequel la réduction d'impôt de 45 % est accordée est également plafonné à 1 500 euros. Afin d'installer le plus grand nombre possible de bornes de

recharge à court terme, il est prévu de supprimer progressivement cet avantage année après année. La réduction d'impôt tombera à 30 % en 2023 et à 15 % en 2024.

Les entreprises trouveront également plus intéressant d'installer un point de charge. Les entreprises pourront déduire 200% des coûts de l'infrastructure de recharge à partir de septembre 2021 et 150% à partir de 2023 jusqu'en août 2024. La condition est que les stations de recharge soient installées dans une zone semi-publique. Il peut s'agir d'un parking

d'entreprise qui est également accessible en dehors des heures de bureau. Ainsi, les résidents locaux peuvent y recharger leur voiture après les heures de bureau, ce qui permet d'augmenter l'infrastructure de recharge publique.

Là encore, la diminution progressive des avantages fiscaux devrait permettre d'ajouter rapidement de nombreuses bornes de recharge.

Modifier le système des voitures de société reste un exercice difficile. Le budget de la mobilité, qui n'a pas connu un grand succès,





en est un exemple. Ce budget mobilité continuera d'exister, mais il deviendra beaucoup plus simple, et donc plus accessible pour les employeurs et les employés.

RÉACTION AVERE

AVERE Belgium, la fédération pour la mobilité électrique en Belgique, se réjouit de l'initiative du Ministre fédéral des Finances Van Peteghem. La Belgique rejoint désormais un peloton de tête européen composé de la Norvège, des Pays-Bas, de l'Allemagne et de la France. Le président de l'AVERE, Jochen De Smet, est très enthousiaste: «La Belgique est un pays idéal pour la conduite électrique. Les courtes distances le rendent parfait pour la conduite électrique. En outre, l'AVERE, en tant que secteur, s'occupe également de former des techniciens pour répondre à une forte demande de stations de recharge. Par conséquent, il y aura bientôt de grandes quantités de stations de recharge sur le marché. Pour les entreprises de ce nouveau secteur et les entreprises disposant de nombreuses voitures, il sera donc possible d'effectuer la transition vers un système 100% zéro émission. En outre, nous pouvons utiliser ces stations de recharge dans un nouveau système énergétique intelligent et renouvelable. L'AVERE a beaucoup de connaissances en la matière.»

Certains critiquent ici et là le fait qu'il ne s'agit pas d'une réforme sociale, mais Jochen De Smet contredit cette affirmation. D'ici 2025, les voitures électriques seront beaucoup plus abordables, en partie grâce au fait que les batteries deviendront moins chères, et coûteront autant ou moins cher qu'une voiture fonctionnant à l'essence ou au diesel. D'ici là, de nombreuses voitures électriques seront également disponibles sur le marché de l'occasion, ce qui permettra également aux particuliers d'acheter un VE.

En matière d'infrastructures de recharge, les trois régions vont devoir redoubler d'efforts,

car selon l'AVERE, les plans qu'elles ont sur la table ne sont pas à la hauteur des ambitions du gouvernement fédéral.

Un autre point important est que la facture d'électricité ne doit pas augmenter. Certaines personnes veulent rendre l'électricité plus chère, mais AVERE ne pense pas que ce soit une bonne idée. Si les voitures électriques doivent être incluses dans le système fiscal fédéral, l'AVERE estime qu'il serait préférable de prévoir une taxe kilométrique plutôt qu'une augmentation de la facture d'électricité. Cela découragerait également les conducteurs à fort kilométrage, ce qui pourrait réduire la congestion routière.

**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.aver-belgium.org

SERENGETI®

THE MOST ADVANCED EYEWEAR

BRILPUNT BRUGGE

Gistelse Steenweg 193 8200 Sint-Andries
050 39 39 07 www.brilpunt.be

BRILPUNT WONDELGEM

Evergemsesteenweg 2 9032 Wondelgem
09 253 55 56 www.brilpunt.be

OPTIEK D. VLEERACKER

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

OPTIEK CLAEYS

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

BODART OPTICIENS

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

OPTIVUE

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

OPTIEK LAMMERANT

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



**A
TRUE
AMERICAN
ICON**

SERENGETI®

RENAULT ARKANA

UN SUV HYBRIDE ABORDABLE

Le marché automobile actuel est en admiration devant le coupé-SUV, mais pour en mettre un dans son allée, il faut généralement disposer d'un carnet d'épargne substantiel. Renault ne le comprend que trop bien. C'est pourquoi ils proposent aujourd'hui l'Arkana : un coupé sur de hautes pattes avec un prix acceptable et un certain nombre de groupes motopropulseurs hybrides.



HYBRIDE PERSOONLIJKHEID

La propulsion n'est pas le seul élément qui fait de l'Arkana une voiture hybride. Renault aime également décrire le design comme un mélange de différents types de voitures. Le nouveau modèle devrait combiner la position assise plus élevée et l'intérieur spacieux d'un SUV avec la sportivité d'un coupé. Jusqu'à récemment, ce type de coupé-SUV était réservé à des marques haut de gamme comme BMW ou Mercedes-Benz, mais Renault propose aujourd'hui ce style de carrosserie pour la première fois dans un segment plus économique.

Sous la peau, l'Arkana partage sa plateforme avec les actuels Renault Clio et Captur, ce qui le place plutôt dans la catégorie des SUV compacts. Cependant, avec sa longueur de 4,5 mètres, il est nettement plus grand que ses deux concurrents, ce qui se traduit par un bon espace intérieur. Par exemple, le coffre mesure 513 litres dans la version mild hybrid de l'Arkana et 480 litres pour la version full hybrid. Selon Renault, l'espace pour la tête et les genoux à l'arrière donne également le ton du segment, malgré la ligne de toit inclinée.

UNE TECHNOLOGIE ÉPROUVÉE

Le fait que le Renault Arkana soit basé sur la plateforme CMF-B des Clio et Captur se reflète également dans la gamme de moteurs reconnaissables. Par exemple, le coupé-SUV sera disponible en version hybride E-TECH Hybrid 145 à chargement automatique. Ce groupe motopropulseur est identique à celui de la Renault Clio hybride et développe 145 ch. Il se compose d'un moteur à essence quatre cylindres de 1,6 litre produisant 95 ch, et de deux moteurs électriques compacts : un sur l'essieu avant produisant 50 ch, et un alerno-démarrreur sur le moteur à combustion qui peut ajouter 20 ch supplémentaires. Ce groupe motopropulseur limite la consommation théorique à 4,9 l/100km et les émissions de CO₂ à 111 g/km. En outre, l'Arkana E-TECH peut rouler en mode purement électrique sur de courtes distances, jusqu'à 75 km/h.

L'Arkana peut également être commandée avec deux groupes motopropulseurs hybrides légers : un de 140 et un de 160 ch. Ce dernier est réservé à la version plus sportive R.S. Line. Les deux versions sont équipées du

moteur à essence 1,3 litre TCe de Renault, combiné à un alerno-démarrreur et à une batterie de 12 volts sous le siège passager. Cette technologie permettrait de réduire la consommation de carburant de 8 % en coupant le moteur en roue libre, en récupérant l'énergie de freinage et en fournissant au moteur à combustion une assistance électrique lors de l'accélération.

LE COUPÉ-SUV ABORDABLE

Le Renault Arkana le moins cher vous coûtera 28 600 euros, ce qui en fait de loin le coupé-SUV le moins cher du marché. Pour ce prix, vous pouvez obtenir une hybride légère de 140 chevaux. L'E-TECH full hybrid a un prix de départ de 30 200 euros, mais offre la possibilité de consommer encore moins de carburant.



FIAT ÉLECTRIFIE LE DERNIER KILOMÈTRE AVEC LE E-DUCATO

Contrairement au Fiat Ducato, le E-Ducato nécessite peut-être encore d'être présenté. Fiat Professional a notamment décidé d'équiper son fourgon populaire d'une fiche électrique et d'une puissante batterie. Le E-Ducato a été développé en collaboration avec DHL et promet d'offrir la même flexibilité que ses homologues à moteurs thermiques.

TEXTE: JORAM VAN ACKER
PHOTOS: FIAT

ICÔNE ÉLECTRIFIÉE

Le Fiat Ducato constitue une référence dans le segment des véhicules utilitaires légers depuis des décennies. Le nom du modèle existe depuis désormais 40 ans et, en 2020, il a été élu pour la sixième fois d'affilée 'fourgon le plus vendu en Europe'. Si le Ducato est populaire auprès des entreprises, il forme aussi la base la plus populaire pour les camping-cars.

À côté de cela, le Ducato a été un des premiers véhicules utilitaires légers à être commercialisé avec un groupe motopropulseur (plus) écologique. Au début des années 2000 déjà, Fiat a commencé à équiper son fourgon de réservoirs CNG et il est encore et toujours possible de commander cette version au gaz naturel. Aujourd'hui, le constructeur va encore plus loin, car le E-Ducato est le premier Ducato doté d'un groupe motopropulseur entièrement électrique.

UNE TECHNOLOGIE ÉLECTRIQUE FIABLE

Ce groupe motopropulseur est composé d'un moteur électrique sur l'essieu avant qui développe 122 ch et 280 Nm de couple. De telle sorte que ses performances se situent dans lignée des versions ordinaires du Ducato. Grâce au couple immédiatement disponible du moteur électrique, le E-Ducato peut toutefois passer de 0 à 50 km/h en 5 secondes, garantissant ainsi une conduite nerveuse en ville.

Cependant, le E-Ducato est également prêt à sortir de la ville, car il peut être assemblé avec deux batteries différentes. La plus petite batterie offre une capacité de 47 kWh, permettant d'obtenir une autonomie WLTP de 170 km, voire jusqu'à 235 km en cycle urbain. La seconde batterie, d'une capacité de 79 kWh,





devrait permettre au fourgon de couvrir une distance théorique de 280 km, voire jusqu'à 370 km en ville. Le E-Ducato peut également bénéficier d'une recharge rapide qui, à la borne de recharge appropriée, lui permet de recharger jusqu'à 100 km en 30 minutes.

La garantie sur la batterie diffère en fonction de la capacité choisie, mais avec 8 ans pour la plus petite et 10 ans pour la plus grande,



elle est en tout cas supérieure à celle d'un Ducato conventionnel. En cas de problème avec les batteries, le E-Ducato dispose d'un 'Recovery Mode': un mode qui isole le module de batterie défectueux pour s'en remettre aux autres modules et ainsi permettre au véhicule de poursuivre sa route.

PRIORITÉ À LA FACILITÉ D'UTILISATION

Selon Fiat, le fait que le E-Ducato soit électrique ne signifie pas qu'il soit moins convivial qu'un Ducato conventionnel. Depuis le lancement du modèle en 1981, les designers de ce fourgon ont utilisé une architecture 'All Forward', un choix qui s'avère aujourd'hui payant pour sa nouvelle réhabilitation en véhicule électrique. Avec cette architecture, tant le moteur que le système d'entraînement sont installés à l'avant. La moitié arrière peut ainsi être utilisée de manière optimale comme espace de chargement et – dans le cas du E-Ducato – l'espace sous le plancher de chargement reste libre pour installer de grandes batteries.

Par conséquent, le Ducato électrique conserve, à l'instar de ses homologues fossiles, un volume de chargement de 10 à 17 m³ et une charge utile maximale de pratiquement 2 tonnes. Le E-Ducato offre toujours autant de possibilités de configuration, avec

jusqu'à 400 versions différentes. Pour guider les clients, Fiat fournit l'application Pro Fit, une application qui utilise votre flotte actuelle pour déterminer quelles versions du E-Ducato vous pourriez utiliser.

La connectivité du Ducato électrique a également été optimisée pour les flottes professionnelles. Via l'application My:FleetManager, les gestionnaires de flotte pourront par exemple contrôler à distance la localisation, le trajet parcouru et le plan d'entretien. À côté de cela, le service My:RemoteControl permet d'accéder au verrouillage des portes et au contacteur d'allumage, et l'application My:eCharge peut être utilisée pour gérer le programme de recharge.

R&D AVEC DHL

Pour s'assurer que le E-Ducato sera à la hauteur des lourdes tâches confiées à un fourgon, Fiat s'est mis à table avec DHL. Ensemble, ils ont analysé les statistiques de 4.000 fourgons sur 50 millions de kilomètres dans des états et des conditions très différents. Ils ont ainsi déterminé les critères de référence auxquels devait répondre le E-Ducato. DHL a pour objectif d'effectuer au moins 60% de ses livraisons 'dernier kilomètre' de façon électrique d'ici 2030. Pour ce faire, ce spécialiste de la livraison express compte s'appuyer en partie sur le Fiat E-Ducato.

POWERDALE

UNE APPROCHE LOCALE AUX AMBITIONS INTERNATIONALES

En tant que développeur d'infrastructures de recharge pour voitures électriques, Powerdale opte pleinement pour la durabilité. Cela se voit non seulement à son catalogue mais aussi à sa façon d'entreprendre. Malgré ses ambitions internationales, l'entreprise s'en tient à une approche locale pour ses propres activités.

Powerdale est une société belge dont le siège est situé à Rhode-Saint-Genèse. Elle conçoit et produit des applications de recharge pour véhicules électriques, depuis les bornes de recharge proprement dites jusqu'au logiciel qui relie l'utilisateur à la station de recharge. L'entreprise a mis au point des clusters de recharge dotés d'une électronique centralisée, de telle sorte que toute la technologie vulnérable est enfermée à l'intérieur en toute sécurité. A côté de cela, son application Nexxtmove fournit une plateforme de gestion de flotte complète qui permet aux utilisateurs de gérer leur session de recharge, mais aussi d'accéder aux services 'mobilité' de partenaires.

Le fait que les ambitions de Powerdale ne se limitent pas exclusivement au marché belge ne constitue nullement un secret. Actuellement, la société réalise environ 20% de son chiffre d'affaires à l'étranger, dont environ 15% au Luxembourg et 5% en France et aux Pays-Bas. Toutefois, selon Stephan Atsou, Sales & Marketing Director, cela ne doit pas se faire au détriment d'un processus de développement local.

«Tous les produits de Powerdale sont développés et produits en Belgique, avec des chercheurs belges, sur une chaîne de production belge.»



Outre le siège principal à Rhode-Saint-Genèse, les recherches préalables au développement de nouveaux produits sont menées à Bruxelles, à la VUB. «Là-bas, nos ingénieurs ont accès à un laboratoire d'électromobilité, où nous pouvons tester et développer nos idées et applications en collaboration avec l'université», explique Stephan Atsou. «Non seulement nous y effectuons des recherches sur de nouveaux produits, mais nous y collaborons également à des études internationales. Nous travaillons par exemple

actuellement sur le projet HIPERFORM. Il s'agit d'une étude sur des chargeurs embarqués plus efficaces pour voitures électriques. Une étude qui implique également des acteurs majeurs comme Siemens et Imec.»

La conception des applications Powerdale s'effectue à Waterloo, à seulement quelques kilomètres du siège principal également, où une dizaine d'ingénieurs mettent à jour des logiciels existants ou développent de nouveaux



produits. «Le projet est ensuite transmis à l'un de nos deux fabricants: Sadinter à Nivelles ou JTC Micro Electronics à Riemst», poursuit Stephan Atsou. «Tout ce qui vient de Powerdale est ainsi développé et produit en Belgique, avec des chercheurs belges, sur une chaîne de production belge.»

«Nous ne nous contentons pas d'offrir à nos clients la possibilité d'entreprendre de manière plus durable, nous joignons le geste à la parole!»

Une entreprise qui développe des applications de recharge pour voitures électriques sait évidemment mieux que quiconque que la mobilité pourrait être plus écologique. «La transition commence par soi-même», déclare Stephan Atsou, «il est dès lors important que nous montrions le bon exemple à nos clients.» C'est pourquoi toutes les voitures de société de Powerdale sont entièrement électriques, même pour les travailleurs qui vivent en ville ou dans un appartement. «Tout est possible à condition de choisir des voitures disposant d'une autonomie suffisante, de prévoir des possibilités de recharge sur le lieu de travail et de fournir une bonne carte de recharge pour les bornes publiques», ajoute Stephan Atsou. «Notre seul avantage est que nous sommes à la source et que nous pouvons donc fournir des infrastructures de recharge facilement et à

moindre coût. Mais n'importe quelle entreprise pourrait le faire.»

Outre la voiture, Powerdale encourage également parmi ses collaborateurs l'utilisation du

vélo et des transports publics. Stephan affirme par exemple qu'au moins la moitié du personnel peut facilement se rendre au travail en vélo. «Lors du processus de recrutement, nous veillons notamment à embaucher autant que possible des personnes qui habitent dans les environs.» Le fait que ses collaborateurs soient limités par l'autonomie de leur voiture de société électrique ne doit pas constituer un problème, selon Stephan Atsou: «Nous le disons souvent, mais il existe depuis des décennies un véhicule électrique capable de parcourir de longues distances sans aucun problème: le train.»

Malgré ses ambitions internationales, Powerdale restera une entreprise belge locale, assure le Sales & Marketing Director. «Nous voulons ainsi montrer que c'est vraiment possible. En effet, nous ne nous contentons pas d'offrir à nos clients partout en Europe la possibilité d'entreprendre de manière plus durable, nous joignons le geste à la parole!»





Nouvelle ID.4 GTX

100 % électrique, 100 % sportive

Oubliez les compromis. Oubliez le monde d'avant. Avec la nouvelle ID.4 GTX, découvrez des performances sportives qui vous feraient presque oublier le design exclusif. De 0 à 100 km/h en 6.2 secondes, zéro émission de CO₂ locale, transmission intégrale: la nouvelle ID.4 GTX est sportive comme une GTI, confortable comme un SUV et durable comme une ID.

Découvrez-la sur volkswagen.be



TEST: VOLKSWAGEN ID.4 1ST 77 KWH

FAMILL'IDÉE

Dans le cadre de l'offensive électrique de Volkswagen, après le lancement de l'ID.3, voici le tour de l'ID.4. Et ce modèle doit devenir encore plus important sur le marché des véhicules électriques, étant donné qu'il se place dans le segment lucratif des SUV.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

Il faut bien dire que sa silhouette suscite des réactions positives. Avec ses jantes de 20 pouces et son toit contrasté, l'engin se remarque. Ou bien ceci aurait-il quelque chose à voir avec notre petite couleur flashy, dite Honey Yellow?

Avec une longueur de 4,58 mètres, il est accueillant pour toute la famille. Il est d'ailleurs 30 cm plus long que l'ID.3, avec lequel il a en commun la plate-forme MEB. Il offre un espace suffisant pour la tête et les jambes, à l'avant comme à l'arrière, et ce même à trois de front, étant donné qu'il n'y a pas de séparation centrale. Ce modèle est pourvu de rangement

spacieux au niveau de la console médiane et dans les portes, avec des branchements USB à l'avant et à l'arrière et un coffre de 543 l, avec en-dessous un petit compartiment supplémentaire. Bien pratique pour les câbles de charge. Il n'y a pas de 'frunk' à l'avant, sans aucun doute en raison de la nécessité de laisser place à un second moteur à court terme, ce qui permettra de bénéficier de quatre roues motrices.

204 CV

L'ID.4 est équipé d'un moteur électrique qui entraîne les roues arrière avec une puissance de 204 CV, et un ensemble batterie de 77 kWh. Ce qui ne



Minerva Bike Outlet

Bergiestraat 32
(zone industrielle leperleekanaal)
B-8900 Ypres (leper)
(suivre zone F3)
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

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



MAILLOT OU CUISSARD DE COURSE

À PARTIR DE
€ 14,95

SCOOTER ÉLECTRIQUE

À PARTIR DE
€ 1.695



VÉLOS DE VILLE

À PARTIR DE
€ 149

Minerva

andrea
Iaffi

PRORACE de Naeminck

Scoppio



fait pas de lui un véhicule sportif, mais un compagnon de route qui a ce qu'il faut sous le capot. Tout comme la plupart des véhicules électriques, il libère immédiatement sa puissance et son accélération est linéaire. Pour les amateurs de chiffres, sachez qu'il atteint les 100 km/h en 8,5 secondes, et que sa vitesse de pointe est de 160 km/h.

La conduite est très sereine, comme à l'accoutumée chez Volkswagen. C'est une tradition, et les clients en sont satisfaits. On sent très bien le véhicule, la direction est correcte et il est facilement manœuvrable, avec un rayon de braquage réduit.

522 KILOMÈTRES

Du moins c'est ce qu'annonce le constructeur, en cycle mixte (WLTP). Dans la pratique, nous avons parcouru 463 km avec une charge. Celle-ci est rapide jusqu'à 125 kW, ce qui représente un chargement à 91 % en 45 petites minutes, et donc une autonomie de 300 km obtenue rapidement. Belle prestation. La consommation lors de notre test affichait une moyenne de 18,6 kWh/100 km jusqu'à maximum 26,8 kWh/100 km.

QUELQUES IMPERFECTIONS À L'INTÉRIEUR

Quant à son intérieur, le nouvel ID.4 peut être sujet à discussion. Pour être clair, précisons qu'il ne s'agit pas de sa finition, celle-ci étant impeccable, comme toujours chez Volkswagen. Mais il faut bien poser la question de la facilité d'utilisation et des matériaux employés à l'intérieur. On reproche un peu à la famille ID d'utiliser trop de plastique rigide pour le revêtement du tableau de bord, des panneaux de portière et autres. Ce modèle semble avoir déjà fait un pas en avant par rapport à l'ID.3, que nous avons testé auparavant. Les revêtements intérieurs sont plus doux au toucher. On trouve encore des plastiques rigides, mais moins visibles. S'il fallait soulever une critique, ce serait à propos de la commande de la clim, qui s'effectue en bas de l'écran central, à l'aide de curseurs digitaux. Des boutons physiques seraient plus appréciables. Autrement dit, la digitalisation généralisée n'est pas toujours une bonne chose. Nous sommes curieux de savoir ce que le Skoda Enyaq, son concurrent et frère de sang, propose quant à lui.

ET LE PRIX?

Le prix de départ s'affiche à 38 815,- €, mais il s'agit du Pure City, avec sa batterie de 52 kWh et ses 148 CV. Tout compris, l'ID.4 1st que nous avons testé coûte 47 280,- €. Pour ce prix, vous avez un équipement correct. Sachez d'ailleurs que seuls les modèles de la version 1st sont encore livrables sur stock. La gamme se compose des versions Pure (toutes en 52 kWh) et Pro (77 kWh), de 46 160,- à 58 015,- € pour le Pro Max. Une large gamme de possibilités donc. Et, contrairement à la tradition dans l'offre VW, peu d'options sont ici proposées.

+

- autonomie

- manœuvrabilité (rayon de braquage)

- intérieur spacieux

-

- tableau de bord minimaliste

- ouverture des portes arrière

- lacunes en matière d'équipement

Deuxième modèle dans la nouvelle offre électrique de Volkswagen, l'ID.4 est une combinaison réussie. Il offre un espace confortable pour quatre ou cinq personnes avec bagages, une conduite agréable, et ses batteries fournissent une belle autonomie pour une journée de tourisme. Si vous n'avez rien contre la digitalisation omniprésente, il vous reste à choisir parmi une large gamme d'équipements et les deux puissances proposées.

TEST: MASERATI GIBLI HYBRID GRANSPOORT HYBRIDO ITALIANO

Maserati, qui n'a pas le vent en poupe, tente par tous les moyens de regagner du terrain et de booster ses ventes. David Beckham lui-même a été mis à contribution, devenant ambassadeur de la marque. Laquelle devra surtout travailler à rendre ce modèle plus attractif du point de vue fiscal. Surtout maintenant que Maserati a rejoint le groupe Stellantis, ce qui, nous l'espérons, lui permettra d'inverser le mouvement et de retrouver la place qu'elle mérite.

TEXTE: FILIP DEWULF - PHOTOS: FRANCIS VERMEULEN WWW.FOTECH.BE





Le remaniement de la gamme a abouti à la disparition de la version diesel du Ghibli, qui fait place à une version hybride.

Prendre la route au volant d'une beauté italienne, c'est le rêve de tout un chacun. Le Ghibli se remarque. Avec son nez assez frappant, agressif, affichant le fameux trident au milieu de la calandre, lequel logo trône d'ailleurs de manière esthétique à l'arrière du style C. Ajoutons les lampes arrière en forme de boomerang et, pour finir, le double échappement sport. Notre véhicule de test était pourtant d'une couleur passe-partout, mais plus vous regardez cette auto et plus vous en êtes amoureux! Le modèle Hybrid se reconnaît en outre à quelques accents bleus sur les entrées d'air latérales et les étriers de freins. Une beauté intemporelle.

DEUX LITRES, 4 CYLINDRES

Le Ghibli Hybrid est équipé d'un moteur quatre cylindres de 2 litres de la série Alfa, auquel est couplé un module électrique en 48 V associé à un super-chargeur. Résultat, une puissance remarquable, 330 CV, et un couple maximum de 450 Nm. La puissance est transmise vers les roues arrière par une boîte automatique ZF à huit rapports. Les accus ont été placés à l'arrière pour une répartition optimale du poids. Ainsi équipée, notre italienne atteint les 100 km/h en 5,7 secondes, et une vitesse maximale de 255 km/h. Le démarrage se fait cependant en mode Normal, qui n'a rien de vraiment intense. On sent alors le poids du véhicule. La puissance est là, mais elle ne commence à se manifester qu'à partir de 3000 trs/min. Et qui pense Maserati pense aussi bruit du moteur... Ce n'est qu'en mode Sport - qu'on actionne en pressant un bouton situé sur la console centrale - que son double échappement ronfle un peu plus fort.





En donnant au Ghibli un léger renfort hybride, on devrait faire diminuer sa consommation. En théorie tout du moins. La consommation indiquée par Maserati est de 8,1 l aux 100 km. Dans la pratique, nous sommes arrivés lors des tests à 10,1 l, jusqu'à même 13,4 l si nous appuyons un peu sur la pédale. La concurrence allemande obtient de meilleurs résultats, mais avec une combinaison hybride plug-in.

La tenue de route est plutôt sportive. Malgré son poids, le véhicule fait ce qu'il doit faire et prend des virages impressionnants à des vitesses qui vous suffiraient à perdre votre permis. A notre goût, le volant pourrait être d'un diamètre un peu plus petit, mais plus épais en main pour offrir un plaisir plus intense encore. Surtout associé aux manettes de commande, parfaitement positionnées.

L'intérieur de cette Maserati est très classique, avec ses compteurs analogiques au niveau des instruments de bord. L'écran multimedia sur la console centrale est désormais de 10,1 pouces. Il existe de meilleurs systèmes sur le marché, mais l'intérieur est plein d'atmosphère, surtout avec la petite pendule analogique au centre et le revêtement en Alcantara sur le toit et les montants de portes. Certes, il faut souffrir pour être beau. Mais la synchronisation avec le smartphone disparaissait de temps en temps, le GPS ne donnait pas la bonne heure d'arrivée et il a fallu mettre l'horloge à l'heure séparément, sans recourir aux signaux GPS.

La beauté a toujours son prix, c'est encore le cas ici. On trouve le Ghibli Hybrid à partir de 75 400,- € TVA incluse. Pour la version Gran Sport, il faut se délester de 87 250,- €. Dans notre cas, avec les options, comptez 101 286,- €. Sachez que pour seulement 2 400,- € de plus, vous pouvez choisir la version V6. Mais comme nous le disions, l'amour n'a pas de prix. Il faut donc déjà être amoureux de cette beauté italienne pour laisser de côté la concurrence allemande sans plus y réfléchir.

Le Maserati Ghibli qui change son moteur diesel pour un 4 cylindres avec léger renfort hybride est un modèle pour les vrais amateurs. Si vous disposez du budget, que quelques imperfections à l'intérieur ne vous empêchent pas de dormir, et que vous n'êtes pas inconditionnels de high-tech, vous en serez contents. Dans ce cas, ne regardez surtout pas la concurrence (allemande), plus intéressante du point de vue fiscal. Alors sachez qu'en Ghibli hybride, vous marquerez des points avec son look, sa puissance moteur au-dessus de 3000 trs/min et sa beauté à la fois exclusive et hors du temps. Les goûts et les couleurs ne se discutent pas!

+

- une beauté hors du temps
- le bruit du moteur en mode Sport
- tenue de route et plaisir de conduite

-

- un prix élevé, que ce soit pour le modèle de base ou avec options
- consommation élevée malgré le renfort hybride
- petites imperfections italiennes

ZENITH

THE FUTURE OF SWISS WATCHMAKING SINCE 1865

TIME TO REACH YOUR STAR



CHRONOMASTER
SPORT



VANHOUTTEGHEM

TIME & JEWELRY

GHENT

DAMPOORTSTRAAT 1-3 | GENT
09 225 50 45 | WWW.VANHOUTTEGHEM.COM
DI-ZA 9:30-18:00

TEST: FORD MUSTANG MACH-E LE PONEY DEVIENT CHEVAL



C'est en 1964 que Ford a lancé sa Mustang. Un coupé sportif signé Ford, surnommé 'Pony car' et toujours populaire, en raison de sa silhouette sportive à prix serré. Également remarqué dans des films comme le James Bond 'Goldfinger', mais surtout pour son premier rôle dans Bullit, avec Steve McQueen, avec les fameuses scènes de poursuite dans les rues de San Francisco.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

Beaucoup de fans et de fidèles de la Mustang n'ont pas vraiment apprécié que Ford utilise à nouveau ce nom pour son premier SUV, une version électrique qui plus est. Nous avons été parmi les premiers à pouvoir tester le Mustang Mach-E et voir si celui-ci fait honneur au nom qu'il porte.

La silhouette de ce SUV moyen de 4,70 m comporte de nombreuses références au modèle qui l'a inspiré. Le logo avec le cheval est bien visible dans sa calandre fermée, flanquée des minces feux à LEDs. On retrouve à l'arrière les trois lignes lumineuses tout aussi caractéristiques de

la Mustang. Pour accentuer encore son caractère sportif, la ligne noire de la toiture est fuyante, rappelant la forme d'un coupé. Nous trouvons cet arrière très réussi. Avec son empattement de 2,98 m, le Mach-E offre un habitacle spacieux. La capacité du coffre est raisonnable: 402 litres. Un compartiment intégré au sol permet de ranger le câble de charge, et on trouve à l'avant le fameux 'frunk', entièrement lavable, et comparable au système introduit sur le Puma.

Jusqu'à maintenant, nous n'étions pas toujours enthousiastes à propos des intérieurs Ford, plu-



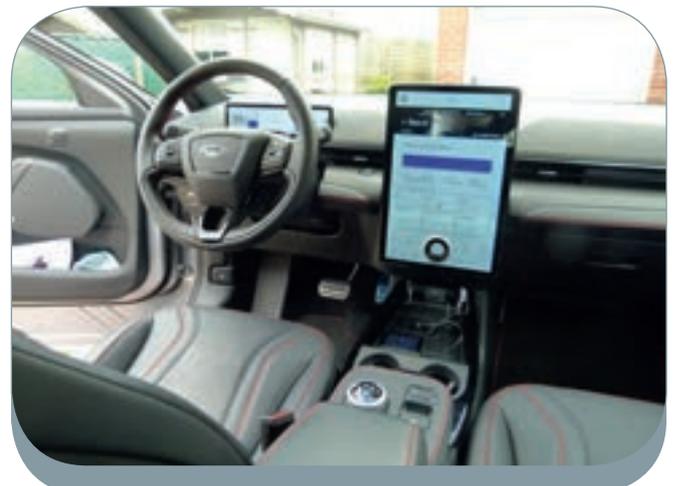


tôt tristounets et peu inspirants. Le constructeur rompt enfin avec cette tradition et propose un tableau de bord à deux écrans. Le premier, très minimaliste, pour les instruments de bord, pourrait être comparé au cluster des nouvelles VW ID.3 et ID.4. Mais l'écran de la console centrale fait plus d'effet avec sa tablette verticale de 15,5 pouces affichant l'infotainment et les fonctions de réglage. On trouve au-dessous un bouton rond pour régler le volume de la radio DAB (numérique). Ford semble avoir bien regardé ce que fait Tesla. L'écran permet de régler les modes de conduite, les équipements de sécurité, la clim, la navigation et d'autres choses intéressantes. Vous

pouvez également y entrer votre propre profil. Ah oui, il y a quand même un deuxième bouton rotatif. Placé sur la console centrale, celui-ci sert à passer les vitesses!

Pour la motorisation, on a le choix entre deux batteries et l'entraînement deux ou quatre roues motrices. La puissance et l'autonomie dépendent de cette option. Nous avons eu l'opportunité de prendre la route avec la version quatre roues motrices fournissant 351 CV et un couple de 580 Nm. Ce modèle passe de zéro à 100 km/h en 5,1 secondes. Nous avons le plus gros modèle de batterie, autrement dit le 99 kWh, pour lequel

Ford annonce une autonomie de 540 kilomètres en cycle WLTP. Nous sommes donc partis avec une batterie à pleine charge et 464 km annoncés au compteur. Note sympathique, sur l'écran infotainment vous pouvez afficher jusqu'à deux ordinateurs de bord, à côté de votre trajet actuel. Durant notre test, la consommation moyenne s'est élevée à 20 kWh/100 km, avec des pointes jusqu'à 31 kWh, ces dernières dans le mode le plus sportif, dit Untamed. Les autres modes proposés sont Active et Whisper. Le rechargement s'effectue en six heures sur votre wallbox, et le rechargement rapide jusqu'à 150 kW, soit 80 % de la charge, nécessite 36 minutes. En ce qui nous concerne, nous avons apprécié la consommation et l'autonomie. Si vous en voulez davantage, choisissez la version deux roues arrière motrices avec la batterie de 99 kWh, qui offre officiellement une autonomie de 610 km en cycle WLTP. La conduite une-pédale associée à la fonction 'active cruise control' est tout à fait



CHRONOMAT



BREITLING

1884

#SQUADONAMISSION



| HULPIAU OOSTENDE

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

| VANHOUTTEGHEM GHENT

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

| TENSEN JUWELIERS

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



Ford utilise maintenant aussi le nom de Mustang pour son premier SUV électrique. Le Pony car d'autrefois devient un cheval, mais s'inscrit dans la gamme, contrairement à ce que beaucoup craignaient. Ce SUV moyen, proposé à un prix et un niveau d'équipement acceptables, offre le choix entre les versions deux ou quatre roues motrices, et deux capacités de batterie. Ce n'est certes pas un grand sportif, mais un agréable compagnon de voyage, à condition qu'une suspension raide ne vous pose pas de problème.



agréable à l'utilisation. Le mode de régénération ne peut pas être réglé sur le display ou par des leviers au niveau du volant.

Ce SUV fait-il honneur à son nom de Mustang par son caractère sportif? Nous avons trouvé les suspensions plutôt raides. En particulier sur les routes flamandes, pas précisément bien entretenues, la dureté est à la limite. Peut-être trop pour des sorties en famille. La direction pourrait aussi être un peu plus directe et donner un meilleur feed-back. Pour un confort amélioré des sièges, il faudra attendre la version GT, annoncée pour la fin d'année.

Notre Mustang Mach-E coûte 64 400,- €. La version de base avec deux roues arrière motrices et le modèle de batterie 76 kWh de base est proposée à partir de 48 000,- €. Ford souligne le fait que le véhicule pourra uniquement être commandé en ligne et que les prix seront partout les mêmes. Il serait donc inutile d'aller d'un revendeur à l'autre pour tenter d'obtenir la meilleure réduction! Mais nous trouvons ces prix très compétitifs dans ce segment.

+

- autonomie et consommation
- look
- rapport prix/équipements

-

- feedback direction
- suspension raide
- sièges

Test: Range Rover Velar P400e SE

LORD BRITANNIQUE AVEC ASSISTANCE ÉLECTRIQUE



L'imposant Range Rover Velar tire son nom des prototypes du même nom des années 1960.

TEXTE: FILIP DEWULF

PHOTOS: WWW.FOTECH.BE, FRANCIS VERMEULEN



Conçu par Gerry McGovern, directeur du design chez Jaguar Land Rover, le Velar repose sur la plateforme en aluminium de la Premium Lightweight Architecture (PLA) qui équipe également les Jaguar XE et F-Pace. Nous testons la version plug-in récemment lancée, le Velar P400e.

Le Range Rover Velar a été élu la voiture la plus magnifiquement conçue au monde en 2018, remportant le titre de World Car Design

of The Year. Des honneurs bien mérités selon nous, car il s'agit sans aucun doute du Range Rover le plus beau de la gamme.

En 2020, il a reçu quelques améliorations, qui concernent principalement l'intérieur. Il troque son bouton rotatif de sélection des vitesses contre un levier classique sur la console centrale. Il a également reçu un nouveau volant, mais la nouveauté la plus importante est l'arrivée du nouveau système d'infodiver-

tissement Pivo Pro. Il se compose de deux écrans tactiles de 10 pouces dotés d'une nouvelle interface comprenant Apple Car Play et Android Auto, la connectivité WiFi et une nouvelle intuitivité. L'écran diagonal supérieur commande la radio DAB, la navigation et le téléphone. L'écran inférieur est placé à un angle plus oblique et commande la climatisation, les options de conduite et les réglages des sièges. Le système fonctionne parfaitement, tout peut être trouvé immédiatement,



la navigation fonctionne rapidement et la connexion téléphonique se déroule également sans problème. Seul l'écran inférieur souffre de reflets en plein soleil. Surtout avec un toit panoramique.

PROMENADE

Mais roulons. Parce que ce Velar le fait superbement. Pour sa propulsion, il choisit un quatre cylindres de 2 litres associé à un moteur électrique et à une batterie de 17,1 kWh, ce qui produit une puissance non négligeable de 404 ch (297 Kw) et un couple de 640 Nm, digne d'un camion. Cela se traduit par 5,4 secondes pour atteindre 100 km/h et une vitesse de pointe de 240 km/h. Et cela dans un silence complet. Ceci est assuré par l'Active Road Noise Cancellation, qui utilise des

ondes sonores opposées pour contrer le bruit de roulement des pneus. Parfois, nous avons l'impression de conduire un 6-cylindres. Très réussi. La puissance est transmise par une boîte de vitesses automatique à 8 rapports de ZF, qui est douce et exemplaire.

Sa batterie permet de parcourir environ 44 km sans émissions. Officiellement, Land Rover dit 53 km. La charge prend environ une heure sur un chargeur à courant continu. Sur votre wallbox, cela prendra 4 bonnes heures.

Il a été dit à plusieurs reprises que le branchement reste une exigence pour ces modèles PHEV. Bien entendu, il est possible d'obtenir une consommation nulle en mode EV. Au cours de notre semaine d'essai, notre

consommation moyenne de carburant était encore de 9 litres aux 100 km. Cela inclut la conduite en véhicule électrique pour une utilisation fréquente de sa puissance et de son couple. La tentation de rouler à un rythme rapide était grande, car c'est pour cela que la voiture est faite. Elle invite à prendre la grande route et à profiter de son système Meridian Sound, des sièges à réglage électrique, du toit panoramique et de tout le luxe à bord. En plus de l'équipement de sécurité étendu.

RÉPONSE AU TERRAIN

Dites Range Rover et vous pensez à des capacités tout-terrain. Et notre Velar peut le faire. Grâce au programme Terrain Response, vous pouvez choisir différentes pistes, la suspension sélectionnant alors la hauteur et la sus-



pension appropriées. Nous avons fait le test sur une route pavée cahoteuse et irrégulière. Comme sur un tapis, on digère les pavés, on sent à peine le mauvais revêtement de cette route. Merveilleux. Nous ne nous sommes pas aventurés dans les bois ou la boue, mais cela ne devrait pas être un problème non plus. Mais restons-en au style. Pour effectuer régulièrement les travaux les plus difficiles, il vaut mieux choisir un Defender robuste.

PAS DE CADEAU

Le fait qu'un Range Rover ne soit pas une affaire est un secret depuis longtemps. Surtout dans un niveau de finition supérieur - notre Velar était un SE avec quelques options - il prend une sérieuse part de votre portefeuille. Notre Velar coûte 86 892 € et vous pouvez facilement atteindre les 100 000 € avec encore plus d'équipements. Une version de base est disponible à partir de 72 250 €. Le fait que le régulateur de vitesse adaptatif ne soit pas encore de série dans cette version, est quelque chose que nous regrettons. Pour le reste, il est correctement équipé. Les concurrents, notamment les marques allemandes haut de gamme, se situent dans la même gamme de prix.





Faites le plein rapidement et à moindre coût chez DATS 24

- Découvrez nos carburants de qualité à prix bas.
- Faites le plein avec Xtra et bénéficiez d'une réduction en plus des prix bas à la pompe.

Découvrez tous les avantages sur
dats24.be/mon-xtra

DATS **24**

 COLRUYTGROUP



Le Range Rover Velar est un SUV extrêmement élégant, rapide, confortable et luxueux grâce à sa propulsion hybride rechargeable. Ce n'est qu'en ville que l'on s'aperçoit qu'il s'agit d'une grande voiture, sinon c'est un plaisir de conduire en tout silence, son nouvel infotainment est intuitif et fonctionne de manière exemplaire et jusqu'à 44 km peuvent être parcourus en mode purement électrique. Et ses capacités tout-terrain font également honneur à son nom. Il ne se contentera pas de moins.

+

- hybride agréable
- silencieux à bord
- looks

-

- grande taille en ville
- consommation de carburant toujours élevée
- réflexions sur l'écran inférieur





BOSE

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

NOUVEAU

SYSTÈME HOME CINÉMA LIFESTYLE 550

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



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

Vermeersch Hifi TV

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

diMonaco

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

Audiomix

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

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%⁽¹⁾ de déductibilité.**

Rendez-vous chez votre concessionnaire Kia ou sur kia.be.

Kia Kortrijk

Kortrijksesteenweg 401
8530 Harelbeke
056 36 01 36 - www.novoto.be

Kia Roeselare

Bruggesteenweg 281
8830 Hooglede/Gits
051 22 18 96 - www.novoto.be

Geraard Motor

Astridlaan 173
9500 Geraardsbergen
054 41 02 50 - www.geraardmotor.be

New 4AS

Chaussée de Ninove 570
1070 Anderlecht
02 425 26 20 - 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. :





Mais oui!
Dans tous les domaines!
Quel que soit le moment,
quel que soit l'endroit!

ELISABETH LEENKNEGT
DESIGNER EN CHEF ET SOUFFLEUR DE VERRE
CHEZ ELISA LEE





Collection de lunettes belges avec un message inspirant.

DÉCOUVREZ LES HISTOIRES D'ELISABETH ET D'AUTRES FEMMES FORTES
WWW.WOLFIN-EYEWEAR.BE



LA FIAT 500 ÉLECTRIQUE 3+1 EST ARRIVÉE

Fin 2020, Fiat a présenté son tout premier véhicule électrique produit en série: la 500E ! Nous souhaitons résumer tous les détails de ce modèle soucieux de l'environnement.

TEXTE: JORAM VAN ACKER - PHOTOS: FIAT





3+1

Il n'est pas surprenant que le design de la nouvelle Fiat 500E soit basé sur celui de la 500 originale d'il y a six décennies. D'une certaine manière, la voiture ressemble à son prédécesseur, la Fiat 500 moderne que nous connaissons depuis 2007, utilisait la même philosophie. Nous disons bien «prédécesseur», mais pour l'instant, la toute nouvelle 500 et la 500 de la génération précédente resteront côte à côte dans le showroom. En effet, le nouveau modèle est uniquement disponible en version électrique.

Malgré la ressemblance avec son ancêtre toujours présent, la nouvelle 500 repose sur une plateforme complètement différente. Nous pouvons également le remarquer dans les dimensions, car la petite 'pot de yaourt' a un peu grandi au fil des ans. Non seulement il y a plus d'espace entre les essieux avant et arrière pour le bloc de batteries, mais pour la première fois, la 500 a aussi plus de deux portes. La 500 '3+1' - comme elle s'appellera alors - est dotée d'une porte supplémentaire derrière la porte du passager pour faciliter l'accès à l'arrière. La 500E est également disponible en version cabriolet, ou simplement en tant que berline trois portes.

CHOIX DE BATTERIE

Ainsi, sous le plancher de chaque 500 de nouvelle génération se trouve un pack de batteries, bien que vous puissiez choisir entre deux capacités. La plus petite batterie est de 23,8 kWh, ce qui devrait permettre à la 500 électrique de parcourir 180 kilomètres selon le cycle WLTP. Fiat affirme toutefois que la voiture peut atteindre 240 kilomètres lorsqu'elle est utilisée uniquement en ville. La plus grande batterie mesure 42 kWh, ce qui permet de parcourir une distance de 320 kilomètres ou jusqu'à 460 kilomètres en utilisation urbaine.

En fonction de la capacité de la batterie choisie, la possibilité de charge rapide varie également. Les 500E dotées de la plus petite batterie peuvent se charger jusqu'à un taux de 50 kW, tandis que les versions supérieures peuvent supporter jusqu'à 85 kW. Ainsi, toutes les versions sont capables de recharger leur batterie à 80 % en une demi-heure environ et, selon Fiat, elles permettent de disposer d'une autonomie suffisante pour une journée moyenne.

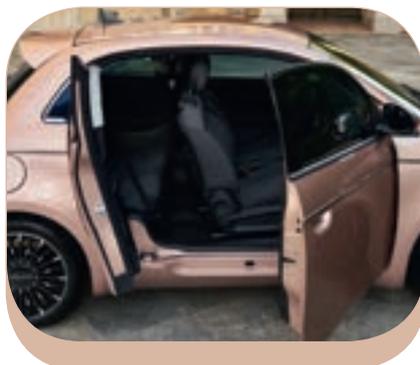
La Fiat 500E peut être commandée en trois niveaux de finition différents. Le modèle d'entrée

de gamme, appelé @ACTION, se veut accessible, tandis que le modèle @PASSION est plutôt branché et la version @ICON se veut élégante.

NIVEAUX DE FINITION

La Fiat 500 @ACTION dispose du plus petit pack de batteries et est équipée d'un moteur électrique de 95 ch. Il est également équipé des dispositifs de sécurité nécessaires, tels que le freinage d'urgence, la protection de la voie et la reconnaissance des panneaux de signalisation. La 500 @PASSION ajoute l'écran d'infodivertissement UConnect de 7 pouces qui est également compatible avec Android Auto et Apple CarPlay. En outre, cette version dispose d'un pack de batteries plus important et d'un moteur électrique de 118 ch. En outre, la version supérieure @ICON offre un écran de 10,25 pouces, la reconnaissance vocale et des matériaux de luxe.

La 500E est lancée dans une version limitée «La Prima» de 500 exemplaires. Cette version joliment équipée offre la disposition 3+1, un écran infotainment de 10,25 pouces et une grande batterie avec un moteur électrique plus puissant.



Compact ou très spacieux?

L'avenir est **100% électrique.**



Maxus eDeliver3 et eDeliver9. 100% électrique.

Le tout nouveau eDeliver9 est une référence dans sa catégorie. Puissant, spacieux et luxueux, le Maxus eDeliver9 est une camionnette électrique pas comme les autres. Avec une autonomie allant jusqu'à 353 km en circulation urbaine, il laisse facilement la concurrence derrière lui. Choisissez parmi deux empattements et trois batteries pour une solution parfaitement adaptée à vos besoins. Préférez-vous une camionnette plus compacte? Alors optez pour l'eDeliver3, disponible en deux longueurs et avec deux capacités de batterie. Quel que soit le modèle que vous choisissez, l'avenir est 100% électrique.



MAXUS

Découvrez le eDeliver3 et le eDeliver9 sur www.maxusmotors.be.

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

MAXUS GARANTIE
5 ANS / 100.000 km garantie d'usine
Batterie: 8 ANS / 160.000 km garantie d'usine

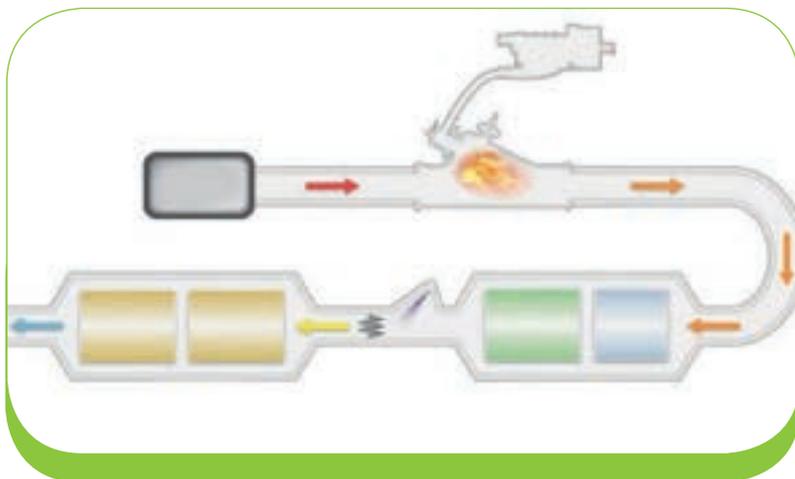
NEWS

Bornes pour voitures électriques: le fisc donnera un coup de pouce

Dès septembre 2021, les particuliers pourront profiter d'un allègement fiscal jusqu'à 1500 € pour l'installation d'une borne. Les entreprises auront droit à une déduction à 200 %. Mais attention, c'est temporaire.

En 2026, les voitures de société devront être électriques, du moins pour profiter des avantages fiscaux. Pour accélérer le mouvement, la Vivaldi a imaginé des incitants qui sont encore en cours de discussions. Même si ces propositions devraient aboutir. Elles concernent notamment les particuliers, afin de les motiver à eux aussi franchir le pas.

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE



Moteurs Diesel, plus propres avec une pompe à air

Avec le CO₂, les NOx constituent le deuxième facteur polluant des moteurs. Pourquoi ne pas les éliminer en soufflant de l'air dans l'échappement?

Et si les moteurs Diesel devenaient plus propres grâce à une pompe à air soufflant dans les échappements? Selon nos collègues d'Autocar, cette solution pourrait permettre de prolonger la vie commerciale des moteurs à combustion spontanée dans notre paysage automobile. Le soufflage d'air « propre » dans les échappements permettrait de diminuer les émissions de NOx et constitueraient une excellente combinaison avec les carburants synthétiques. Alors, souffler de l'air suffirait-il à rendre les moteurs Diesel propres?

SOUFFLAGE POST-COMBUSTION

Concrètement, souffler de l'air pour obtenir une combustion plus propre n'est pas neuf. Tenneco - équipementier reconnu dans le secteur automobile - s'est récemment associé à Eaton, spécialiste de la suralimentation, pour développer une unité thermique de démarrage à froid (CSTU) destinée aux voitures et camions roulant au Diesel. Le principe consiste à souffler de l'air dans l'échappement afin de favoriser la combustion et l'élimination des NOx, entre autres.

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE

NEWS

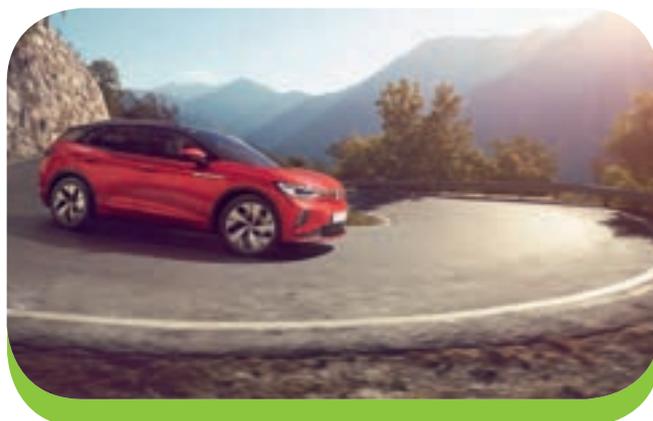
Volkswagen ID.4 GTX - SUV électrique et sportif?

Le Volkswagen ID.4 GTX inaugure le nouveau sigle sportif pour la gamme ID de Volkswagen. Mais un SUV électrique « populaire » peut-il réellement être sportif?

Volkswagen appose le sigle GTX sur son SUV électrique ID.4 pour en faire la première itération sportive de sa gamme ID. Plutôt que de choisir la compacte ID.3, le choix de Volkswagen s'est donc porté sur le dérivé SUV familial ID.4 pour inaugurer une déclinaison voulue plus dynamique. Mais que représentent réellement les trois lettres GTX pour ce Volkswagen ID.4 un peu spécial?

VW ID.4 GTX: 4 ROUES MOTRICES ET 299 CH

Le Volkswagen ID.4 GTX se distingue du SUV ID.4 sur le plan technique par l'ajout d'un moteur électrique et deux roues motrices supplémentaires. On retrouve donc un moteur électrique par essieu, sans aucune liaison mécanique entre eux, évitant tout tunnel de transmission. De la sorte, l'ID.4 GTX peut profiter de quatre roues motrices selon les besoins.



L'essieu arrière se voit attribuer une unité de 150 kW (204 ch), tandis que le moteur avant développe une puissance complémentaire pour un total combiné de 220 kW (299 ch). Cette puissance est transmise aux roues via une boîte monorapport à l'avant et à l'arrière. De quoi permettre à l'ID.4 GTX de sprinter de 0 à 100 km/h en 6,2 s et, plus utile au quotidien, de 0 à 60 km/h en 3,2 s. La vitesse de pointe atteint 180 km/h.

SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE

Les principaux réseaux de bornes rapides en Belgique

Comment trouver et choisir les bons réseaux parmi les milliers de bornes pour voitures électriques lors de longs trajets en Belgique? Voici de quoi vous aider à trouver les opérateurs les plus fiables.

Où trouver des bornes de recharge en Belgique? En 2021, le maillage des bornes de recharge est plus dense dans le Nord du pays, mais la situation évolue également dans le sud du pays. Sauf en province de Luxembourg! Hors abonnement spécifique, les bornes payantes sont généralement onéreuses pour le mode de charge le plus rapide (jusqu'à 0,80 € par kWh ou par minute). La règle générale étant: plus cela charge vite, plus c'est cher. Des abonnements ou des solutions proposées par les constructeurs peuvent toutefois réduire le prix au kWh ou à la minute. Laisser une voiture en charge une fois la batterie pleine est généralement facturé en coût/minute. Le paiement se fait soit avec une carte de recharge, soit avec une application.



SOURCE: MONITEURAUTOMOBILE.BE

All New IONIQ 5

100% elektrisch



Binnenkort te ontdekken
bij je Hyundai verdeler.

Zonder twijfel
HYUNDAI

0 L/100KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP)

Raadpleeg jouw 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.

8
JAAR
BATTERIJ
GARANTIE

**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 kan je terecht op hyundai.be of bij een Hyundai verdeler in jouw buurt. 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

GARAGE MERINSKY
DE LAET
GARAGE WULFFAERT

Lichtenberglaan 2002 - 3800 Sint-Truiden - 011 59 66 46 - www.merinsky.be

's Herenbaan 343 - 2850 Boom - 03 888 00 49 - www.delatboom.be

Kriekmoerstraat 103 - 9900 Eeklo - 09 377 35 25 - www.wulffaert-hyundai.be

EDI

Electric by D'leteren

Making it easy
to drive
electric



www.edi.be | info@edi.be

NEWS

Sweco obtient le premier site intelligent de recharge de Belgique

La vice-ministre-présidente flamande Hilde Crevits a dévoilé l'unique site de recharge Vehicle-to-Grid (véhicule-réseau) pour le nouveau bureau Sweco, neutre en énergie, à Zelzate. Le bureau d'ingénieurs Sweco s'associe, à cet effet, aux entreprises technologiques ABB et Yuso. Grâce à cette innovation, un système avec une batterie et des voitures électriques peut garantir l'alimentation électrique des bâtiments.

La Ministre flamande de l'économie et de l'innovation, Hilde Crevits: « Dans l'intérêt de toutes les générations à venir, nous devons être ambitieux dans la verdurisation de notre mobilité. D'une part, en nous déplaçant différemment et moins, mais aussi en rendant notre parc automobile plus vert. L'accélération du nombre de voitures électriques va fortement augmenter la demande d'énergie et d'infrastructures de recharge adaptées. Il ne faut donc pas sous-estimer l'importance du premier site de recharge intelligent qui est inauguré ici aujourd'hui. Le projet réunit toutes les exigences: il répond à l'augmentation escomptée du nombre de véhicules électriques, à la production et au déploiement d'énergies renouvelables, à la maîtrise des coûts de l'électricité et à la robustesse de notre système énergétique. Un bel échantillon d'innovation et d'anticipation technologique de la part de Sweco dont je suis particulièrement fière, en tant que Ministre flamande de l'Innovation. »

Erwin Malcorps, Managing Director de Sweco Belgique, déclare: « Nous promovons depuis de nombreuses années, une politique de mobilité durable pour et par nos collaborateurs. L'accent est mis sur l'utilisation d'outils innovateurs, une liberté de choix maximale et la limitation du nombre de déplacements. Nous proposons toutes les options et combinaisons possibles, avec «Mobility-as-a-Service» comme fil rouge: les transports en commun gratuits, les vélos partagés et les pool bicycles, l'application Olympus, le vélo en leasing, Cambio, le covoiturage et autopartage, ... De surcroît, l'année dernière, nous avons décidé de passer à une flotte de véhicules 100 % électriques. L'installation de ce site intelligent de recharge dans les locaux de Sweco à Zelzate en est une suite importante dont nous sommes extrêmement fiers. »

«Le développement durable est au cœur de notre entreprise: nous l'appliquons pleinement dans nos projets et nous assumons la responsabilité de la manière dont nous agissons en tant qu'entreprise. Ainsi, nous avons pour objectif de devenir totalement neutres sur le plan climatique d'ici à 2030. Nous sommes même en avance sur le calendrier grâce au passage rapide dans tous les pans de notre organisation», souligne Erwin Malcorps.

Jochen De Smet, chef de projet chez Sweco au sein de la division Energy, explique comment la capacité des batteries de la flotte électrique est valorisée: «Vehicle-to-Grid (véhicule-réseau) ou en abrégé V2G, désigne un type de borne de charge qui fonctionne de manière bidirectionnelle. Ainsi, la voiture pourra à la fois se charger et se décharger. Pendant la décharge, l'énergie de la batterie peut être renvoyée vers le réseau ou vers l'immeuble de bureaux. Cela nous permet d'utiliser activement la batterie dans notre système énergétique.»



«Nous développons un système énergétique durable qui relie entre eux, le bâtiment, la production d'énergie renouvelable, l'infrastructure de recharge et une batterie stationnaire. Ainsi, cela permet une auto-utilisation maximale de l'énergie renouvelable produite et évite d'avoir à acheter de l'électricité au réseau. Cela évite les investissements dans des capacités de raccordement supplémentaires pour la recharge des voitures électriques et de minimiser le prix de revient de notre consommation d'électricité», déclare Jochen De Smet.

Michel Verschuere, Managing Director Yuso, ajoute: «Dans ce projet, Yuso agit en tant qu'opérateur sur le marché. Yuso contrôle intelligemment les bornes de recharge flexibles, en fonction de la demande et du prix. Une telle optimisation permet non seulement de réduire le coût total d'exploitation (TCO) du parc automobile, mais aussi de favoriser l'équilibre entre l'offre et la demande sur le réseau électrique et de cette façon, l'intégration ultérieure des sources renouvelables. La commercialisation de la flexibilité de différents types est l'un des piliers importants de la croissance de Yuso. Pour Yuso, une station de recharge V2G occupée représente autant une source de flexibilité bidirectionnelle qu'une batterie à grande échelle pouvant co-soutenir le réseau.»

Jo Pauwels, Directeur Général ABB Belux, explique pourquoi ABB participe à ce projet: «ABB est un leader technologique novateur et a pour objectif de donner forme, avec d'autres parties, à une société durable. À cette fin, ABB se positionne sur l'électrification, l'intelligence artificielle, l'automatisation et l'efficacité énergétique. ABB est le chef de file du marché des solutions de recharge rapide à l'échelle mondiale. Depuis son entrée sur le marché de l'e-mobilité en 2010, ABB a vendu plus de 400.000 chargeurs VE dans 85 marchés, dont 20.000 chargeurs rapides DC et 380.000 chargeurs AC. ABB développe également des solutions pour rendre bidirectionnelles les sources d'énergie vers et depuis les véhicules électriques. Un certain nombre de projets pilotes sont en cours à cet effet, depuis fin 2020. ABB est heureux de pouvoir intégrer la technologie V2G en Flandre, avec une batterie stationnaire dans un immeuble de bureaux, comme celui de Sweco à Zelzate. L'innovation est dans l'ADN d'ABB. Outre l'ambitieux projet «Mission to Zero», dans le cadre duquel ABB s'engage résolument en faveur de l'électrification, nous menons également le 'Energy Efficiency Movement' (Mouvement pour l'efficacité énergétique), un mouvement qui vise à réduire de 10 % la consommation énergétique dans le monde grâce à l'utilisation de moteurs et de transmissions efficaces en énergie. »

SOURCE: WWW.SWECOBELGIUM.BE

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**

LOEWE.

Di Monaco

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

Heyman

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

Vermeersch Hifi TV BVBA

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

Klank- en Beeldstudio Vanden Bussche

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

TEST: SKODA ENYAQ IV 80+ LE CHOIX SERA DIFFICILE DANS LA FAMILLE!



Après l'essai du VW ID.4, nous nous sommes empressés de mettre à l'épreuve son neveu, le Skoda Enyaq. Nous avons été parmi les premiers à passer 2 heures sur la route avec le nouveau tchèque électrique. La plateforme MEB du groupe Volkswagen sera une grande famille, c'est le moins que l'on puisse dire. Il y a pas mal de similitudes avec son cousin le Volkswagen ID.4, mais bien sûr il y a aussi des différences.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

Le Skoda mesure 4,65 mètres et c'est 6 centimètres de plus que l'ID.4. La calandre marquante de Skoda à l'avant et les lignes sculptées lui donnent néanmoins des proportions équilibrées, ce qui lui confère un intérieur spacieux typique de la marque. A l'avant, Skoda présente le Crystal Face, qui est disponible en option. Cet élément de design, avec 131 LED éclairant les ailettes verticales et la bande horizontale de la calandre, s'inspire du concept-car Skoda Vision iV. L'arrière nous semble un peu plus massif en raison de la coupe droite du coffre, que nous apprécions moins. Cela aurait pu être plus élégant.

À l'intérieur, le grand écran de la console centrale attire immédiatement l'attention. Celle-ci permet de faire fonctionner l'infotainment, les fonctions radio, les réglages de la voiture, la navigation et d'autres détails. La climatisation



se commande également à partir d'ici, mais plus facilement que les commandes de la nouvelle ère numérique chez Volkswagen. L'écran en tant que tableau de bord est similaire à celui de la VW, mais il est plus encapsulé et mieux, ne flotte pas au dessus du tableau de bord. Le changement de vitesse est actionné depuis la console centrale en poussant ou en tirant une sorte de glissière vers l'avant ou l'arrière.

Les palettes situées à gauche et à droite derrière le volant sont très pratiques pour régler la régénération. Cela peut se faire sur 3 niveaux. Le niveau 3 peut également être activé directement en sélectionnant la position B du levier de vitesses. Si aucun des modes de régénération n'est nécessaire, l'Enyaq ralentit simplement en enlevant le pied de l'accélérateur. Même en freinant avec la pédale de frein, la voiture va générer.

L'espace ne manque pas dans cette Skoda. Les sièges sont facilement réglables et notre version était équipée du nouvel affichage tête haute, qui intègre même la 'augmented reality' pendant la navigation.

Pour sa propulsion, il existe un choix de 5 puissances et de 3 tailles de batterie, ainsi qu'un choix de transmission arrière ou intégrale. Toutes les versions ne seront pas mises sur le marché en même temps. L'Enyaq iV 50 fournit 109 kW et une batterie de 55 kWh (52 kWh net), l'Enyaq 60

a une puissance de 132 kW et ses batteries fournissent 62 kWh (58 kWh net) et enfin il y a l'Enyaq 80 avec 150 kW et une batterie de 82 kWh (77 kWh net). Ce dernier était notre véhicule d'essai. Il permet un sprint de 100 km/h en 8,6 secondes. Et comme nous sommes habitués à une telle voiture électrique, cela se passe sans problème. Pas de performances sportives, pour cela il faudra attendre les versions RS.

Pendant notre essai de 2 heures, nous avons atteint une consommation moyenne de 18,3 kWh, ce qui est certainement un bon résultat. L'autonomie varie de 350 kilomètres pour la version 50 à 520 kilomètres pour la version 80 que nous avons testée. La version 80 peut être chargée jusqu'à 125 kW, ce qui signifie que la batterie est à nouveau pleine à 80 % en un peu moins de 45 minutes. La charge sur la Wallbox peut être effectuée à 11 kW et prend environ 7 heures.

La suspension est suffisamment souple, l'amortissement filtre correctement et, à notre avis, elle est moins raide que son cousin VW. Il n'y a pas de gonflement au rebond, ce dont nous avons souffert lorsque nous avons testé le Skoda Superb iV dans l'un de nos précédents numéros.

Les prix commencent à 39 775 € pour l'Enyaq 60, un Enyaq 80 coûte 46 075 € sans options. Les prix des versions 50 ne sont pas encore connus.



Il ne sera pas facile de choisir entre ce Skoda Enyaq et le Volkswagen ID.4. Le VW semble plus futuriste, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, tandis que le Skoda a un style un peu plus classique, selon nous. Les performances sont similaires, le confort est à la hauteur des deux. Le VW laisse ses passagers sentir un peu mieux la surface de la route. Le Skoda est légèrement plus spacieux à l'intérieur, car il est plus grand et plus large de quelques centimètres. Ce qui rend l'aspect familial plus grand dans le Skoda. Les technophiles et les informaticiens choisiraient le VW, tandis que le père ou la mère de famille opterait pour le Skoda, selon nous. Et au niveau des prix, il y a peu de différence. Ou la valeur de revente, joue-t-elle un rôle? Nous laissons le choix à l'acheteur.

+

- l'autonomie et la consommation
- large gamme
- espace intérieur

-

- - pas de 'one pedal drive'
- - le choix est difficile
- - Skoda plus cher que VW



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

0,0 L/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP)

BMW De Mey Maldegem

Aalterbaan 216C - 9990 Maldegem
T 050 71 40 44 - www.demey.bmw.be

BMW De Mey Knokke

Natiënlaan 52 - 8300 Knokke
T 050 89 55 55 - www.demey.bmw.be

BMW Van den Broeck

H.Moeremanslaan 146 - 1700 Dilbeek
T 02 466 20 88 - www.vandenbroeck.bmw.be

BMW Van den Broeck

Roekhout 11 - 1702 Dilbeek
T 02 466 20 88 - www.vandenbroeck.bmw.be

BMW Cocquyt

Waggelwaterstraat 27 - 8200 Brugge
T 050 31 40 37 - www.cocquyt.bmw.be

BMW Jorssen Noord

Kapelsesteenweg 1/3 - 2170 Merksem
T 03 641 90 00 - www.jorssen.be

BMW Jorssen Zuid

Antwerpsesteenweg 126 - 2630 Aartselaar
T 03 820 74 00 - www.jorssen.be

Louyet Brussels

Leuvensesteenweg 864 - 1140 Brussel-Evere
T 02 730 49 11 - www.louyet.bmw.be

Louyet Sint-Pieters-Leeuw

Bergensesteenweg 720 - 1600 Sint-Pieters-Leeuw
T 02 360 08 80 - www.louyet.bmw.be

BMW Sneyers NV

Toekomstlaan 12 - 2200 Herentals
T 014 49 00 49 - www.sneyers.bmw.be

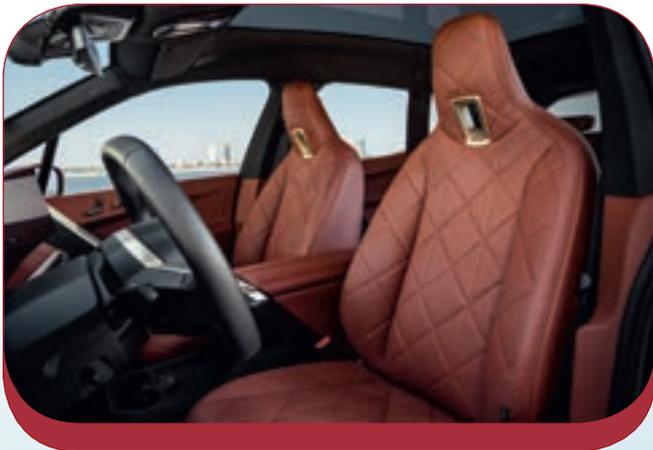


BMW iX xDRIVE40 ET xDRIVE50 PRÊTES À ÊTRE LANCÉES

Plutôt controversé en termes de style, l'iX, le modèle électrique phare de BMW, a son prix. Proposée sous les noms de iX xDrive40 et iX xDrive50, elle coûtera respectivement 81 200 € et 97 950 € de série et offrira une autonomie de « plus de 600 kilomètres » avec le plus grand pack de batteries.

TEXTE ET PHOTOS: WWW.AUTONIEUWS.BE - KRIS VANDORMAEL

Ce sont des prix élevés, mais il s'agit là du modèle haut de gamme de la gamme électrique de BMW, qui combine les dernières innovations en matière de conduite automatisée, de connectivité et de services numériques avec un grand bloc de batteries et de solides performances électriques. BMW construit l'iX dans son usine de Dingolfing, en Allemagne, soulignant ainsi la construction durable du nouveau modèle phare, qui est attendu dans les salles d'exposition à la fin de cette année.



LA DURABILITÉ D'ABORD

Avec l'iX, BMW construit pour la première fois un véhicule sur le nouveau châssis modulaire et modulable qui équipera de nombreux modèles à l'avenir. En matière de développement et de production, BMW se fait le champion de la durabilité, en respectant des normes environnementales et sociales strictes en matière d'extraction des matières premières, en utilisant de l'électricité provenant de sources renouvelables et en garantissant un pourcentage élevé de matériaux recyclés dans le mélange. Un certificat approuvé par des auditeurs indépendants montre que le potentiel de réchauffement planétaire (quel mot...) de l'iX xDrive40 est inférieur d'environ 45 % à celui d'une voiture comparable à moteur diesel sur 200 000 kilomètres.

Le cobalt et le lithium contenus dans les batteries haute tension proviennent de sources contrôlées en Australie et au Maroc, assure BMW. En outre, seule de l'électricité verte est utilisée pour la production de la voiture elle-même et celle de la batterie, et l'aluminium utilisé a été produit à partir d'électricité d'origine solaire. L'aluminium secondaire et les plastiques recyclés sont également largement utilisés, tandis que l'intérieur est fini avec du bois certifié FSC, du cuir tanné avec des extraits de feuilles d'olivier et d'autres matériaux naturels. Les matières premières utilisées pour le revêtement de sol et les tapis comprennent des filets de pêche recyclés.

La production des moteurs est également basée sur une conception qui évite l'utilisation de métaux rares. Les moteurs électriques fonctionnent selon le principe d'un moteur synchrone à stimulation électrique, où le rotor







n'est pas stimulé par des aimants permanents fixes, mais par l'apport d'énergie électrique. Il n'est donc pas nécessaire d'utiliser des aimants pour les matériaux critiques. Les performances en bénéficient également, selon BMW. Non seulement le couple maximal est disponible immédiatement, mais contrairement aux moteurs électriques classiques, la voiture conserve une plage de régime extrêmement large, indique le communiqué de presse.

DEUX VERSIONS

La iX sera lancée à la fin de l'année et sera alors disponible sous forme de iX xDrive40 (81 200 € TTC) et iX xDrive50 (97 950 € TTC). La iX xDrive40 développe «plus de» 300 ch (240 kW) et accélère de 0 à 100 km/h en un peu plus de six secondes. Il est entraîné sur les quatre roues par un moteur électrique sur les axes avant et arrière.

Il en va de même pour la iX xDrive50, mais ce modèle dispose d'une puissance totale de «plus de» 500 ch (370 kW) et peut sprinter de 100 à 100 en moins de cinq secondes.

Le moteur électrique, la transmission et l'électronique de puissance sont réunis dans un même boîtier, ce qui accroît l'efficacité car l'ensemble est plus compact. L'aérodynamisme (avec une valeur Cd de 0,25) et l'utilisation de plastiques CFRP (plastique renforcé de fibres de carbone) et d'une construction légère à cadre spatial en aluminium sont censés garantir un rendement élevé et une consommation électrique moyenne inférieure à 21 kWh/100 km pour le xDrive50 et inférieure à 20 kWh/100 pour le xDrive40.

GRANDES BATTERIES, AUTONOMIE CONSIDÉRABLE

Les batteries haute tension de cinquième génération sont situées en bas du fond du véhicule et font donc partie intégrante de la structure. Leur densité a été augmentée de 20 % supplémentaires par rapport à la génération précédente de batteries. La batterie de la xDrive50 a une capacité brute de plus de 100 kWh, tandis que celle de la xDrive40 a plus de 70 kWh à bord. Pour la «50», il s'agira d'une autonomie de «plus de 600 kilomètres» (WLTP), annonce BMW. Pour la «40», l'autonomie est de «plus de 400 kilomètres».

La charge de la batterie haute tension peut être effectuée sur des chargeurs à courant continu dont la puissance peut atteindre 200 kW pour la xDrive50 et 150 kW pour la xDrive40. Cela permettrait de charger la batterie de 10 à 80 % en moins de quarante minutes. Il est possible de recharger jusqu'à 11 kW à partir d'une wallbox en utilisant une alimentation CA triphasée, et la batterie peut être chargée de vide à plein en moins de onze heures pour la xDrive50 et en moins de huit heures pour la xDrive40.

VERS LA CONDUITE AUTONOME

La iX est dotée d'un nouvel ensemble de technologies permettant d'atteindre un degré remarquable de conduite autonome. Il peut traiter beaucoup plus de données que les modèles précédents et est également compatible avec la 5G. Il sera donc en mesure d'offrir des fonctions nouvelles et améliorées de conduite autonome et de stationnement, et sera à l'épreuve du temps grâce à des mises à jour «over the air» après la livraison de la voiture.





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, 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 CO₂ par litre de diesel. En outre, les gaz d'échappement contiennent des oxydes d'azote (NO_x) 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_x) 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 CO₂ 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.

LES UTILITAIRES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES DÉCOLLENT PEU À PEU

En 2020, le diesel est resté le carburant le plus populaire sur le marché européen des véhicules utilitaires légers avec une part de marché de 92,4%, mais 2% de fourgons électriques et 0,9% de fourgons hybrides ont également été immatriculés.

TEKST EN FOTO'S: WWW.AUTONIEUWS.BE
KRIS VANDORMAEL



L'année dernière, le nombre de fourgons diesel vendus dans l'Union Européenne a baissé de 17,2% pour atteindre 1,3 million d'unités, les 27 marchés de l'UE ayant enregistré une baisse. Malgré cette baisse en volume, la part de marché des véhicules utilitaires légers à moteur diesel a augmenté, passant de 91,7% en 2019 à 92,4% en 2020, selon l'ACEA (l'Association des constructeurs européens d'automobiles).

La baisse globale des immatriculations de fourgons due au COVID-19 touche plus durement les véhicules à moteur essence. Seuls 49.056 fourgons à essence ont été immatriculés dans l'UE l'an dernier, soit environ la moitié du nombre de véhicules vendus en 2019. La part de l'essence sur le marché des fourgons dans l'UE a reculé de 5,1% en 2019 à 3,4% l'an dernier.



HAUSSE DE L'ÉLECTRIQUE, BAISSE DU GAZ

Dans l'ensemble, la demande de nouveaux fourgons à entraînement électrique a augmenté de 26,2% pour atteindre 28.597 unités vendues en 2020, soit 2,0% du total des immatriculations de véhicules utilitaires légers dans l'UE. La France (9.209 unités) et l'Allemagne (8.830 unités) ont été les principaux marchés en volume, représentant ensemble plus de 60% de toutes les ventes de fourgons électriques dans l'Union Européenne l'année dernière. Cela n'est pas surprenant compte tenu des régimes fiscaux favorables et des primes qui s'y appliquent.

Les immatriculations de nouveaux fourgons hybrides dans l'UE ont augmenté de 175% pour atteindre 12.698 unités en 2020. Ce triplement (par rapport aux 4.617 fourgons hybrides vendus en 2019) est en partie dû à une base de comparaison faible. En effet, les véhicules électriques hybrides (HEV) représentaient encore moins de 1% des ventes totales de véhicules utilitaires légers dans l'UE l'année dernière.

Quant à savoir si l'ACEA inclut les fourgons semi-hybrides (MHEV) dans la catégorie des véhicules hybrides, ce n'est pas clair. Ce ne serait pas logique car il ne s'agit en fait pas d'hybrides à proprement parler, mais plutôt de fourgons ordinaires dotés d'un système start/stop avancé. Si



les MHEV ne sont pas inclus dans ces chiffres, l'augmentation serait presque entièrement imputable au Ford Transit Custom PHEV, car il s'agit du seul fourgon actuellement disponible en version hybride (rechargeable).

La demande de fourgons fonctionnant avec des carburants alternatifs, c'est-à-dire le CNG et le LPG, a chuté de 29,5% pour atteindre 19.346 unités en 2020. Cela s'explique par le fait que les deux plus gros acheteurs de ce type de véhicules ont enregistré une forte baisse: -28,7% pour l'Italie et -53,2% pour l'Espagne. Par conséquent, la part de marché dans l'UE des fourgons au gaz naturel et au LPG a baissé, passant de 1,6% en 2019 à 1,3% en 2020.

BELGIQUE: QUANTITÉ NÉGLIGEABLE

Dans notre pays, 71.313 véhicules utilitaires légers ont été immatriculés l'an dernier. Soit environ 10.000 de moins que l'année précédente (81.219). Ces chiffres incluent également les crossovers, les breaks et les monospaces transformés en utilitaires légers. Les Land Rover, Audi, BMW, Volvo, VW, Mercedes, Jeep, Skoda, SsangYong et autres ainsi convertis représentent approximativement 800 immatriculations.

Le nombre d'immatriculations de fourgons électriques était d'environ 1.400 unités l'an dernier, ce qui représente 2% du marché belge total. Il aurait pu y en avoir davantage si le corona n'avait pas provoqué des problèmes d'approvisionnement.

Une fiscalité plus favorable pour les véhicules utilitaires légers électriques pourrait également donner un coup de pouce supplémentaire. Aujourd'hui, le type de carburant n'a aucune incidence sur le traitement fiscal d'un VUL. Le seul avantage dont vous bénéficiez est l'exonération de la taxe de circulation en Flandre, mais cela ne pèse pas lourd: cela représente une économie d'environ 100 à 150 euros par an.

Les entreprises qui achètent ou louent aujourd'hui des fourgons électriques le font principalement pour des raisons d'image ou leur volonté d'entreprendre de manière socialement responsable. Dans certains cas, il peut s'avérer réellement plus économique de rouler à l'électrique, mais cela dépendra fortement du prix de l'électricité et de l'utilisation du fourgon. La plus grande économie potentielle par rapport au diesel réside dans les coûts d'entretien moins élevés.

TEST RAPIDE PEUGEOT 508 PSE: À PROPOS D'ŒUFS ET D'OMELETTE

Peugeot Sport Engineered s'est penché sur le Peugeot 508 afin d'en faire quelque chose de plus sexy. Cette fois, la marque n'est pas partie de la plus puissante version essence, mais du groupe Hybrid4 de la 3008 pour arriver à une puissance globale de 360 CV. La recette est appétissante mais, une fois dans votre assiette, elle est moins piquante que ce à quoi vous vous attendiez.

TEXTE ET PHOTOS: WWW.AUTONIEUWS.BE
KRIS VANDORMAEL



Le concept de la berline (et break) hybride rechargeable puissante et résolument sportive n'est pas nouveau. Il suffit de regarder la Volvo S60/V60 Recharge Polestar Engineered. Nous avons retenu de notre test avec le modèle suédois que sa valeur ajoutée résidait surtout dans sa transmission et sa courbe de couple plus performante et, dans une moindre mesure, dans ses amortisseurs Öhlin réglables manuellement. Nous avons en revanche déploré le manque de puissance électrique, en raison duquel le moteur thermique doit intervenir dès que vous souhaitez garder un bon rythme.

Les cartes sont mieux distribuées pour ce 508 Peugeot Sport Engineered. Le moteur thermique 1,6 bien connu fournit ici 200 CV, et il est assisté non par un, mais par deux moteurs électriques. Avec à l'avant un exemplaire fournissant 110 CV, intégré à la boîte automatique à huit rapports. À l'arrière, on trouve un moteur électrique de 113 CV, qui fonctionne de manière entièrement indépendante de l'autre. Le résultat, un 4x4 virtuel qui fournit 360 CV et 520 Nm, ce qui suffit pour effectuer un sprint de 0 à 100 km/h en 5,2 secondes.

N'EXAGÉRONS RIEN

Sa vitesse de pointe est de 250 km/h et il parcourt le kilomètre départ arrêté en 24,5 secondes. Ces chiffres appréciables sont comparables à ceux de la BMW M3 E46 de 2002, pour citer une référence, mais la comparaison s'arrête ici. Peugeot Sport Engineered a dû partir d'un tout autre mélange d'ingrédients pour arriver à ce niveau de prestation. C'est la rançon de l'écologie et de l'économie. La question subsidiaire est naturellement de savoir si les ingénieurs sont parvenus à vous donner assez de frissons pour vous pousser à



DEMANDEZ UN ESSAI CHEZ
AUTOMOTIVE GROUP, VOTRE CENTRE
D'EXPERTISE PEUGEOT SPORT
ENGINEERED

DÉCOUVREZ LES SENSATIONS DE
CONDUITE DE LA NÉO-PERFORMANCE
ET VIVEZ UNE EXPÉRIENCE UNIQUE
ET DISTINCTIVE



PEUGEOT SPORT ENGINEERED ///

NEW 508 PEUGEOT SPORT ENGINEERED

PIONEERING PERFORMANCE AGAIN

360 ch - 520 Nm - 46 g CO₂/km

 L/100 KM  G/KM 2,0 L/100 KM - 46 G/KM (SELON LA NORME WLTP)

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

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL  Donnons priorité à la sécurité. Informations environnementales [AR 19/03/2004]: www.peugeot.be

E.R.:

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

AUTOMOTIVE GROUP

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



WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE





courir chez le concessionnaire signer votre bon de livraison!

Ce en quoi ce véhicule se distingue résolument, c'est son châssis. Les vellétés de roulis sont parfaitement maîtrisées, il est exceptionnellement maniable malgré sa masse, et sa prise au sol est parfaite. La stabilité dans les virages est encore renforcée par les roues arrière qui, en mode sport, fournissent une poussée supplémentaire lorsque vous accélérez en sortie de virage. C'est d'ailleurs uniquement dans ce mode Sport que vous disposez de toute la puissance.

Tout se passe parfaitement tant que vous conduisez en bon père de famille à tendance sportive. Mais si vous voulez vraiment voir ce qu'il a dans le ventre, vous êtes confronté à une inertie sur la transmission. Il se passe trop de temps entre l'accélération et la restitution de la puissance du moteur thermique, qui se met en outre à gémir comme le vent dès que vous le faites monter dans les tours.

Un souvenir m'est revenu après ce bref test du 508 PSE. Lors d'un examen en sciences natu-

relles, durant ma première année en Pharmacie (tout le monde peut faire des erreurs), le prof me dit «vous avez les œufs, mais vous n'êtes pas encore capable de faire une omelette avec». Autrement dit, vous savez comment faire, mais le résultat n'est pas encore ce qu'il devrait être.

Ce que je veux dire dans le cadre de notre 508? Peugeot Sport Engineered avait les ingrédients de base pour en faire un bolide résolument sportif tout à l'honneur de la réputation de la marque, mais on dirait que la préparation n'était pas encore au point. L'omelette est bien là, mais elle n'offre pas une riche expérience gustative. Et ce n'est pas une sinécure d'adapter parfaitement entre eux les quatre éléments de la ligne de motorisation, à savoir deux moteurs électriques, un moteur thermique et une transmission automatique.

Sommes-nous trop dur dans notre jugement? Notre niveau de référence est-il par exemple plus élevé que celui du conducteur moyen? Cela se pourrait bien. Mais pour une création de Peugeot Sport Engineered annoncée à grand tralala, on peut mettre la barre assez haut. On n'achète pas ce produit pour voyager paisible-

ment, mais pour tirer un peu dessus. Pas en continu, mais lorsque c'est possible. En outre, le prix n'est pas donné!

UN VRAI RECHARGEABLE

Cinq modes de conduite sont proposés: Electric, Comfort, Hybrid, Sport et 4WD. Chacun dispose de ses propres réglages en termes de répartition du couple sur les essieux, de direction assistée, de récupération de l'énergie du freinage, de contrôle des gaz et d'amortisseurs. Même dans le mode le plus sportif, ce 508 convient parfaitement pour l'utilisation de tous les jours. Et même s'il est particulièrement bruyant.

Les sièges sont parfaits et se règlent électriquement en standard. La position de conduite est OK, mais le petit volant façon PlayStation donne toujours une sensation peu naturelle.

Avec des émissions de CO₂ de 45 g/km et sa batterie de 11,7 kWh, ce Peugeot 508 PSE est considéré par le fisc belge comme un vrai hybride. Il peut donc être déduit à 100 % et offre toute une série d'autres avantages fiscaux. Peugeot revendique une autonomie électrique de 42 km. Nous n'avons pas pu le vérifier, pas plus que la consommation moyenne, mais nous le ferons lors d'un test plus complet.

Le prix pour finir. Peugeot demande 67 850 € pour la berline, et 2000 € de plus pour le break, soit quelque 17 000 € de plus que pour la version standard (225 CV), cadrant avec le positionnement sportif du modèle d'une part, et celui de la marque, qui veut se profiler comme un généraliste high-end. On peut toutefois se demander s'il y a beaucoup de clients prêts à mettre tant d'argent sur la table pour un véhicule qui n'est pas Premium. Pour comparer, le Volvo S60 Recharge Polestar Engineered coûte 1000 euros de moins.

Le 508 PSE se conduit-il avec plaisir? Oui. A-t-il de l'allure? Sans aucun doute. Est-ce la création la plus réussie de Peugeot Sport Engineered? Sur ce point, les avis divergent. C'est dans tous les cas une noble tentative de faire rimer sport et écologie, même si le résultat est au maximum un compromis acceptable plutôt qu'un canon à sensations.



PLUS DE 6000 SUPERCHARGEURS TESLA RÉPARTIS DANS PLUS DE 600 STATIONS

Tesla a franchi une nouvelle étape dans le déploiement continu de son réseau Superchargeur à travers l'Europe avec 6039 Superchargeurs répartis dans 601 stations.

TEXTE: WWW.AUTONIEUWS.BE - KRIS VANDORMAEL PHOTOS: TESLA



Lorsque la première Model S est arrivée en Europe en 2013, le premier Supercharger a été installé en Norvège. Lorsque le Model X a été lancé en 2016, ce nombre était passé à 1267. Les livraisons européennes de la Model 3 ont commencé en 2019 avec un total de 3711 Superchargeurs disponibles en Europe. Au cours des deux dernières années, la croissance du réseau s'est accélérée pour atteindre

l'étape d'aujourd'hui, permettant que plus de 2,4 milliards de kilomètres soient parcourus grâce au réseau Superchargeur. Depuis le lancement européen de la Model 3, les propriétaires de Tesla ont effectué l'équivalent de plus de 3000 allers-retours vers la Lune ou environ 22 allers-retours vers Mars en utilisant le réseau Superchargeur européen. Aujourd'hui, des Superchargeurs sont accessibles dans 27

pays d'Europe, y compris notre récente ouverture en Grèce, à Athènes. En Belgique, 173 Superchargeurs sont répartis dans 14 stations à travers le pays.

Lorsque Tesla a ouvert le réseau en 2013, une station Superchargeur offrait en moyenne sept points de charge. Ces dernières années, cela a augmenté pour suivre la taille crois-





UN INVESTISSEMENT INTÉRESSANT À LA MER

+3,6 %
de
rendement
annuel



La Résidence Le Roulis

Résidence Le Roulis est situé dans un endroit exquis à **La Panne**. La combinaison de la vue sur mer avec la proximité du centre animé donne à ce projet un charme supplémentaire. Le bâtiment a simultanément l'air contemporain et intemporel. Le choix des matériaux et du design se concentre sur l'apparence, la facilité d'entretien et le confort de vie. **Investissement dès 50 000 €.**

Zeedijk 3, De Panne | www.leroulis.be

vendu à
85%



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

Stay charged anywhere
you go in Europe

**600 LOCATIONS
6000 SUPERCHARGERS**

NEW LOCATIONS OPENING EVERY WEEK

TESLA



sante de notre flotte. Aujourd'hui, notre plus grand site en Europe est celui de Nebbenes, en Norvège, avec 44 Superchargeurs, suivi de Rygge (42) et Liertoppen (40) en Norvège, ainsi qu'Oberhonnefeld (40) en Allemagne.

Au fil du temps, les Superchargeurs sont devenus plus rapides et plus efficaces, tout comme nos véhicules. La puissance de crête des Superchargeurs V2 a été augmentée à 150 kW et le pré-chauffage de la batterie en cours de route a été introduit sur nos Model S, Model X et Model 3 pour assurer une arrivée sur site de recharge avec une température optimale, réduisant le temps de charge moyen de 25%. Avec l'introduction des Superchargeurs V3 en Europe, des vitesses de charge allant jusqu'à 1600 km par heure sont atteintes.

L'expérience utilisateur du Superchargeur est souvent saluée pour sa simplicité et sa fiabilité. Les propriétaires peuvent visualiser les Superchargeurs disponibles via leurs systèmes

de navigation embarqués qui choisit également l'itinéraire optimal et suggère les meilleures options de charge pour minimiser les temps de trajet. Du nord de la Norvège au sud de l'Espagne, de l'Irlande à la Bulgarie, les propriétaires peuvent voyager sereinement sans émissions à travers l'Europe grâce au réseau Superchargeur pour des déplacements électriques fluides.

Pour en savoir plus sur les Superchargeurs, visitez: <https://www.tesla.com/supercharger> et pour connaître les stations actuelles et à venir: www.tesla.com/findus

Si vous ne souhaitez plus recevoir ces e-mails, vous pouvez vous désinscrire en écrivant à jsteenman@tesla.com

DES VÉLOS DE QUALITÉ À DES PRIX TRÈS BAS

OÙ?



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

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



TOYOTA HYBRIDES



50% VAN UW REISTIJD ELEKTRISCH ⁽¹⁾
OPLADEN NIET NODIG
EN ECONOMISCH VOORDELIG

MONTANA

Mechelsesteenweg 26
1933 STERREBEEK
Tel : 02 731 58 64

PIETERS

Voorhout 53B
9190 STEKENE
Tel : 03 790 11 11

AUTOMOTIVE MECHELEN

Jubellaan 66
2800 MECHELEN
Tel : 015 20 20 20

1,3-6,0 L/100 KM | 29-135 G/KM (WLTP) | www.toyota.be

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

Milieu-informatie (K.B. 19.03. 2004): toyota.be

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

5 JAAR GARANTIE
TOT 10 JAAR BIJSTAND
TOT 10 JAAR HYBRIDE BATTERIJ

(2) Afgebeelde voertuigen met opties of accessoires. (1) Gemiddelde gebaseerd op een gemengd parcours (autostrade/stad), naargelang rijstijl, lading en externe factoren. Percentage gebaseerd op een testritcampagne van het Hybride Toyota-gamma in Frankrijk: "Les essais alternatifs" van Toyota Frankrijk (www.toyota.fr), cijfers vastgelegd op 15.03.2017: 48.503 testritten, 693.847 afgelegde kilometers, gemiddeld 54% van de reistijd afgelegd op elektriciteit i.e. zonder hulp van de benzinemotor. In het kader van deze testritten werd het voertuig uitgerust met een systeem dat o.a. de rijafstand en reistijd in elektrische modus, de gemiddelde snelheid, enz. meet. (2) 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 jaarlijkse gratis check-up in het erkende Toyota-netwerk: aanbiedingen onder voorwaarden. Meer info op Toyota.be - Toyota.lu of bij uw erkend Toyota-verkooppunt in België of in het Groothertogdom Luxemburg.



COLONNE: GAS.BE
ESSAI SKODA OCTAVIA CNG:
LA FAÇON
DE ROULER PROPRE?

À côté des motorisations hybrides et électriques, il existe une solution énergétique qui permet de limiter facilement ses émissions: le Gaz Naturel Comprimé, ou CNG. Une alternative intéressante que propose la nouvelle Skoda Octavia.

TEXTE: ARTICLE PAR GAS.BE, LISEZ PLUS SUR GOCAR.





De l'extérieur, rien ne permet de reconnaître une Skoda Octavia Combi G-Tec d'un modèle « lambda », si ce n'est son discret badge spécifique placé à l'arrière. Pourtant, cette voiture est très différente car elle roule au gaz naturel comprimé (CNG). Pour ce faire, son moteur 1.5 TSI a été modifié pour fonctionner avec ce carburant plus « sec » que de l'essence. Pas moins de trois réservoirs de gaz d'une capacité totale de 17,7 kg ont été placés sous le coffre pour prendre le moins de place possible. Cependant, ils grignotent quelque peu sa capacité, qui passe de 640 à 495 litres. Appréciée pour son habitabilité généreuse, la tchèque ne sacrifie donc pas ses cotés pratiques qui en font la coqueluche de la clientèle fleet, loin de là.

PLUS GRAND QUE JAMAIS

Pour ce nouveau millésime, l'Octavia Combi a beaucoup évolué et a pris du galon en étant plus longue de 22 mm et plus large de 15 mm qu'auparavant. Elle a gagné en standing avec des lignes proches de la Superb, le haut de gamme Skoda. Et c'est à l'intérieur que l'amélioration de la qualité perçue est la plus marquante. Les plastiques durs et inesthétiques que l'on retrouvait dans l'ancienne version ont disparu, faisant place à des matériaux de qualité et à une présentation fluide et aérée. Sur la planche de bord, on retrouve deux écrans (l'un pour l'instrumentation et l'autre pour le système multimédia) extrêmement lisibles. Malheureusement, comme beaucoup de constructeurs actuellement, Volkswagen renonce de plus en plus aux boutons physiques au profit de commandes numériques. Et c'est là que le bât blesse car pour des opérations simples, il est nécessaire de quitter la route des yeux pour regarder l'écran. Dommage que la sécurité soit sacrifiée au profit d'une planche de bord épurée...

SOBRIÉTÉ ÉTONNANTE

Commercialisée uniquement avec la boîte de vitesses robotisée à double embrayage DSG 7 rapports, l'Octavia G-Tec sera néanmoins bientôt disponible avec la transmission mécanique 6 vitesses également. À la station-service, ce break s'avère aussi facile à utiliser que les versions diesel ou essence. Ses deux orifices de remplissage (CNG et essence) se retrouvent sous la même trappe. Pour faire le plein de CNG, il convient de visser le pistolet à l'embout, ce qui ne présente aucune difficulté. Très silencieuse, la voiture roule de la même façon que la version essence. Avec 130 chevaux et 200 Nm de couple pour un poids total de 1.431 kg, les performances sont suffisantes à défaut d'être ébouriffantes. Mais là n'est pas le but de cette Octavia, qui fait preuve d'une sobriété étonnante. Avec les 17,7 kg de CNG, Skoda annonce une autonomie d'à peu près 500 km. Lors de notre essai, nous avons tourné autour des 450 mais sur un parcours mixte. Ajoutez à cela les 150 km que permettent de parcourir les 9 petits litres d'essence embarqués et vous obtenez une autonomie totale qui n'a rien à envier à celle d'un véhicule fonctionnant avec un carburant traditionnel.





ÉMISSIONS LIMITÉES

Outre le prix de ce carburant, le gros avantage du CNG est qu'il limite les émissions de l'ordre 35 à 40%. C'est comme cela que l'Octavia n'émet que 95g CO₂/km, ce qui est très peu pour un break de ce gabarit. Cependant, l'arrivée progressive du biogaz bouleverse totalement la donne. Présent dans environ 20% des stations en Belgique, il est fabriqué à base de déchets organiques, ce qui lui permet de limiter son empreinte carbonique dans sa quasi-totalité! Dans ces conditions, cette version CNG devient encore plus intéressante et écologique!

CONCLUSION

Moins chère que sa version IV plug-in hybride, l'Octavia G-Tech est une alternative intéressante aux véhicules électrifiés. Dotée d'une autonomie plus importante qu'un modèle 100% électrique, elle est également plus efficace et économique sur de longs trajets qu'une hybride. Alors pourquoi hésiter!?

TEST: AUDI Q3 SPORTBACK 45 TFSIE S LINE

SI LE RECHARGEABLE PEUT ÊTRE EN OPTION

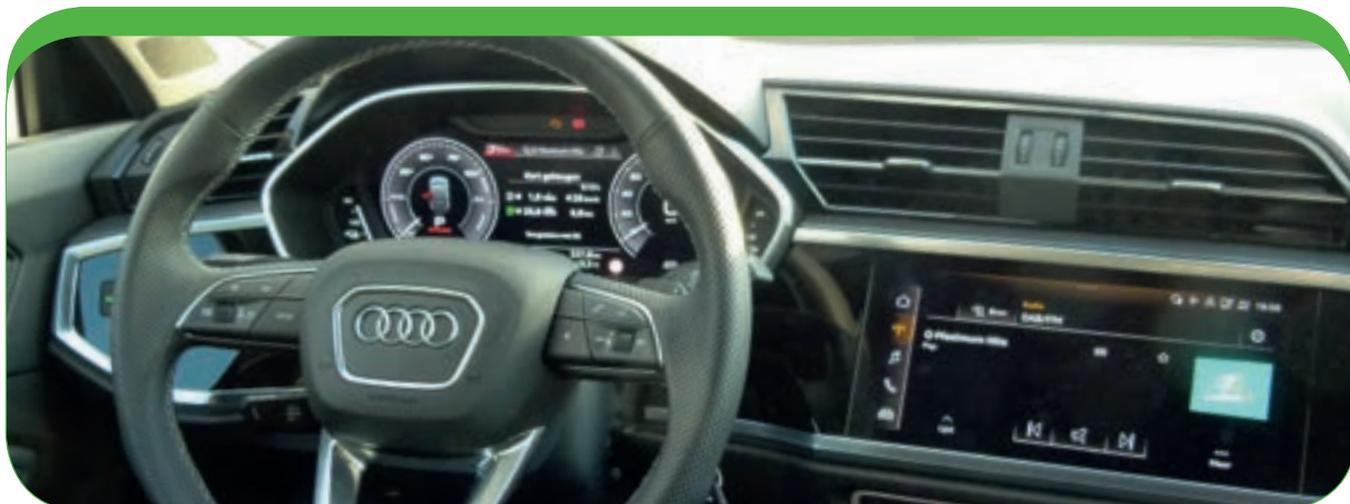
TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

Chez Audi, l'offre SUV est désignée par la lettre Q. Depuis peu, la branche moyenne de la gamme propose également un modèle sportback. Celui-ci est maintenant disponible avec un moteur hybride rechargeable.

Dans la désignation du type de modèle, Audi n'indique plus la cylindrée ou la puissance, même s'il serait possible, avec un peu d'imagination, d'établir le lien vers la puissance dans le cas du 45 TFSie. Sa puissance combinée est en effet de 245 CV. À la base, il s'agit d'un moteur quatre cylindres 1,4 l de 150 CV, couplé à un moteur électrique de 13 kWh. Ce dernier est intégré à la boîte de vitesse S-tronic à six étages. La puissance est fournie aux roues

avant, il n'existe pas de version Quattro à quatre roues motrices.

Notre Q3 atteint les 100 km/h en 7,3 secondes. Rien de bien sportif, mais cet Audi est un peu mollasson. Le démarrage se fait toujours avec une clé de contact à côté de la colonne de direction, mais l'ouverture et le démarrage sans contact sont disponibles en option (480,- €). Pour continuer sur le sujet d'ailleurs, les options





sont très nombreuses, comme d'habitude, ce qui peut faire notablement monter le prix. Heureusement, la plupart d'entre elles sont proposées par groupes, pour faire un peu mieux passer l'addition. Laquelle est tout de même salée à la fin! Notre véhicule de test était affiché à 62 070,- €, alors que le prix de base du Sportback est de 46 870,- €, quelque 15 000,- € au-dessus de modèle Q3 de base.

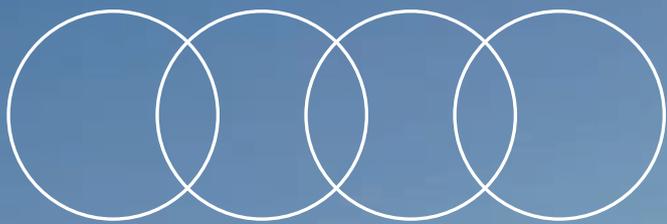
Mais, outre le fait que vous pouvez l'équiper à votre guise, vous apprécierez surtout sa finition très soignée et la qualité des matériaux employés. Surtout dans le cas de l'intérieur S-line, dont les sièges sport offrent un excellent soutien et garantissent une position assise parfaite. En outre, vous trouverez facilement votre

chemin, notamment sur l'écran 'infotainment', et chaque chose est parfaitement à sa place. Une mention également pour le 'virtual cockpit' avec les cartes GoogleMaps, qui offre un outil de navigation fiable et rapide.

Toujours pratique, la proportion entre l'énergie fournie par le moteur électrique et le moteur thermique affichée à l'écran. Durant tout notre parcours d'essai, soit plus de 600 km, nous sommes arrivés à une proportion de 53 % pour le moteur électrique. Beau travail!

Voyons maintenant l'expérience de conduite et la faible consommation énergétique de l'ensemble. Nous ne recommanderons jamais assez de recharger une auto de ce type dès que c'est

possible! Si vous ne pouvez ou ne voulez pas le faire, tournez-vous vers des motorisations conventionnelles. Audi indique lui-même une autonomie électrique WLTP jusqu'à 61 km. Nous en avons parcouru 44. Mais, étant donné que la combinaison entre les deux moteurs fait parfaitement son travail, vous pouvez atteindre une consommation très appréciable. Sur tout notre test, nous sommes arrivés à une moyenne de 4.4 l/100 km. L'utilisateur qui parcourt chaque jour pour son trajet domicile-travail une distance de 50 à 60 km, et qui est en mesure de recharger tous les soirs, pourra même arriver à une consommation de carburant nulle! Pour un parcours plus long, avec une utilisation plus intense du moteur thermique, votre consommation n'atteindra que 6 l/100 km. Le passage du



Avant-gardiste. Comme vous.

La nouvelle Audi Q4 e-tron 100% électrique



Toujours aller de l'avant et se lancer de nouveaux défis... c'est tellement vous. Et aussi, tellement la nouvelle Audi Q4 e-tron. **Affichage tête haute en réalité augmentée**, système audio **SONOS** qui transforme l'écoute en une expérience acoustique Premium, **autonomie allant jusqu'à 520 km (WLTP)**... Ces technologies innovantes la propulsent au rang des avant-gardistes. Tout comme vous.

Découvrez-la maintenant

17,0-19,9kWh/100KM ♦ 0G CO₂/KM (WLTP)

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

D'teteren  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.** Informations environnementales (A.R. 19/03/2004) : www.audi.be

* Le produit « 3 ans de garantie » est un produit proposé par Audi Import Belgique. Veuillez consulter www.audi.be pour les conditions de cette garantie. Modèle présenté avec options payantes.
E.R./Annonceur: D'teteren s.a., Audi Import Belgique, rue du Mail 50, 1050 Ixelles - BCE n° 0403.448.140, numéro de compte IBAN BE 95 0011 1122 5502.

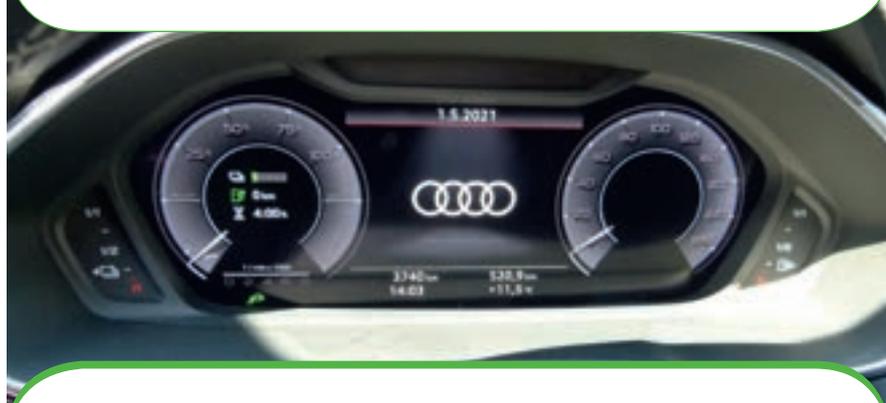
Plus d'infos



3 ans de
garantie*



L'Audi Q3 Sportback 45 TFSIe associe les qualités de finition bien connues de la marque à une combinaison particulièrement efficace entre les moteurs thermique et électrique. Ce qui lui permet d'afficher une consommation comparable, voire même inférieure à celle d'un diesel de plus grosse cylindrée. Ce point peut peut-être le rendre aussi intéressant pour les particuliers. À condition d'avoir le budget car, sans options, il est plutôt frugal.



+

- combinaison des moteurs électrique et essence
- haut degré de finition
- consommation

-

- démarrage sans clé en option seulement
- le prix des options
- pas de Quattro disponible

moteur électrique au moteur hybride est indiqué par une icône sur le tableau de bord. Ce 1,4 l est en outre très discret, il ne se fait entendre que lorsque vous montez un peu dans les tours ou bien si vous utilisez les commandes au volant pour changer de mode. À côté des modes EV et Hybrid, les modes Battery Hold et Battery Charge se sélectionnent grâce au bouton EV sur la console centrale, puis en indiquant le mode choisi sur le MMI. Le Battery Hold vous permet de conserver le niveau actuel de la batterie, alors que le Battery Charge permet d'augmenter celui-ci.

Les différents profils de conduite régénèrent toujours, à la condition que la puissance de freinage reste limitée à 0,3 g, de sorte que les ralentissements ne se produisent d'abord que sur le moteur électrique. Ce qui, selon Audi, correspond à la majorité des ralentissements sur les trajets quotidiens. Ce n'est que lorsque qu'on appuie plus fort sur la pédale de frein que les disques sont actionnés. Dans la pratique, vous ne sentez pas ce mode de fonctionnement. Si vous freinez, vous verrez l'indicateur de charge de batterie du tableau de bord indiquer 'charge'.

COOPSTROOM

LA VOITURE PARTAGÉE POUR ET PAR LES CITOYENS

Nous sommes de plus en plus conscients que la mobilité doit être plus durable. Cependant, nos besoins en matière de mobilité ne changent pas, de telle sorte que posséder sa propre voiture reste donc la norme. Mais que se passerait-il si vous pouviez utiliser une voiture quand et où vous en avez besoin, sans devoir la posséder? Les fournisseurs de voitures partagées, comme la coopérative CoopStroom, apportent la réponse.

TEXTE ET PHOTOS: COOPSTROOM

POURQUOI LA VOITURE PARTAGÉE?

La voiture partagée gagne du terrain. De plus en plus de gens optent pour un système de voiture partagée et l'offre des différents fournisseurs s'élargit lentement mais sûrement. Ce qui n'est que logique, car la voiture partagée offre de nombreux avantages, tant pour l'environnement que pour vous-même.

Pour commencer par l'environnement, le partage de voitures entièrement électriques peut contribuer à réduire considérablement les émissions de CO₂. Un tiers de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre provient de la mobilité et des transports. Réduire le nombre de voitures en circulation et recourir davantage à la conduite électrique lorsque cela s'avère nécessaire permettrait de réduire les émissions de CO₂ dues à la mobilité et rendre l'air de nos villes plus sain. Une voiture électrique

n'émet rien, surtout lorsque son énergie est produite à partir de sources d'énergie renouvelable comme les panneaux solaires. En outre, des études montrent qu'une voiture partagée bien utilisée permet d'éviter la production de trois voitures neuves.

Outre les avantages pour le climat, passer à la voiture partagée sera moins coûteux pour la majorité des automobilistes que posséder leur propre voiture. Les gens ont tendance à oublier que posséder une voiture coûte facilement 500 euros par mois, qu'elle roule ou soit à l'arrêt. Par conséquent, le propriétaire de la voiture aura souvent le réflexe d'utiliser celle-ci le plus fréquemment possible, pour rentabiliser son investissement. Les utilisateurs de voitures partagées, par contre, ne paient généralement que pour l'utilisation de la voiture. Ainsi, non seulement cela



revient moins cher, mais cela incite également à opter pour des moyens de transport alternatifs là où c'est possible.

LA VOITURE PARTAGÉE AVEC COOPSTROOM

Avec son système de voitures partagées, CoopStroom veut donner un coup de pouce à l'environnement et aux citoyens. Cette coopérative énergétique établie en région brugeoise allie à l'exploitation de plusieurs installations de panneaux solaires une flotte de voitures partagées purement électriques. Les voitures sont ainsi rechargées autant que possible avec de l'électricité autoproduite et entièrement renouvelable grâce à une station de recharge située directement entre le panneau solaire et la voiture partagée. En outre, les toits solaires sont souvent situés au-dessus de bâtiments municipaux ou d'entreprises, qui bénéficient également de

l'électricité produite par l'installation. De cette manière, CoopStroom apporte également une compensation pour les voitures qui sont rechargées via le réseau électrique ordinaire.

En tant que véritable coopérative, la participation des citoyens constitue l'une des valeurs fondamentales de CoopStroom. L'entreprise est en effet entièrement détenue par des citoyens, elle s'appuie largement sur des bénévoles pour fonctionner, et les bénéfices éventuels sont finalement redistribués aux coopérateurs. Le seul coût initial du système de voiture partagée CoopStroom concerne une part de 250 euros, un coût unique que vous récupérez finalement sous forme de dividendes éventuels. En tant que conducteur CoopStroom, vous êtes ainsi en partie propriétaire du parc de voitures que vous utilisez.



CoopStroom propose actuellement 25 voitures partagées, disséminées dans 10 villes et communes. La grande majorité de cette flotte est située en Flandre occidentale, à l'exception d'une voiture à Eeklo. De nombreux sites, comme Bruges, Torhout ou Harelbeke, disposent de plusieurs voitures en différents modèles. Avec la voiture partagée CoopStroom, vous avez ainsi accès à des voitures familiales ou des citadines, mais pouvez également, pour le même tarif, utiliser des fourgons ou des minibus. Tous entièrement électriques, évidemment.

ACCÈS AUX VOITURES PARTAGÉES DANS TOUTE LA FLANDRE

En plus de leurs propres voitures partagées en Flandre occidentale et dans le Meetjesland, les membres de CoopStroom peuvent utiliser des voitures à de nombreux autres endroits. Les coopératives énergétiques flamandes ont uni leurs forces au sein du réseau CEDAN, un accord qui permet à tous les actionnaires des coopératives citoyennes d'accéder à toutes les voitures partagées qu'elles proposent.

De cette manière, un utilisateur CoopStroom pourra rouler avec les voitures partagées de Partago via la même application et au même tarif. Cette coopérative utilise les mêmes principes de participation citoyenne et d'électromobilité, et propose quelque 80 voitures dans des villes comme Gand, Louvain, Brasschaat et Mortsel. Ce réseau assure dès lors une répartition sur l'ensemble de la Flandre avec plus de 100 voitures partagées.

REJOINDRE COOPSTROOM

Pour rejoindre CoopStroom, les intéressés pourront acheter au moins une action à 250 euros via www.coopstroom.be. Ce coût unique sert de garantie et sera donc généralement remboursé intégralement en cas de désinscription. Après avoir acheté une part, les utilisateurs peuvent s'inscrire au système de voiture partagée via le site web ou par e-mail à l'adresse autodelen@coopstroom.be. Ensuite, les utilisateurs paieront uniquement les kilomètres qu'ils parcourront et la durée de réservation de la voiture. Si vous n'utilisez pas la voiture, vous ne payez rien non plus.



ENERGIE
POSITIVE



Prime de
500 €*

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



NOUVEAU RENAULT ARKANA

hybride par nature



25 275 € à partir de
tvac

4,9 - 6,1 l/100 km · 111 - 138 g CO₂/km (WLTP)

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

*nouveau Renault arkana zen tce 140 edc. prix catalogue conseillé de base de 28 600 € moins remise de 2 575 €, moins prime de recyclage conditionnelle de 750 €. offre réservée aux particuliers pour toute commande du véhicule neuf concerné du 01/06/2021 au 30/06/2021. infos et conditions sur renault.be. modèle illustré : nouveau Renault arkana r.s. line tce 140 edc. prix catalogue conseillé options incluses : 34 090 € tvac. annonceur : renault belgique-luxembourg s.a. (importateur), chaussée de mons 281, 1070 rpm bruxelles, tva be 0403 463 679 - iban be76 0017 8828 2195.

Renault préconise 

informations environnementales [A.R. 19.03.2004] sur www.renault.be

 DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

 renault.be

