



ecomobiel

LE MAGAZINE DES PASSIONNÉS DE VOITURES ÉLECTRIQUES, HYBRIDES ET AUTRES VÉHICULES ÉCOLOGIQUES! 27

Kia EV6

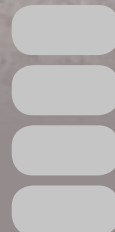
Le Kia EV6 ré-imaginaire l'expérience de possession d'un véhicule électrique



VÉHICULES
UTILITAIRES
P 24



LEASING TOPPERS
P 46



LA FIAT NEW 500
P 72

EQA

POUR UNE NOUVELLE GÉNÉRATION.

Découvrez une gamme luxueuse d'équipements au design marquant avec le nouvel EQA, athlète compact 100 % électrique. Systèmes de sécurité et confort inégalé, système d'infodivertissement intelligent MBUX, une autonomie jusqu'à 424 km, tout est pensé pour vous garantir d'excellentes sensations de conduite. Pour vous dont l'avenir se conçoit dès aujourd'hui.

Découvrez-le sur [mercedes-benz.be/eqa-fr](https://www.mercedes-benz.be/eqa-fr).



17,8 - 19,1 kWh/100 KM · 0 - 0 G/KM CO₂ (WLTP).

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

Informations environnementales AR 19/3/2004: www.mercedes-benz.be - Donnons priorité à la sécurité.



CNG : pour rouler de manière plus économique et plus écologique

Vous souhaitez acheter une nouvelle voiture ? En optant pour le CNG, vous ferez le bon choix, car chaque trajet effectué avec du CNG est plus économique et écologique.

Découvrez tous les avantages sur
cng.dats24.be

DATS 24

COLRUYTGROUP



Nouvelle ID.4 GTX

La durabilité n'exclut pas la sportivité


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 100km/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 chez votre concessionnaire Volkswagen.
Ou demandez un essai sur volkswagen.be.



WINNER
2021 WORLD CAR AWARDS
WORLD CAR OF THE YEAR

16,8 - 20,7 kWh/100KM - 0 G/KM CO₂ (WLTP)

D'leteren  DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. Informations environnementales (A.R. 19/03/2004): volkswagen.be
Contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule.

volkswagen.be



06-AVERE ET EV BELGIUM POURSUIVENT LEUR COLLABORATION SOUS LE NOM D'EV BELGIUM 08-LA BIOMÉTHANISATION PERMET DE PÉRENNISER L'AGRICULTURE 12-FAIRE LE PLEIN D'HYDROGÈNE DEVIENT ENCORE PLUS FACILE 14-L'ENTREPRISE DE CLEANTECH SMAPPEE SE LANCE DANS LA CONSOMMATION DYNAMIQUE D'ÉNERGIE 16-LE PÔLE DE TECHNOLOGIES PROPRES SNOWBALL INAUGURE UNE BORNE DE RECHARGE INTELLIGENTE 18-CERTIPOWER REND LA RECHARGE INTELLIGENTE ACCESSIBLE À TOUS 20-LES 5 COMMANDEMENTS DE POWERDALE 22-L'IMPACT DE LA CONDUITE ÉLECTRIQUE 24-GREEN VAN MEN 29-FIAT ÉLECTRIFIE LE DERNIER KILOMÈTRE AVEC L'E-DUCATO 32-ESSAI: OPEL VIVARO-E INNOVATION 34-ESSAI: MAXUS EDELIVER9 36-VOLKSWAGEN E-CRAFTER 41-MERCEDES LANCE SA GAMME DE CAMIONS EV AVEC L'EACTROS 42-MERCEDES-BENZ CONCEPT EQT 44-POPULAIRE DANS LE DOMAINE DU LEASING 48-STROMER PRÉSENTE UNE GAMME DE NOUVEAUTÉS 52-LA GAMME ÉLECTRIFIÉE DE JAGUAR ET LAND ROVER 56-RENAULT MÉGANE E-TECH ELECTRIC 60-ESSAI: TOYOTA RAV4 PLUG IN HYBRID 62-ESSAI: KIA SORENTO PHEV 64-ESSAI: RENAULT ARKANA E-TECH HYBRID 66-LE KIA EV6 RÉ-IMAGINE L'EXPÉRIENCE DE POSSESSION D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE 72-IDÉALE EN VILLE, LA FIAT NEW 500 3+1 CONJUGUE GLAMOUR ET DESIGN TYPIQUEMENT ITALIENS À UNE FONCTIONNALITÉ ÉTONNANTE ET 10/10 ENERGY EFFICIENCE 74-ESSAI: BMW 520E 76-DOUBLE TEST: AUDI Q4 40 E-TRON EN 50 E-TRON QUATTRO 78-ESSAI: NISSAN QASHQAI 158PK MILD HYBRID TEKNA+ 82-ESSAI: NISSAN LEAF E+ - 86-ESSAI: VOLVO XC40 P8 RECHARGE 88-NOUVEL OPEL GRANDLAND 92-LES SURPRISES DU SALON DE L'AUTO ALLEMAND 96-ESSAI: LEXUS UX300e PRIVILEGE LINE 100-LA PORSCHE TAYCAN ROULE SUR DES PNEUS CONTINENTAL 102-TEST: AUDI RS E-TRON GT 105-ESSAI: SKODA OCTAVIA COMBI IV

ANNÉE 7, NOVEMBRE 2021, NUMÉRO 27 | Eco Mobil s'adresse à tous ceux qui s'intéressent aux véhicules électriques, hybride ou autres, non-entraînés par un moteur essence ou diesel | TIRAGE: 26.000 exemplaires (dont 35% en FR) | FRÉQUENCE: trimestriel | WEB: www.eco-mobiel.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: Ine Vanbesien – tél: 0472 90 06 17, e-mail: iv@exclusief.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



COLONNE - EV BELGIUM:

AVERE ET EV BELGIUM POURSUIVENT LEUR COLLABORATION SOUS LE NOM D'EV BELGIUM

Le secteur de la mobilité électrique connaît une croissance rapide. Pas étonnant dès lors qu'il en aille de même pour la fédération de la mobilité électrique, AVERE Belgium, et la plus grande communauté belge de conducteurs de VE. Une grande collaboration entre ces deux entités s'avérait donc un choix logique. EV Belgium sera intégrée dans AVERE Belgium, et leur collaboration se poursuivra sous le nom de EV Belgium.

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE



EV Belgium

@EVBelgie - Non-profitorganisatie

Groep bezoeken

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

<https://www.ev.be/> - <https://www.ev.be/fr>

QUI FAISAIT QUOI?

En tant que fédération sectorielle, AVERE Belgium a récemment accueilli son 50ème membre. Les membres d'AVERE Belgium ne sont pas uniquement des producteurs de voitures électriques ou de bornes de recharge. Parmi eux figurent aussi de plus en plus d'entreprises qui développent des logiciels et du hardware par exemple pour la gestion de l'énergie, ainsi que des entreprises qui proposent des solutions innovantes au niveau des batteries. Cela montre que la mobilité des voitures électriques est devenue un écosystème entièrement autonome, au sein duquel de plus en plus de fournisseurs professionnels de produits et de services collaborent pour offrir des solutions toujours meilleures aux conducteurs de VE. En tant que fédération, AVERE Belgium se chargeait de représenter le secteur.

EV Belgium est quant à elle une association d'utilisateurs en plein essor qui souhaite rassembler les conducteurs de VE et leur donner l'opportunité d'échanger leurs expériences. Actuellement, EV Belgium compte plus de 2.000 membres actifs sur des plateformes comme facebook et linkedin. Ici sont actifs tant des conducteurs de VE expérimentés que des nouveaux-venus, qui s'entraident les uns les autres pour tout ce qui touche à la mobilité électrique.

L'UNION FAIT LA FORCE

Jochen De Smet, qui était président d'AVERE Belgium, deviendra le premier président d'EV Belgium. Il ne masque pas son enthousiasme. Jochen De Smet: «Cette collaboration est extrêmement importante pour le déploiement de la mobilité électrique en Belgique. Les utilisateurs et les fournisseurs de services et de produits collaboreront plus étroitement pour réaliser avec succès cette transition vers une mobilité sans émissions. Les entreprises de ce jeune secteur veulent se développer rapidement dans les années à venir afin de pouvoir aborder cette transition de manière qualitative et professionnelle.»

Chez EV Belgium, on se réjouit également de cette nouvelle collaboration. Comme l'explique Wim Broos d'EV Belgium: «C'est très prometteur. Nous allions les expériences pratiques des conducteurs de VE au déploiement rapide et aux innovations des entreprises en Belgique. EV Belgium deviendra plus que jamais le centre de connaissances pour la conduite électrique.»



Il va sans dire que les deux parties ne peuvent que profiter de l'union de leurs forces, surtout à l'heure où la mobilité électrique joue un rôle de plus en plus important. Grâce à l'intégration dans AVERE, les conducteurs de VE bénéficieront d'un lien plus étroit avec les entreprises qui proposent des solutions pour la conduite électrique, de telle sorte que leurs expériences trouveront plus rapidement écho dans le secteur. Inversement, l'intégration d'EV Belgium permettra au secteur d'avoir accès à un large groupe d'utilisateurs, ce qui lui permettra d'adapter plus facilement ses produits aux besoins des consommateurs.

QUID DE L'AVENIR?

Au début de l'année 2021, la Belgique comptabilisait 42.737 voitures électriques. La forte augmentation de ce chiffre à l'avenir constitue une certitude, à laquelle contribueront plusieurs facteurs importants. Dans les prochaines années, de plus en plus de voitures électriques (abordables) seront disponibles par exemple. L'infrastructure de recharge s'améliorera considérablement. Et il faut également s'attendre à ce que les voitures proprement dites continuent de s'améliorer, ce qui permettra d'éradiquer de nombreux préjugés concernant la conduite électrique. La nouvelle législation sur les voitures de société, qui rendra les voitures de société électriques plus avantageuses à partir de 2026, boostera également les ventes.

Des estimations basées sur la répartition actuelle du parc automobile entre voitures de société et voitures privées et indépendants indiquent que d'ici 2030, probablement plus d'un million et demi de voitures électriques circuleront en Belgique. Afin de pouvoir les recharger toutes, des efforts considérables sont actuellement déployés pour rendre l'achat d'une borne de recharge attrayant, et ce tant pour les particuliers et les entreprises que pour les villes et les communes. Aujourd'hui, la

Belgique compte 12.023 points de recharge lente et 783 chargeurs rapides. Soit 12.806 points de recharge en tout. Les prévisions indiquent que la Belgique comptera d'ici 2030 environ 160.000 points de recharge disponibles selon le scénario le moins favorable, et plus de 200.000 selon le scénario le plus positif.

GRANDIR AVEC LE SECTEUR

Si l'on peut s'attendre à ce que le nombre de voitures électriques sur nos routes soit multiplié par plus de 30 en moins de dix ans, il est logique que les entreprises proposant des produits et services aux conducteurs de VE soient elles aussi de plus en plus nombreuses. EV Belgium peut donc s'attendre à ce que de plus en plus de membres professionnels trouvent le chemin de la fédération sectorielle, en tant que porte-parole et groupement d'intérêt commun.

La plateforme d'utilisateurs d'EV Belgium enregistre actuellement une croissance constante. Le fait que cette plateforme compte désormais plus de 2.000 membres, pour un parc électrique d'un peu plus de 40.000 véhicules, montre que le conducteur de VE trouve facilement le chemin de cette plateforme. Sachant que le nombre de conducteurs de VE va augmenter de façon exponentielle, le potentiel de cette communauté est donc très important. Vu que les conducteurs de VE novices et les personnes désireuses d'acheter une voiture électrique sont souvent à la recherche d'expériences d'utilisateurs et de conseils sur cette nouvelle forme de mobilité, le choix le plus évident consiste dès lors à se rendre sur la plus grande plateforme réunissant des 'âmes sœurs'. Grâce à la collaboration avec AVERE Belgium, qui assure un lien direct avec le secteur, ils trouveront chez EV Belgium une plateforme qui les guidera parfaitement vers ce nouveau mode de conduite par le biais d'une transition douce, sûre et professionnelle.



COLONNE GAS.BE

LA BIOMÉTHANISATION PERMET DE PÉRENNISER L'AGRICULTURE

À Taverneux, une exploitation agricole familiale s'est dotée d'une station de biométhanisation. Inédite en Wallonie, elle lui fournit une complète indépendance énergétique: électricité, chaleur et Bio-CNG.

TEXTE: ARTICLE FOURNI PAR GAS.BE, LIRE LE TEST SUR GOCAR





Eric Jonkeau et son fils Pierre-Olivier sont à la tête d'une exploitation agricole à quelques kilomètres d'Houffalize. Propriétaires de 150 vaches laitières, de 200 bovins élevés pour leur viande, de nombreux porcs et moutons, les deux hommes sont constamment à la recherche d'idées pour développer leur activité. Et justement, la dernière en date est plutôt insolite pour une ferme: la production de Bio-CNG!

Pas du genre à baisser les bras «Mon père a toujours rêvé de biométhanisation pour pouvoir alimenter nos machines au gaz, explique Pierre-Olivier Jonkeau. En 2017, au salon agricole de Nantes, il a découvert une nouvelle technique de méthanisation. Après en avoir étudié tous les aspects (coûts, infrastructures, débouchés), il a décidé de franchir le pas». Cependant, les démarches ont été rendues plus ardues que prévu, car ce dispositif complètement inédit a effrayé les banques de même que la Région Wallonne qui, au départ, ne croyait pas au projet. Cependant, Eric Jonkeau n'est pas du genre à baisser les bras et, en octobre 2019, sa station de biométhanisation entraine en service!

VALORISATION DES DÉCHETS

En pratique, le fumier et le lisier de la ferme sont récoltés dans de grandes citernes qui sont chauffées à une température de 40 degrés. Les bactéries contenues naturellement dans ces déchets organiques se mettent alors en action et produisent du méthane qui est finalement stocké dans une cuve. Grâce à une unité de cogénération, l'installation produit environ 250 kW/h d'électricité pour les besoins de la ferme et, côté thermique, 270 kW/h servent à chauffer le digesteur, mais aussi les trois maisons de la famille, un gîte de 14 personnes et la salle de traite. «Nous estimons que nous économisons environ 30.000 litres de mazout par an sur toute l'exploitation. De plus, nous avons installé un purificateur qui permet de produire du Bio-CNG pour alimenter nos véhicules tout-terrain et notre utilitaire. Nous avons également acquis une machine destinée à nourrir le bétail et nous allons bientôt essayer un tracteur, tous deux fonctionnant au CNG. Nous sommes donc parfaitement autonomes sur le plan énergétique!»

CRÉATION D'UNE STATION

Dans leur projet, les Jonkeau avaient pensé créer une station-service de Bio-CNG. C'est chose faite, elle est opérationnelle depuis le début du mois d'août. Capable de ravitailler une vingtaine de voitures par jour, elle attire également des poids lourds de passage, trop heureux de pouvoir faire le plein dans cette région encore mal desservie. «De plus en plus de riverains des communes voisines montrent de l'intérêt pour ce carburant produit localement, poursuit Pierre-Olivier Jonkeau. Nous allons voir comment vont se développer les activités de notre station ces prochaines années et nous pensons également injecter du biométhane au sein même du réseau de gaz.»

LA BIOMÉTHANISATION PERMET DE PÉRENNISER L'AGRICULTURE

Pour Didier Hendrickx, porteparole de Gas.be, le procédé de biométhanisation associé à une station CNG dont les Jonkeau sont les pionniers en Belgique est une réalité qui associe rentabilité et décarbonation. Dans notre pays, le biométhane connaît enfin un développement notable: «Pour l'instant, le territoire compte 190 sites de production. Notre but, précise Didier Hendrickx, est de développer l'injection de ce biogaz épuré en biométhane dans le réseau de gaz. D'ici fin septembre, on disposera de 5 sites, dont 3 en Wallonie, à Sombreffe, Quevy et Les Bons Villers. A l'horizon 2030, nous prévoyons l'incorporation de 10 térawatts de biométhane dans le réseau.»





DE NOMBREUX ATOUTS

Des projets novateurs comme la station de biométhanisation de la ferme Jonkeau sont très importants à plus d'un titre. «L'intérêt de ce genre d'installation est de valoriser le biométhane dans des zones qui ne disposent pas de raccordement au gaz. De plus, cela permet d'envisager des développements au niveau local et favorise la pérennisation de l'agriculture sous une nouvelle forme et de façon rentable». Avec de nombreux débouchés dans les domaines de l'électricité, de la chaleur et du carburant, la biométhanisation s'inscrit parfaitement dans la politique environnementale actuelle, car l'utilisation de biogaz limite drastiquement les émissions de CO₂ dans leur presque totalité et cela participe ainsi aux objectifs climatiques. «L'exemple de la ferme Jonkeau montre que ce genre d'initiative est un atout pour un agriculteur. Il faut juste oser franchir le pas et se lancer.»

SOLUTION DE MOBILITÉ

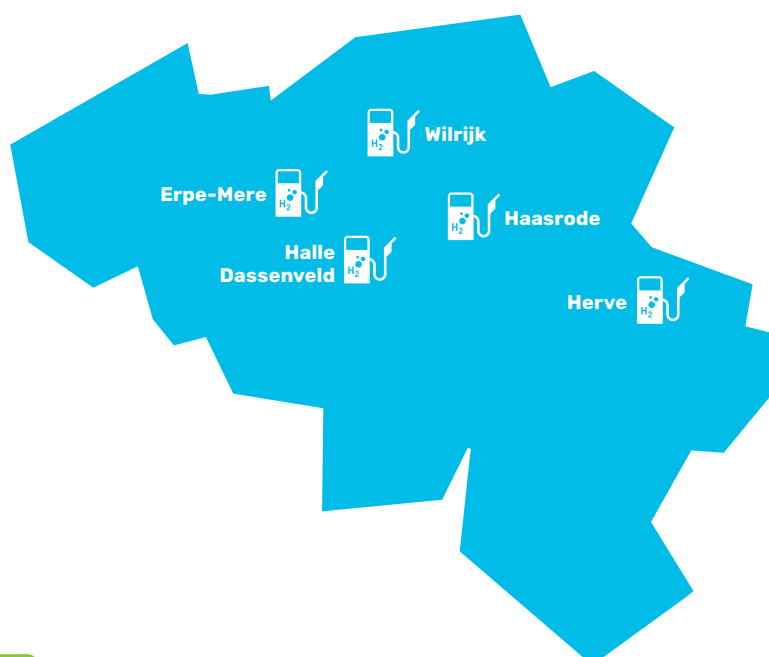
Pour Didier Hendrickx, la biométhanisation est aussi un message clair adressé aux constructeurs automobiles et aux autorités: «La décarbonation ne passe pas par une solution technologique unique en matière de mobilité. Le Bio-CNG et donc l'injection de biométhane dans le réseau prouve que des alternatives existent bel et bien et que celles-ci sont efficaces et parfaitement au point. Elles sont également disponibles tout de suite.»

Faire le plein d'hydrogène devient encore plus facile

Tout comme opter pour une voiture à hydrogène. DATS 24 va prochainement ajouter des pompes à hydrogène dans quatre de ses stations. Cette nouveauté amènera à cinq le nombre de stations à hydrogène du spécialiste en carburant de Colruyt Group.

Gardez les mêmes habitudes

Vous connaissez probablement déjà les avantages durables de la conduite à l'hydrogène : absence totale d'émissions, grande autonomie et source de carburant inépuisable. Avantage supplémentaire : vous n'avez pas besoin de réaliser de changement dans vos habitudes de pleins. À l'image d'un plein de carburant classique ou de CNG, vous vous rendez simplement dans une station et remplissez votre réservoir à l'aide du pistolet à hydrogène. Cette opération ne prend que quelques minutes et vous pouvez ensuite reprendre la route vers votre destination. Facile, fiable et rapide. Avec un nombre croissant de stations équipées d'une pompe à hydrogène, le choix d'une voiture à l'hydrogène devient plus facile.



Vous pouvez faire le plein d'hydrogène rapidement et facilement chez DATS 24.

Découvrez les voitures à hydrogène grâce à une offre de leasing

27 | ECO MOBIEL

La mission de DATS 24 est de rendre les carburants de substitution durables largement disponibles afin que vous ayez le choix entre le CNG, l'électricité ou l'hydrogène quand vous le souhaitez. Voilà pourquoi DATS 24, ALD Automotive, Hyundai et Toyota proposent une offre de leasing pour les professionnels.

Offre de leasing pour les professionnels :

- Hyundai Nexa ou Toyota Mirai ;
- contrat de leasing de quatre ans (20 000 km/an) ;
- carte carburant DATS 24 valable dans toutes nos stations ;
- aperçu mensuel gratuit de vos pleins.

Vous souhaitez en savoir plus sur notre offre de leasing ? Rendez-vous sur hydrogene.dats24.be.

Quant à savoir s'il vaut mieux privilégier l'électricité, l'hydrogène ou une autre alternative... Nous avons l'impression que la meilleure solution consiste à combiner judicieusement les technologies. (Jef Colruyt)

Pourquoi DATS 24 et Colruyt Group croient en l'hydrogène ?

DATS 24 et Colruyt Group, dont nous faisons partie, estiment que l'hydrogène joue un rôle clé dans la transition vers une mobilité 100 % durable. Voilà pourquoi nous participons à certains projets internationaux visant à étendre le réseau d'hydrogène au Benelux, entre autres. Si nous parvenons, en tant qu'entreprise et industrie, à intégrer l'hydrogène, l'électricité, le CNG et le bio-CNG dans les transports et la logistique, nous franchirons une étape cruciale vers un monde où l'air sera plus pur et le climat plus sain.

Vous souhaitez obtenir plus d'informations sur l'hydrogène comme solution pour la mobilité ?

Découvrez notre nouveau guide de démarrage.

- D'où vient l'hydrogène et comment peut-il assurer une mobilité 100 % verte ?
- Comment l'hydrogène est-il déjà intégré à la mobilité d'aujourd'hui ?
- Comment Colruyt Group et DATS 24 envisagent-ils l'avenir avec des voitures de société roulant à l'hydrogène et des stations proposant ce carburant ?

Téléchargez le guide de démarrage sur hydrogene.dats24.be pour en savoir plus.



L'ENTREPRISE DE CLEANTECH SMAPPEE SE LANCE DANS LA CONSOMMATION DYNAMIQUE D'ÉNERGIE



SMAPPEE ET SNOWBALL

Le fait qu'une gestion efficace de l'énergie va de pair avec le climat n'a pas échappé à Smappee. Depuis 2012, cette entreprise de cleantech commercialise des systèmes capables de doser l'énergie renouvelable des panneaux solaires afin de n'utiliser que l'énergie grise quand elle est vraiment nécessaire. Cela profite non seulement à l'environnement mais aussi au porte-monnaie du client. «Car pourquoi jeter de l'énergie gratuite quand on peut l'utiliser grâce à une planification intelligente», explique Delphine Van Hoecke.

Cette idée maîtresse se retrouve également dans Snowball, un centre de technologies propres situé à Harelbeke et siège de Smappee. «Snowball est un bâtiment intelligent équipé des dernières technologies dans le but de minimiser son impact sur l'environnement», explique le responsable des relations publiques. «Par exemple, nous découvrons des panneaux solaires sur le toit, une batterie de stockage de l'énergie solaire excédentaire, un buffer de glace souterrain qui réchauffe et refroidit le bâtiment et 50 points de recharge pour les voitures électriques dans le parking.» Avec toute cette technologie à bord, il est nécessaire de mettre en place une gestion intelligente de l'énergie qui optimise la consommation et la production, ainsi que l'efficacité et l'autosuffisance énergétiques.

Smappee est une entreprise belge qui n'a qu'un seul objectif: aider ses clients du monde entier à utiliser l'énergie plus efficacement. L'entreprise respire l'efficacité, de sa gamme de produits à son siège social innovant à Harelbeke. Dans le cadre du partenariat avec le magazine EcoMobiel, nous nous sommes entretenus avec Delphine Van Hoecke, responsable des relations publiques.

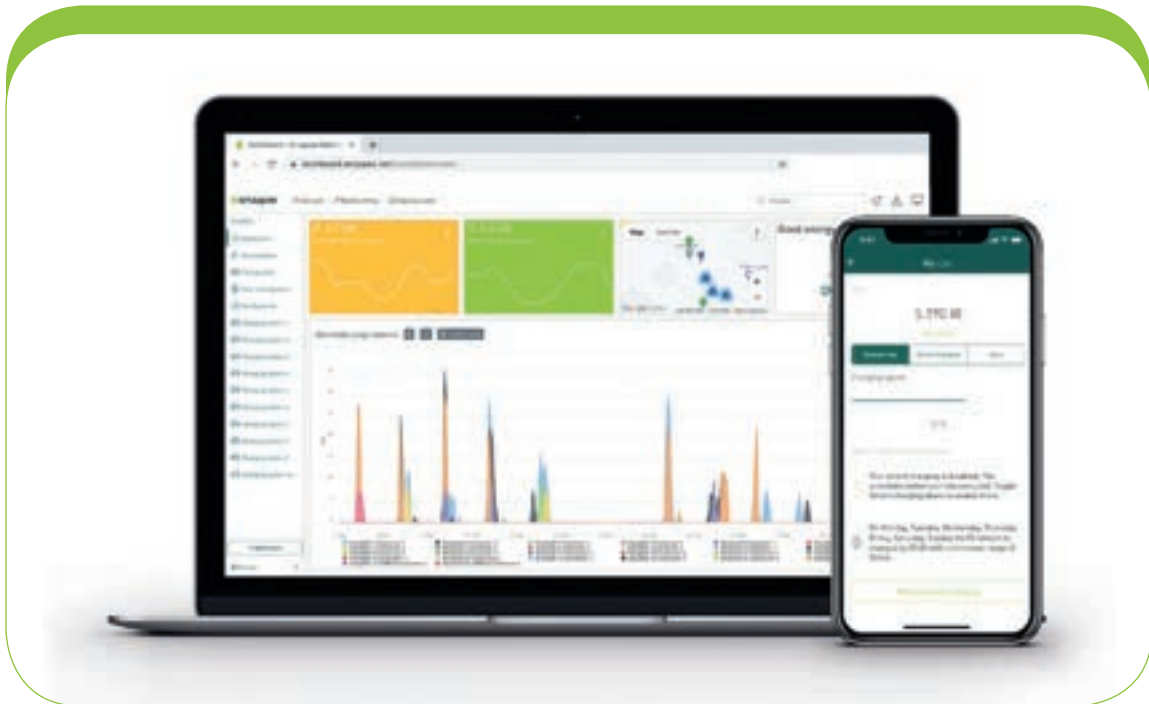
TEXTE: JORAM VAN ACKER
PHOTOS SMAPPEE

VIVRE ET CONDUIRE PLUS EFFICACEMENT

L'histoire de Smappee commence par une prise de conscience, poursuit Delphine. «En essence, nous fournissons des systèmes de gestion de l'énergie qui contrôlent la consommation totale d'un bâtiment, c'est-à-dire aussi bien l'électricité que le gaz ou l'eau.» Les moniteurs Smappee recueillent alors de nombreuses données qui vous permettent de contrôler la consommation. «Cela va beaucoup plus loin que la simple consommation totale du bâtiment», ajoute-t-elle: «Par exemple, le système de gestion de l'énergie permet d'analyser la consommation de différents appareils pour déterminer le moment où l'on utilise le mieux un appareil ou même quels appareils consomment trop et doivent donc être remplacés.»

En outre, le système Smappee est également modulaire, ce qui permet de relier de nombreux autres consommateurs ou générateurs d'énergie. «Par exemple, la combinaison d'un système de gestion de l'énergie avec des panneaux solaires est populaire, car grâce à l'application et au tableau de bord conviviaux de Smappee, vous pouvez décider quand et pour quel appareil vous utiliserez l'énergie solaire excédentaire, ou simplement sur la base des données de consommation, vous pouvez décider du nombre de panneaux solaires à installer», explique le responsable des relations publiques. «En outre, nous fournissons nos propres bornes de recharge, car les





voitures électriques sont aussi, en un sens, de gros consommateurs.» De cette façon, un client peut combiner son réseau énergétique en un seul écosystème dans lequel tout est contrôlé par la technologie intelligente de Smappee.

Smappee propose ces solutions de gestion de l'énergie tant aux particuliers qu'aux entreprises. L'entreprise de cleantech collabore avec un certain nombre d'installateurs reconnus qui peuvent ensuite présenter le système de gestion



de l'énergie à leurs clients. Ils ont suffisamment d'arguments pour le faire, selon Delphine Van Hoecke. «Une étude indépendante a montré qu'un système de gestion de l'énergie en soi permet déjà de réaliser des économies de 12 % lorsque les utilisateurs ont un aperçu de leur consommation. Ce chiffre peut même atteindre environ 30 % s'ils utilisent les données de manière réfléchie.

DYNAMIC LOAD BALANCING

Ce qui rend les points de charge Smappee si intelligents, c'est la combinaison d'un certain nombre de facteurs. «Nos bornes de recharge fonctionnent selon un principe appelé équilibrage dynamique de la charge», commence Delphine. «Cela signifie qu'ils font correspondre la demande d'énergie de la voiture à la demande d'énergie du reste du bâtiment. Ainsi, les stations de recharge ne s'arrêteront pas complètement lorsque de nombreux consommateurs demandent de l'énergie en même temps. Au lieu de cela, notre station de recharge dosera l'énergie de sorte que la voiture soit toujours chargée mais qu'il reste suffisamment d'énergie pour les autres appareils.»

Un deuxième avantage réside dans le tableau de bord et l'application avec lesquels on peut contrôler les points de charge. «Ici, les utilisateurs peuvent non seulement voir de

nombreuses données sur leurs sessions de recharge, mais les entreprises peuvent aussi, par exemple, définir des tarifs différents ou même des priorités pour certains employés.» Par ailleurs, les passants occasionnels ont également accès à l'application, car les bornes de recharge Smappee sont également accessibles au grand public pour la recharge via un code QR. Les conducteurs électriques qui se rechargent de cette manière peuvent ensuite consulter les données relatives à leur session de recharge dans l'application Smappee. En outre, il est bien sûr possible de charger avec la plupart des cartes de recharge.

«Notre système de recharge contribue également à la protection de l'environnement», conclut Delphine, «car notre système de gestion de l'énergie intégré garantit que l'énergie solaire excédentaire est utilisée pour recharger les voitures électriques en fonction des besoins. Enfin, en plus de tous ces avantages, vous bénéficiez d'une station de recharge vraiment magnifique au design récompensé - nous avons remporté le prix Henry Van de Velde et le prix international iF Design - et vous choisissez un produit entièrement belge qui soutient l'économie locale.»

WWW.SMAPPEE.COM/EV-LINE

LE PÔLE DE TECHNOLOGIES PROPRES SNOWBALL INAUGURE UNE BORNE DE RECHARGE INTELLIGENTE

Aujourd'hui, plus que jamais, les entreprises sont encouragées à électrifier leurs véhicules salariés. Toutefois, l'électrification va au-delà de la voiture. La demande de solutions de gestion intelligente de l'énergie et de chargement intelligent est également en hausse. Snowball, un immeuble de bureaux à Harelbeke, veut donner le bon exemple avec sa station de recharge composée de plus de 50 points de recharge intelligents Smappee.

TEXTE: JORAM VAN ACKER - PHOTOS: MARTINE NEIRYNCK, AF-FOTOGRAFIE

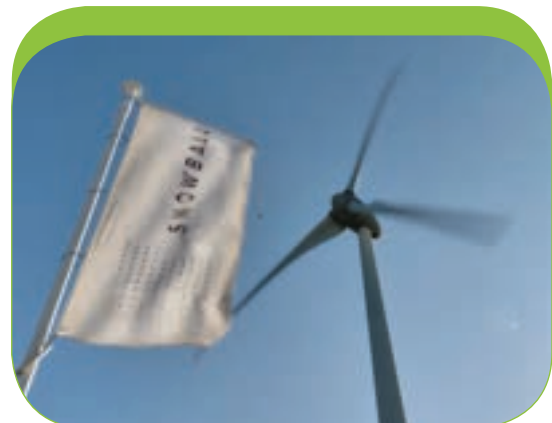
TOUT LE MONDE EST BRANCHÉ

Fin 2020, le secteur des flottes s'est vu présenter pour la première fois une date limite pour ses moteurs à combustion. À partir de 2026, seules les voitures dont les émissions de CO2 atteignent 0 g/km pourront bénéficier d'une déduction fiscale totale. Dans les années à venir, on peut donc s'attendre à une forte augmentation des voitures équipées d'une fiche, et les fiches comprennent bien sûr des prises.

Toutefois, selon Delphine Van Hoecke, responsable des relations publiques de la société Smappee, spécialisée dans les technologies propres, de nombreuses entreprises seront obligées de penser au-delà de leur propre flotte. «Les

entreprises devront bien sûr fournir des points de recharge suffisants pour leurs propres véhicules, mais elles devront également offrir des installations de recharge à leurs clients. Non seulement les véhicules des salariés s'électrifient à grande vitesse, mais les particuliers les suivent de près. «De plus en plus de bâtiments de bureaux auront besoin d'une station de recharge étendue, voire modulaire, et il faudra également trouver des solutions pour garantir la sécurité du réseau.»

De nombreuses entreprises se posent encore des questions sur le passage aux véhicules électriques. «Par exemple, il existe de nombreuses bornes de recharge différentes sur



le marché, et les gens ne savent pas toujours laquelle choisir. On nous demande aussi souvent si l'infrastructure de l'immeuble de bureaux peut accueillir une telle station de recharge et comment recharger les voitures de manière optimale grâce à l'énergie solaire. En outre, nous entendons également des préoccupations concernant la gestion des stations et des sessions de recharge, ou même la manière de traiter le remboursement des sessions de recharge effectuées par les employés à domicile.»

SNOWBALL, UN HUB HYPER EFFICACE

Pour trouver des réponses à ces questions dans la pratique même, Smappee a établi son siège à Snowball. Cet immeuble de bureaux situé le long de l'E17 à Harelbeke dispose non seulement d'une énorme aire de chargement, mais il est également doté de nombreuses technologies afin d'être aussi autonome et à l'épreuve du temps que possible.

«L'intention de Snowball est d'être un exemple de bâtiment à énergie zéro qui fonctionne avec des technologies innovantes contrôlées de manière optimale par un système de gestion de l'énergie Smappee», explique Delphine Van Hoecke. Par exemple, le bâtiment est équipé de panneaux solaires et d'une batterie de stockage de 2,5 mégawatts, entre lesquels le cerveau de Smappee peut passer intelligemment. «L'énergie solaire est ainsi utilisée de manière optimale pour répondre aux besoins énergétiques du bâtiment et du quai de chargement, et en plus le système envoie les excédents à la batterie de stockage qui s'échange ensuite avec le réseau.»

Le système de gestion de l'énergie de Smappee ne se limite pas à l'électricité. «Les consommations de gaz et d'eau sont également contrôlées», explique Delphine. «Là aussi, Snowball a un atout dans sa manche, car le bâtiment se refroidit et se réchauffe grâce à un buffer de glace.» Il s'agit es-

sentiellement d'une sorte de réservoir sous le sol qui est rempli d'eau. En hiver, le bâtiment extrait la chaleur de l'eau pour chauffer le bâtiment. Ainsi, à la fin de l'hiver, il vous reste un grand bloc de glace dans lequel vous pouvez puiser du froid en été pour que la glace fonde et qu'il vous reste de l'eau à la fin de l'été. «Tout doit être aussi neutre que possible sur le plan énergétique», explique le responsable des relations publiques de Smappee.

50 POINTS DE RECHARGE SMAPPEE

Smappee offre également la possibilité d'intégrer des bornes de recharge pour voitures électriques dans le système de gestion de l'énergie, une opportunité que Snowball ne manque pas. «Dans le parking de l'immeuble de bureaux, vous trouverez plus de 50 points de charge, dont deux chargeurs rapides qui peuvent charger jusqu'à 350 kW», explique Alexandra Vanhuysse, directrice générale de Snowball. «Ainsi, Snowball prouve qu'une grande station de recharge peut aller de pair avec une gestion efficace de l'énergie.»

Le fait que les bornes de recharge aient été conçues par Smappee signifie qu'elles sont parfaitement intégrées au système de gestion de l'énergie du bâtiment. «Cela permet au module Smappee d'utiliser de manière optimale l'énergie solaire excédentaire pour charger les voitures, tout en évitant les pics excessifs lorsque de nombreuses voitures et appareils ont besoin d'énergie en même temps. Le système ne coupera jamais complètement les bornes de recharge, mais les dosera intelligemment lorsque le bâtiment aura besoin de plus d'énergie, afin que les conducteurs électriques n'aient pas de surprises.

L'aspect le plus intéressant de la station de recharge de Snowball est peut-être le tableau de bord que Smappee fournit avec ses stations de recharge. «Cela nous permet, en tant qu'opérateur, de savoir en temps réel combien de points de

charge sont actifs, ce qui est consommé et ce que cela rapporte. Mais le tableau de bord offre bien plus que des données», poursuit Alexandra. «Par exemple, nous avons la possibilité de définir des priorités pour certains employés ou de compenser la consommation du point de charge Smappee installé au domicile de l'employé via le même système. La station de recharge est également ouverte aux passants occasionnels qui commencent alors leurs sessions de recharge via un code QR ou via l'une des nombreuses cartes de recharge génériques avec lesquelles les stations de recharge Smappee sont compatibles. En outre, nous pouvons également donner des cartes de recharge gratuites à nos clients et visiteurs afin qu'ils puissent se recharger pendant leur visite.»

TERRAIN D'ESSAI

Le fait que Snowball et Smappee travaillent si étroitement ensemble n'est pas une coïncidence: outre leurs ambitions similaires, les deux entreprises ont également été fondées par la même équipe. «Stefan Grosjean, le PDG de Smappee et de Snowball, est un entrepreneur en série qui se soucie véritablement de l'environnement», explique le responsable des relations publiques de Smappee. «Avec Snowball, il veut partager son expérience dans le domaine de l'énergie et de l'entrepreneuriat - qu'il a accumulée pendant de nombreuses années - avec d'autres entrepreneurs et entreprises de technologies propres.»

C'est pourquoi, en plus d'être un exemple, Snowball veut aussi être un terrain d'essai pour d'autres entreprises qui s'engagent en faveur de l'environnement. «Stefan veut ainsi faire de ce bâtiment un véritable pôle des technologies propres où les entreprises peuvent aller tester leurs applications dans le laboratoire vivant, échanger des connaissances et acquérir de l'expertise afin de stimuler l'innovation dans le domaine des technologies propres.»





CERTIPOWER REND LA RECHARGE INTELLIGENTE ACCESSIBLE À TOUS



EV Base

La société Certipower a été créée en 2020 dans le but d'aider les clients de la manière la plus efficace possible à installer des solutions de recharge intelligentes. Geert Degroote, CEO et cofondateur de Certipower, est actif dans le monde de l'énergie depuis 20 ans, et dans celui des carburants durables depuis 2015. Ci-après, il revient pour nous sur l'utilité des bornes de recharge intelligentes et la plus-value que peut offrir Certipower lors de leur installation.

Eco-Mobile: Pourquoi une société comme Certipower était-elle nécessaire, selon vous?

Geert Degroote: Lors de l'installation d'une solution de recharge intelligente, les PME sont souvent confrontées à de très gros acteurs qui ne disposent pas de la flexibilité nécessaire pour proposer des solutions rapides et sur mesure. En tant que particulier, vous vous retrouvez souvent confronté à de petits installateurs bel et bien en mesure d'installer correctement un point de recharge, mais qui manquent généralement d'expérience sur le marché à l'évolution rapide qu'est le marché des solutions de recharge intelligentes.

L'installation et la configuration de solutions de recharge intelligentes constituent le core-business de Certipower. Certipower peut dès lors s'appuyer sur une très grande expérience avec ces installations, ce qui lui permet de répondre aux nouvelles évolutions et technologies. C'est là que nous nous démarquons véritablement des plus grands et plus petits acteurs sur le marché.

Eco-Mobile: La recharge intelligente est-elle devenue indispensable pour l'installation d'une borne de recharge?

Geert Degroote: La recharge intelligente devient de plus en plus intéressante, tant pour les entreprises que pour les particuliers, et la gestion de l'énergie pour la recharge de votre voiture forme en fait un choix logique. En raison du tarif capacitaire annoncé, vous devrez veiller à ce que votre consommation de pointe ne soit pas trop élevée, sinon votre facture d'énergie augmentera considérablement. La recharge intelligente peut vous aider à maîtriser ces pics de consommation, mais aussi permettre une utilisation optimale des panneaux solaires, par exemple. Grâce à l'expérience acquise dans ces solutions, Certipower est en mesure de proposer la solution de recharge idéale pour les particuliers comme pour les entreprises, en tenant compte de l'infrastructure déjà présente ou à installer. Certipower peut également proposer des solutions pour les autorités communales et le secteur public.

Eco-Mobile: Certipower examine donc chaque situation individuellement afin de pouvoir proposer la meilleure installation possible?

Geert Degroote: Chez les particuliers, il s'agira dans la plupart des cas d'installer un seul point de recharge, et nous pouvons prodiguer assez rapidement des conseils sur la meilleure façon d'intégrer ce point de recharge dans la situation existante. Dans les entreprises, il faudra souvent installer plusieurs points de recharge, et une installation optimale pourra ici vraiment faire la différence, tant en termes de facilité d'utilisation que de coûts énergétiques une fois les points de recharge installés.

Pour préparer ces installations de plus grande ampleur pour les entreprises, Certipower dispose de conseillers qui recherchent, en concertation avec ces dernières, le scénario idéal. En tenant compte du parc de véhicules existant, mais l'installation sera également préparée pour l'avenir, lorsqu'il faudra recharger encore davantage de véhicules électriques. Évidemment,



Geert Degroote

nous tenons également compte des installations électriques disponibles de l'entreprise, afin que l'installation puisse s'y intégrer parfaitement.

L'installation d'une borne de recharge publique dans une entreprise procure encore pour l'instant quelques avantages fiscaux, tandis qu'une prime écologique est prévue pour l'installation d'un chargeur rapide. Nous répertorions également ces avantages, afin que vous puissiez, en tant qu'entreprise, en profiter de façon optimale.

Eco-mobile: En tant qu'entreprise, faut-il rendre ses bornes de recharge publiques pour bénéficier de ces avantages?

Geert Degroote: Une entreprise voudra évidemment avant tout que ses collaborateurs puissent recharger leur voiture, mais vu que de plus en plus de visiteurs roulent également en voiture électrique, il est logique qu'ils puissent eux aussi recharger leur voiture sur le parking quand ils seront de passage dans l'entreprise. En

outre, une prime est disponible si vous ouvrez les points de recharge au public. Cet élément vaut donc la peine d'être pris en compte.

En concertation avec l'entreprise, Certipower étudie la combinaison idéale entre bornes de recharge publiques, semi-publiques et privées. En rendant les bornes de recharge publiques, tout qui le souhaite pourra utiliser la borne de recharge au moyen d'une carte de recharge. Les points de recharge seront gérés par Certipower, et les recettes de vos points de recharge publics seront automatiquement versés. Chaque mois, vous recevez un aperçu des recharges effectuées et de ce que celles-ci vous ont rapporté.

En plus de cette analyse, nous examinons également si l'installation d'un chargeur rapide peut s'avérer intéressante. Ces chargeurs rapides peuvent également être installés par Certipower et délivrent, selon la configuration, une puissance de 75 à 300 kW. Les chargeurs rapides peuvent également être rendus publics

et sont équipés d'un terminal de paiement par carte de crédit afin que chacun puisse recharger facilement son véhicule. L'installation d'un chargeur rapide permet pour le moment de bénéficier d'une prime écologique, ce qui peut rendre l'installation intéressante.

Eco-mobile: Après l'installation, faut-il encore intervenir dans le logiciel de l'installation afin que la recharge reste la plus intelligente possible?

Geert Degroote: Les installations réalisées par Certipower sont adaptées le mieux possible à la situation existante, de telle sorte qu'il ne faudra en principe plus intervenir soi-même. Chaque installation vous donne accès à plusieurs outils permettant de voir comment l'énergie de votre entreprise ou de votre maison est utilisée et équilibrée. Vous pouvez également toujours voir comment vos panneaux solaires influent sur votre consommation et comment ceux-ci sont utilisés de manière optimale. Toutes ces informations peuvent être consultées et gérées à la fois sur l'ordinateur et via une application mobile.

Eco-mobile: Une installation nécessite-t-elle beaucoup d'entretien, et peut-on aussi s'adresser à Certipower pour cet entretien?

Geert Degroote: Lors de l'installation, vous pouvez opter pour un forfait service et maintenance. L'équipe de maintenance de Certipower peut effectuer rapidement toutes les interventions. Elle est joignable 7 jours sur 7, de 7h à 22h. La formule 'full service' comprend une inspection visuelle annuelle par notre équipe de maintenance. En plus de cette inspection, un entretien annuel sera également effectué et, en cas de défauts de l'installation, les heures de travail et les frais de déplacement sont également inclus dans l'abonnement.

Eco-mobile: Où peut-on vous trouver?

Geert Degroote: Certipower est basé à Roulers, mais nous pouvons réaliser des installations partout. Pour découvrir plus en détail toutes les solutions que propose Certipower, surfez sur notre site web www.certipower.be.



EV Base & Polestar



EV Wall

LES 5 COMMANDEMENTS DE POWERDALE

Notre pays va au-devant d'une transition énergétique majeure. En 2025, cinq des sept centrales nucléaires belges fermeront leurs portes. Et un an plus tard, toutes les voitures de société devront rouler à l'électrique. Y aura-t-il encore suffisamment d'énergie pour tout le monde? Installée dans l'ancienne salle des fêtes municipale de Rhode-Saint-Genèse, l'entreprise belge Powerdale répond à la plus grande problématique technologique de ces dernières décennies.



«TU DONNERAS TOUJOURS LE BON EXEMPLE»

L'église de Rhode-Saint-Genèse a inspiré la scale-up belge à adopter une pensée pratiquement biblique: changer le monde commence par se changer soi-même. Ainsi, tous les collaborateurs de Powerdale se rendent au travail à vélo, à pied ou en véhicule électrique. Mieux encore: la majorité de ces collaborateurs vivent dans un rayon de 20 km autour de l'entreprise. Un choix délibéré lors du recrutement. Et le CEO de l'entreprise donne aussi le bon exemple: à chaque vacances, il se rend en Islande pour planter des arbres.

En d'autres termes, Powerdale est aux premières loges pour rendre la mobilité dans notre pays plus durable. Elle développe et produit des infrastructures de recharge pour les particuliers et les entreprises. En s'appuyant sur une expérience de longue date dans la gestion intelligente de l'énergie. En 2003, elle s'est lancée dans la consultance énergétique pour les entreprises. Déjà à l'époque, sa mission consistait à rendre la consommation d'énergie la plus efficiente possible. Des connaissances qu'elle a mises à profit pour lancer des solutions de recharge intelligentes en 2012. Avec un concept transparent et une ambition claire.

«TU GARANTIRAS TOUJOURS L'ÉQUILIBRE ENTRE L'ÉNERGIE ET LA PUISSANCE»

Si tout le monde veut rouler à l'électrique, nous devons construire deux centrales nucléaires supplémentaires... Cet argument, Powerdale l'entend souvent. Pourtant, le défi n'est pas tant de savoir s'il y aura à l'avenir suffisamment d'énergie que de savoir s'il y aura suffisamment de puissance. Si tout le monde souhaite de l'énergie en même temps, le réseau sera surchargé. C'est pourquoi Powerdale se focalise sur deux piliers lors du développement de son infrastructure de recharge: l'électromobilité et la gestion de l'énergie. Un concept que l'entreprise a elle-même baptisé EM².

L'idée est très simple: distribuer intelligemment l'énergie disponible pour donner à chaque voiture suffisamment de puissance. Grâce à un logiciel intelligent, les solutions de recharge de Powerdale



savent qui part quand en voiture et de quelle autonomie il a besoin. Sur la base de ces informations, l'entreprise veille ensuite à ce que la voiture soit entièrement rechargée au moment adéquat. Ce faisant, la demande d'énergie est toujours répartie.

«TU SERAS TOUJOURS PRÊT POUR L'AVENIR»

Personne ne sait exactement à quoi ressemblera le monde dans cinq ans. Powerdale est suffisamment lucide pour s'en rendre compte et préfère donc se préparer à différents scénarios. L'entreprise suit constamment l'évolution du marché de l'énergie et des technologies. Ses infrastructures de recharge ont également été développées de manière à pouvoir être facilement mises à jour à distance. Ce qui lui permet d'anticiper sur un marché qui évolue plus rapidement que prévu.

Prenons le cas des voitures de société: d'ici quelques années, l'ensemble du parc automobile des entreprises devra être électrique. Cela signifie que les entreprises préparent déjà cette transition. On se retrouve donc avec des familles qui possèdent soudainement deux voitures électriques, mais ne disposent que d'un seul point de recharge. Powerdale avait anticipé cette évolution. Sa solution de recharge actuelle répartit déjà le coût par voiture, permettant ainsi à chaque conducteur de demander le remboursement à son employeur.

«TU CONTINUERAS D'APPRENDRE CONSTAMMENT»

Si vous voulez que les entreprises et leurs collaborateurs passent à l'électromobilité, ils doivent savoir précisément ce que cela signifie. A cet

effet a été créée la Powerdale Academy. Celle-ci apprend en premier lieu aux installateurs, aux revendeurs et fleet managers les avantages de la conduite électrique.

A terme, la Powerdale Academy veut également éduquer les particuliers. Ces derniers ont souvent des habitudes bien ancrées qu'il faut changer. Powerdale veut contribuer à changer ce comportement afin d'évoluer ensemble vers un autre type de mobilité. Une mobilité où les voitures électriques, les voitures partagées et même le train iront main dans la main. Après tout, cela fait plus de 70 ans que ce dernier mode de transport roule à l'électrique. Soyez honnête: si vous ne parcourez que 1.000 kilomètres deux fois par an pour partir en vacances, la voiture à moteur thermique est-elle vraiment la seule solution?

«TU CONTINUERAS À PRODUIRE LOCALEMENT»

Les entreprises belges qui installent leur production en Belgique ne sont plus très fréquentes. Il sera souvent moins cher de produire dans d'autres pays. Mais quand on prône la mobilité durable, la solution la plus durable consiste encore et toujours à rester dans son propre pays.

C'est pourquoi la conception, le développement et la production des solutions de recharge de Powerdale s'effectuent 100% en Belgique. Si les ingénieurs sont implantés à Rhode-Saint-Genèse et Waterloo, la production s'effectue à Riemst dans le Limbourg et à Nivelles dans le Brabant wallon. Pour changer le monde, il ne faut donc pas toujours chercher bien loin.



Découvrez les solutions de recharge de Powerdale sur powerdale.com

L'IMPACT DE LA CONDUITE ÉLECTRIQUE

De nos jours, les médias en parlent presque tous les jours, la transition de la mobilité vers les véhicules à émissions nulles est inarrêtable. Il est de plus en plus évident que, dans un avenir proche, il faudra faire le choix de passer à une solution de mobilité non fossile. Les gouvernements stimulent l'économie par des remises et des allègements fiscaux, les conseils municipaux prennent des mesures pour améliorer la qualité de l'air et l'industrie automobile investit également massivement pour être prête à répondre à la demande (imparable) d'ici quelques années. La conduite électrique est l'avenir, ou plutôt, dès lors qu'elle entre dans le budget, un choix sensible. Car, soyons francs, pour beaucoup, une voiture électrique représente encore un trop gros investissement. Cependant, le marché de l'occasion ne cesse de croître, et il est déjà clair que la valeur résiduelle est élevée en raison de la demande croissante. Une révélation pour ceux qui envisagent encore d'acheter une voiture à essence: la demande de véhicules à essence et diesel diminuera considérablement d'ici cinq ans, car les zones environnementales restreignent la circulation de ces voitures à forte émission de CO₂.

Une fois que le choix d'un véhicule électrique a été fait, il y a bien sûr quelques différences dans l'approche de sa conduite. La conduite électrique est très différente de la conduite d'une voiture à essence ou diesel. Cela peut sembler évident, mais la plus grande différence avec les voitures traditionnelles est que les voitures électriques n'émettent pas de CO₂. Aucun combustible fossile n'est utilisé et il n'y a pas d'émissions polluantes. Il s'agit, bien entendu, d'un avantage important pour les personnes qui souhaitent réduire leur empreinte carbone. Toutefois, il est important de tenir compte du type d'électricité que vous utilisez pour charger la voiture. Plus l'électricité est verte, plus la voiture est écologique.



Il existe en gros 3 façons de recharger votre voiture: la charge rapide, la charge publique et la charge à domicile. La première méthode est principalement utilisée lors de longs trajets en voiture, lorsque la capacité de la batterie n'est pas suffisante pour atteindre l'objectif. La recharge haute performance peut alors s'effectuer très rapidement, en général entre 20 et 30 minutes pour effectuer le trajet. Vous ne pouvez pas influencer le courant utilisé à cet effet.

Il en va de même pour la recharge publique, pour les personnes qui ne peuvent pas recharger chez elles ou si vous vous garez quelque part

pour une longue période. Ici aussi, vous ne pouvez pas contrôler la puissance que vous chargez dans le véhicule. Bien entendu, à mesure que le mix énergétique devient plus écologique, cette électricité sera également produite de manière plus durable et son impact sur l'environnement sera de moins en moins dommageable.

Avec la troisième option, la recharge à domicile, vous pouvez décider vous-même comment les électrons de votre voiture sont générés. Par l'intermédiaire de votre fournisseur d'électricité, vous pouvez opter pour des contrats verts qui vous garantissent une électricité propre.

Au moment de l'achat, cette électricité peut toutefois être encore grise, mais elle devra être compensée ultérieurement. Toutefois, si vous produisez votre propre énergie, à l'aide de panneaux solaires ou d'une éolienne, il devrait être possible de faire passer cette énergie verte directement dans votre véhicule. Et c'est exactement ce que le produit suivant a apporté au marché dès 2017 grâce à des techniques innovantes. Les stations de recharge myenergi zappi offrent cette possibilité en tenant compte de l'excédent d'énergie solaire lors de la recharge. Cela signifie que l'électricité n'est plus prise sur le réseau général. C'est uniquement la production propre du véhicule qui est chargée, pour autant qu'elle soit disponible. Et cela vous garantit que vous pouvez rouler de manière totalement écologique, sans électricité à base de charbon.

Il existe de nombreux chargeurs domestiques sur le marché, chaque marque essayant d'obtenir une part de ce marché en pleine expansion. Et comme chaque marque et chaque type possède ses propres caractéristiques, faire le bon choix est un véritable défi. Les caractéristiques importantes que doit posséder une station de recharge intelligente sont évidentes: elle doit être capable de recharger le véhicule en toute sécurité et rapidement.

Le myenergi zappi est doté d'une technologie intelligente qui protège le fusible principal de votre maison. Même si vous souhaitez pouvoir recharger la voiture tout en cuisinant ou lorsque la machine à laver, la bouilloire électrique ou votre pompe à chaleur est allumée. La puissance de la station de charge est automatiquement réduite si cela est nécessaire afin de ne pas surcharger votre installation domestique.

En même temps, vous pouvez configurer l'appareil pour qu'il prenne en compte le tarif de capacité. Vous êtes ainsi en mesure d'acheter de l'électricité au tarif le plus avantageux, tandis que la voiture peut être chargée à une vitesse maximale écologique. De cette façon, l'impact de la conduite électrique est réduit au minimum, le réseau électrique est moins sollicité, votre facture d'électricité sera plus avantageuse et l'environnement est certainement aidé aussi. Nous avons tous une responsabilité, car faire les bons choix est décisif pour atteindre les objectifs climatiques.



GREEN VAN MEN

Vous les connaissez, les vans blancs qui n'ont pas été nettoyés depuis des mois. Dans la saleté du dos sont écrites des phrases telles que «lave-moi» ou «je suis sale». Lorsque le conducteur appuie sur l'accélérateur, l'échappement produit un nuage de suie qui recouvre toute la rue d'un épais brouillard. Les chauffeurs sont appelés «White van men» en anglais. Ils travaillent dur, bien sûr, mais leur réputation est ternie lorsqu'ils passent dans leurs voitures blanches sales. Heureusement, il existe aujourd'hui sur le marché de nombreuses camionnettes respectueuses de l'environnement qui peuvent les aider à polir leur réputation et peut-être pourront-ils bientôt conduire en tant que «Green van men».

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE - PHOTOS: CONSTRUCTEURS



UN COMPAGNON DE TRAVAIL FIABLE

Nous venons d'appeler le van une mule de travail, et c'est exactement ce que la «camionnette» devrait être. Un véhicule sur lequel vous pouvez compter, qui peut encaisser des coups et qui vous emmène partout sans rechigner et, si nécessaire, légèrement surchargé. Le fait qu'il existe actuellement sur le marché de nombreuses alternatives écologiques à la camionnette de livraison traditionnelle n'est peut-être pas suffisamment connu. Ou peut-être craint-on que ces alternatives ne soient pas encore aussi fiables que le diesel polyvalent qui, consciencieusement, a fait le travail pendant des années et des années. C'est pourquoi nous vous donnons un aperçu de la vaste gamme actuelle de véhicules commerciaux solides, fiables et écologiques.

Comme pour les voitures classiques, vous pouvez choisir entre les trois alternatives vertes les plus évidentes: électrique, hybride et GNC. Et tout comme les voitures particulières, de plus en plus de modèles arrivent sur le marché. En

un an, la gamme a presque doublé. Votre choix dépendra de votre utilisation, mais tous ceux qui ont besoin d'un fourgon trouveront leur bonheur dans la gamme du marché.

BEAUCOUP DE CHOIX

Ford a vendu le plus de véhicules utilitaires légers en Belgique en 2020, mais, aussi surprenant que cela puisse paraître, il n'a pas encore

de fourgon entièrement électrique dans sa gamme. Cela changera l'année prochaine avec l'introduction du Ford E-transit. Le Transit est disponible en version hybride légère et hybride rechargeable, faisant de Ford la seule marque à proposer un fourgon hybride.

En dehors d'Iveco, toutes les autres marques figurant dans le top 10 des véhicules utilitaires





légers les plus vendus en Belgique proposent un ou plusieurs modèles électriques. Toyota, classé 11^e dans cette liste, se concentrera également sur les véhicules utilitaires légers électriques à partir de l'année prochaine.

Les modèles proposés sont généralement un dérivé électrique d'un modèle existant doté d'un moteur à essence. Dans la plupart des cas, les noms des modèles sont conservés, mais l'ajout d'un «e» avant ou après le nom indique clairement qu'il s'agit de la version électrique. C'est en fait assez pratique, en tant que profane du marché de l'électricité, vous pouvez facilement vous y retrouver.

Une exception à cette règle est la Mercedes EQV. D'accord, il ne s'agit pas vraiment d'une fourgonnette à proprement parler, mais plutôt d'un minibus à huit places pour le transport de passagers, mais ce n'est pas parce que cette EQV a été entièrement conçue comme un véhicule électrique dès la planche à dessin que nous avons voulu l'inclure dans cette liste. C'est le précurseur de ce que Mercedes proposera comme fourgonnettes électriques.

Comme pour les voitures électriques, certaines marques du secteur des véhicules utilitaires légers se concentrent presque exclusivement

sur le marché de l'électricité. Le fabricant le plus connu dans ce segment est sans aucun doute Maxus, qui a maintenant commercialisé trois modèles à part entière et qui devrait devenir un acteur permanent de ce segment, s'il ne l'est pas déjà. Et puis il y a les vrais francs-tireurs comme Nextem et Cenntro, qui commercialisent des petits fourgons légers à un prix attractif.

Outre les alternatives électriques, vous pouvez également conduire de manière plus écologique en choisissant un fourgon qui fonctionne au GNC, surtout si vous savez que vous pouvez faire le plein de GNC dans de plus en plus d'endroits, et maintenant que le biogaz fait son apparition, tout cela devient encore plus propre.

Pour l'instant, c'est surtout Iveco qui utilise des fourgons GNC. L'Iveco Daily est disponible au GNC dans presque toutes les configurations. Volkswagen a également quelques camionnettes fonctionnant au GNC. Fiat n'a pas de fourgons GNC dans sa gamme cette année, mais ils en ont eu récemment, donc ils pourraient encore être disponibles ici et là comme fourgons de stock. À l'avenir, cependant, on peut s'attendre à ce que le GNC soit utilisé plus souvent, et cette tendance doit donc être surveillée. L'avantage d'une camionnette au GNC (ou d'une hybride rechargeable) est qu'en termes d'autonomie et d'utilisation, vous ne remarquez pas de différence significative avec une camionnette équipée d'un moteur à essence, mais vous pouvez tout de même rouler avec beaucoup moins d'émissions.





DES PIEDS FROIDS ?

Alors que le passage à la conduite électrique des voitures particulières semble avoir complètement décollé et être inarrêtable, les propriétaires et utilisateurs de véhicules utilitaires légers sont probablement plus hésitants. Les préjugés bien connus sont encore plus répandus ici que pour les voitures particulières. En tant que travailleur indépendant, vous ne voulez certainement pas vous retrouver avec une batterie vide, car le temps c'est de l'argent et vous ne voulez pas perdre ce temps à une borne de recharge. Le prix du véhicule et les possibilités de recharge semblent également constituer des objections majeures.

La question est de savoir si cela est justifié. Il existe déjà de nombreux modèles de véhicules utilitaires légers qui peuvent parcourir plus de 300 kilomètres avec une seule charge de batterie. Vous devez vous demander si vous avez besoin de cette autonomie tous les jours. Dans certains secteurs, bien sûr. Par exemple, on peut imaginer que les services de livraison de colis auront du mal à s'en sortir avec une seule charge de batterie, et qu'il vaudrait mieux opter pour une autre solution, comme le GNC ou un hybride rechargeable. Toutefois, si vous avez une entreprise de bricolage qui effectue la plupart des travaux dans la région, cette fourchette peut être suffisante. Si vous pouvez installer une station de recharge dans votre entreprise, le fourgon peut se brancher après le travail et être prêt à repartir le lendemain.

Si vous regardez l'aperçu du marché, vous verrez également que les fourgons électriques existent dans toutes les tailles et tous les poids. Nous avons donc indiqué de la manière la plus complète possible les configurations dans lesquelles chaque modèle est disponible. Pour lire la liste,

vous devez savoir que le L du nom du modèle correspond à la longueur, le H à la hauteur. L1 correspond à un empattement court, L2 à un empattement plus long, etc... et il en va de même pour la hauteur. Ainsi, un fourgon disponible en L1H1 et L2H2 est disponible avec un empattement court et un empattement long et en deux hauteurs. Vous remarquerez bien sûr que les modèles les plus longs et les plus hauts disposent d'un espace de chargement plus important.

ET LE PRIX ?

Une fourgonnette électrique est encore un peu plus chère qu'une fourgonnette à moteur à essence, et il n'y a actuellement aucune prime importante à l'achat d'une fourgonnette électrique. Toutefois, il existe des primes pour l'installation

de bornes de recharge et de bornes de recharge rapide, qui peuvent réduire considérablement la consommation de votre flotte de camionnettes. En raison de ces primes, l'installation d'une station de recharge est vraiment intéressante en ce moment, surtout si vous pouvez rendre la station de recharge partiellement accessible au public pendant que vous êtes au travail.

En outre, en tant que chef d'entreprise, vous avez également une image à défendre, et à l'heure actuelle, vous pouvez facilement renforcer cette image en montrant que vous êtes un entrepreneur écologique. Avec une camionnette de livraison électrique, vous êtes vraiment sous les feux de la rampe, et votre camionnette de livraison peut donc être un outil de marketing idéal.



APERÇU DU MARCHÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES (ÉLECTRIQUES)

Marque	Modèle	Capacité de la batterie	Puissance	Capacité de charge (en m³)	Autonomie (WLTP)	Prix (TVA incluse)
Citroen	e-Jumpy (XS, M)	50 kWh	100 kW (136 Pk)	4,6 m³ (XS), 5,3 m³ (M)	200 km	à partir de 36071
	e-Jumpy (M, XL)	75 kWh	100 kW (136 Pk)	5,3 m³ (M), 6,6 m³ (L)	340 km	à partir de 46235
	e-jumper (L1H1, L2H2)	37 kWh	90 kW (122 Pk)	8 m³ (L1H1), 11,5 m³ (L2H2)	117 km	à partir de 70168
	e-Jumper (L3H2, L4H2, L4H3)	70 kWh	90 kW (122 Pk)	13 m³ (L3H2), 15 m³ (L4H2), 17 m³ (L4H3)	224 km	à partir de 80320
Centro	Metro	13 kWh/26 kWh	24 kW (33 Pk)	personnalisation	105 km/176 km	à partir de 22000
Nextem	Ocra	30 kWh	30 kW (40 Pk)	3,7 m³ - 5 m³	200 km	à partir de 30500
Fiat	e-Ducato (M, L, XL)	47 kWh	90 kW (122 Pk)	10-11,5 m³ (M), 13-15 m³ (L), 15-17 m³ (XL)	220 km	à partir de 64130
	e-Ducato (M, L, XL)	79 kWh	90 kW (122 Pk)	10-11,5 m³ (M), 13-15 m³ (L), 15-17 m³ (XL)	360 km	à partir de 87120
Maxus	eDeliver 3 (korte wielbasis)	35 kWh	90 kW (122 Pk)	4,8 m³	158 km	à partir de 38708
	eDeliver 3 (korte wielbasis)	53 kWh	90 kW (122 Pk)	4,8 m³	240 km	à partir de 43548
	eDeliver 3 (lange wielbasis)	35 kWh	90 kW (122 Pk)	6,3 m³	150 km	à partir de 40522
	eDeliver 3 (lange wielbasis)	53 kWh	90 kW (122 Pk)	6,3 m³	230 km	à partir de 45362
	eDeliver 9 (L2H2)	52 kWh	150 kW (204 Pk)	9,7 m³	186 km	à partir de 64118
	eDeliver 9 (L3H2)	72 kWh	150 kW (204 Pk)	11 m³	236 km	à partir de 78033
	eDeliver 9 (L3H2, L3H3)	89 kWh	150 kW (204 Pk)	11 m³ (L3H2), 12,5 m³ (L3H3)	296 km	à partir de 87108
Man	EV80	56 kWh	92 kW (125 Pk)	11,6 m³	154 km	à partir de 60379
	eTGE	36 kWh	100 kW (136 Pk)	10,7 m³	115 km	à partir de 69500
Mercedes	eVito	41 kWh	85 kW (116 Pk)	6 m³	137 km	à partir de 52338
	EQV	100 kWh	150 kW (204 Pk)	6 m³	355 km	à partir de 75758
	eSprinter	35 kWh	85 kW (116 Pk)	11 m³	100 km	à partir de 66114
Opel	eSprinter	47 kWh	85 kW (116 Pk)	11 m³	143 km	à partir de 75125
	Vivaro-e (S,M,L)	50 kWh	100 kW (136 Pk)	4,6 m³ (S), 5,8 m³ (M), 6,6 m³ (L)	230 km	à partir de 41926
Peugeot	Vivaro-e (M,L)	75 kWh	100 kW (136 Pk)	5,8 m³ (M), 6,6 m³ (L)	330 km	à partir de 50977
	e-Expert (Compact, Standard, Long)	50 kWh	100 kW (136 Pk)	5,1 m³ (S), 5,8 m³ (M), 6,6 m³ (L)	230 km	à partir de 41684
	e-Expert (Standard, Long)	75 kWh	100 kW (136 Pk)	5,8 m³ (M), 6,6 m³ (L)	330 km	à partir de 44927
	e-Partner (Standard, Long)	50 kWh	100 kW (136 Pk)	3,9 m³ (Standard), 4,4 m³ (Long)	275 km	inconnu
Renault	e-Boxer (L1H1, L2H2)	37 kWh	100 kW (136 Pk)	8 m³ (L1H1), 11,5 m³ (L2H2)	200 km	à partir de 70168
	e-Boxer (L3H2, L4H2, L4H3)	70 kWh	100 kW (136 Pk)	13 m³ (L3H2), 15 m³ (L4H2), 17 m³ (L4H3)	340 km	à partir de 80320
Toyota	Kangoo Electric	33 kWh	44 kW (60Pk)	3,5 m³	230 km	à partir de 35308
	Kangoo Electric Maxi	33 kWh	44 kW (60Pk)	4,6 m³	230 km	à partir de 36518
	Master Electric L1H1, L1H2, L2H2, L3H2	33 kWh	57 kW (76 Pk)	8 - 13 m³	185 km	à partir de 60058
Volvo	ProAce City	50 kWh	100 kW (136 Pk)	jusqu'à 4,4 m³	jusqu'à 280 km	inconnu
Volkswagen	e-Crafter	35,8 kWh	100 kW (136 Pk)	10,7 m³	115 km	à partir de 66308
Ford	E-transit (2022)	67 kWh	inconnu	jusqu'à 15,1 m³	jusqu'à 350 km	inconnu



APERÇU DU MARCHÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES (CNG)

Marque	Modèle	Puissance	Capacité de charge (en m³)	Prix (TVA incluse)
Iveco	Daily Blue Power (L1H1, L1H2)	101 kW (136 Pk)	9 m³ (L1H1), 10,8 m³ (L1H2)	inconnu
	Daily Blue Power (L2H2, L2H3)	101 kW (136 Pk)	12 m³ (L2H2), 13,4 m³ (L2H3)	inconnu
	Daily Blue Power (L3H2, L3H3)	101 kW (136 Pk)	16 m³ (L3H2), 18 m³ (L3H3)	inconnu
	Daily Blue Power (L4H2, L4H3)	101 kW (136 Pk)	17,5 m³ (L4H2), 19,6 m³ (L4H3)	inconnu
	Daily Hi-Matic (L1H1)	102 kW (136 Pk)	7,3 m³	inconnu
	Daily Hi-Matic (L2H1, L2H2)	103 kW (136 Pk)	9 m³ (L2H1), 10,8 m³ (L2H2)	inconnu
	Daily Hi-Matic (L3H2, L3H3)	104 kW (136 Pk)	12 m³ (L3H2), 13,4 m³ (L3H3)	inconnu
	Daily Hi-Matic (L4H2, L4H3)	105 kW (136 Pk)	16 m³ (L4H2), 18 m³ (L4H3)	inconnu
	Daily Hi-Matic (L5H2, L5H3)	106 kW (136 Pk)	17,5 m³ (L5H2), 19,6 m³ (L5H3)	inconnu
	Volkswagen	VW New Caddy Kombi	inconnu	inconnu
VW New Caddy Maxi Kombi		inconnu	inconnu	inconnu



APERÇU DU MARCHÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES (HYBRIDE)

Marque	Modèle	Puissance	Capacité de charge (en m³)	Prix (TVA incluse)
Ford	Transit Custom (340s)	92 kW (126 Pk)	6 m³	À partir de 53400

FIAT ÉLECTRIFIE LE DERNIER KILOMÈTRE AVEC L'E-DUCATO

Le Fiat Ducato n'a pas besoin d'être présenté, mais le E-Ducato peut-être. Fiat Professional a équipé sa camionnette populaire d'une prise et d'une grande batterie. Développé en collaboration avec DHL, le E-Ducato promet d'offrir la même flexibilité que ses proches à moteur à combustion.

TEXTE: JORAM VAN ACKER
PHOTOS: FIAT

ICÔNE SOUS TENSION

Le Fiat Ducato est une référence dans le segment des véhicules utilitaires légers depuis des décennies. Le nom du modèle existe depuis 40 ans et en 2020, il est devenu le fourgon le plus vendu en Europe pour la sixième fois consécutive. Le Ducato n'est pas seulement populaire auprès des entreprises, il est aussi la base la plus populaire pour les camping-cars.

En outre, le Ducato est l'un des premiers véhicules utilitaires légers à être lancé avec un groupe motopropulseur (plus) eco. Au début des années 2000, Fiat a déjà pu équiper son fourgon de réservoirs GNC et vous pouvez toujours commander une telle version au gaz naturel. Aujourd'hui, ils vont encore plus loin, car l'E-Ducato est le premier Ducato doté d'un groupe motopropulseur entièrement électrique.

UNE TECHNOLOGIE ÉLECTRIQUE FIABLE

Le groupe motopropulseur est composé d'un moteur électrique sur l'essieu avant qui développe 122 ch et 280 Nm de couple. Cela place ses performances au même niveau que les versions régulières du Ducato. Toutefois, grâce au couple instantané du moteur électrique, l'E-Ducato peut passer de 0 à 50 km/h en 5 secondes, ce qui garantit une conduite agréable en ville.

Cependant, l'E-Ducato est également prêt à sortir de la ville, car il peut être assemblé avec deux batteries différentes. Le plus petit pack de batteries offre 47 kWh, ce qui permet d'obtenir une autonomie de 170 km selon la norme WLTP ou jusqu'à 235 km en utilisation urbaine. Le second pack de batteries est de 79 kWh, ce qui devrait permettre au van de parcourir 280 km théoriques ou jusqu'à 370 km en utilisation urbaine. L'E-Ducato peut également bénéficier d'une recharge rapide, grâce à laquelle la voiture, à la bonne station de recharge, peut recharger environ 100 km en une demi-heure.



La garantie sur le pack batterie varie en fonction de la taille choisie, mais avec 8 ans pour le plus petit et 10 ans pour le plus grand, elle est en tout cas supérieure à celle d'un Ducato classique. Si des problèmes de batterie devaient néanmoins survenir, l'E-Ducato dispose d'un mode de récupération: un mode de conduite dans lequel il isole l'élément de batterie défectueux et lui permet de continuer à fonctionner avec les éléments restants.

LA FACILITÉ D'UTILISATION PRIME

Selon Fiat, le fait que l'E-Ducato soit électrique ne signifie pas qu'il soit moins facile à utiliser qu'un Ducato classique. Depuis le lancement du modèle en 1981, les concepteurs de la camionnette ont utilisé une architecture «All Forward», un choix qui s'avère aujourd'hui payant pour sa nouvelle désignation en tant que véhicule électrique. Dans ce cas, le moteur et l'entraînement sont placés à l'avant. La moitié arrière peut ainsi être utilisée de manière optimale comme espace de chargement et - dans le cas de l'E-Ducato - l'espace sous le plancher de chargement reste libre pour installer de grandes batteries.

Ainsi, le Ducato électrique, comme ses cousins fossiles, conserve un volume de chargement de 10 à 17 m³ et un poids de chargement maximal de près de 2 tonnes. L'E-Ducato reste tout aussi

configurable avec jusqu'à 400 versions différentes. Pour aider les clients à s'orienter, Fiat fournit l'application Pro Fit, une application qui utilise votre flotte actuelle pour déterminer les E-Ducatos que vous pourriez utiliser.

La connectivité du Ducato électrique est également optimisée pour les flottes professionnelles. Par exemple, les gestionnaires de flotte peuvent vérifier à distance la localisation, la distance parcourue et le calendrier d'entretien via l'application My:FleetManager. En outre, le service My:RemoteControl donne accès à la serrure de porte et au contacteur d'allumage, et l'application My:eCharge permet de gérer le programme de charge.

R&D AVEC DHL

Pour s'assurer que l'E-Ducato est capable de supporter les lourdes charges d'un fourgon de livraison, Fiat s'est entretenu avec DHL. Ensemble, ils ont analysé les statistiques de 4 000 camionnettes sur 50 millions de kilomètres dans des états et des conditions très différents. C'est ainsi qu'ils ont déterminé les critères de référence auxquels l'E-Ducato doit répondre. DHL souhaite qu'au moins 60 % de ses livraisons sur le dernier kilomètre soient électriques d'ici à 2030, et pour cela, il compte en partie sur le Fiat e-Ducato.

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





NOUVELLE TOYOTA YARIS CROSS HYBRIDE À PARTIR DE 249 € / MOIS*



 SE RECHARGE EN ROULANT

TOYOTA. PENSEZ-Y.

 4,4-5,1 L / 100 KM |  100-115 G / KM (WLTP) | www.toyota.be

Contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule.
Information Environnementale (A.R. 19.03.2004) : toyota.be

 DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

ATTENTION, EMPRUNTER DE L'ARGENT COÛTE AUSSI DE L'ARGENT.

*Crédit-bail (avec option d'achat garantie en fin de contrat). Exemple pour une Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid 2WD au prix catalogue recommandé de 25.430 € TVA c. Acompte non obligatoire de 6.150 € TVA c. Montant à financer : 19.280 €. TAEG (Taux Annuel Effectif Global) : 3,99%. Taux débiteur annuel fixe 3,92%. Durée : 48 mois. 48 mensualités de 248,35 €. Option d'achat : 9.663,40 €. Montant total dû en cas d'achat : 21.584,20 €. Offre valable jusqu'au 30/11/2021 inclus. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Toyota Financial Services Belgium.

5 ANS GARANTIE

JUSQU'À
10 ANS
ASSISTANCE

JUSQU'À
10 ANS
BATTERIE HYBRIDE

(1)

(1) Garantie 5 ans gratuite, assistance routière Toyota Eurocare jusqu'à 10 ans moyennant entretien annuel dans le réseau agréé Toyota, prolongation jusqu'à 10 ans de la couverture de la batterie Hybride moyennant check-up annuel gratuit dans le réseau agréé Toyota : offres soumises à conditions. Plus d'infos sur toyota.be ou dans votre Point de Vente Toyota agréé en Belgique.

ESSAI: OPEL VIVARO-E INNOVATION SERVICE DE LIVRAISON DE COLIS À L'AIDE D'UN MOTEUR ÉLECTRIQUE

Opel promet de proposer une version électrique de chaque modèle d'ici 2024. Cela inclut sa gamme de véhicules commerciaux. Cela signifie que leur alternative de transport de passagers Vivaro et Zafira Life recevra une version électronique. Nous testons le Vivaro e. Le Vivaro a été élu «fourgon de l'année» en 2021.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

PRATIQUE

Le Vivaro-e est disponible en 3 variantes, tout comme ses confrères à essence et diesel: un van - comme dans notre test - à côté d'une double cabine (2 rangées de sièges et espace de chargement) et la version combi (passagers).

La plus petite version du Vivaro-e ne mesure que 4,6 mètres de long et présente un volume de chargement maximal de 6,6 m³ sur une longueur de chargement maximale de 4 mètres. La charge utile standard est de 1275 kg. La version diesel ne fait que 130 kg de plus. Cela signifie que 2 europalettes peuvent être transportées à l'arrière. Les versions les plus grandes peuvent même transporter jusqu'à trois palettes de ce type. Si vous souhaitez emporter quelque chose de plus sous forme de remorque, vous pouvez tracter jusqu'à 1 000 kg, ce qui est assez exceptionnel pour un véhicule électrique.

En standard, il est équipé d'une porte coulissante sur le côté droit. En option, une version à gauche est disponible. Le système peut également fonctionner à l'électricité.

UNITÉ D'ENTRAÎNEMENT FAMILIÈRE

Le moteur et le bloc-batterie sont désormais familiers à la gamme Opel, ou plutôt Stellantis. Il s'agit du puissant moteur électrique de 136 ch (100 kW) et 260 Nm de couple que l'on retrouve également dans la Corsa-e, le Mokka-e et d'autres Peugeot. Quant au pack de batteries, vous avez le choix entre 50 kWh ou 75 kWh en option (5 000 €). Ce dernier est définitivement recommandé pour les distances un peu plus longues, car l'autonomie peut rapidement diminuer lorsqu'il y a de grandes routes et autoroutes sur votre parcours. Avec la batterie de 75 kWh, nous avons atteint 348 km après environ 7 heures de charge. Ce dernier peut même





être effectué à grande vitesse sur un chargeur CC jusqu'à 100 kW en 45 minutes environ pour 80%. Si vous choisissez le 50 kWh, une demi-heure sur le même chargeur rapide suffit. L'autonomie de la version 50 kWh est inférieure d'environ 100 kilomètres.

Pour partir rapidement, comme toute autre voiture électrique, la Vivaro-e dispose de trois modes de conduite où la puissance est ajustée. Le mode Eco donne le moins de puissance et si vous le combinez avec le mode B des vitesses, vous obtenez la meilleure récupération lors des freinages et des accélérations. En outre, il existe un mode «Normal» et un mode «Power», ce dernier utilisant la pleine puissance. Ce dernier point est particulièrement sensible lors d'un trajet sur autoroute, où il est préférable de garder un œil sur l'autonomie. La vitesse maximale reste limitée à 140 km/h en permanence. Mais ce garçon est particulièrement adapté à la circulation en ville. Idéal pour les services de colis pour naviguer de ville en ville pendant toute une journée. En toute tranquillité et confort. Il y a de la place pour trois personnes à l'avant, y compris le conducteur. Ce n'est que sur les mauvaises routes que le volant cède un peu trop aux irrégularités ou aux joints transversaux. Il est possible que cela donne une sensation différente lorsque la voiture est complètement chargée, ce que nous n'avons fait que partiellement en prenant quelques vélos le week-end.

ÉQUIPEMENT COMPLET

En matière d'équipement, il peut soutenir la comparaison avec une voiture de tourisme. Il y a aussi le régulateur de vitesse, la climatisation bi-zone, la caméra arrière, les phares automatiques, le détecteur de pluie et la navigation, bien que l'écran soit un peu petit. La radio n'avait pas non plus de fonction DAB.

La finition présente quelques plastiques durs ici et là, mais tout est bien assemblé, ne bouge pas et résistera certainement à l'épreuve du temps.

Enfin, la facture finale. Le Vivaro-e de base est disponible à partir de 34 650 €, la cabine double coûte 41 300 € et la combi se situe entre les deux avec 38 049 €. Les options sont abordables, à l'exception du pack batterie plus élevé déjà mentionné.

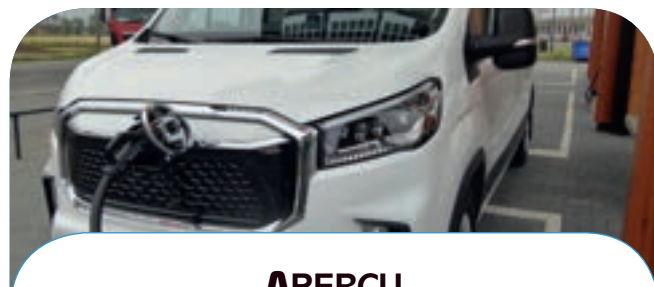
APERÇU

- | | |
|--|--|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • capacité de charge et de traction • équipement standard • charge rapide possible | <ul style="list-style-type: none"> • Consommation élevée sur autoroute • la suspension sur les routes irrégulières • coût supplémentaire 75 kWh |

Les livreurs l'apprécieront en ville, et l'Opel Vivaro-e est un ami agréable et confortable avec lequel travailler. Et grâce à l'option de charge rapide, vous pouvez continuer à travailler le reste de la journée après votre pause. Ce n'est que pour la plus grande batterie que Vauxhall facture un supplément considérable.



Le Maxus eDeliver9 est un complément bienvenu à la gamme des marques établies dans la catégorie des grands fourgons. Avec une autonomie supérieure à celle de la concurrence, nous sommes curieux de voir s'il peut se forger une image similaire dans la course à la conduite sans émission en ville et aux alentours. Les lacunes de la section multimédia et connectivité sont à considérer.



APERÇU

- | | |
|--|---|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none">• capacité de charge et de traction• charge rapide possible• le silence à bord | <ul style="list-style-type: none">• sensible aux vents latéraux• vitesse maximale limitée à 105 km/h• pas de navigation, pas de radio DAB |



ESSAI: MAXUS EDelivery9

POUR LES (PLUS) GROS PAQUETS, LOIN DE L'AUTOROUTE

L'entreprise chinoise SAIC Motors, qui a introduit MG dans sa gamme en Belgique l'année dernière, dispose également d'une gamme de véhicules commerciaux sous le nom de Maxus. Nous avons testé le plus grand membre de la gamme, l'e-Delivery9.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

Quant au pack batterie, il est possible de choisir entre trois packs batterie différents: 52, 72 ou 89 kWh. Selon le WTLP, l'autonomie est respectivement de 186, 236 ou 296 km. La capacité de charge varie également en fonction du type de batterie choisi. Nous avons conduit la version moyenne de 72 kWh et avons parcouru 220 km avec une batterie complètement chargée. La recharge peut se faire par le biais d'une recharge rapide en courant alternatif ou continu jusqu'à 80 kW. Ce dernier peut passer de 10 % à 80 % en 45 minutes. Sinon, une nuit de 8 heures à une wallbox ou à une station de recharge publique suffit. Notre consommation a toujours été d'environ 29 kWh/100 km. Et la plupart du temps sans charge.

Comme toute voiture électrique, celle-ci se conduit de manière souple et agréable. Le démarrage est doux et silencieux. Il y a aussi la régénération des freins, en poussant le levier de la boîte de vitesses vers la droite, puis en le poussant vers le haut ou vers le bas pour obtenir plus ou moins de régénération. Il existe 3 modes. Cependant, il ne s'agit pas d'une 'one-pedal-drive'.

Comme il s'agit d'une fourgonnette, on ressent bien la suspension sur les mauvaises routes. Nous n'avons pas roulé à pleine charge, à part quelques affaires pour le parc à conteneurs. Comme nous l'avons déjà mentionné, la vitesse de pointe, ou plutôt son absence, peut être un problème sur les autoroutes ou lors des dépassements. Heureusement, il existe un contrôleur de vitesse. Il est également assez sensible aux vents latéraux, notamment lorsqu'il change de voie et revient sur la voie de droite après avoir dépassé un camion. On entend particulièrement bien le vent autour des fenêtres, selon nous. Les

autoroutes ne sont pas son truc, la campagne ou la périphérie des villes sont plus susceptibles d'être son territoire. Avec ces dimensions, la livraison de colis en ville n'est pas non plus très pratique, car beaucoup de places de stationnement s'avèrent trop petites.

Pour le reste, ce fourgon est assez confortable. L'intérieur est également bien fini. Il y a quelques plastiques durs, mais tout est bien assemblé. Le grand écran de la console centrale vous permet de connecter votre smartphone via Apple Car Play ou Android Auto. C'est tout à fait nécessaire, car il n'existe pas de navigation standard. La connexion bluetooth de notre téléphone portable devait également être configurée à chaque fois que nous partions. En outre, la réception radio peut être un peu perturbée, car il n'y a pas de radio DAB. Sur le plan du multimédia et de la connectivité, il y a encore du travail à faire.

La version de base du Maxus avec le plus petit pack de batteries est disponible à partir de 64 117 €, TVA comprise. Il est livré de série en blanc, et il n'y a pas d'autres options que la couleur métallique (786 €) ou la couleur de votre propre entreprise (1452 €). Notre version d'essai avec la batterie de 72 kWh est disponible pour 78 032 €. Ses concurrents sont le Volkswagen e-Crafter, qui ne dispose que d'un pack batterie de 35,8 kWh pour une autonomie WLTP de 173 km et un prix de base de 66 308 €. La Mercedes e-Sprinter ne fait pas mieux non plus, avec une autonomie officielle de 143 km grâce à une batterie de 35 kWh et un prix de base de 66 114 euros. À cet égard, notre voiture chinoise est donc compétitive et même supérieure à la moyenne en termes de performances et d'autonomie.

Et quand nous disons grand, nous entendons une longueur de minimum 5546 mm à un maximum de 5940 mm et une largeur de 2062 mm. La hauteur, quant à elle, varie de 2525 à 2765 mm. L'espace de chargement va de 9,7 m³ à 11 m³ dans la plus grande version. Il existe également une version avec un toit surélevé qui offre une capacité de charge utile allant jusqu'à 12,5 m³.

Pour le chargement et le déchargement, il y a des portes arrière qui s'ouvrent jusqu'à 270 degrés, en plus de la porte latérale coulissante sur la droite.

Le moteur électrique est puissant de 204 ch et délivre un couple maximal de 310 Nm. Grâce à cela, l'eDeliver accélère en douceur. Dans notre voiture d'essai, nous avons remarqué qu'elle atteignait sa vitesse maximale aux alentours de 105 km/h. Lorsque le bouton Eco est enfoncé, c'est encore un peu moins. Un élément à prendre en compte, notamment sur les autoroutes.

VOLKSWAGEN E-CRAFTER

Depuis 2018, Volkswagen a déjà un fourgon électrique dans sa gamme, le e-Crafter. L'e-Crafter est le premier d'une série de véhicules utilitaires à zéro émission chez VW. Il sera suivi plus tard par l'ID.Buzz et sans doute par une version fourgonnette dérivée de celui-ci.

Le e-Crafter a été conçu pour être utilisé dans les grandes villes où les véhicules à moteur à combustion interne sont interdits de circulation. Pour cela, il a reçu le prix européen du transport 2018 pour la durabilité dans la catégorie transport et camionnette.

TEKST: FILIP DEWULF
FOTO'S: VOLKSWAGEN PRESS



Avec son autonomie maximale de 173 kilomètres et sa vitesse maximale limitée à 90 km/h, il est le moyen de transport des livreurs du «last mile», des services de messagerie et de logistique, du commerce de détail, mais aussi des compagnies de taxi et des professionnels du secteur de la construction ou de l'installation. Volkswagen a mené une étude préalable dans laquelle 210 000 profils de conduite de plus de 1 500 clients ont été utilisés pour montrer que la plupart des conducteurs parcourent chaque jour entre 70 et 100 kilomètres avec leur fourgon, avec des arrêts entre les deux.

Les batteries lithium-ion sont positionnées sous le plancher de chargement afin de ne pas occuper d'espace de chargement. Cela permet d'utiliser la totalité du volume de chargement de 10,7 m³ du fourgon de 2590 mm de hauteur. La largeur du compartiment de chargement est de 1380 mm et sa hauteur de 1861 mm. Selon la version choisie, la charge maximale se situe entre 0,975 et 1,72 tonne.

Le moteur E produit 136 ch (100 kW) et un couple maximal de 290 Nm. Il utilise une

transmission automatique à une vitesse conçue spécifiquement pour les véhicules utilitaires. Le moteur, la boîte de vitesses et le différentiel forment un seul module compact. En outre, le système d'entraînement se compose du système de contrôle du moteur et de l'électronique de puissance. Ce dernier contrôle le flux d'énergie entre le moteur électrique et la batterie. Le courant continu (DC) stocké dans la batterie lithium-ion est converti en courant alternatif (AC). Un convertisseur DC/DC fournit la tension de 12 V au système d'alimentation embarqué.

La consommation (avec une charge de 0,975 tonne) est en moyenne de 21,5 kW/100 km. La capacité de la batterie est de 35 kWh. Cela signifie qu'avec la connexion CCS à une station de recharge en courant continu, le véhicule peut être chargé à 80 % en 45 minutes. Lorsqu'il est chargé sur un boîtier mural à courant alternatif de 7,2 kW, le e-Crafter se charge à 100 % en un peu plus de 5 heures.

L'e-Crafter est basé sur la 2e génération du Crafter, qui a été présenté en 2017.

Il est équipé des systèmes d'assistance, de confort et d'infotainment les plus modernes. Par exemple, il dispose de l'aide au stationnement ParkPilot avec protection des flancs, qui utilise seize senseurs pour surveiller la zone autour du fourgon, en plus d'une caméra avant multifonctionnelle, d'une caméra de conduite arrière et d'une aide au vent latéral. Le Crafter est également le premier véhicule utilitaire à être équipé de série du Multi Collision Brake. Sont également disponibles les phares à LED, la climatisation automatique, le chauffage des sièges, la pompe à chaleur, le pare-brise chauffant, les sièges confort en plus du système d'infodivertissement Discover Media avec App Connect, la commande vocale et la connexion au smartphone. Les services en ligne sont disponibles en option.

Avant que nous ayons l'occasion de tester nous-mêmes le e-Crafter avec Eco Mobiel dans notre numéro de janvier, Volkswagen indique que des tests pratiques effectués dans 25 entreprises en Allemagne, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et en Suède dans des conditions partiellement difficiles ont permis de conclure à une autonomie moyenne de 100 km.



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

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

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 - Meiboomlaan 115, 8800 Roeselare

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





Les acheteurs privés ne sont pas les seuls à être conscients de la nécessité de rendre les véhicules plus respectueux de l'environnement. Le secteur de la logistique doit également se brancher, et chez Mercedes-Benz, on ne le sait que trop bien. Les eActros seront le point de départ d'une gamme complète de camions purement électriques.

L'AVENIR EST ÉLECTRIQUE

Alors que la demande de solutions de transport continue d'augmenter dans le monde entier, les normes environnementales dans ce secteur deviennent également plus strictes chaque année. Selon Mercedes-Benz Trucks, la solution à ce dilemme réside dans les véhicules électriques alimentés par des batteries ou des piles à hydrogène. Le nouveau eActros est la première application électrique à batterie du constructeur allemand à cet égard.

Il ne restera cependant pas seul longtemps, car Mercedes prévoit une gamme étendue de camions électriques. Par exemple, la marque à l'étoile a pour objectif de ne proposer que des véhicules de transport de marchandises à zéro émission d'ici 2039. Par exemple, l'année prochaine, ils lanceront l'eEconic, un camion électrique à plancher bas destiné à un usage urbain. Vers 2024, le transport longue distance pourra également être électrifié avec l'eActros LongHaul et vers 2030, nous pouvons même espérer un camion fonctionnant à l'hydrogène.

COMMENCER LOCALEMENT

Premier de son genre, l'eActros a choisi le juste milieu dans cette vision. Il a été développé spécifiquement pour transporter des charges lourdes sur des distances relativement courtes, et Mercedes vise donc particulièrement le secteur de la distribution locale. Ce camion entièrement

électrique se décline donc en deux versions: un modèle à deux essieux dont le poids maximal autorisé est de 19 tonnes et un modèle à trois essieux qui peut transporter jusqu'à 27 tonnes sur le pont-basculé. Avec une puissance constante de 330 kW, soit environ 450 ch, le moteur électrique fournit également suffisamment de puissance pour faire bouger ce poids. La puissance de pointe peut même être augmentée temporairement à 400 kW, ou 545 ch.

Selon le niveau de finition choisi, votre eActros sera équipé de trois ou quatre packs de batteries. Chaque bloc de batterie a une capacité de 105 kWh, ce qui donne au véhicule une capacité de batterie pouvant atteindre 420 kWh. Avec cela, les eActros devraient être capables de parcourir environ 400 kilomètres électriques. Les batteries peuvent être rechargées à un taux allant jusqu'à 160 kW, ce qui permet au véhicule de passer de 20 à 80 % de charge en moins d'une heure.

PLUS QU'UN CAMION ÉLECTRIQUE

Dans un secteur où un véhicule à l'arrêt est considéré comme un produit à perte, le passage aux camions électriques à batterie ne sera pas un choix facile. Pour guider les clients tout au long de ce processus, Mercedes-Benz propose un cadre complet avec ses eActros sous la forme du programme «Charged & Ready». Les

MERCEDES LANCE SA GAMME DE CAMIONS EV AVEC L'EACTROS

TEXTE: JORAM VAN ACKER
PHOTOS: MERCEDES-BENZ

entreprises qui optent pour un camion Mercedes électrique peuvent utiliser de nombreuses applications connectées. Non seulement le cockpit numérique tient le conducteur informé de la consommation et de l'autonomie, mais les responsables de la flotte peuvent également tout gérer à distance sur le portail FleetBoard. Ce système fournit de nombreuses informations sur la gestion du chargement et les temps de conduite pour aider à déterminer les pauses de chargement idéales.

En outre, le client peut compter sur des conseils professionnels via les eConsultants. Ils aideront les acheteurs d'eActros à planifier et à utiliser de manière optimale leur flotte électrique et l'infrastructure de recharge disponible. Mercedes-Benz Trucks, par exemple, a conclu des partenariats avec Siemens Smart Infrastructure, ENGIE et EVBox Group pour fournir des solutions de recharge clés en main.



MERCEDES-BENZ CONCEPT EQT:

RETOUR AU MPV

Mercedes-Benz continue de croire au minibus haut de gamme, en le combinant désormais avec un groupe motopropulseur entièrement électrique. Le Concept EQT représente la vision de Mercedes sur l'avenir de la voiture familiale - un avenir qui devrait bientôt se concrétiser.

TEXTE: JORAM VAN ACKER - PHOTOS: MERCEDES-BENZ



Mercedes-Benz a présenté au monde son Concept EQT, un modèle d'étude qui combine une propulsion purement électrique avec une voiture familiale au sens traditionnel. Cela signifie que Mercedes va bientôt lancer un autre MPV - ou monovolume - car la marque a déjà des projets concrets avec ce concept-car. Le Concept EQT n'annonce pas seulement une future voiture électrique mais aussi le début d'une toute nouvelle classe pour Mercedes: la Classe T. Dans ce segment, «das Haus» veut offrir l'espace et la qualité de la Classe V dans un format plus compact.

Comme il convient à un véritable bus de transport de passagers, le Concept EQT dispose de sept sièges de taille normale, d'un grand couvercle de coffre vertical et de deux énormes portes coulissantes. Avec près de cinq mètres de long, l'intérieur devrait offrir suffisamment



d'espace aux familles les plus grandes et les plus aventureuses. Bien sûr, il s'agit toujours d'un modèle d'étude et le Concept EQT présente donc certaines caractéristiques moins réalistes. Nous doutons fortement que les étoiles gravées au laser sur le toit panoramique ou l'énorme longboard intégré dans le compartiment à bagages soient encore présents sur la Classe T finale, par exemple. Ce qui restera, en revanche, c'est le panneau noir brillant sur le nez qui abrite les phares à LED et les équipements des systèmes d'aide à la conduite. C'est une caractéristique distinctive de tous les modèles EQ.

En plus de cette voiture à sept places, le Concept EQT est aussi le précurseur spirituel d'un nouveau fourgon chez Mercedes-Benz. Le prochain Citan, par exemple, sera basé sur la même plateforme que la Classe T. Ce n'est pas un hasard: pendant des années, le Citan a partagé son châssis avec le Renault Kangoo, et le Concept EQT est basé sur la même plateforme. Dans la lignée de l'EQT, le Citan aura donc également droit à une version purement électrique, qui portera toutefois le nom d'eCitan.

Le fait que la première chose que l'on voit de la nouvelle Classe T soit une version électrique s'inscrit dans la stratégie «Electric First» de la marque, dans laquelle Mercedes veut faire passer le développement des véhicules électriques à un niveau supérieur. D'ici 2025, toutes ses plateformes auront été développées dans l'optique d'une version électrique, ce qui ne signifie pas pour autant qu'il n'y aura pas de variantes à moteur à combustion. Ainsi, en plus de l'EQT, il y aura également une Classe T à carburant fossile. Les premiers modèles de production de cette nouvelle catégorie sont attendus dans le courant de l'année 2022.



DOSSIER: POPULAIRE DANS LE DOMAINE DU LEASING

Il est un fait qu'en Belgique, les voitures de société continueront encore longtemps à déterminer une partie du salaire de nombreux employés. Le projet du gouvernement de faire en sorte que chaque voiture de société ne produise pas de gaz à effet de serre d'ici 2026 permettra de faire décoller la demande de location de voitures de société respectueuses du climat dans les années à venir. De plus en plus d'entreprises offrent à leurs employés la possibilité de louer une voiture électrique, une voiture hybride ou une voiture fonctionnant au GNC. Certaines entreprises obligent déjà leurs employés à choisir une voiture de fonction écologique. Mais quelles sont les voitures qui se vendent déjà bien en leasing, et y en a-t-il une parmi elles qui pourrait vous séduire?

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE - PHOTOS: CONSTRUCTEURS

PART DE MARCHÉ

Nous avons demandé à la Febiac quelles sont les voitures écologiques les plus populaires en leasing et quelle est la part des véhicules hybrides, électriques et GNC par rapport au nombre total de voitures en leasing en Belgique. Jusqu'en juillet 2021, 71352 voitures ont été enregistrées comme voitures de leasing. Ci-dessous, vous trouverez un aperçu des voitures écologiques les plus populaires dans l'offre totale.



HYBRIDE RECHARGEABLE

Top 3:

Volvo XC40
BMW X1
BMW 3

Les véhicules hybrides rechargeables sont les plus populaires parmi les voitures de location écologiques. Au total, les hybrides rechargeables représentaient 12,7 % du nombre total de voitures en location au premier semestre 2021. Concrètement, cela signifie que 9031 hybrides rechargeables ont été enregistrés comme voitures de location.

Le Volvo XC40 est le plus populaire dans cette catégorie. Pas étonnant, quand on sait que le

XC40 se porte très bien sur le marché du leasing, mais aussi sur celui des ventes privées. Le SUV Volvo est une voiture polyvalente et fiable, parfaite pour les trajets quotidiens et l'utilisation familiale le week-end.

Dans le top 3, on trouve deux BMW, le X1 et la Série 3. Le X1 est presque le jumeau du XC40 en termes de taille, il n'est donc pas surprenant que le plus petit SUV de Bavière occupe la deuxième place. En termes de leasing, le XC40 est légèrement moins cher que la BMW, tandis que le prix catalogue du X1 est légèrement plus élevé. Il est donc logique que le XC40 dépasse le X1 sur le marché du leasing.

La BMW Série 3 est également une voiture de leasing populaire parmi les voitures à moteur à combustion, il n'est donc pas surprenant qu'elle obtienne un score élevé ici aussi. La version tourisme de la Série 3, en particulier, se porte très bien en tant que voiture familiale, ce qui explique son classement élevé en tant que voiture de leasing hybride rechargeable.

Fait remarquable, Mercedes ne figure pas parmi les trois premiers, mais avec les modèles A, GLA, GLC et GLE, elle compte quatre modèles dans le top 10. Mercedes obtient donc un très bon score parmi les hybrides rechargeables.

Il est un peu surprenant de constater que la Skoda Superb fait partie du top 10, mais qu'elle n'obtient pas un score aussi élevé que celui auquel on pourrait s'attendre pour la populaire voiture polyvalente de la République tchèque. En dixième position, nous trouvons la Volkswagen Passat. C'était la voiture de location la plus populaire, mais avec l'arrivée de la Skoda, moins chère, Volkswagen a perdu quelques places.



VOITURES ÉLECTRIQUES

Top 3:

Tesla Model 3
Audi E-Tron
Polestar 2

Il n'est pas surprenant que la Tesla Model 3 soit le modèle le plus populaire ici. Tesla reste le parrain de l'électrification du marché, et un modèle bon marché ne peut que bien se porter.

En deuxième position, on trouve l'Audi E-tron. L'E-tron est un peu plus cher à la location que la Tesla Model 3, mais il est aussi un peu plus spacieux et, selon les normes européennes, un peu plus confortable que la Tesla. Bien sûr, chaque employé autorisé à choisir une voiture de société dispose d'un certain budget, et comme l'Audi E-tron est un peu plus chère que la Tesla lorsqu'elle est louée, il est logique que cette dernière obtienne un score un peu plus élevé ici.

Peut-être la voiture la moins connue de la liste, mais la Polestar semble avoir acquis une certaine réputation en peu de temps. La Polestar a une taille et une facilité d'utilisation similaires à celles de la Tesla Model 3, mais elle est

beaucoup moins chère à la location. Et c'est exactement la raison pour laquelle la Polestar, moins connue, parvient tout de même à décrocher une belle troisième place parmi les voitures de location électriques.

Le reste du top 10 est composé des marques les plus traditionnelles du marché. Le X3 de BMW prend la quatrième place, suivi des ID3 et ID4 de Volkswagen. Volvo et Skoda obtiennent également de bons résultats, tout comme le 2008 électrique de Peugeot. A juste titre, car le e-2008 est une voiture électrique amusante que vous pouvez acheter pour pas beaucoup plus cher que la version essence ou diesel.

Le XC40 électrique est également présent, suivi de près par le Skoda Enyaq. Enfin, à la dixième place, le KIA Niro est un peu surprenant. Si le Niro est certainement une alternative valable pour une voiture fonctionnant au diesel ou à l'essence, nous sommes surpris que le modèle le plus populaire d'il y a quelques années, la Nissan Leaf, semble avoir complètement disparu du tableau.

HYBRIDES

Top 3:

Toyota Corolla
Toyota Yaris
Toyota C-HR

Nous pouvons être un peu plus courts en ce qui concerne les modèles hybrides. Bien que les hybrides constituent une alternative écologique, ils sont quelque peu dépassés par les hybrides rechargeables et les voitures électriques. Les voitures hybrides n'ont pas besoin d'être rechargées et leur batterie se recharge tout en roulant avec le moteur à combustion. Toyota a été la première marque à adopter pleinement les voitures hybrides, avec la Prius, mais il semble que Toyota aussi passe progressivement aux voitures électriques, de sorte que les hybrides perdront de leur importance à l'avenir.



En attendant, la part de Toyota sur le marché de la location de voitures hybrides reste impressionnante. L'ensemble du top 3 est occupé par Toyota, et en quatrième position nous trouvons une Toyota avec le RAV4. Cependant, bien que les voitures hybrides représentent encore actuellement 3,4% des voitures louées, nous devons nous demander si ce segment a encore un avenir (proche) maintenant que les plug-ins et les voitures électriques jouent un rôle de plus en plus important. En attendant, nous ne pouvons nier que Toyota est le leader absolu de ce segment. En étant le pionnier et en commercialisant presque tous ses modèles en tant qu'hybrides, Toyota réalise un très bon score ici; il reste à voir comment la marque se positionnera lorsqu'elle commencera à concurrencer le marché électrique, avec des marques qui ont acquis une grande expertise dans ce domaine au cours des dernières années.

Le top 10 des hybrides est encore peuplé de Kia, Renault, Hyundai, Ford et Lexus, mais la question est de savoir si ces marques en perdent vraiment le sommeil, car les voitures hybrides joueront un rôle de plus en plus réduit à l'avenir.

GNC

Top 3:

Skoda Octavia
Audi A3
Seat Arona

Le fait que les voitures GNC constituent une alternative valable dans la course à la réduction des émissions de CO₂ est moins connu, et cela

ressort également des chiffres. Pourtant, le GNC présente peu d'inconvénients par rapport aux voitures à essence ou diesel, mais il est parfois négligé comme alternative. Cela ressort également des chiffres de la location. Les voitures au GNC ne présentent en fait aucun inconvénient par rapport à une voiture équipée d'un moteur diesel ou à essence. Une voiture GNC est un véhicule à essence qui a été adapté pour fonctionner au gaz naturel, que vous pouvez «remplir» dans de plus en plus d'endroits. Elle est sûre, moins chère et plus écologique.

Actuellement, la seule voiture fonctionnant au GNC en Belgique est presque exclusivement une voiture D'leteren. Skoda, Audi, Seat et Volkswagen sont naturellement responsables de l'ensemble du top 10.

LES CHIFFRES BRUTS.

Le marché du leasing est un bon exemple pour voir comment le reste du marché évolue. Le marché du leasing, plus que le marché privé, est en effet davantage concerné par l'achat de véhicules neufs.

L'examen des chiffres montre que la part des écovéhicules n'est pas encore très importante. Tous les véhicules évoqués ci-dessus (PHEV, BEV, CNG et HEV) représentent à peine 20,7% du marché de la location, il reste donc une marge énorme pour rendre le tout plus écologique. Mais en attendant, il nous semble judicieux de se demander si une voiture de leasing écologique ne vous rendra pas plus heureux à long terme qu'un carburant de substitution qui appartiendra bientôt au passé.

TOPPERS DE LOCATION

TOP 10 LEASE CNG		Total CNG	120	100%
	Marque	Modèle	#	%
1	SKODA	OCTAVIA	25	20,8%
2	AUDI	A3	20	16,7%
3	SEAT	ARONA	19	15,8%
4	SEAT	IBIZA	17	14,2%
5	SKODA	SCALA	14	11,7%
6	AUDI	A5	6	5,0%
7	SKODA	KAMIQ	6	5,0%
8	AUDI	A4	5	4,2%
9	VOLKSWAGEN	CADDY	3	2,5%
10	VOLKSWAGEN	POLO	3	2,5%
MARCHÉ DU LEASING		TOTAL	71.352	0,2%

BRON: FEBIAC



TOP 10 LEASE VHR		Total VHR	9.031	100%
	Marque	Modèle	#	%
1	VOLVO	XC40	945	10,5%
2	BMW	SERIE-X1	761	8,4%
3	BMW	SERIE-3	515	5,7%
4	MERCEDES	SERIE A	510	5,6%
5	BMW	SERIE-X3	449	5,0%
6	MERCEDES	SERIE GLE	389	4,3%
7	MERCEDES	SERIE CLA	356	3,9%
8	SKODA	SUPERB	321	3,6%
9	MERCEDES	SERIE GLC	300	3,3%
10	VOLKSWAGEN	PASSAT	297	3,3%
MARCHÉ DU LEASING		TOTAL	71.352	12,7%

BRON: FEBIAC

TOPPERS DE LOCATION

TOP 10 LEASE HEV		Total HEV	2.415	100%
	Marque	Modèle	#	%
1	TOYOTA	COROLLA	860	35,6%
2	TOYOTA	YARIS	331	13,7%
3	TOYOTA	C-HR	250	10,4%
4	TOYOTA	RAV4	225	9,3%
5	KIA	NIRO	98	4,1%
6	RENAULT	CLIO	84	3,5%
7	HYUNDAI	TUCSON	83	3,4%
8	LEXUS	UX	83	3,4%
9	FORD	MONDEO	74	3,1%
10	HYUNDAI	IONIQ	67	2,8%
MARCHÉ DU LEASING		TOTAL	71.352	3,4%

BRON: FEBIAC



TOP 10 LEASE BEV		Total BEV	3.113	100%
	Marque	Modèle	#	%
1	TESLA	MODEL 3	469	15,1%
2	AUDI	E-TRON	382	12,3%
3	POLESTAR	POLESTAR 2	337	10,8%
4	BMW	SERIE-X3	251	8,1%
5	VOLKSWAGEN	ID.3	242	7,8%
6	VOLKSWAGEN	ID.4	242	7,8%
7	VOLVO	XC40	207	6,6%
8	SKODA	ENYAQ	135	4,3%
9	PEUGEOT	2008	129	4,1%
10	KIA	NIRO	98	3,1%
MARCHÉ DU LEASING		TOTAL	71.352	4,4%

BRON: FEBIAC

STROMER PRÉSENTE UNE GAMME DE NOUVEAUTÉS SPEED PEDELECS INTELLIGENTS POUR LES NAVETTEURS DE DEMAIN

Lors des trois jours d'événements «Stromer Universe» à Bâle et à Genk, les nouveaux speed pedelecs et accessoires du fabricant suisse ont été présentés avec style. Des modèles sélectionnés dans différentes versions étaient également disponibles pour des essais en ville. Le nouveau ST3 Pinion a notamment suscité un grand intérêt chez les pilotes d'essai.

TEXTE: WIM - PHOTOS © STROMER

TEST RÉUSSI

Tomi Viiala, vice-président des ventes mondiales de Stromer, a lui-même mis le ST3 Pinion à l'épreuve en allant de Bâle à Genk en deux jours (600 km, 5300 hm, 18 heures de conduite). Sa conclusion: «Test réussi!» D'ailleurs, les deux événements ont pu compter sur un grand intérêt de la part des revendeurs belges et internationaux. Le public intéressé a également saisi l'occasion de tester les nouveaux modèles Stromer sur place lors des journées publiques. Les nombreux invités ont immédiatement eu droit à deux dévoilements le soir de l'événement. La ST3 Limited Edition avec sa peinture spéciale bleu San Marino a été présentée avec beaucoup d'enthousiasme. Puis ce fut le dévoilement de la première mondiale: le nouveau 'concept bike' 2022. Mais les diverses nouveautés ont également attiré l'attention de tous.



ST1 Special Edition 'Deep Petrol'

ST1 SPECIAL EDITION

Le ST1 d'entrée de gamme, avec son design élégant et son entraînement fiable et puissant pour une mobilité moderne et un plaisir de conduite maximal, est désormais équipée d'une caractéristique unique de Stromer: le Stromer Daylight. Dans le cadre de cette mise à jour du produit, le ST1 Special Edition a été lancée. Équipée de la plus grande batterie, elle double l'autonomie standard du ST1 en la portant à 180 km. La peinture spéciale en Deep

ST2 Special Edition 'Cream'



ST3 Pinion

Petrol et le Single Bag Stromer Antwerp (20 l) font également partie de cette édition spéciale. Le puissant moteur de la roue arrière offre un soutien silencieux et dynamique jusqu'à 45 km/h. La connectivité (Smartlock, réglages du moteur, statistiques) se fait par Bluetooth. Il est désormais possible d'activer une carte SIM gratuite via l'application et de bénéficier ainsi d'une connectivité complète, y compris le GPS. Le ST1 avec la lumière du jour nouvellement intégrée et l'OMNI C Basic, ainsi que l'édition spéciale seront disponibles à partir d'octobre 2021.



ST2 Special Edition 'Cream'

ST2 SPECIAL EDITION

Le ST2, qui a été lancé en 2020 avec une transmission par courroie nécessitant peu d'entretien, reçoit également une édition spéciale. Cette édition est équipée de la batterie la plus puissante pour une autonomie de 180 km, d'une tige de selle suspendue, du Stromer Basket Copenhagen et d'une peinture spéciale de couleur Ivory Cream. Avec sa transmission par courroie, son engrenage de moyeu et son puissant moteur de roue arrière de 750 watts, le ST2 offre une propulsion puissante. Le ST2 accélère sans effort jusqu'à 45 km/h et offre un énorme plaisir de conduite lors des trajets quotidiens - puissant, dynamique et presque silencieux. La connectivité totale via Bluetooth intégré et le réseau mobile offre de nombreuses possibilités de protection contre le vol avec positionnement GPS, de Smartlock aux mises à jour over-the-air, aux réglages individuels du moteur et aux statistiques. L'édition spéciale ST2 sera également disponible à partir d'octobre 2021.

ST3 «PINION

Le ST3 avec l'option d'entraînement Pinion est un s-pedelec exceptionnellement dynamique, idéal pour une utilisation quotidienne tout au long de l'année. La position de conduite réglable et les extras intelligents assurent une mobilité confortable et efficace lors des déplacements. Ce vélo nécessite très peu d'entretien grâce à l'entraînement par Pinion et courroie en carbone Gates. Le

puissant moteur de la roue arrière de 820 W offre une assistance silencieuse et dynamique jusqu'à 45 km/h, tandis que la batterie de 814 Wh assure une autonomie de 180 km. Une fois connectée via le réseau mobile et l'application gratuite, la connectivité de ce vélo permet d'accéder au positionnement GPS, à la fonction antivol Smartlock, aux réglages individuels des senseurs et des moteurs, aux statistiques de conduite et bien plus encore. L'édition Launch avec toutes les options, telles que l'ABS, la fourche suspendue, la tige de selle suspendue ou la potence Comfort est disponible à partir de mars 2022 avec une peinture en rouge impérial, à partir de mai 2022 également en noir profond et en blanc froid.



ST3 Limited Edition 'San Marino Blue'

ST3 LIMITED EDITION

Le ST3 Limited Edition est un modèle d'édition spéciale avec des caractéristiques supplémentaires telles que la peinture spéciale en bleu San Marino, une mise à niveau vers la batterie la plus puissante pour une autonomie allant jusqu'à 180 km, une tige de selle à suspension et le Stromer Antwerp Double Bag (2 x 20L). La position d'assise réglable de ce modèle et les extras garantissent une mobilité efficace et un grand plaisir de conduite dans les déplacements quotidiens. Le puissant moteur de la roue arrière, d'une puissance de 820 W, permet d'atteindre 45 km/h de manière silencieuse et dynamique. Une fois connectée via le réseau mobile et l'application gratuite OMNI, la connectivité permet d'accéder au positionnement GPS, à la fonction antivol Smartlock, aux réglages individuels des capteurs et du moteur, aux statistiques de conduite et bien plus encore. L'édition limitée ST3 est disponible dès maintenant.

ST5 ABS

Le ST5 est le fleuron de la gamme s-pedelec de Stromer: un design intégré et des composants exclusifs haut de gamme tels que l'ABS entièrement intégré, les manettes électroniques Di2, les puissants freins à quatre pistons et l'éclairage Supernova pour l'efficacité et le plaisir de



ST5 ABS

conduire. Le moteur de roue arrière le plus puissant de Stromer (850 W | 48 Nm) avec mode sport offre un soutien silencieux jusqu'à 45 km/h pour une excellente dynamique de conduite. La batterie de 983 Wh offre une autonomie de 180 km. Le ST5 est entièrement connecté et offre le positionnement GPS, les fonctions Smartlock telles que la protection contre le vol, les mises à jour over-the-air et les réglages individuels des capteurs et du moteur. L'ABS empêche la roue avant de se bloquer et de glisser, tandis que la protection anti-écrasement maintient la roue arrière au sol. Également disponible avec une fourche et une tige de selle à suspension.

VÉLO CONCEPT 2022

Le vélo concept 2022 pour les navetteurs longue distance a été présenté à Genk comme une première mondiale. Outre la nouvelle batterie puissante de 1440 Wh, qui double pratiquement l'autonomie des speed-pedelecs Stromer jusqu'à présent (jusqu'à 260 km), le vélo présente une autre innovation. Les détails de ce dernier développement seront rendus publics au printemps 2022. Jusque-là, l'ingrédient crucial reste un secret.



Antwerp Double Bag

ACCESSOIRES

Dans le domaine des accessoires, on trouve également plusieurs nouveaux produits tels que le Antwerp Double Bag étanche 2 x 20 l et le Berlin Trunk Bag 16 l. Avec le Copenhagen Basket 24 l, Stromer présente un panier en aluminium pratique et amovible avec une poignée confortable, un fond en bois et un adaptateur Racktime Snapit prémonté. Les pneus d'hiver Pirelli Angel WT Urban sont également nouveaux et innovants. Le mélange de caoutchouc et la bande de roulement du pneu ont été développés spécifiquement pour la saison froide - pour une meilleure adhérence sur les fines couches de neige et l'asphalte froid avec des surfaces glissantes.

NOUVELLE F-PACE PLUG-IN HYBRID

UNE SENSATION INOUBLIABLE



La Nouvelle F-PACE P400e est un SUV qui ne s'oublie pas facilement. Son design assertif et ses nombreux équipements de série vous procurent cette sensation unique qui fait la réputation de Jaguar. Sa motorisation hybride rechargeable, avec des émissions de CO₂ de 49 g/km (WLTP), vous permet de bénéficier d'une déductibilité fiscale de 96 %. Refusez la routine, découvrez à quel point un SUV peut être exaltant.

2,2-2,5 L/100KM. CO₂ : 49-57 G/KM (WLTP)

Jaguar Care inclus. Contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. Informations environnementales (AR 19/03/04) : jaguar.be. Donnons priorité à la sécurité.



Jaguar Tournai Chaussée de Renaix 404, 7540 Tournai, www.jaguartournai.be

Jaguar Namur - Quevrain sa Chaussée de Marche 555, 5101 Namur (Erpent), www.jaguarnamurquevrain.be

Jaguar Liège Spirletautomobiles Rue Princesse Astrid 2, 4671 Barchon, www.jaguarliege.be

Jaguar Brussels East - Zaventem Leuvensesteenweg 432, 1930 Zaventem, www.jaguarzaventem.be

Jaguar Asse Nerviersstraat 93, 1730 Asse, www.jaguarasse.be

Jaguar Brussels West - Drogenbos Grote Baan 334, 1620 Drogenbos, www.jaguardrogenbos.be

Jaguar Brussels South - Waterloo Chaussée de Bruxelles 750, 1410 Waterloo, www.jaguarwaterloo.be

Jaguar Wavre Chaussée de Namur 242, 1300 Wavre, www.jaguarwavre.be

LA GAMME ÉLECTRIFIÉE DE JAGUAR ET LAND ROVER

Jaguar a peut-être été l'un des pionniers du VE avec son I-Pace, mais en ce qui concerne les hybrides rechargeables, ils ont été un peu lents. En attendant, le groupe derrière Jaguar Land Rover a rattrapé le temps perdu avec pas moins de huit hybrides rechargeables et deux groupes motopropulseurs différents disponibles. Nous avons mis à l'épreuve certaines de leurs gammes.

TEXTE: JORAM VAN ACKER

PHOTOS: JORAM VAN ACKER; FRANCIS VERMEULEN; LAND ROVER

JAGUAR

Nous avons déjà parlé de l'I-Pace, la voiture qui a lancé les ambitions électrifiées du groupe Jaguar Land Rover. À l'heure où nous écrivons ces lignes, elle est toujours la seule voiture purement électrique du groupe, même si un bon nombre d'hybrides ont été ajoutés. Jaguar remporte la palme de l'électrification au sein du groupe: plus tôt cette année, la marque a annoncé qu'elle ne vendrait que des voitures purement électriques à partir de 2025. Actuellement, tous les modèles peuvent être équipés d'un groupe motopropulseur hybride léger et les deux SUV de la gamme sont également disponibles en version hybride rechargeable. Nous avons mis les deux plug-ins à l'épreuve et, pour l'occasion, nous avons également conduit l'I-Pace entièrement électrique.

Jaguar I-Pace EV400

- Puissance: 400 ch
- Moteur à combustion /
- Capacité de la batterie: 90 kWh
- Accélération de 0 à 100 km/h: 4,8 secondes
- Autonomie E (WLTP): 470 km
- Consommation (WLTP): 22,0 kWh/100 km
- Émissions de CO2 (WLTP): 0 g/km
- Prix de base: 80 850 euros

Lorsque l'I-Pace a été présenté en 2018, le modèle a été une surprise à bien des égards. Non seulement c'était le premier Jaguar EV, ou même la première voiture électrique du groupe Jaguar Land Rover, mais même au sein du marché des voitures électriques, l'I-Pace était intéressant. Ce SUV laisse derrière lui les conventions de ce à quoi une voiture doit ressembler et offre un design tout à fait unique qui tire le meilleur parti de la disposition d'un groupe motopropulseur électrique.



En conséquence, le nez est étonnamment court et les roues sont placées dans les coins extrêmes de la voiture.

En matière de maniabilité également, l'I-Pace a un esprit bien à lui. En tant que premier véhicule électrique de la marque, la voiture devait rester une Jaguar et devait donc être à la fois confortable et sportive. Les Britanniques semblent y être parvenus, car l'I-Pace se dirige avec précision et ses 400 chevaux lui confèrent la capacité de démarrer comme un fou. Et tout cela alors que son groupe motopropulseur électrique offre un confort silencieux lorsque la conduite est plus calme, et que sa suspension adaptative élimine les bosses de la chaussée avec compétence.

Le fait que ce Jaguar soit électrique offre également des avantages en termes de facilité d'utilisation. Le fait que les roues puissent être placées dans les coins de la voiture crée un empattement énorme, qui améliore non seulement le confort de conduite mais aussi l'espace intérieur. Bien que l'I-Pace ne soit pas la voiture la plus longue de la gamme Jaguar, vous êtes assis à l'avant comme à l'arrière, comme dans une berline de luxe. Le volume du coffre est également impressionnant avec 656 litres, bien que le plancher soit relativement haut et que la ligne de toit inclinée sportive limite quelque peu l'utilisation du coffre. Sa capacité de recharge rapide contribue également à la facilité d'utilisation, puisque l'I-Pace peut se recharger rapidement jusqu'à 107 kW. Cela permet de recharger complètement la batterie en moins d'une heure, puis de parcourir 400 km supplémentaires.

Jaguar E-Pace P300e

- Puissance (totale): 309 cv
- Moteur à combustion: essence turbo de 1,5 L
- Capacité de la batterie: 15 kWh
- Accélération de 0 à 100 km/h: 6,5 secondes
- Autonomie E (WLTP): 55 km
- Consommation (WLTP): 2,0 l/100 km
- Émissions de CO2 (WLTP): 44 g/km
- Prix de base: 58 860 euros



L'E-Pace est le dernier SUV de Jaguar. Malgré sa taille plus compacte, il suit le langage de conception de son grand frère, l'élégant F-Pace. L'E-Pace offre ainsi un design dynamique et pointu tout en

conservant les caractéristiques d'un SUV. Par exemple, la marge au sol est plus élevée que la moyenne et la carrosserie est encore haute pour une entrée facile et une position de conduite confortable.

Malgré cela, lorsqu'on conduit un E-Pace, on remarque que le modèle possède des gènes sportifs. Il offre une direction réactive et reste plat et stable dans les meilleurs virages, ce qui n'est pas évident pour un SUV. Même l'ajout d'un groupe motopropulseur hybride rechargeable n'y change rien, bien au contraire. Le moteur trois cylindres de 1,5 litre envoie à lui seul 200 ch à l'essieu avant, et est complété par un moteur électrique sur l'essieu arrière qui produit 109 ch. Le bloc-batterie ajoute un peu de poids, mais ce poids est placé bas dans le plancher de la voiture, ce qui permet de réduire le centre de gravité.

C'est bien sûr en roulant lentement que le groupe motopropulseur hybride donne le meilleur de lui-même, car vous avez alors la possibilité de faire des économies considérables à la pompe. Lors de notre test de consommation, au cours duquel nous avons rechargé complètement la voiture une fois puis parcouru 100 kilomètres, nous avons obtenu une consommation d'essence de 4,2 l/100 km. C'est un peu plus que la consommation théorique de 2 litres, mais aucun autre E-Pace ne peut l'égaliser. Le fait que vous achetiez la voiture en tant qu'hybride rechargeable ne doit pas non plus vous faire sentir mal à propos du coffre: comme la voiture a été conçue avec un groupe motopropulseur hybride, le volume de coffre normal de 494 litres reste inchangé.

Jaguar F-Pace P400e

- Puissance (totale):404 cv
- Moteur à combustion:2.0L turbo essence
- Capacité de la batterie:17,1 kWh
- Accélération de 0 à 100 km/h:5,3 secondes
- Autonomie E (WLTP):53 km
- Consommation (WLTP):2,2 l/100 km
- Émissions de CO₂ (WLTP):49 g/km
- Prix de base:73 460 euros

Lancé en 2016, le F-Pace était le premier SUV de Jaguar. Son design audacieux et élégant et sa position assise haute en ont fait immédiatement le best-seller de la marque, et le modèle est également resté longtemps connu comme l'un des plus beaux SUV du marché. L'année dernière, le F-Pace a fait l'objet d'une mise à jour à mi-parcours, avec un nouvel intérieur en plus d'un extérieur plus élégant. Le SUV est élevé à un autre niveau grâce à un grand écran tactile, un affichage clair pour le conducteur et une qualité de finition raffinée. L'ajout d'un groupe motopropulseur hybride rechargeable est peut-être encore plus important, car il rend immédiatement le F-Pace beaucoup plus intéressant pour le conducteur professionnel.



En tant qu'hybride rechargeable P400e, le F-Pace associe un moteur à essence de 2,0 litres à un moteur électrique, qui développent ensemble une puissance totale de 404 ch. En conséquence, cette

machine passe de 0 à 100 km/h en 5,3 secondes. Bien que le F-Pace - même en version plug-in - ait clairement un caractère sportif, le modèle est à son meilleur lorsqu'il est conduit confortablement. La souplesse du groupe motopropulseur vous met à l'aise et l'isolation sonore vous laisse souvent deviner si c'est le moteur à combustion ou le moteur électrique qui est en action. Dans ces conditions, le P400e est également le plus économe en carburant, même si nous avons constaté une consommation plus élevée qu'avec le E-Pace plus léger. Notre essai sur 100 km avec une batterie pleine s'est traduit par une consommation moyenne de 5,2 l/100 km.

Bien sûr, c'est parce que le F-Pace est non seulement plus luxueux mais aussi plus spacieux que le E-Pace. Tant à l'avant qu'à l'arrière de ce SUV, les sièges sont spacieux et offrent tout le confort et le soutien que l'on peut souhaiter. Le coffre, avec ses 485 litres, est plus petit d'une bonne centaine de litres que celui d'un F-Pace normale, et même légèrement plus petit que celui de l' E-Pace hybride rechargeable, plus compacte. La batterie est montée sous le plancher du coffre, et cette batterie est légèrement plus grande que celle de l'E-Pace et n'était pas incluse dans la conception originale du F-Pace il y a cinq ans. Cela crée une bosse dans le plancher du coffre.

LAND ROVER

Chez Land Rover, on a compris que l'électrification et les véhicules tout-terrain ne sont pas forcément incompatibles. Tous les Land Rover, jusqu'au robuste Defender, sont disponibles avec la technologie hybride légère. Le Defender va encore plus loin, puisque la nouvelle génération est également disponible en version hybride rechargeable, alimentée par un puissant moteur à essence de 2,0 litres. En outre, la marque propose également le Discovery Sport en version hybride rechargeable, que nous avons pu tester. Land Rover promet de lancer son premier véhicule tout-terrain purement électrique en 2024 et prévoit de ne vendre que des voitures électriques d'ici 2035.

Land Rover Discovery Sport P300e

- Puissance (totale):309 cv
- Moteur à combustion: essence turbo de 1,5 L
- Capacité de la batterie:15 kWh
- Accélération de 0 à 100 km/h:6,6 secondes
- Autonomie E (WLTP):55 km
- Consommation (WLTP):2,0 l/100 km
- Émissions de CO₂ (WLTP):44 g/km
- Prix de base:59 665 euros

Le Discovery Sport populaire est le petit frère du Discovery, offrant un mélange similaire d'aventure et de confort. Son design extérieur reflète cette envie de vagabondage, avec sa marge au sol élevée et ses passages de roues évasés. À l'intérieur, le Discovery Sport ressemble davantage à une voiture de luxe, avec ses beaux matériaux et son tableau de bord épuré et minimaliste.

Cette combinaison se retrouve également dans sa version hybride rechargeable. Faisant partie du groupe Jaguar Land Rover, le Discovery Sport a reçu le même groupe motopropulseur que le Jaguar E-Pace. Les roues avant sont donc entraînées par un moteur trois cylindres de 1,5 litre développant 200 ch, tandis que les roues arrière sont assistées par un moteur électrique de 109 ch. Cela permet au Discovery Sport d'avoir quatre roues motrices, mais vous devez vous assurer que vous avez chargé la batterie. Nous le recommandons bien sûr, car c'est alors que le Land Rover est le plus économique: notre test de consommation sur 100 kilomètres avec une batterie complètement chargée a donné une moyenne de 4,6 l/100 km. Cependant, ce tout-terrain ne donne jamais l'impression de n'avoir sa place que sur une piste de terre. Même sur l'autoroute, la direction du Discovery Sport reste ferme et stable, et en ville, son châssis et son groupe motopropulseur offrent suffisamment de souplesse.



Le Discovery Sport est une voiture familiale à part entière, et nous le remarquons également à l'intérieur. La place assise à l'avant est exemplaire et à l'arrière, vous pouvez aussi facilement placer trois adultes. Même en version hybride rechargeable, le coffre est

énorme avec un volume de 963 litres. C'est exactement la même chose que pour tout autre Discovery Sport, sauf que vous ne pouvez pas commander le plug-in avec une troisième rangée de sièges.

RANGE ROVER

Faisant partie de Land Rover, Range Rover n'a pas échappé à l'électrification. En effet, les premiers véhicules hybrides rechargeables du groupe Jaguar Land Rover étaient des Range Rover. Nous les retrouvons encore dans la gamme sous la forme du Range Rover et du Range Rover Sport, tous deux dotés d'un groupe motopropulseur de 404 ch basé sur un moteur à essence de 2,0 litres. En outre, chaque Range Rover peut être équipé de la technologie hybride légère sur les moteurs diesel et essence. Récemment, le Velar et l'Evoque sont également devenus des modèles plug-in, chacun avec son propre groupe motopropulseur. Nous avons pu tester les deux modèles.

Range Rover Evoque P300e

- Puissance (totale): 309 cv
- Moteur à combustion: essence turbo de 1,5 L
- Capacité de la batterie: 15 kWh
- Accélération de 0 à 100 km/h: 6,4 secondes
- Autonomie E (WLTP): 55 km
- Consommation (WLTP): 2,0 l/100 km
- Émissions de CO₂ (WLTP): 44 g/km
- Prix de base: 62 300 euros

Le plus petit Range Rover a atteint sa maturité. Lancé pour la première fois en 2011 comme une alternative plus compacte aux modèles plus grands Range Rover et Range Rover Sport, l'Evoque en est maintenant à sa deuxième génération. Il présente une carrosserie plus minimaliste et plus élégante, en ligne avec les modèles plus chers, mais conserve les dimensions extérieures limitées. À l'intérieur, le nouvel Evoque est clairement un Range Rover avec son volant audacieux, son écran d'infodivertissement inclinable et sa console centrale tactile de haute technologie.



Comme les plus grands Range Rover, l'Evoque est maintenant disponible en version hybride rechargeable, bien qu'il soit équipé d'un moteur différent de celui de ses grands frères. L'Evoque hybride reçoit le même groupe motopropulseur que le Land Rover Discovery Sport et le Jaguar E-Pace. Il se compose d'un moteur trois cylindres de 1,5 litre sur l'essieu avant et d'un moteur électrique sur l'essieu arrière, développant au total 309 ch. Là où la Jaguar utilise ces chevaux en partie à des fins sportives, le Range Rover se concentre principalement sur le confort. La pédale d'accélérateur est nettement plus subtile pour une conduite prévisible et douce. Ceci, associé au confort sublime de la suspension et à la qualité de finition de l'intérieur, crée une sensation inimitable de Range Rover, même dans ce plus petit des véhicules.

Outre sa contribution au confort de conduite, le groupe motopropulseur hybride rechargeable permet également de réaliser d'importantes économies de carburant. Dans notre test de consommation avec une batterie complètement chargée, nous avons enregistré une moyenne de 4,5 l/100 km. La batterie a une autonomie d'environ 50 kilomètres sans émissions. Le placement de ce pack de batteries sous le plancher du coffre n'a, comme sur les Land Rover et Jaguar, aucune conséquence sur le volume du coffre: avec 472 litres, il reste le même que dans tout autre Evoque.

Range Rover Velar P400e

- Puissance (totale): 404 cv
- Moteur à combustion: 2.0L turbo essence
- Capacité de la batterie: 17,1 kWh
- Accélération de 0 à 100 km/h: 5,3 secondes
- Autonomie E (WLTP): 53 km
- Consommation (WLTP): 2,2 l/100 km
- Émissions de CO₂ (WLTP): 49 g/km
- Prix de base: 73 460 euros

Alors que l'Evoque était autrefois la seule voiture d'entrée de gamme de la famille Range Rover, on trouve désormais le Velar juste en dessous des grands Range Rover. En termes de taille et de prix, le Velar se situe quelque part entre l'Evoque et le Sport et son design correspond également à cette description.

Néanmoins, il serait injuste de qualifier le Velar de « juste un autre Evoque plus grand », car ce modèle a remporté le prix World Car Design of the Year après son lancement en 2018. À l'intérieur, cependant, on retrouve de nombreuses similitudes avec l'Evoque, comme la forme du tableau de bord et l'élément de commande tactile de la console centrale.



- Autonomie E (WLTP): 43 km
- Consommation (WLTP): 3,3 l/100 km
- Émissions de CO2 (WLTP): 75 g/km
- Prix de base: 76 200 euros

Sous le capot, cependant, nous avons affaire à une voiture complètement différente, surtout si l'on parle de la version hybride rechargeable. Ce Velar P400e reçoit, comme son nom l'indique, le groupe motopropulseur hybride que l'on retrouve également dans le Jaguar F-Type. Cela donne à ce Range Rover un moteur quatre cylindres de 2,0 litres qui produit 300 ch et un moteur électrique qui produit 143 ch, tous deux placés devant la boîte de vitesses. Ensemble, ils produisent 404 ch, qui peuvent être transmis aux quatre roues. Le résultat est une accélération en douceur de 0 à 100 km/h en 5,4 secondes, et ce en tout confort. La voiture possède une suspension sublime et est silencieuse, surtout en conduite purement électrique.



Range Rover Sport P400e

- Puissance (totale): 404 cv
- Moteur à combustion: 2.0L turbo essence
- Capacité de la batterie: 13,1 kWh
- Accélération de 0 à 100 km/h: 6,3 secondes
- Autonomie E (WLTP): 40 km
- Consommation (WLTP): 3,2 l/100 km
- Émissions de CO2 (WLTP): 72 g/km
- Prix de base: 92 500 euros

Il faut cependant charger la batterie, sinon vous n'avez à votre disposition que les chevaux du moteur à combustion et la consommation de carburant grimpe rapidement à 9 l/100 km. Mais la charge est payante, car vous pouvez compter sur 50 kilomètres électriques avec la batterie de 17,1 kWh. Cette batterie volumineuse est montée sous le plancher du coffre et prend un certain volume, bien que l'espace disponible soit limité à un peu moins de 50 litres. Cela laisse un bel espace de 503 litres.

APERÇU DES MODÈLES NON TESTÉS

Les Land Rover Defender, Range Rover et Range Rover Sport sont également disponibles avec un groupe motopropulseur hybride rechargeable. Pour être complet, leurs spécifications et leurs prix d'entrée de gamme sont indiqués ci-dessous.



Land Rover Defender P400e

- Puissance (totale): 404 cv
- Moteur à combustion: 2.0L turbo essence
- Capacité de la batterie: 19,2 kWh
- Accélération de 0 à 100 km/h: 5,6 secondes



Range Rover P400e

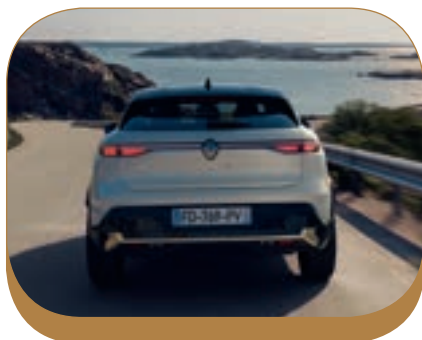
- Puissance (totale): 404 cv
- Moteur à combustion: 2.0L turbo essence
- Capacité de la batterie: 13,1 kWh
- Accélération de 0 à 100 km/h: 6,4 secondes
- Autonomie E (WLTP): 40 km
- Consommation (WLTP): 3,4 l/100 km
- Émissions de CO2 (WLTP): 76 g/km
- Prix de base: 127 000 euros

RENAULT MÉGANE E-TECH ELECTRIC: UN DIGNE SUCCESSEUR



Nous savons que Renault a été l'un des premiers à adopter la voiture électrique, mais ces dernières années, la marque a été lentement battue par d'autres constructeurs proposant des VE plus grands et plus modernes. Jusqu'à présent, car le constructeur français nous présente sa première voiture électrique dans le segment C: la Mégane E-Tech Electric.

TEXTE: JORAM VAN ACKER - PHOTOS: RENAULT



LE PIONNIER

Fin 2012, Renault a présenté la Zoe, l'un des tout premiers véhicules électriques pouvant être réellement utilisés. À l'époque, la voiture était équipée d'un moteur électrique de 88 ch et d'une batterie de 22 kWh qui lui permettait de parcourir une distance respectable de 150 kilomètres pour l'époque. Sa taille était légèrement plus longue et plus haute que celle de la Renault Clio, ce qui faisait de la Zoe une alternative utile à la voiture conventionnelle tant que l'on ne devait pas aller trop loin et que l'on ne devait pas déplacer trop de personnes ou d'équipements.

Depuis, cependant, le segment des voitures électriques a radicalement changé et, heureusement, la Zoe a évolué avec lui. Les premières mises à jour ont doté la voiture d'une batterie plus grande et d'options de recharge plus rapides, et un lifting ultérieur a également rafraîchi le design, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, à tel point qu'on pourrait presque parler d'un nouveau modèle. Ainsi, en 2021, la Renault Zoe n'a pas seulement un look moderne, mais elle dispose également d'une autonomie de 395 kilomètres grâce à sa batterie de 52 kWh et la version supérieure développe 135 chevaux. Une chose est toutefois restée inchangée, à savoir le format.

PUREMENT ET EXCLUSIVEMENT ÉLECTRIQUE

Renault propose désormais une solution à ce problème sous la forme de la Mégane E-Tech Electric. Bien sûr, nous connaissons ce nom depuis des décennies en tant que voiture populaire du segment C de Renault, mais cette rivale de la Golf est présentée pour la première fois comme un modèle purement électrique. Et vous pouvez prendre le mot «pur» au pied de la lettre, car cette Mégane

repose sur une plate-forme qui a été développée uniquement pour les véhicules électriques. Ainsi, cette Renault ne vise plus la Volkswagen Golf mais plutôt l'ID.3 de cette même marque.

La plate-forme de la Mégane E-Tech Electric est appelée CMF-EV et a déjà été vue sous l'Ariya, un crossover électrique que Nissan a présenté il y a quelques mois. Toutefois, la Renault est plus courte de près de 40 centimètres et nettement plus basse que son partenaire d'alliance japonais, ce qui ne fait pas des deux un concurrent direct. Bien sûr, cela a des conséquences sur le coffre, mais la Mégane n'est pas trop mal non plus à ce niveau.

Le groupe motopropulseur reste reconnaissable, bien qu'il y ait une différence cruciale. Tout comme l'Ariya, la Mégane est disponible avec une batterie de 60 kWh qui transmet sa puissance à un moteur électrique de 218 ch sur l'essieu avant, mais il s'agit de la version supérieure. En dessous, Renault propose un autre modèle avec 40 kWh au plancher et une puissance de 130 ch.

TOUJOURS À JOUR

La Mégane E-Tech électrique équipée d'une grande batterie peut parcourir environ 470 kilomètres selon le cycle WLTP, et celle équipée d'une batterie de 40 kWh peut couvrir 300 kilomètres avec une seule charge d'électricité. Ensuite, la Renault électrique peut se charger à différentes vitesses, de 3,7 kW dans une prise domestique à 22 kW dans une station de recharge publique. La recharge rapide est également prévue, jusqu'à 130 kW, bien que Renault n'ait pas encore indiqué si elle est incluse de série dans la voiture.

À l'intérieur également, la technologie est prête à affronter la concurrence. Par exemple, la Mégane E-Tech Electric reçoit un tableau de bord qui se distingue en tous points de celui de la Mégane normale, et encore plus de celui de toute autre voiture de la marque. Derrière l'énorme écran tactile de 12 pouces se cache le nouveau système OpenR Link de Renault. Il a été développé par Google et est basé sur les interfaces Android auxquelles nous sommes habitués sur de nombreux smartphones. Par conséquent, le système est facilement compatible avec votre smartphone et reçoit également des mises à jour en direct pour rester à jour.

La Renault Mégane E-Tech Electric a été présentée au salon IAA de Munich début septembre. Les prix ne sont pas encore connus, mais nous pouvons attendre la voiture chez le concessionnaire aux alentours de mars 2021.



LA MER À PERTE DE VUE : LE RÊVE !

- Ici, la mer est votre jardin
- Une vue imprenable sur la nature
- Visitez notre appartement-témoin
- Luxe et bien-être à La Panne

Ziit Residences

Nieuwpoortlaan 151 - 161
8660 De Panne
info@ziit.be | www.ziit.be



vendu à
90%

OFFRE TEMPORAIRE

2e garage gratuit
à l'achat d'un appartement avec garage

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



De EV6.

Inspireert elk traject.



Movement that inspires



ELEKTRISCH

Tot 510 km volledig elektrisch rijbereik en ultrasnel opladen (in minder dan 4,5 minuten voor 100 km)! Laat je verrassen door zijn pittige prestaties, geniet van zijn uiterst geavanceerde connectiviteit of schakel je EV6 in als een handige, draagbare stroomvoorziening voor je dagelijkse of recreatieve activiteiten. De Kia EV6, al net zo energiek als jij.

Nu reeds bestelbaar, leverbaar vanaf het najaar.

Ga langs bij je Kia dealer of surf naar kia.be.

Kia Kortrijk

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

Kia Roeselare

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


Geraard Motor

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

New 4AS

Ninoofsesteenweg 570 - 1070 Anderlecht
02 425 26 20 - www.4as.be

58 kWh = 14,7 kWh/100 KM • 77 kWh = 15,8 kWh/100 km • 0 CO2/KM (WLTP)

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.
De cijfers voor de volledige elektrische actieradius weerspiegelen de verwachte resultaten conform WLTP en zijn in afwachting van homologatie vóór de definitieve bevestiging. De cijfers voor de laadsnelheid verwijzen naar de testresultaten van Kia, de definitieve cijfers zullen in een later stadium worden meegedeeld.* 7 jaar garantie of 150.000 km (wat het eerst wordt bereikt, zonder kilometerbeperking gedurende de eerste 3 jaar).
** De getoonde afbeeldingen en modelinformatie zijn ter illustratie en kunnen worden gewijzigd.
V.U.:



ESSAI: TOYOTA RAV4 PLUG IN HYBRID

PIONNIER SE FAIT BRANCHER



Chez Toyota, le RAV4 est l'un des modèles les plus populaires de la gamme. Il est logique que la version hybride soit également la plus vendue, car Toyota reste le pionnier dans ce domaine. Mais désormais, le RAV4 est également disponible en version hybride rechargeable ; nous avons testé le nouveau RAV4 Plug In Hybrid.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

2,5 LITRES, 2 MOTEURS ÉLECTRIQUES ET TRANSMISSION INTÉGRALE

Il s'agit d'un moteur à essence quatre cylindres de 2,5 litres produisant 185 ch et 227 Nm de couple, d'un moteur électrique à l'avant générant 182 ch et 270 Nm, et d'un moteur électrique sur l'essieu arrière délivrant 54 ch et 121 Nm. Le tout donne une puissance combinée de 306 ch. Par conséquent, il dispose également d'une transmission intégrale électrique ; il n'y a pas d'arbre de transmission traditionnel.

Les performances sont certainement au rendez-vous ; le sprint à 100 km/h se fait en 6 secondes. La vitesse maximale est limitée à 180 km/h. Il s'agit certainement d'une voiture souple, mais en raison de son apparence un peu robuste, on n'a pas toujours l'impression qu'elle se déplace rapidement.

Toyota s'en tient également à la transmission CVT pour envoyer la puissance aux roues, elle est ici appelée CVT-AWD-i. Nous craignons le fameux effet moulin à café en passant à la vitesse supérieure. Ce n'est pas si mal ici, seulement à très haut régime, il a tendance à traîner d'abord puis à redescendre en régime. Ces hauts régimes ne sont certainement pas la façon de conduire ce garçon. Il est plutôt recommandé d'adopter un style de conduite souple et silencieux, mais toujours fluide.





18,1 KWH ET 78 KILOMÈTRES ÉLECTRIQUES

Ce sont déjà de bons chiffres pour la batterie lithium-ion. Notre ordinateur de bord a même indiqué 80 km après une charge complète. Dans la pratique, c'est un peu moins, mais ce sont certainement de bons chiffres. Et pour ceux qui conduisent principalement en ville, l'autonomie électrique pourrait même être supérieure, puisqu'il existe une forme de régénération. Toyota revendique une autonomie allant jusqu'à 100 km en ville.

La charge peut être effectuée en 7 heures environ sur une prise normale, et la moitié environ sur la borne de recharge publique. Le RAV4 PHEV démarre toujours en mode électrique et utilise d'abord son autonomie électrique. Ensuite, il passe au moteur à essence presque silencieusement et inaperçu. Comme nous l'avons dit, le rugissement du moteur n'est perceptible que si l'on appuie un peu plus fort sur l'accélérateur. Mais ce n'est pas vraiment insurmontable. La consommation générale pendant notre test sur l'ordinateur de bord n'a jamais dépassé 4,2 litres/100 km. Et bien sûr, la discipline de charge est d'une grande importance ; nous ne saurions trop insister sur ce point avec les hybrides rechargeables.



EQUIPEMENT COMPLET, PEU DE FRIVOLITÉ

A l'intérieur, c'est aussi une vraie Toyota. L'intérieur spacieux n'est pas trop embelli. Et Toyota ne participe pas à la tendance à la numérisation excessive. Tout est là et vous pouvez facilement trouver tous les boutons et leur fonctionnement. Parfois, certains boutons et interrupteurs semblent un peu démodés, comme les commandes du chauffage des sièges, qui sont actionnées par un clic démodé vers le haut ou vers le bas. Les commandes de la climatisation sont un peu plus douces via le grand bouton rotatif situé à gauche et à droite de la console centrale, mais comme le diamètre de cette sphère est très grand, il est très visible. L'équipement standard est très complet. La version de base, appelée Dynamic Plus, dispose de tous les équipements de confort et de sécurité actuellement disponibles et est proposée à partir de 57 250 €. Si vous voulez ajouter à cela le système audio JBL, la caméra à 360°, l'affichage tête haute et le rétroviseur numérique, le Premium Plus est disponible pour 60 020 €. Seules les couleurs métallisées ou perlées et le toit ouvrant panoramique sont des options. Ce n'est pas un petit prix à payer, surtout si on le compare à celui de l'hybride normal, dont le prix est de 48 590 € dans sa version AWD. Surtout en tant que particulier, le prix supplémentaire pour la plug in hybrid n'est pas justifié. Comme toujours, seule la fiscalité joue en faveur de la version plug-in.



Le Toyota RAV4 est la première étape de l'offensive hybride rechargeable de Toyota. Avec son prix supplémentaire par rapport à l'Hybrid, il s'adresse surtout aux indépendants qui recherchent espace, douceur et économie. En outre, il offre une conduite souple et un confort agréable, sans aucune ambition sportive. Pour un cockpit tape-à-l'œil ou digitalisé de manière élaborée, veuillez regarder ailleurs. Cette voiture fait principalement ce qu'elle est censée faire, sans aucun doute.

APERÇU

- | | |
|--|---|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • autonomie électrique • consommation globale • espace | <ul style="list-style-type: none"> • bruit du vent • prix pour les particuliers • pas de sensation premium |

ESSAI: KIA SORENTO PHEV

UN AMI DE LA FAMILLE COÛTEUX



Le Kia Sorento, qui en est à sa quatrième génération, est désormais également proposé en version hybride rechargeable fiscalement avantageuse.

Le Sorento PHEV est reconnaissable au badge «plug-in» situé en bas à droite du couvercle du coffre et au point de chargement dans l'aile arrière droite. Vous pouvez faire le plein de l'autre côté.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

UN MIRACLE SPATIAL

Le plus grand atout de ce Kia est sans aucun doute son intérieur spacieux. Il y a beaucoup de place à l'avant comme à l'arrière et en option (1000,-) il y a même la possibilité d'une version 7 places. Bien sûr, au désavantage de l'espace du coffre dans ce cas. Notre voiture d'essai n'était pas une version 7 places, nous nous sommes donc limités à l'espace de la banquette arrière, qui peut être déplacée. Les aspects pratiques de l'intérieur comprennent de nombreux espaces de rangement, notamment des poches de porte spacieuses, des porte-gobelets à l'avant et à l'arrière, ainsi que de nombreuses options de connexion USB et autres. Même les côtés des sièges avant sont équipés de ports USB. Pratique pour que vos enfants puissent brancher leur console de jeu et autres tablettes.

Le Kia Sorento utilise le moteur 1.6 T GDI de 180 ch pour sa propulsion, qui fonctionne également dans l'hybride non rechargeable. En outre, un moteur électrique de 91 ch est placé entre le moteur à essence et la transmission automatique à 6 vitesses. La puissance cumulée donne à notre Coréen 265 ch, tandis que l'hybride ordinaire se maintient à 233 ch. La différence réside bien sûr dans la batterie, qui a une capacité de 13,8 kWh dans le PHEV. Cela porte l'autonomie électrique à 54 kilomètres selon la norme WLTP. Après quatre bonnes heures de charge à une station de charge publique, nous avons réussi à parcourir 45 km. Un bon chiffre pour sa taille et la catégorie dans laquelle se situe ce SUV.

ÉCONOMIQUE

Avec une bonne discipline de recharge - on ne le répétera jamais assez avec les hybrides rechargeables - lors de notre test, nous sommes arrivés à une consommation moyenne combinée de 5,7 litres/100 km. Les moyennes de consommation extrêmes varient de 0,8 l/100 km à 8,9 l/100 km, ces dernières avec une batterie vide et sur un trajet de 150 km sur autoroute. Avec le mode sport activé, ce chiffre pourrait même augmenter, mais nous ne l'avons utilisé qu'une seule fois. Et bien sûr, pour les trajets domicile-travail, vous choisissez le mode électrique lorsque cela représente 50 km par jour. De beaux chiffres. Outre le mode électrique, il existe le mode automatique et le mode hybride. Dans ce dernier cas, la voiture se régénère afin que vous puissiez gagner quelques kilomètres. L'autonomie peut être lue sur les compteurs du tableau de bord ou sur le grand écran de la console centrale. Vous pouvez également consulter l'historique des 30 derniers jours. Un bel outil pour marquer des points de plus en plus bas lors de votre prochaine sortie. Ou encore de l'utiliser pour mettre au défi vos collègues et les encourager à faire mieux. En outre, le bouton de conduite contient également des modes permettant de laisser le système 4x4 faire son travail en choisissant «sand», «mud» ou «snow». Nous ne l'avons pas testé pendant les premiers jours ensoleillés de l'été.

UN CONFORT GÉNÉREUX

Sur la route, vous apprécierez le confort et l'équipement abondant et complet. La finition est même d'un niveau supérieur. Avec des plastiques souples sur le tableau de bord, un cuir de qualité et le graphisme de l'infotainment. L'ensemble hybride procure une douceur agréable. Les aspirations sportives ne doivent pas être poursuivies avec cette voiture et, compte tenu de sa taille et de son poids, sa vocation est sans doute celle des (grandes) familles. Si ces familles ont le budget pour le faire, car avec un prix commençant à 55 590 €, ce n'est pas une affaire. Pour une version supérieure avec cuir Nappa, sièges chauffants et ventilés, head-up display, toit panoramique et troisième ligne de sièges, le prix est de 65 240 €. Pour les indépendants, il est bien sûr intéressant, puisque ses émissions de CO2 sont limitées à 39 g/km. Ce qui la rend déductible à 100 %.



Les dispositifs de sécurité sont également de premier ordre. Tout est là et, avec l'aide de l'assistant de voies et du régulateur de vitesse adaptatif, une certaine forme de conduite autonome est même possible, bien que la voiture incite évidemment à tenir le volant. Le plus frappant est la projection

des rétroviseurs latéraux qui apparaît dans le tableau de bord lors des virages à droite ou à gauche ou des dépassements. Intelligemment copié de quelques modèles Hyundai. En ce qui nous concerne, d'autres marques peuvent également le copier.

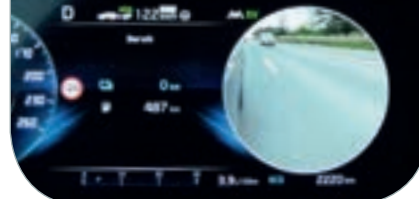


Le Kia Sorento PHEV est un SUV familial spacieux qui affiche un équipement complet. Malheureusement, cela a un prix. La conduite est souple et confortable. Heureusement, la consommation de carburant peut être aussi bonne que celle d'un bon diesel, voire moins, à condition de le brancher entre deux utilisations.

APERÇU

- +
 - hybride agréable et économique
 - espace et 7 places possibles
 - équipement et finition standard

- - prix élevé
 - suspension souple
 - taille en ville



ESSAI: RENAULT ARKANA E-TECH HYBRID COUPÉ-SUV SPORTIF ET À FAIBLE CONSOMMATION DE CARBURANT

L'Arkana trouve ses origines dans le bloc de l'Est, où il a été présenté comme un concept-car à Moscou en 2018. Ce modèle de production était alors sur une plateforme Dacia Duster et n'est donc resté que dans le bloc de l'Est. Pour l'Europe, ce coupé-SUV est basé sur le châssis CMF-B, que nous connaissons de la Clio et de la Captur. L'Arkana est le premier coupé-SUV de Renault et, à proprement parler, son premier dans le segment de milieu de gamme.

TEXTE: FILIP DEWULF



À l'avant et jusqu'au pilier C, il est reconnaissable comme un Captur, mais la ligne de toit inclinée avec un petit spoiler lui donne une allure plus sportive. Mission accomplie en ce qui concerne l'apparence.

La ligne de toit plongeante suggère que cela se fait au détriment de l'espace d'assise. Rien n'est plus éloigné de la vérité. La hauteur sous plafond ne déçoit pas et les adultes ont beaucoup de place à l'arrière. L'espace pour les pieds et les jambes est certainement suffisant aussi, puisque l'empattement est même légèrement plus grand que celui du Kadjar. Le coffre fait également de son mieux, avec 485 litres dans le cas de notre E-Tech Hybrid. Les autres motorisations font un peu mieux avec 513 litres.

HYBRIDATION

Pour la motorisation de l'hybride E-Tech, Renault compte sur le 4-cylindres de 1,6 litre et deux moteurs électriques supports avec une capacité de batterie de seulement 1,2 kWh. Cela lui donne une puissance modeste de 145 ch et un couple de seulement 148 Nm. Une version hybride rechargeable n'est pas (encore) prévue. Peut-être pour des raisons de poids, ce qui nuirait au caractère dynamique de l'Arkana. Le changement de vitesse s'effectue par le biais d'une boîte de vitesses robotisée, à double embrayage et à 7 vitesses, le e-shifter.

Les performances de l'Arkana équipée de ce moteur ne sont pas particulièrement brillantes. Cependant, l'extérieur sportif invite à quelque chose de plus. Le sprint à 100 km/h se fait en 10,8 secondes. Surtout l'accélération pourrait être meilleure, avec le couple limité de 148 Nm. Le moteur démarre électriquement pendant quelques kilomètres. Dès que l'on appuie trop fort sur l'accélérateur, le moteur à combustion se met en marche. Les hauts régimes ne font pas non plus partie du vocabulaire de ce garçon, car là il fait beaucoup de bruit. Vous pouvez suivre le fonctionnement des moteurs sur le tableau de bord, même lorsque vous freinez et rechargez ainsi la batterie. Ce qui est typique d'une transmission hybride.

ÉCONOMIQUE

Cette combinaison semble assez économique. A condition d'utiliser un peu le mode B de la boîte automatique, on peut conduire de manière très économique en ville et en village. Notre journée d'essai d'environ 120 km à travers le Limbourg et la frontière des Pays-Bas a donné une moyenne comprise entre 6,4 et 7,1 litres aux 100 km. Avec un pied moins lourd, on pourrait gagner un litre ou plus. Et la consommation WLTP déclarée de 4,9 litres/100 km s'en approche. Les émissions de CO2 de cette hybride s'élèvent à 108 g/km, contre 131 g/km pour le quatre cylindres «normal».

ENTRAÎNEMENT

En raison de son apparence plus sportive, on pourrait s'attendre à une conduite plus sportive. Et il le fait très bien. Grâce à l'empattement plus long, la conduite est plus dynamique, tout en restant confortable. L'Arkana supporte bien les virages, car il y a entre avec stabilité. Et avec une direction plus directe et précise et un diamètre de rotation plus petit (11,2 mètres), elle est agréable et même assez rapide à lancer dans les virages. Sans sous-virage ni gonflement des amortisseurs lorsque la chaussée est mauvaise. Il est alors dommage que la performance ne soit que modérée pour obtenir un peu plus de vitesse à la sortie du virage. Mais les Français n'ont pas l'intention de livrer une voiture de sport.

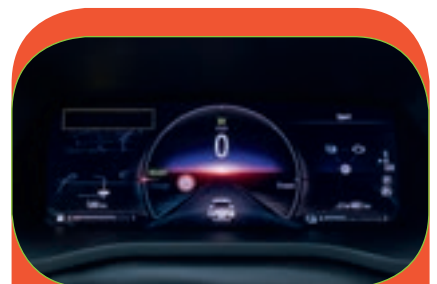
IMAGE FAMILIÈRE À L'INTÉRIEUR

L'Arkana reprend également des composants du Captur en ce qui concerne l'ameublement et l'infotainment. Le tableau de bord et l'infotainment familiers ont été complètement repris. Et oui, il existe des systèmes plus modernes et plus flashy sur le marché, mais tout fonctionne bien. La qualité de la finition et de la fabrication est également bonne.

Le prix de l'équipement est également très intéressant. L'Arkana E Tech Hybrid Zen de base est disponible à partir de 30 200 €. Notre voiture d'essai RS Line coûte 5 000 € de plus. Les options sont peu nombreuses, ce qui ne permet pas une personnalisation importante.



Le premier coupé SUV de taille moyenne de Renault s'appelle Arkana. Outre son look sportif, notamment à l'arrière, il copie beaucoup de choses du Captur. L'E-Tech Hybrid se conduit agréablement, et nous entendons par là sa tenue de route, mais ses performances sont médiocres. D'autre part, il est économique. Ceux qui peuvent s'en contenter achètent un SUV coupé bien équipé et beau, ce qui est une première dans cette catégorie.



APERÇU



- économique
- sensation agréable au volant
- prix/équipement



- performance modérée
- bruit du moteur à des tours plus élevés
- peu de possibilités de personnalisation

LE KIA EV6 RÉ-IMAGINE L'EXPÉRIENCE DE POSSESSION D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE



Le nouveau véhicule tout électrique de Kia, l'EV6, promet d'offrir la meilleure expérience de possession en faisant du mode de vie électrique une option viable pour la mobilité au quotidien. Le Kia EV6 a supprimé les obstacles qui semblaient empêcher de nombreuses personnes de passer à l'électrique. Premier véhicule électrique dédié de Kia, il offre des temps de recharge rapides, l'accès à un réseau de recharge étendu, une autonomie impressionnante, un espace intérieur leader sur le segment et peut même servir de batterie portable pour recharger des appareils électriques ou d'autres véhicules électriques. L'EV6 est conçu à l'intérieur comme à l'extérieur pour offrir la meilleure expérience qu'un véhicule électrique puisse offrir, rendant l'utilisation aussi pratique et accessible que celle d'un véhicule à moteur à combustion interne avec un impact environnemental réduit.

TEXTE 1 PHOTOS: KIA



NOUVELLE EXPÉRIENCE DE L'ÉLECTRIFICATION

Le Kia EV6 est construit sur la nouvelle plateforme E-GMP (plateforme modulaire globale électrique) conçue exclusivement pour ses véhicules électriques. Cela présente des avantages immédiats par rapport à l'adaptation des plateformes existantes conçues pour accueillir un moteur à combustion. L'architecture E-GMP garantit que l'EV6 offre une nouvelle expérience d'électrification avec des performances de conduite puissantes, une recharge ultra-rapide, une autonomie accrue et une sécurité avancée.

L'E-GMP signifie également que malgré des dimensions extérieures compactes, l'EV6 propose un espace intérieur de premier ordre. Un empattement long de 2,9 m et des porte-à-faux avant et arrière minimes offrent un espace d'habitacle similaire à celui des véhicules de segments supérieurs. Un espace aux jambes exceptionnel de 1078 mm à l'avant et de 990 mm à l'arrière garantit un espace et une habitabilité agréables pour tous les passagers.

BANNISSEZ L'ANXIÉTÉ LIÉE À LA CHARGE GRÂCE AU SYSTÈME DE RECHARGE MULTIPLE À HAUTE VITESSE

L'EV6 introduit en première mondiale un système de recharge multiple à haute vitesse qui donne aux conducteurs de l'EV6 l'accès à une infrastructure de recharge plus vaste. La recharge multiple à haute vitesse signifie que le système est compatible avec la recharge ultra-rapide 800 V et la recharge rapide plus classique 400 V sans avoir besoin d'un adaptateur spécial ou d'un chargeur embarqué supplémentaire.

L'arrêt à un chargeur 800 V permet d'alimenter directement la batterie en courant à des vitesses ultra-rapides, chargeant la batterie de l'EV6 de 10 % à 80 % en seulement 18 minutes avec une puissance maximale de 239 kW. Lorsque l'EV6 est arrêté à un chargeur 400 V plus grand public, il utilise le moteur et l'onduleur du véhicule pour convertir le courant 400 V provenant de la station de recharge en 800 V afin de pouvoir recharger la batterie à la puissance maximale qu'elle fournit.

AUTONOMIE LEADER SUR LE MARCHÉ

Kia a relevé les normes de performance de l'autonomie grâce à la combinaison de l'architecture E-GMP, de l'électronique de puissance et du design qui donnent à l'EV6 l'une des meilleures autonomies entièrement électriques du marché.

L'EV6 est livré avec un choix de configurations de groupes motopulseurs entièrement électriques à zéro émission, notamment les batteries haute tension à autonomie standard (58 kWh) et à autonomie longue (77,4 kWh). Les valeurs WLTP homologuées confirment que l'EV6 77,4 kWh à propulsion arrière peut parcourir jusqu'à 528 kilomètres en cycle combiné (consommation électrique combinée de 16,5 kWh/100 km). Ce qui est équivalent à la distance entre Genève et Paris sur une seule charge. Des recharges moins fréquentes éliminent un des obstacles majeurs à l'achat d'un véhicule électrique.

L'EV6 à transmission intégrale offre également des performances d'autonomie élevées: 506 km en cycle combiné WLTP. La consommation d'énergie électrique combinée de la traction intégrale est réduite à 17,2 kWh/100 km.

Chargée à l'inspiration.

Une connectivité qui inspire.

La nouvelle Kia Ceed Sportswagon
hybride rechargeable.



Movement that inspires

Les nouveaux modes de conduite libèrent de nouvelles sources d'inspiration. Équipée des systèmes d'aide à la conduite les plus avancés et des dernières fonctionnalités de connectivité, la nouvelle Ceed Sportswagon hybride rechargeables fait de chaque trajet une expérience immersive. Ajoutez à cela un vaste espace de chargement, l'avantage financier d'une **déductibilité fiscale à 100 %⁽¹⁾** et une autonomie électrique pouvant atteindre 50 km, et vous comprendrez pourquoi la nouvelle Ceed Sportswagon hybride rechargeable est plus que jamais chargée à l'inspiration.

**Venez découvrir la nouvelle Ceed Sportswagon chez votre concessionnaire
ou profitez de véhicules de stock immédiatement disponibles.**

1,3 - 1,5 L/100 KM • 29 - 33 CO₂/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. : SA Kia Motors Belgium (BE 0477.443.106 - IBAN : BE17 5701 3129 5521) - Rue Colonel Bourg 109,1140 Evere.



INFRASTRUCTURE COMPLÈTE

L'EV6 indiquera quand sa charge est faible et, en utilisant les points d'intérêt dynamiques et l'état de disponibilité en temps réel, le conducteur sera guidé vers la station de recharge la plus proche à l'aide du système de navigation embarqué. La relation de Kia avec sa filiale partielle Ionity offre aux clients de l'EV6 un accès à des prix réduits du kWh dans plus de 400 stations de recharge haute puissance de 24 pays européens via la solution Kia Charge. Le réseau Ionity utilise la principale norme européenne de charge CCS (système de charge combiné) et il est alimenté à 100 % en énergie renouvelable, ce qui signifie que les conducteurs de l'EV6 peuvent voyager sans émissions et sans carbone.

La solution Kia Charge (fournie par Digital Charging Solutions) offre aux propriétaires de l'EV6 un accès supplémentaire et un guidage par points d'intérêt vers environ 205 000 points de recharge en Europe, notamment ceux avec connecteurs CA et CC. L'application Kia Charge fournit un lien entre les opérateurs de points de charge et Kia, en tant que fournisseur de services de mobilité, qui gère les abonnements et les paiements pour trois niveaux d'abonnement en fonction des niveaux d'utilisation.

ALIMENTATION PORTATIVE

Kia a développé une ICCU (unité de commande de charge intégrée) qui commande les chargeurs bidirectionnels intégrés et le système de gestion de la charge du véhicule (VCMS). L'ICCU permet de transférer jusqu'à 3,6 kW de puissance de la batterie du véhicule vers d'autres appareils. Cette fonction V2L (véhicule à charge) permet aux occupants de charger des objets électriques en déplacement, comme un ordinateur portable, ou des appareils électroménagers à l'aide d'un connecteur V2L extérieur.

La recharge V2V (véhicule à véhicule) est également possible, elle permet de transférer du courant à un autre véhicule électrique, par exemple en cas d'urgence, à l'aide d'un câble ICCB (boîtier de commande intégré au câble) et du connecteur V2L. La batterie de l'EV6 est préservée en s'assurant que l'état de charge ne tombe pas en dessous de 20 % au moment où le mode V2V est désactivé.

Chacune des innovations soigneusement conçues disponibles sur l'EV6 a été développée pour garantir la facilité d'utilisation, des fonctionnalités intuitives et faire de l'achat d'un véhicule électrique une option plus accessible et viable pour davantage de personnes.



RANGE ROVER EVOQUE PLUG-IN HYBRID

L'HYBRIDE AVEC STYLE



À PARTIR DE € 399/MOIS*
ET DÉDUCTIBLE À 99%

Le Range Rover Evoque Plug-in Hybrid est la preuve que vous n'avez plus à choisir entre style et efficacité. Sa technologie hybride rechargeable vous assure une autonomie électrique allant jusqu'à 55 km. De quoi vous déplacer silencieusement, confortablement et de manière économique dans n'importe quelle ville du monde. Disponible à partir de € 59.500, le Range Rover Evoque Plug-In Hybrid est déductible à 99 %, avec un ATN à partir de seulement € 73 par mois.**

2 L/100 KM - CO₂: 44 G/KM (WLTP).

Contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. Informations environnementales [AR 19/03/04] : landrover.be. Donnons priorité à la sécurité. Modèle illustré équipé d'options et d'accessoires. * Prix HTVA pour Renting Financier avec option d'achat de 25% sur une durée de 60 mois sur Range Rover Evoque P300e R-Dynamic S. Prix catalogue du véhicule € 49,173,55 (HTVA), acompte de € 12.381,90 (HTVA). Offre valable du 16/9/2021 au 30/10/2021. Valable uniquement à des fins professionnelles. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Land Rover Financial Services, dénomination commerciale de FCA Bank, succursale belge de FCA Bank S.p.A., bailleur, 8-10 rue Jules Cockx, 1160 Bruxelles ayant son siège social Corso Agnelli 200, 10135 Torino - Italie. RPM: Bruxelles. BCE: 0699.630.712. ** Basé sur un taux d'imposition de 53,5 %. Ce montant imposable à l'employé profitant d'une voiture de société en « Avantage de Toute Nature » (ATN) ne tient pas compte d'éventuelles options supplémentaires. Ces données sont fournies à titre d'information et sont sous réserve de modification par les autorités compétentes



ABOVE & BEYOND



Land Rover Tournai Chaussée de Renaix 404, 7540 Tournai, www.landrovertournai.be

Land Rover Namur - Quevrain sa, Chaussée de Marche 555, 5101 Namur (Erpent), www.landrovernamurquevrain.be

Land Rover Liège Spirletautomobiles, Rue Princesse Astrid 2, 4671 Barchon, www.landroverliege.be

Land Rover Brussels East - Zaventem Leuvensesteenweg 432, 1930 Zaventem www.landroverzaventem.be

Land Rover Asse Nerviersstraat 93, 1730 Asse, www.landroverasse.be

Land Rover Brussels West - Drogenbos Grote Baan 334, 1620 Drogenbos, www.landroverdrogenbos.be

Land Rover Brussels South - Waterloo Chaussée de Bruxelles 750, 1410 Waterloo, www.landroverwaterloo.be

Land Rover Wavre Chaussée de Namur 242, 1300 Wavre, www.landroverwavre.be

IDÉALE EN VILLE, LA FIAT NEW 500 3+1 CONJUGUE GLAMOUR ET DESIGN TYPIQUEMENT ITALIENS À UNE FONCTIONNALITÉ ÉTONNANTE ET 10/10 ENERGY EFFICIENCE

Lors de sa conception, la New 500 a rempli Fiat de sa positivité, apportant avec elle une énergie et une créativité qui n'avait plus été vues depuis 1957 et 2007. Ce projet a permis aux designers et aux ingénieurs de regarder vers le futur sans omettre aucune opportunité, tout en maintenant une filiation évidente avec le succès actuel de la 500.



La troisième «petite porte» s'ouvre dans la direction opposée, et étant donné l'absence de montant central dans la porte elle-même, on peut y accéder plus confortablement, charger et décharger plus facilement les gros articles et installer son enfant sur le siège arrière ou le rehausseur d'une manière plus rapide et plus simple. Une fois que la petite porte est refermée, il n'y a aucune différence avec les autres 500: le même style, la même taille. Tout cela avec une augmentation de poids de seulement 30 kg, sans effet sur la maniabilité de la voiture ou la

consommation électrique. Bref, tout le glamour et le design typiquement italiens, associés à une fonctionnalité évidente.

Pour célébrer son arrivée sur le marché belge, Fiat a choisi de mettre en scène sa dernière nouveauté à la Gare Maritime, le nouveau site emblématique de Tour&Taxis, en plein cœur de Bruxelles. Un endroit en ligne avec l'ADN de la Fiat 500, célébrant un patrimoine historique éminent à des valeurs contemporaines de durabilité.



HIGH-TECH ET CONNECTÉE

Lors de la conception de la première voiture 100% électrique du Groupe, les ingénieurs ont créé une nouvelle structure autour du moteur électrique, intégrant de nouvelles technologies de contrôle, de sécurité et de divertissement. Le résultat est une voiture qui offre les meilleures performances dynamiques de sa catégorie, agile et agréable à conduire, confortable, silencieuse et toujours connectée.

L'ÉCO-SYSTÈME TECHNOLOGIQUE ET SOCIAL DE LA NEW 500

La créativité, la beauté et la substance ne suffisent pas à elles seules pour un changement de paradigme. La manière dont la voiture interagit dans son environnement, est également importante. Fiat a donc construit autour du projet New 500 un véritable système de services et de solutions physiques et numériques pour faciliter au maximum la conduite zéro émission. C'est cet esprit qui a abouti à la création d'un réseau aux côtés de la New 500, en collaboration avec des partenaires d'exception, pour enrichir et simplifier la mobilité électrique, et la rendre plus agréable. De l'easyWallbox - la solution de recharge à domicile plug-and-play développée exclusivement par ENGIE Eps, via les applications « My Easy Charge » (développées par Digital Solutions) pour que vous puissiez trouver une borne de recharge partout en Europe, à une seule carte pour la recharge et le paiement, valable dans toute l'Europe sur près de 200 000 bornes de recharge. En matière d'assurance, Assicurazioni Generali propose des solutions personnalisées basées sur le style de conduite et l'utilisation réelle du véhicule.

Et ceux qui ont des inquiétudes quant au passage à la New 500 électrique ont à portée de main Fiat GOe LIVE, l'application gratuite sur

les plateformes iOS et Android pour simuler l'utilisation d'une New 500. La simulation met en évidence les avantages économiques et environnementaux potentiels de l'utilisation de la New 500 plutôt que de la voiture actuelle du client. L'application fournit également des informations utiles sur l'expérience e-Mobility, peut localiser des bornes de recharge dans toute l'Europe et permet de réserver la New 500 en ligne.

Enfin, Fiat a lancé son projet Vehicle-to-Grid (V2G), qui utilise des batteries de voitures électriques comme systèmes de distribution

d'énergie stockée. En partenariat avec ENGIE Eps et Terna, un système pilote a récemment été inauguré à Mirafiori, destiné à devenir prochainement le plus grand au monde, permettant une interaction bidirectionnelle entre les voitures 100% électriques du Groupe et le réseau électrique. En plus de recharger les voitures, le projet utilisera leurs batteries pour fournir des services de stabilisation du réseau. Une fois pleinement opérationnel, il sera possible de connecter 700 modèles New 500, avec un système alimenté par 12 000 panneaux solaires sur le toit de l'usine, réduisant les émissions de CO2 de plus de 2 100 tonnes.



- La nouvelle 500, la première voiture entièrement électrique et exclusivement électrique de Fiat a reçu la note Green NCAP de 5 étoiles
- Atteint en obtenant les meilleurs scores dans tous les tests
- En 2021, la nouvelle 500 sera la première voiture à obtenir 10/10 dans l'indice d'efficacité énergétique Green NCAP

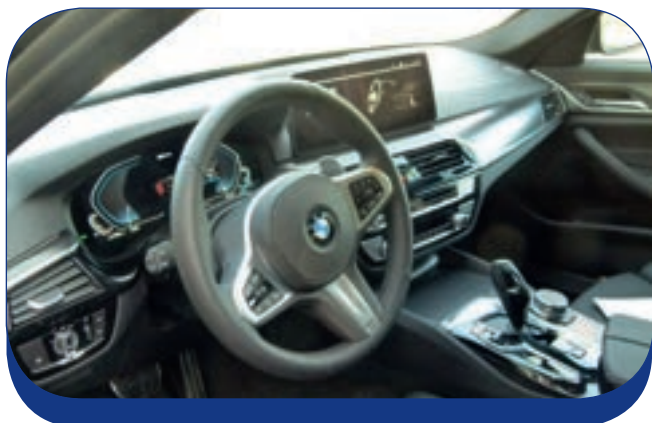
ESSAI: BMW 520E

LE DIRECTEUR FAIT PLAISIR AU COMPTABLE

Depuis 1972, BMW produit la sixième génération de sa Série 5. Et maintenant que BMW est en tête du palmarès des ventes en Belgique depuis cette année, l'électrification progresse à grands pas.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF





Nous avons testé le «starter» de la gamme plug-in de la série 5, la BMW 520e.

La célèbre BMW Série 5 a reçu un lifting l'année dernière et reste une référence dans sa catégorie. La «funfer» reste une voiture intemporelle et un must dans sa catégorie.

La 520e est équipée d'un moteur quatre cylindres de 2 litres sous le capot, qui développe 163 ch. Le moteur électrique délivre 109 ch, soit une puissance combinée de 204 ch et 350 Nm. Cela vous permet d'atteindre 100 km/h en 8 secondes.

La batterie de 12 kWh qui y est reliée a une autonomie théorique de 55 km; nous avons atteint 46 km dans le meilleur des cas. Il s'agit certainement d'un résultat acceptable et comparable à celui de la concurrence. La recharge peut se faire en 3 bonnes heures via une borne de recharge publique ou votre propre wallbox. Vous aurez besoin du double pour une prise normale de 230V.

L'entraînement se fait par les roues arrière et la transmission se fait par la fameuse et très appréciée boîte automatique à 8 rapports que BMW utilise sur toute sa gamme. Et à juste titre. À notre avis, il s'agit de l'une des meilleures transmissions automatiques disponibles. Il passe toujours les vitesses en douceur, sans le moindre à-coup et reste toujours alerte. Continuez comme ça, BMW.

Mais ce qui est également important avec une hybride rechargeable, c'est l'économie de carburant. Et là aussi, notre Série 5 obtient de bons résultats. En utilisation mixte, où la combinaison de moteurs essence-électrique choisit le mode de fonctionnement le plus approprié, nous avons obtenu une consommation moyenne d'essence de 4,4 litres aux 100 km. Parfois, c'était même moins et l'ordinateur de bord indiquait seulement 2,4 litres aux 100 km. Un excellent résultat. À condition que la BMW reste branchée entre les deux, mais cela s'applique à toutes les voitures hybrides rechargeables. Dans le tableau de bord, les chiffres bleus indiquent le nombre de kilomètres parcourus en mode électrique. De plus, l'infotainment peut toujours lire votre consommation d'électricité et d'essence après que vous l'ayez remis à zéro après la charge.

La BMW 520e est censée être la voiture d'entrée de gamme de la gamme hybride, mais ce n'est pas du tout le cas. Elle se conduit comme une BMW, est silencieuse et confortable. Outre le prix d'achat, le comptable de l'entreprise sera satisfait, car sa consommation est conforme à ce qu'elle devrait être et elle est intéressante d'un point de vue fiscal.

La voiture fait également un bon travail de régénération lorsque vous relâchez l'accélérateur et freinez. Cela vous permet de gagner quelques kilomètres d'autonomie de temps en temps. La pédale de frein est parfois un peu spongieuse, une caractéristique typique des hybrides rechargeables. Mais on s'y habitue. La conduite entièrement électrique peut également être effectuée en appuyant sur le bouton «électrique» situé à côté du levier de vitesse. Cela peut se faire jusqu'à une vitesse de 140 km/h. Les personnes qui ne font pas plus de 50 km pour se rendre au travail peuvent rouler sans émissions les jours de semaine.

Et si vous voulez vous reposer le week-end, vous pouvez le faire en sélectionnant le mode «Sport» ou «Individual». Dans ce dernier cas, vous pouvez même régler vous-même la direction et la réponse de l'accélérateur. C'est ici que l'on ressent le véritable sentiment de «Freude am Fahren», typique de BMW. Le volant donne maintenant le bon feedback, la tenue de route est stable et vous appréciez les sièges sportifs du pack M (en option). Oubliez ici la moyenne de consommation, car avant même de vous en rendre compte, l'ordinateur de bord affiche 11 à 12 litres aux 100 km. Sympa, mais elle n'a pas été mise sur le marché pour faire cela constamment ; pour cela BMW a d'autres séries 5 dans le feu, avec même d'autres budgets.

La conduite de cette BMW est exemplaire. En gardant à l'esprit que Freude am Fahren a été mentionné précédemment. Les BMW ne sont plus aussi ludiques qu'avant, un peu plus modérées, ou disons plus accessibles. Et c'est toujours très amusant. En toute tranquillité et confort, et avec la suspension M-sport dont était équipée notre voiture d'essai.

Les coûts de consommation et de fonctionnement sont certainement en ordre, car cette Allemande est fiscalement intéressante. Seul le prix d'achat doit être surmonté. Le prix de départ est de 58 199 € et, comme il est de tradition pour une marque haut de gamme, il peut être complété par de jolis packs d'options tels que le Pack Sport M, le Pack Business, le Pack Confort, le Pack Sécurité, etc. Ce dernier comprend l'assistant de conduite arrière, qui refait les derniers mètres parcourus en marche arrière. Utile pour sortir d'une place de parking étroite, par exemple. Avec ses options, notre voiture d'essai est arrivée à 72 265 euros.

APERÇU

+

- consommation hybride
- fonctionnement du moteur et transmission automatique à 8 vitesses
- finition et confort
- prix avec options
- équipement standard
- pas d'option de charge rapide

DOUBLE TEST: AUDI Q4 40 E-TRON ET 50 E-TRON QUATTRO

UN LARGE CHOIX

Chez Audi, l'e-tron prend son envol avec le lancement du Q4. Ainsi, Audi vise un public plus important en proposant un large choix de versions.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF



Avec son prix, il vise toujours un public ou un segment plus élevé, mais par rapport à l'e-tron et à l'e-tron GT, les prix se sont quelque peu démocratisés.

Nous avons été autorisés à conduire deux de ces nouveaux venus. Le Q4 est reconnaissable à sa grande grille frontale - et bien sûr fermée - et il est en outre doté d'une signature lumineuse réglable à l'avant. Et il aime utiliser son spectacle de lumière lors de l'ouverture et de la fermeture, ainsi que la projection de son badge e-tron lors de la montée dans le véhicule.

Sous la carrosserie du Q4 e-tron, Audi choisit logiquement la plateforme modulaire MEB du groupe Volkswagen. Chez Audi, cela se traduit par un choix entre deux packs de batteries pour ce Q4. Il existe une petite batterie de 55 kWh qui n'est disponible que pour le modèle d'entrée de gamme Q4 35 e-tron et une plus grande batterie de 82 kWh pour les modèles 40 e-tron et 50 e-tron.

Dans notre 40 e-tron, les batteries sont rejointes par un moteur électrique, tandis que dans la 50 e-tron, il y en a deux. Il en résulte respectivement

204 ch (150 kW) pour le 40 et 299 ch (220 kW) pour le 50, ce dernier en combinaison avec 4 roues motrices. Cela signifie que ces SUV de taille moyenne ne sont pas des bombes à sprints avec des accélérations de 0 à 100 km/h en 8,5 ou 7,2 secondes. Les vitesses maximales sont limitées à 160 km/h ou 180 km/h - ce qui est conforme à la concurrence. Mais comme avec tout nouveau VE, vous pouvez maintenir un rythme dynamique et accélérer ou dépasser est toujours un plaisir. Vous avez toujours la bonne sensation de contact avec la route, grâce au volant parfaitement formé et aux sièges bien placés et réglables.



L'amortissement et la suspension sont assez confortables, seules les petites bosses ou les seuils sont assez durs. Il existe également plusieurs modes de conduite, allant d' 'Efficiency' au 'Dynamic' ou au 'Individual', dans lesquels vous sentez la différence d'amortissement et de confort. Nous pensons que cela est parfait Audi a fait du bon travail.

Derrière le volant aplati, en haut et en bas, vous avez les leviers pour la génération des freins. Il y a 3 réglages, nous trouvons celui du milieu le plus agréable. Une aide bienvenue pour être encore plus économe de votre énergie. Et il est certainement possible d'être économe en énergie. Avec notre 50 Quattro, nous avons atteint une consommation moyenne d'environ 19,5 kWh/100 km lors d'une excursion d'une journée à La Haye et d'une visite du magnifique musée

Louwman. Il se charge à des vitesses allant jusqu'à 125 kW, ce qui vous permet de recharger jusqu'à 80 % en 45 minutes sur un chargeur rapide. Audi se targue de pouvoir recharger jusqu'à 130 kilomètres en 10 minutes. Nous sommes arrivés à La Haye avec une batterie à 37 %. Un chargeur rapide de 50 kW, une croquette typiquement hollandaise et une Heineken ont suffi pour recharger notre batterie en une heure. Le 40 e-tron s'est ensuite rendu à Franchorchamps dans le cadre du rallye WRC d'Ypres. Avec 18,5 kWh, sa consommation est également bonne. L'autonomie respective est officiellement de 520 km pour la 40 et de 488 km pour la 50 quattro. Nous avons atteint entre 385 et 420 km avec le 40 e-tron et entre 440 et 467 km avec le 50 e-tron. Ce sont de très belles valeurs.

Nous aimerions certainement faire l'éloge de la navigation GPS, qui indique la quantité de batterie nécessaire pour votre voyage et les endroits où il est préférable de faire une pause et de la brancher. En même temps, nous pouvons parler de l'intérieur parfaitement fini et intuitif avec le cockpit virtuel, l'écran central et, non des moindres, des boutons ordinaires pour le contrôle de la climatisation.

Nous devons cependant ajouter que la finition noire brillante du panneau central est plutôt sensible à la poussière et aux doigts gras. Mais pointilleux et fous de voitures comme nous le sommes, un peu plus ou moins de nettoyage ne devrait pas être un problème.

Nous en arrivons maintenant aux prix. Tout le monde sait maintenant qu'une Audi n'est pas une voiture bon marché. Le prix de base de la version Q4 n'est pas trop élevé: 48 500 € pour le 40 e-tron et 56 350 € pour le 50 e-tron quattro. Surtout par rapport aux autres e-trons de la gamme. Les options sont principalement regroupées dans des forfaits, mais la facture monte quand même rapidement. Notre 50 e-tron était une Edition One Grey (il existe aussi une version bleue) avec des accents dorés, ce qui lui va très bien. Avec quelques options supplémentaires, la facture finale s'élève à 78 000 euros. Notre 40 e-tron bleu marine est également arrivé à un peu plus de 70 000 €. Si vous souhaitez une silhouette plus sportive, optez pour le Sportback, qui sera bientôt disponible. Prix supplémentaire de 2000 euros. Un homme averti...

Audi ne fait pas fausse route avec le nouveau Q4 e-tron. Grâce à la plateforme MEB du groupe, il offre des choix en termes de batterie et de puissance. La conduite est stable et confortable. Il est également spacieux et dispose d'une excellente autonomie, associée à la qualité de finition et de construction bien connue de la marque. Cela pourrait bien être un succès.

APERÇU

+

- l'autonomie et la de consommation
- possibilités de recharge
- espace intérieur

-

- pédale de frein parfois hésitante
- Le prix augmente rapidement avec les options
- Vitesse maximale limitée à 160 km/h (40 e-tron)

ESSAI: NISSAN QASHQAI 158PK MILD HYBRID TEKNA+

KASSA QASHQAI

En 1995, Nissan a essayé d'égaliser le succès de la VW Golf avec l'Almera. Mais sans succès. En 2007, ils ont tenté une approche différente et ont lancé le SUV Qashqai, un succès retentissant. Nissan le qualifie de mélange entre une berline et un SUV. Avec la première génération, Nissan a revendiqué le leadership du segment, mais a perdu cette position avec la deuxième génération. Avec ce nouveau venu, Nissan souhaite remporter de nouveaux succès. Nous faisons le test.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF



PERFORÉ

Le Qashqai 3.0 conserve un certain nombre d'éléments familiers de son prédécesseur, tout en y ajoutant une forte dose de technologie. Le nouveau Qashqai est immédiatement reconnaissable ; il a un peu grandi et ses lignes sont plus nettes, mais ses proportions restent intactes. Il se distingue par le fait que son nom est gravé dans la carrosserie sur les flancs avant. Une nouveauté que nous n'avons pas encore vue ailleurs.

HYBRIDE LÉGER

En matière de propulsion, le Qashqai est équipé pour la première fois d'un système hybride. Il s'agit d'un hybride léger de 12 volts basé sur un moteur 1,3 trois cylindres de Renault. La puissance offre le choix entre 140 ch et 158 ch, la puissance étant transmise aux roues avant dans les deux cas. Cela se fait par le biais d'une boîte de vitesses manuelle à six vitesses ou d'une transmission à variation continue que Nissan appelle Xtronic. La Xtronic n'est dispo-

nible que sur la version la plus puissante. Notre puissant trois cylindres de 158 ch et 270 Nm fait son travail de manière silencieuse et confortable. Avec 9,2 secondes pour atteindre 100 km/h, ce n'est pas un pur-sang. Ce n'est qu'en dessous de 200 tr/min qu'il doit parfois reprendre son souffle. La CVT fait son travail correctement. L'effet typique de moulin à café que nous trouvons parfois avec d'autres marques, est heureusement absent ici.



L'ajout de l'hybride léger vise bien sûr à réduire la consommation. Et le Qashqai y parvient avec une consommation standard de 6,3 litres aux 100 km. Pendant notre période d'essai, nous avons obtenu une moyenne qui a fluctué entre 6,4 litres et 7,8 litres/100 km. Ce dernier en mode Sport lorsque nous l'avons pris un peu plus rude et plus rapide sur les petites routes de campagne. Cela montre clairement qu'un style de conduite forcé et légèrement plus sportif n'est pas pour elle. Le feedback du volant est trop faible et il s'incline trop dans les virages rapides. Mais les acheteurs de Nissan ne demanderont pas cela. Le caractère familial et confortable est prioritaire.

Nous tenons à mentionner l'arrivée de l'E-Power. Il s'agit d'un hybride alternatif. Pas un moteur rechargeable, mais un moteur à essence qui servira de prolongateur d'autonomie pour la propulsion électrique. Vous en saurez plus en 2022, nous l'attendons avec impatience.

SPACIEUX

Le nouveau Qashqai bénéficie également d'un intérieur plus spacieux, puisqu'il gagne quelques centimètres. Cela se traduit principalement par un espace supplémentaire pour les jambes et un coffre plus grand, qui offre 479 litres d'espace de rangement, soit 50 litres de plus que son prédécesseur. Le plancher de chargement peut également être réglé en hauteur et peut même être placé à la verticale pour éviter que les petits objets ne soient traînés dans les deux sens.

UNE FINITION DE FINITION

Le Qashqai de base, équipé d'un moteur mild hybride de 140 ch, est disponible à partir de 28 950 € en version Visia avec tous les équipements de sécurité imaginables et le module multimédia. Le modèle de 158 ch est uniquement disponible à partir du niveau de finition Acenta et coûte 32 750 €. Ensuite, il y a les lignes de finition Acenta, N-Connecta, Tekna et Tekna Plus. Notre voiture de 158 ch avec XTronic était une version supérieure Tekna Plus avec une gamme de finitions très complète, ce qui l'amène à une facture finale

de 44 150 €. Rien ne manque dans la version standard, la finition est très correcte, vous pouvez facilement trouver tout en ce qui concerne les commandes et les réglages. La dernière version du Pro Pilot, le régulateur de vitesse adaptatif, mérite certainement d'être mentionnée. Il fait son travail très soigneusement, ce qui rend la conduite dans un trafic dense un peu plus relaxante.

Le Nissan Qashqai de 3ème génération reste homogène. Pour la première fois, il dispose d'une motorisation hybride légère et n'offre le choix qu'entre un seul moteur trois cylindres avec deux puissances. En outre, il est spacieux, se conduit avec souplesse, mais ne s'attend pas à des performances sportives. Avec un équipement complet, il devrait devenir un autre «best-seller» du segment.



APERÇU

+

- fonctionnement hybride léger
- consommation
- espace

-

- attendre la version e-power
- uniquement avec 3-cylindres
- volant à rétroaction

BOSE

**Tout est dans le détail.
C'est pourquoi nous ne faisons
aucun compromis.**

SYSTÈME HOME CINÉMA **LIFESTYLE® 650**

La beauté est dans l'œil de celui qui regarde et dans l'oreille de celui qui écoute. C'est pourquoi nous avons conçu le système home cinéma Lifestyle 650 avec le souci de l'esthétique à tous les niveaux. Acoustique. Esthétique. Savoir-faire. Simplicité. Le modèle à 5 enceintes le plus exceptionnel que Bose ait jamais conçu pour tous vos films et vos musiques.



Audiomix

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

diMonaco

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

Vermeersch Hifi TV

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



Nouveau Nissan QASHQAI BUSINESS EDITION

Renting financier
À pd **249 €/mois***



NISSAN.BE

* Offre Renting Financier avec option d'achat de 20% sur une durée de 60 mois pour une Nissan New Qashqai Business Edition Mild-Hybrid 140 MT. Prix en renting financier: 249 €/mois hTVA, acompte de 24%, remise déduite. Prix catalogue conseillé du véhicule: 27933,88 € hTVA. Offre valable du 01/09/2021 au 30/09/2021, uniquement à des fins professionnelles. Sous réserve d'acceptation de votre demande de crédit par AlphaCredit S.A. (Prêteur), Boulevard Saint-Lazare 4-10/3, 1210 RPM Bruxelles, TVA BE 0445.781.316 - IBAN BE42 0015 4736 8854. Annonceur: Nissan Belux s.a. (Importateur), Bist 12, 2630 Aartselaar - TVA BE0838.306.068 - IBAN BE81 2930 0778 6024 - RPM Anvers - beluxfr@nissan-services.eu. Votre revendeur Nissan agit comme agent à titre accessoire.

**NISSAN
INTELLIGENT
MOBILITY**

QASHQAI  142-157 G/KM  6,3-7,0 L/100 KM (WLTP)

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

 **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ**

ESSAI: NISSAN LEAF E+ - EVOLUTIONNAIRE



L'autonomie de la nouvelle version donne une valeur WLTP de 385 kilomètres. Notre Leaf affichait même 404 kilomètres sur une batterie complètement chargée dans son tableau de bord. Et nous en sommes heureux, car la gamme de berlines de taille moyenne à propulsion électrique est actuellement mince, car la plupart des constructeurs optent pour une version SUV.

De même, en ce qui concerne la puissance et les performances, la Leaf est une gagnante. Le moteur électrique produit 218 PS, ce qui permet vraiment de démarrer rapidement. Notez que l'utilisation ou non de l'e-Pedal fait une différence. Lorsque l'e-Pedal est activée, l'accélération est légèrement plus faible que lorsqu'elle est désactivée. Nous préférons utiliser la fonction e-Pedal principalement dans le trafic urbain, où la régénération est si puissante

Nous nous souvenons encore de la première génération de la Nissan Leaf, il y a environ 10 ans. Une première introduction à la conduite électrique et aux sensations de conduite et de couple instantanés qui l'accompagnent. À l'époque, c'était une sacrée tâche, car l'autonomie n'était pas sérieuse, un trajet sur autoroute nécessitant une station de recharge après 120 kilomètres. Heureusement, la Leaf évolue et, au fil des générations, la batterie atteint un niveau acceptable, passant de 24 kWh à l'origine à 40 kWh (2018) et à 62 kWh aujourd'hui. Nous faisons le test avec la version e+ de Leaf, comme on l'appelle maintenant.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

que l'on peut conduire une seule pédale. La Leaf a toujours garanti cela et le fait encore. Ou bien on opte pour le compromis en mettant le levier de vitesse en position B, ce qui permet de faire un compromis entre l'accélération et le freinage indépendant.

En outre, la consommation de carburant est également agréablement surprenante. Avec 16,1 kWh/100 km, un sourire constant s'affiche sur votre visage. Et avec un style de conduite plus tranquille, il y a certainement de la place pour plus.

En revanche, la charge est un peu lente. En raison du chargeur interne monophasé de 6,6 kW, il faut un certain temps pour remplir les batteries. Heureusement, la recharge rapide

est possible, mais gardez à l'esprit qu'il s'agit d'une connexion Chademo et qu'on n'en trouve pas souvent. Typiquement japonais, puisque nous avons également trouvé le même Chademo sur le Lexus UX300e testé précédemment. Heureusement, l'application Nissan ou le système de navigation indique les stations de recharge. Pour éviter le stress, vérifiez si l'arrêt prévu pendant votre voyage dispose de la bonne connexion. Nous avons testé la fonction de charge rapide et, en une demi-heure, la capacité de charge est passée de 36 à 73 %.

Nous pouvons certainement être positifs quant au comportement de la voiture. Grâce à son centre de gravité bas, la Leaf se conduit comme un train. La suspension filtre parfaitement les

bosses, même si, à notre avis, elle aurait pu être un peu plus ferme. Mais nous restons fans des voitures de cette taille ; il n'est pas toujours nécessaire d'avoir une architecture SUV pour loger les batteries dans une carrosserie SUV.

Le fait que la Nissan Leaf existe depuis un certain temps est particulièrement visible dans son intérieur. Avec des boutons démodés pour le chauffage des sièges sur la console centrale et quelques plastiques durs ici et là, l'intérieur ne donne pas une impression agréable. Cependant, la qualité de fabrication est correcte, mais pour l'ambiance et les fonctions de haute technologie, cette Leaf n'est pas le meilleur choix. Mais, l'équipement de notre version Tekna est complet.

La Leaf e+ 62 kW est disponible à partir de 41 490 € dans le niveau de finition N Connecta. Notre Tekna coûte 44 090,- €. Entre les deux se trouve la version Leaf 10 avec 42 440,- €. Si vous optez pour la plus petite batterie de 40 kW, vous pouvez avoir une Leaf à partir de 32 940 €. Des prix tout à fait compétitifs.



APERÇU

- | | |
|---|---|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • taille pratique (pas de SUV) • consommation • E-pedal = conduite à une pédale | <ul style="list-style-type: none"> • charge rapide avec Chademo • la finition de l'intérieur pourrait être meilleure • image |

Depuis 10 ans maintenant, Nissan prouve avec la Leaf qu'une voiture électrique avec une architecture et une taille de milieu de gamme à la Golf est certainement possible. Elle se conduit agréablement, en douceur et son autonomie est à jour, ce qui la rend très économe de sa puissance. À l'intérieur, le modèle a besoin d'être modernisé, car il est en retard sur ses concurrents digitalisés. Si Nissan remplace également la fonction de recharge rapide avec la prise Chademo par l'option CCS plus habituelle, la voiture pourra durer quelques années de plus.

ESSENCE, ÉLECTRIQUE OU HYBRIDE ?

MAZDA VOUS AIDE À FAIRE
UN CHOIX MÛREMENT RÉFLÉCHI



DÉCOUVREZ NOTRE GAMME SUR MAZDA.BE

0,0–8,0 L/100 KM  0–182 G/KM (WLTP)

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

Donnons priorité à la sécurité. Législation environnementale (A.R. 19.03.04) www.mazda.be.

Infos et conditions sur mazda.be. Les valeurs indiquées sont basées sur la méthode de test WLTP et s'appliquent à la Mazda CX-5, CX-30 (illustrée en teinte optionnelle Soul Red Crystal) et MX-30 (illustrée en teinte optionnelle Ceramic White). E.R : Mazda Motor Logistics Europe sa, Blaasveldstraat 162, B 2830 Willebroek. Numéro d'entreprise : 0406.024.281. Numéro de compte bancaire : BE21 3200 0698 7003. Contact : info-be@mazdaeur.com. www.mazda.be.



TEST: VOLVO XC40 P8 RECHARGE

SUV

SUV AVEC DES GÈNES POLESTAR

Pour sa première voiture entièrement électrique, Volvo choisit la sécurité et la construit sur le modèle à succès, le XC40. Un choix logique qui s'inscrit dans la continuité des connaissances et des technologies présentées l'année dernière avec la Polestar 2.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

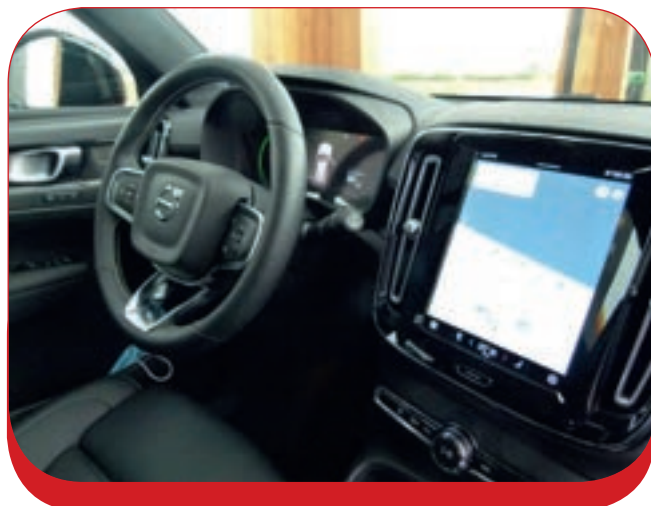
L'année dernière, nous avons été très enthousiastes à propos de la Polestar 2 en ce qui concerne ses capacités de conduite et ses qualités générales. Nous voulons savoir si ce XC40 reçoit les mêmes éloges.

Le XC40 Recharge n'est reconnaissable de l'extérieur que par sa grille avant fermée. Pour le reste, il ressemble à un XC40 ordinaire. Son point de recharge est situé à l'endroit où se trouve normalement la trappe de remplissage de carburant. Seule l'inscription «Recharge» sur le pilier C trahit qu'il s'agit de la version plug-in.

Ce XC40 reprend le groupe motopropulseur de la Polestar avec ses deux moteurs électriques. Il est fort de 408 ch (300 kW) et, avec ses deux moteurs, il est aussi une véritable voiture à quatre roues motrices. Cela lui permet d'atteindre 100 km/h en 4,9 secondes. Sa vitesse maximale est limitée à 180 km/h, comme toutes les Volvo. Cette Volvo se conduit avec une extrême douceur, nous n'en attendions pas moins avec une telle puissance. En particulier dans les lignes droites, la puissance constante et la poussée à l'arrière, si typiques et linéaires dans les voitures électriques, sont un plaisir à vivre. Les dépassements et les reprises sont également très fluides.

Le bloc-batterie est également copié sur celui de la berline Polestar. Les 78 kWh (le net est de 75 kWh) donnent une autonomie théorique de 418 km selon les normes WLTP. Nous n'y sommes pas vraiment parvenus, vous pouvez compter sur environ 350 km. Et c'est là que réside un peu le problème. Alors que ses concurrents affichent déjà des autonomies pouvant atteindre, voire dépasser, 500 km, cette Volvo souffre de son poids élevé. Il en résulte une consommation assez élevée. Notre ordinateur de bord n'est pas descendu en dessous de 23 kWh aux 100 km pendant notre semaine d'essai. Il est remarquable que l'autonomie ne soit pas indiquée en kilomètres restants, mais seulement en pourcentages. Nous ne sommes pas habitués à cela, mais on s'y habitue. Il y a également un double ordinateur de bord pour la consommation et les distances parcourues.

En plus du groupe motopropulseur, le châssis est également le même que celui de la Polestar déjà mentionnée. Malheureusement, la dynamique est complètement différente ici. Là où nous étions enthousiasmés par les accélérations et les récupérations en ligne droite, nous le sommes moins lorsque les routes deviennent plus sinueuses. En raison de la hauteur de la carrosserie et du poids total de 2,2 tonnes de la voiture, les





mouvements de roulis et de tangage posent de gros problèmes. L'accent est clairement mis sur le confort. Et en raison de la consommation légèrement plus élevée, vous devrez vous rendre à la station de recharge un peu plus tôt. Heureusement, vous pouvez faire le plein jusqu'à 150 kW sur un chargeur rapide. Ce que nous apprécions aussi particulièrement, c'est le démarrage entièrement sans contact. Il n'y a plus de bouton de démarrage. Dès que vous vous installez dans les sièges confortables et bien maintenus, vous mettez le levier de vitesse en D et c'est parti. Et la 'one-pedal-drive' est également une option. L'accélérateur peut être dosé de telle sorte que la voiture s'immobilise complètement puis redémarre. Très agréable.

En ce qui concerne l'infodivertissement, nous tenons à mentionner l'application Google Assistant qui contrôle la navigation, le téléphone et la radio. En ce qui concerne la navigation, nous n'avons eu aucun problème à entrer l'itinéraire via les commandes vocales. Au fait, les cartes Google sont très simples et claires. Il est également facile de trouver les stations de recharge pendant la navigation. Pour ce qui est de la radio, c'était un

peu plus difficile. La voiture ne trouvait pas toujours la station choisie et lors du démarrage, il y avait un silence général et nous devons appuyer à plusieurs reprises sur l'icône radio et la station préférée sur l'écran. Quelque chose ne va pas dans la programmation, de mauvais réglages ou nous n'y connaissons rien ?

Le Volvo XC40 P8 Recharge est disponible à partir de 59 000 € et pour ce prix, vous bénéficiez d'un excellent équipement de base, qui peut être complété par le système hi-fi Harman Kardon, les sièges à réglage électrique avec mémoire et le toit ouvrant panoramique pour un supplément de 4 000 €. Des sièges en cuir sont également disponibles.

APERÇU

- | | |
|--|--|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • puissance • one pedal drive • naviguer via Google Maps | <ul style="list-style-type: none"> • consommation et autonomie • réglages radio via Google Assistant • l'autonomie n'est affichée qu'en pourcentage |



Pour sa première voiture électrique, Volvo copie l'assemblage du moteur et de la batterie de la Polestar 2. Pas mal du tout, car avec suffisamment de puissance et 4 roues motrices, il est extrêmement rapide. Cependant, ce n'est pas du tout une voiture de virage, en raison de son poids élevé et donc de sa consommation plus élevée. En guise de compensation, elle est dotée d'un large éventail d'équipements et d'un niveau élevé de confort et de sécurité typique de la marque.

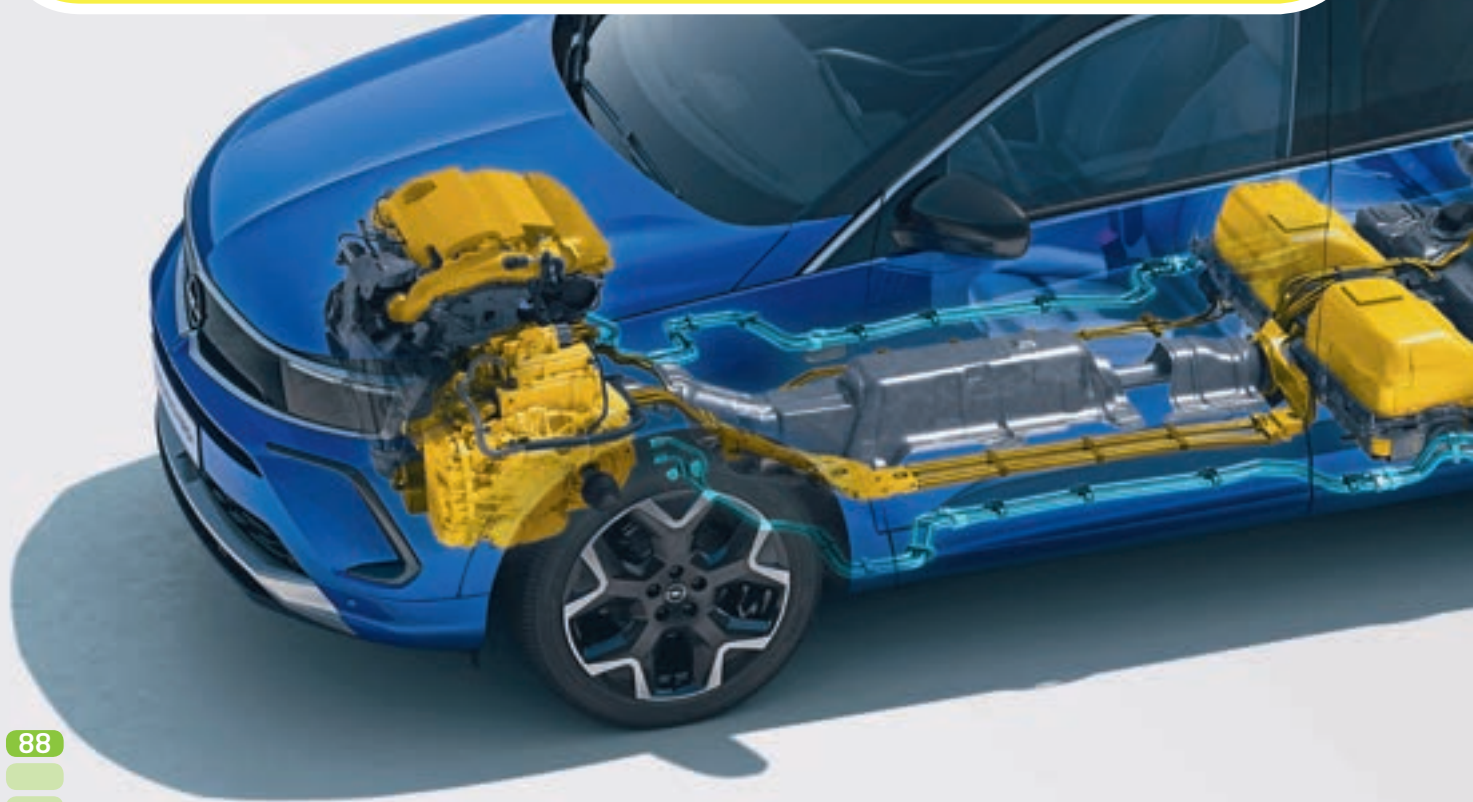
NOUVEL OPEL GRANDLAND: PERSONNALITÉ AFFIRMÉE, INSTRUMENTATION NUMÉRIQUE ET HAUTE TECHNOLOGIE



Rüsselsheim. Opel dévoile aujourd'hui les photos du nouveau Grandland, qui se distingue par la sportivité de sa ligne, ses commandes intuitives et ses équipements innovants. Avec l'instrumentation Pure Panel tout numérique, le nouveau modèle offre au conducteur une expérience de conduite complètement différente. Le SUV d'Opel gagne également des équipements et des aides à la conduite que l'on ne trouvait jusqu'à présent que dans des véhicules de catégorie supérieure. Il s'agit notamment de l'éclairage adaptatif IntelliLux LED® Pixel Light recevant au total 168 LED. Cet équipement,

repris de la limousine d'Opel, l'Insignia, fait ses débuts dans le grand SUV de la marque allemande et lui permet de se distinguer dans le segment de marché du Grandland. Il en va de même pour le Night Vision, dont c'est la première apparition chez Opel. Le système détecte les piétons et les animaux dans l'obscurité à une distance allant jusqu'à 100 mètres, et avertit le conducteur. L'Aide à la conduite sur autoroute semi-adaptative maintient le Grandland au milieu de sa voie et se charge de conserver la distance avec le véhicule qui le précède. Conçu et produit en Allemagne, le nouveau Grandland arbore également l'Opel Vizor, la nouvelle face avant caractéristique de la marque.

SOURCE: [HTTPS://BE-MEDIA.OPEL.COM/](https://be-media.opel.com/)





Opel poursuit sa stratégie d'électrification avec le nouveau Grandland. Ainsi il est proposé en versions hybrides rechargeables, puissantes et sobres. Le nouveau Grandland hybride rechargeable est disponible soit en traction avant, soit en transmission intégrale électrique.

«Le Grandland va conquérir de nouveaux clients, grâce à des équipements qui le distinguent et un habitacle high-tech,» assure Michael Lohscheller, CEO d'Opel. «Et bien sûr, il est également proposé dans une puissante déclinaison hybride. Avec le nouveau Grandland, nous maintenons notre cap: un design sobre et affirmé, des consommations mesurées et, bien sûr, l'électrification. Le nouveau Grandland rejoint le fleuron de gamme, l'Insignia, en matière de technologie.»

ATOUTS ÉQUIPEMENTS: OPEL VIZOR, ÉCLAIRAGE INTELLILUX LED® PIXEL LIGHT

Le haut de gamme des SUV d'Opel se signale depuis son apparition en 2017 par le dynamisme de son allure. Désormais, le Grandland arbore l'incontournable face avant de la marque, l'Opel Vizor. Très spécifique tout en restant simple, le Vizor donne encore plus de personnalité à la partie avant. Il regroupe dans un seul élément visuel la calandre, l'emblème Opel Blitz et des technologies telles que l'éclairage IntelliLux LED® Pixel, leader de la catégorie.

Le grand SUV d'Opel peut maintenant s'équiper de l'éclairage adaptatif IntelliLux LED® Pixel Light. Les 168 éléments à LED – 84 par phare, comme sur l'Opel Insignia – permettent d'adapter le faisceau lumineux en fonction de la situation de conduite et de l'environnement, sans éblouir les autres usagers. Dans chacun des projecteurs au profil bas, les LED sont disposées sur trois rangées, composant un ensemble matriciel où les fonctions s'enchaînent de manière transparente:

- Pour la courte portée, une longue rangée de pixels adapte en permanence la distribution de la lumière à chaque courbe
- Entre chiens et loups, une rangée de pixels très spécifiques va permettre de profiter d'une portée optimale en s'adaptant dynamiquement
- La fonction matricielle dans les rangées du milieu et du haut permet de découper précisément dans le faisceau en quelques millisecondes les voitures venant en sens inverse. Les autres zones restent fortement éclairées par les feux de route.



Les feux de jour à LED intégrés dans chaque phare affichent la signature caractéristique d'Opel. Cette génération de phares innovants fait du nouveau Grandland le leader incontesté de son segment de marché.

Autre équipement du nouveau Grandland qui accroît encore la sécurité de tous les usagers de la route, en particulier lors de la conduite de nuit sur des routes de campagne sombres: le Night Vision. Jusqu'à 100 mètres, la caméra infrarouge du système détecte les personnes et les animaux présents devant le Grandland dans le sens de la marche, en fonction de leur différence de température par rapport à l'environnement. La vision nocturne avertit le conducteur et indique la position par exemple d'un piéton dans le centre d'information du conducteur de 12 pouces.

CLAIRE, INTUITIVE, FUTURISTE: LA NOUVELLE PLANCHE DE BORD OPEL PURE PANEL

Le concept de prise en main est futuriste et réduit à l'essentiel. Deux larges écrans réunis en une seule unité forment l'Opel Pure Panel. Cette planche de bord tout numérique, orientée vers le conducteur, est intuitive à utiliser et rend superflue une multitude de boutons. Elle s'appuie sur les dernières technologies numériques et délivre les informations les plus importantes. Les deux écrans accueillent les occupants et créent une ambiance agréable. L'écran tactile central pouvant atteindre 10 pouces fait face au conducteur, qui peut ainsi se concentrer sur la conduite sans avoir à quitter la route des yeux.

AIDE À LA CONDUITE SUR AUTOROUTE: RÉGULATEUR DE VITESSE ADAPTATIF AVEC STOP & GO

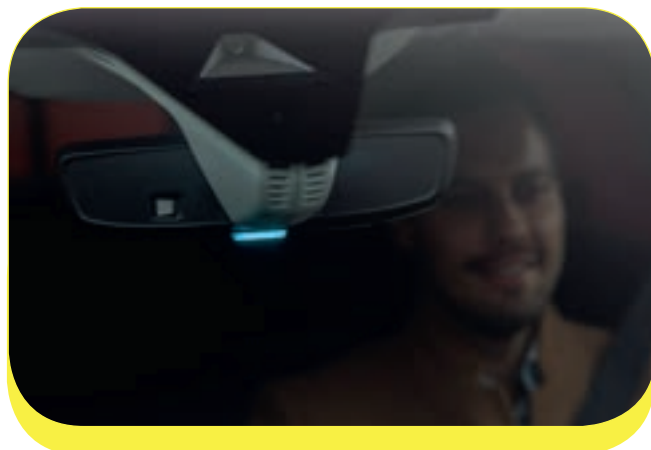
L'aide à la conduite sur autoroute Highway Integration Assist est également un nouvel équipement, qui n'est disponible qu'avec la transmission automatique. A l'aide de la caméra et des capteurs radar, le système combine divers assistants pour rendre la conduite encore plus détendue. Le régulateur de vitesse adaptatif maintient la distance avec le véhicule

qui précède en fonction de la vitesse programmée et, en combinaison avec le positionnement actif sur la voie, maintient le Grandland au centre de sa voie de circulation. La vitesse de l'Opel augmente ou diminue pour suivre le véhicule qui précède - sans dépasser la vitesse programmée. Le système peut freiner la voiture jusqu'à l'arrêt complet si nécessaire. Grâce au système Stop & Go, le Grandland équipé de l'aide à la conduite sur autoroute repart automatiquement après un arrêt jusqu'à retrouver sa vitesse de consigne.

Le nouvel Opel Grandland dispose en outre de nombreuses autres aides à la conduite. La caméra panoramique à 360 degrés facilite les manœuvres du conducteur grâce à une caméra avant et une caméra arrière. Les zones situées devant et derrière la voiture ainsi qu'une vue en plongée sont affichées sur l'écran d'infodivertissement. L'assistant de stationnement automatique repère les places de stationnement longitudinales et transversales et dirige automatiquement le Grandland vers ces places. Le système d'alerte de présence dans l'angle mort prévient les collisions potentielles lors des virages ou des changements de file. En cas de danger, un symbole de véhicule s'allume dans le rétroviseur extérieur correspondant. L'équipement de série de chaque version du Grandland comprend l'alerte anticollision avant avec freinage automatique d'urgence, la détection des piétons, l'alerte de franchissement de ligne, la reconnaissance des panneaux de signalisation, le détecteur de somnolence et le régulateur de vitesse.

UN CONFORT DE HAUT NIVEAU: SIÈGES ERGONOMIQUES ET MULTIMÉDIA HAUT DE GAMME

Si le nouvel Opel Grandland répond aux normes les plus élevées en matière d'aides à la conduite, il excelle aussi en matière de confort. Les sièges ergonomiques actifs pour le conducteur et les passagers avant, certifiés par l'Aktion Gesunder Rücken e.V (association pour la santé du dos), favorisent une bonne posture derrière le volant. Ces sièges primés sont uniques dans la catégorie du Grandland et offrent une large gamme de réglages, de





l'inclinaison électrique du siège au soutien lombaire électropneumatique. Dans leur déclinaison en cuir, ils sont chauffants et même ventilés. Le confort est encore accru par le système Keyless Open & Start et le hayon commandé par capteur qui peut être ouvert et fermé d'un simple balayage du pied sous le bouclier arrière.

La connectivité et le divertissement sont assurés par des systèmes d'infodivertissement compatibles Apple CarPlay et Android Auto. En combinaison avec les services d'OpelConnect, le système haut de gamme Multimedia Navi Pro rend les voyages particulièrement relaxants grâce aux informations sur le trafic en temps réel, aux mises à jour cartographiques en ligne et à la navigation prédictive. La recharge par induction dans la console centrale permet de recharger « proprement » car sans câble les smartphones compatibles.

ENCORE PLUS AFFIRMÉ: CODES TYPIQUES OPEL COMPASS ET HYBRIDES RECHARGEABLES

La sophistication technique, le confort du nouveau Grandland ne sont pas ses seuls atouts: il profite aussi de motorisations efficaces et d'un design fort et pur. Dans la continuité de la stratégie d'électrification d'Opel, les versions hybrides rechargeables offrent des accélérations dignes d'une voiture de sport, mais aussi une conduite sans émissions, grâce à leurs unités électriques ou à leur moteur avec freinage par récupération. Grâce à la flexibilité de la plate-forme multi-énergie, les clients du Grandland peuvent choisir leur système de propulsion préféré: sobres moteurs diesel et essence, ou encore hybrides rechargeables.



Le design repose sur la sobriété des lignes caractéristiques de la marque. L'Opel Vizor signe l'avant, et l'on retrouve l'idée de boussole, l'Opel Compass, qui guide les traits de la partie arrière. Le nom Grandland et le logo de la marque Blitz sont implantés au milieu du hayon. Les boucliers et les moulures de bas de caisse sont désormais peints dans la couleur de la carrosserie. Quant aux plaques de protection du soubassement, elles sont traitées en noir brillant et argent. Le nouveau Grandland est également disponible en version bicolore, avec le pavillon caractéristique.

Opel annoncera les prix et ouvrira les carnets de commande de son nouveau grand SUV dans quelques semaines. Les livraisons du nouveau Grandland – «made in Germany», construit dans l'usine d'Eisenach – commenceront à l'automne.

LES SURPRISES DU SALON DE L'AUTO ALLEMAND

LES SURPRISES DU SALON DE L'AUTO ALLEMAND

L'IAA (Internationale Automobil Ausstelling) était l'une des plus grandes et des plus importantes expositions automobiles d'Europe. Jusqu'en 2019, Francfort était le rendez-vous biennal de l'heimat allemand. Il est tout à fait naturel que les constructeurs allemands y présentent toujours un grand spectacle avec de nombreuses innovations, des voitures concept, stationnées dans des palais impressionnants ou même des constructions temporaires et impressionnantes pour l'occasion.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF





Cette année, la foire s'est déplacée à Munich. Nous y sommes allés pleins d'attentes, mais nous sommes revenus déçus.

En entrant, nous devons chercher un aperçu de la place de chacun. Pour constater que de nombreuses marques étaient absentes et qu'il était vraiment difficile de trouver des stands avec des voitures ou les dernières premières. C'est ce qu'on appelle un salon de la mobilité. Il faut s'y habituer, mais il est douteux qu'un visiteur moyen y parvienne.

Malgré cela, nous avons trouvé des nouveautés. Et les nouveautés font honneur au nom de notre magazine, puisqu'il s'agit de véhicules électriques. Vous trouverez ci-dessous un bref aperçu.

RENAULT MEGANE E-TECH ELEKTRIC

Comme il s'agit d'un salon différent, nous avons commencé par un non-allemand. Renault fait parler de lui avec un nouveau venu prometteur. La Renault Mégane E-Tech Electric sera une concurrente directe, entre autres, de la VW ID.3 dans le segment de la classe moyenne. Il ne fait aucun doute

que cette nouvelle plate-forme sera également utilisée pour toute une série de modèles électriques au sein de l'alliance Renault-Nissan-Mitsubishi. La Mégane électrique est proposée avec deux packs de batteries et deux versions de puissance, allant de 40 kWh à 60 kWh et 130 ch ou 218 ch. L'autonomie est respectivement de 300 à 470 kilomètres. Et oui, c'est une traction avant, contrairement à ses concurrents. Le chargeur de puissance permet de faire le plein jusqu'à 130 kW.

VW ID.LIFE

Ce concept de véhicule électrique urbain devrait être commercialisé en 2025. Sans doute sous le nom de ID.1. ou ID.2. Et si ce sera le successeur de la Polo ou même une nouvelle Up, nous ne le savons pas encore. Destinée aux jeunes acheteurs, elle comprend un écran de projection qui sort du tableau de bord, avec lequel vous pouvez jouer à des jeux ou regarder un film en streaming. Elle utilise également des matériaux recyclés, comme des bouteilles en PET pour son intérieur, ainsi que des copeaux de bois dans sa peinture. Sa batterie de 57 kWh vous permet de parcourir jusqu'à 400 km et elle développe jusqu'à 234 ch pour atteindre 100 km/h





en 6,9 secondes. Et enfin, Volkswagen promet un prix d'entrée de gamme de 20 000 à 25 000 euros. Attendez et voyez.

BMW I-VISION CIRCULAR

BMW regarde encore plus loin, à l'horizon 2040. Ce 'Circular Concept' vise également le recyclage et la réutilisation, puisque cette voiture serait entièrement recyclable. Les panneaux de l'intérieur sont assemblés par encliquetage, les pièces de la carrosserie sont fabriquées en aluminium qui a déjà été utilisé, le logo est gravé dans le métal. Aucune mention de la chaîne de puissance ou des performances. Et est-ce qu'on l'aime ? Nous verrons ce qui sera beau en 2040. Chez BMW, la recherche de voitures homologuées pour la route se poursuit. Enfin, nous avons trouvé des voitures homologuées pour la route, comme la nouvelle i4 électrique, à côté du nouveau SUV électrique, le BMW iX.

AUDI CRÉE UNE ATMOSPHÈRE

Avec la Grandsphere, Audi tire le rideau sur son deuxième concept de trois. La voiture ne sera pas mise en production, mais elle donne une idée des futures Audi. Il pourrait facilement être le successeur de l'A8, avec sa longueur de 5,35 mètres, il est même beaucoup plus grand. Des chaises

longues, un intérieur qui vous embrasse. Encore une fois, beaucoup de matériaux recyclés. Toutes les informations sont projetées sur le tableau de bord et le volant et les pédales peuvent être rétractés lorsque le mode «lounge» est activé. Cela signifie conduire de manière totalement autonome tout en regardant un film. Chaud ou froid, vous pouvez régler la climatisation avec des mouvements. En soi, ce n'est pas nouveau, d'autres l'ont déjà fait avant lui. Nous attendons avec impatience le troisième concept.

PORSCHE SE LANCE DANS LA COURSE ÉLECTRIQUE

Selon Porsche, il n'est pas loin que les courses sur circuit soient bientôt électriques elles aussi. La Mission R sera la nouvelle version client. Avec des temps comparables ou même supérieurs à ceux d'une 911 GT3 Cup. Pour cela, il utilise jusqu'à 2 moteurs électriques qui, ensemble, peuvent délivrer 1088 ch. Un temps de 2,5 secondes pour atteindre 100 km/h lui est cher. La batterie est forte de 80 kWh et ce avec un système électrique à 900 volts. Comparez avec la Taycan qui utilise 800 volts. Cela permettrait à la Mission R de passer de 5 à 80 % de charge en 15 minutes, avec un taux de charge de 340 kW. Et, bien sûr, il y a la régénération des freins. La date d'arrivée du modèle final n'a pas été annoncée, mais il ne fait aucun doute que les clients se bousculent dès maintenant.





NOUVELLE TOYOTA YARIS CROSS HYBRIDE À PARTIR DE 249 € / MOIS*

AUTOMOTIVE MECHELEN

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

PIETERS

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

MONTANA

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



SE RECHARGE EN ROULANT

TOYOTA. PENSEZ-Y.

4,4-5,1 L / 100 KM | 100-115 G / KM (WLTP) | www.toyota.be

Contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule.
Information Environnementale (A.R. 19.03.2004) : toyota.be

DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

ATTENTION, EMPRUNTER DE L'ARGENT COÛTE AUSSI DE L'ARGENT.

*Crédit-bail (avec option d'achat garantie en fin de contrat). Exemple pour une Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid 2WD au prix catalogue recommandé de 25.430 € TVA c. Acompte non obligatoire de 6.150 € TVA c. Montant à financer : 19.280 €. TAEG (Taux Annuel Effectif Global) : 3,99%. Taux débiteur annuel fixe 3,92%. Durée : 48 mois. 48 mensualités de 248,35 €. Option d'achat : 9.663,40 €. Montant total dû en cas d'achat : 21.584,20 €. Offre valable jusqu'au 30/11/2021 inclus. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Toyota Financial Services Belgium.

(1)

(1) Garantie 5 ans gratuite, assistance routière Toyota Eurocare jusqu'à 10 ans moyennant entretien annuel dans le réseau agréé Toyota, prolongation jusqu'à 10 ans de la couverture de la batterie Hybride moyennant check-up annuel gratuit dans le réseau agréé Toyota : offres soumises à conditions. Plus d'infos sur toyota.be ou dans votre Point de Vente Toyota agréé en Belgique.

5 ANS
GARANTIE

JUSQU'À
10 ANS
ASSISTANCE

JUSQU'À
10 ANS
BATTERIE HYBRIDE



ESSAI: LEXUS UX300E PRIVILEGE LINE UNE PROGRESSION CONSTANTE

Toyota et Lexus sont des pionniers en matière de modèles hybrides. Leur manière douce de conduire et une certaine forme de frugalité ne peuvent laisser personne indifférent. Toutefois, en ce qui concerne les modèles entièrement électriques, ils ont du retard à rattraper. Nous découvrons si Lexus peut marquer des points avec son premier BEV, l'UX300e.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

À première vue, Lexus a toujours quelque chose pour ou contre vous. Les nombreux angles et bords font de ce produit un design particulier. Il a quelque chose, nous pensons. L'intérieur donne la même impression. Mais le choix des matériaux est tout à fait correct, avec un haut niveau de finition. Seul le groupe d'instruments situé devant nous pourrait être meilleur ; il semble un peu encombré et l'ergonomie de certaines commandes nécessite quelques recherches. Et pendant que nous parlons d'ergonomie, nous ne sommes toujours pas fans du bouton de la souris sur la console centrale pour naviguer dans le menu d'infotainment, qui fait que cela prend une éternité pour définir une adresse de navigation, connecter votre téléphone ou sélectionner la station de radio désirée.

Il n'est certainement pas très spacieux, il y a un peu de claustrophobie à l'intérieur parce que vous êtes assis un peu à l'étroit. Basket-boys s'abstenir. La position de conduite est cependant bonne, grâce aux sièges et au volant à réglage électrique dans notre version supérieure Privilege Line. Ceci en combinaison avec le chauffage et la ventilation. Le volant tient bien en main et la réponse de la direction est également bonne.



Nous avons été un peu surpris par les données techniques de cet UX300e. Seulement un pack batterie de 54,3 kWh, ce qui revient à environ 50 kWh de capacité utilisable. Cela donne une autonomie WLTP modeste de 300 km. Nous avons atteint jusqu'à 267 km. La consommation varie entre 20,7 kWh/100 et 22,4 kWh/100 km. La génération de frein est possible, en utilisant le levier de vitesse en mode B ou la spatule sur le volant. Bien que cela aurait pu être un peu plus, indépendamment du fait de jouer avec les spatules - qui d'ailleurs s'adaptent parfaitement à la main - c'était juste un peu trop peu. La conduite à une pédale n'existe donc pas.

La puissance du moteur électrique, en revanche, est acceptable avec 204 ch (150 kW). Cela ne lui confère pas une vitesse de pointe, mais tout

APERÇU

- | | |
|--|---|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • expérience de conduite douce • finition • équipement en versions supérieures | <ul style="list-style-type: none"> • autonomie limitée • options de chargement • commandes d'info-divertissement |



Le premier modèle électrique de Lexus est une première tentative prudente de s'imposer. L'UX300e réussit par sa douceur, sa sensation de direction et sa finition de haute qualité. En outre, dans la version supérieure, il est richement équipé, pour un prix ferme. Il est dommage qu'il perde des points en raison de ses possibilités de recharge et de la capacité de sa batterie, ce qui signifie qu'il a peu de chance auprès du grand public. Lexus et Toyota promettent plus et mieux dans un avenir proche ; nous nous en réjouissons.

est fluide et progressif, comme il sied à une Lexus. Il atteint 100 km/h en 7,5 secondes. La vitesse maximale est limitée à 150 km/h. Le moteur électrique est toujours doux et alerte. Le filtrage des bosses est parfait, la sensation de direction inspire confiance. Cette suspension est excellente. Ce n'est que sur les routes humides que les roues ont quelques difficultés à transférer les 300 Nm de couple, provoquant un peu trop de patinage. Que ce soit en mode Eco, Normal ou Sport, qui peut être réglé via une boucle située à droite au-dessus du tableau de bord. Les différents modes ne donnent pas beaucoup de différence dans la direction et la tenue de route, nous avons donc conduit en mode Eco autant que possible.

L'UX300e est un ami doux et agréable, profitant de l'excellent système audio Mark Levinson, qui n'est disponible que dans la version supérieure.

Les capacités de charge sont moins lyriques. Seulement 6,6 kW en courant alternatif monophasé. Cela signifie une longue nuit, voire jusqu'à 10 heures de charge à une station de recharge publique. La recharge rapide est également limitée, à 50 kW seulement, et encore, via une prise Chademo. Nous accepterions cela dans une citadine électrique, mais pas dans la voiture haut de gamme que Lexus est censée être. En outre, le câble de recharge pour la station de recharge est une option (370 € à 470 €).

Et 'premium' est aussi dans le prix. Une version de base est disponible à partir de 53 100 euros. Mais une Lexus est synonyme de luxe et d'une certaine exclusivité, aussi serions-nous enclins à choisir la ligne Executive (58 900 €) ou la ligne Privilège (64 700 €). Entre les deux, on trouve la Business Line à 54 800 euros.

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




VOTRE CŒUR BAT.



VOTRE COMPTABLE
APPROUVE.

LA BMW X5 PLUG-IN HYBRIDE.
100 % DÉDUCTIBLE.

#joyelectrified by 

 DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. Informations environnementales (AR 19/03/04): bmw.be

1,2-1,7 L/100 KM • 27-38 G/KM CO₂ (WLTP)

LA PORSCHE TAYCAN ROULE SUR DES PNEUS CONTINENTAL



Dr. Holger Lange, responsable du développement des pneus en première monte de Continental.

Porsche fait confiance aux pneus haut de gamme de Continental pour l'équipement d'origine de la Taycan. Les pneus été PremiumContact 6 et les pneus hiver WinterContact TS 860 S de Continental sont homologués - tous avec le marquage XL pour une force de charge accrue. Le PremiumContact 6, champion du test ADAC lors du grand test des pneus été 2021, a été spécialement développé pour une conduite sportive et confortable, et offre non seulement de courtes distances de freinage, mais aussi une stabilité particulière dans les virages, même à grande vitesse. Le WinterContact TS 860 S combine des performances fiables sur la neige avec une bonne précision de direction pour une tenue de route exceptionnelle sur le sec.

TEXTE ET PHOTOS: CONTINENTAL



PREMIUMCONTACT 6

Le PremiumContact 6 a été spécialement développé pour une conduite sportive et confortable, et offre non seulement de courtes distances de freinage, mais aussi une stabilité particulière dans les virages, même à grande vitesse.

«Dans le domaine de l'électromobilité, la résistance au roulement la plus faible possible, les faibles émissions sonores et une capacité de charge élevée du pneu jouent un rôle important. En première monte, bien sûr, une grande importance est également accordée aux caractéristiques de maniabilité du pneu, car elles ont un impact significatif sur le comportement de conduite du véhicule. La Porsche Taycan est un bon exemple de véhicules électriques hautes performances offrant un grand plaisir de conduite. Dans ces véhicules, les propriétés de sécurité à haute vitesse et l'adaptation parfaite du pneu au véhicule sont au cœur de la conception des pneus», explique le Dr. Holger Lange, responsable du développement des pneus en première monte de Continental.

L'homologation de la Porsche Taycan souligne la position forte de Continental dans le segment des pneus pour véhicules électriques. En 2020, six des dix fabricants de véhicules électriques les plus importants au monde ont fait confiance à l'expertise technologique de haut niveau de Continental pour la première monte de leurs pneus.

PRODUITS ET DIMENSIONS APPROUVÉS POUR LA PORSCHE TAYCAN

- PremiumContact 6, 225/55 R 19 XL
- PremiumContact 6, 275/45 R 19 XL
- WinterContact TS 860 S, 225/55 R 19 XL
- WinterContact TS 860 S, 275/45 R 19 XL



WINTERCONTACT TS 860 S

Le WinterContact TS 860 S combine des performances fiables sur la neige avec une bonne précision de direction pour une tenue de route exceptionnelle sur le sec.



ESSAI: AUDI RS E-TRON GT HEARTBEATS

Audi lance une GT quatre portes à propulsion électrique après le SUV E-tron et juste avant le SUV de taille moyenne Q4 E-tron.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

MERCI À PRODRIVE, POUR LA SÉANCE PHOTO AU MANDESCIRCUIT À INGELMUNSTER

Voici une conception sans doute réussie, réalisée par le designer Mark Lichte. Les réactions des collègues, de la famille et des amis sont unanimes. Avec sa partie avant et sa calandre complètement fermée, il fait référence à l'Audi R8. En fait, il est produit sur la même ligne de production. À l'arrière, on remarque de larges hanches qui mènent à la bande lumineuse qui s'étend sur toute la largeur du couvercle de coffre. La signature lumineuse présente un beau jeu à l'ouverture et à la fermeture. Un élément qu'Audi met en avant ces jours-ci: sur le nouveau Q4, vous pourrez régler vous-même la signature lumineuse. En outre, notre GT était également équipée d'éléments en carbone, tels que les rétroviseurs extérieurs, les jupes latérales, le diffuseur sous le pare-chocs arrière et surtout le toit en carbone. Que des réactions positives au design de cette E-Tron GT.

PORSCHE COMME MODÈLE

Pour le groupe motopropulseur et la plateforme, Audi va chez Porsche. Cela en fait la Taycan d'Audi. Ce n'est pas du tout dommage, car la Taycan est l'un des véhicules électriques les plus impressionnants et les plus performants du marché, à notre humble avis.

Un pack de batteries de 85 kWh à 800 volts et deux moteurs électriques, un entre chaque axe, sont utilisés ici. La puissance est ainsi de 598 ch et le couple de 830 Nm, digne d'un camion. En overboost, il atteint 646 ch en 2,5 secondes environ. Le sprint, ou plutôt le décollage comme une fusée, prend 3,3 secondes. Votre rythme cardiaque monte d'un cran. Pour transmettre toute cette puissance, la E-Tron GT dispose de deux vitesses, dont la première est utilisée uniquement pour le sprint à 100 km/h. Dans des





circonstances normales, il reste en deuxième vitesse.

TRACTION ET TENUE DE ROUTE IMPRESSIONNANTES

Nous sommes habitués à certaines choses en tant que pilotes d'essai, mais celui-ci pourrait tout simplement être appelé «Rocketman». Non pas après le film sur la vie du chanteur Elton John, mais simplement en raison de la puissance qu'il exerce lors des accélérations et des reprises. Avec le contrôle automatique de niveau de la suspension, les quatre roues directrices en option et le différentiel à glissement limité, la fête est complète. Nous n'avons pas pu trouver de défauts dans la E-Tron GT. Tel est son degré d'efficacité.

Avec toute cette violence, vous pouvez régler le son qu'il produit à l'extérieur pour qu'il soit silencieux ou fort via l'écran tactile de l'affichage central. De «civilisé» à «bruyant», car c'est ainsi que l'on appelle les battements de cœur ici.

L'autonomie peut atteindre 476 km selon la norme WLTP. Nous avons atteint 457 km, ce qui est tout à fait acceptable. La consommation moyenne était d'environ 24 kWh/100 km avec des extrêmes entre 20,1 et 35 kWh/100 km. La charge peut se faire à la fois en courant alternatif et en courant continu rapide. Ce dernier jusqu'à 270 kW, vous permettant de charger de 10 % à 80 % en 22 minutes environ. Avec cette Audi, vous pouvez aller vite, mais grâce au programme «efficiency», vous pouvez aussi rouler en vitesse de croisière. Ici, la vitesse maximale est limitée à 140 km/h et le contrôle de niveau est réglé sur sa position la plus basse. Faites attention aux dos d'âne dans ce mode. Une régénération est également possible, qui peut être réglée à l'aide des palettes ou automatiquement via l'écran tactile.

PAS DE NUMÉRISATION COMPLÈTE

À l'intérieur, l'Audi est tout à fait reconnaissable comme une vraie Audi. Pas de numérisation poussée, mais le cockpit virtuel familier et l'affichage sur la console centrale. À côté des boutons physiques

pour faire fonctionner la climatisation. On pourrait dire qu'aucun risque n'a été pris ici, mais les curseurs numériques et autres commandes tactiles ne sont pas toujours une amélioration, n'est-ce pas Volkswagen ID-family?! La position de conduite avec les sièges RS, ainsi que la finition sont sublimes. Tout ce qui nous manque, ce sont des poches de porte plus grandes et peut-être une position USB au bas de la console centrale. Maintenant, vous devez le chercher dans l'accoudoir central.

Votre cœur bat la chamade quand vous voyez le prix de toute cette beauté. Nous ne nous attendions pas à une affaire, mais c'est quand même un peu un choc. Le prix de base de la RS est de 143 200 €. Notre voiture d'essai a coûté 187 240 € avec les jantes de 21 pouces, la peinture rouge, les éléments en carbone, les quatre roues directrices, le stationnement autonome, les feux laser, l'assistant de vision nocturne, l'alcantara sur le volant et le revêtement de toit, le système audio et bien d'autres choses encore. L'E-Tron GT avec «seulement» 476 ch est disponible à partir de 102 400 €. Chez Porsche, une Taycan est plus chère.



APERÇU

- +
- performances
- look
- utilisation quotidienne
-
- Prix
- attention aux dos d'âne en position basse
- peu d'espace de rangement à l'avant

La nouvelle Audi RS E-tron GT est une brillante machine à conduire qui vous procure des sensations incroyables grâce à son look et à son accélération. Sa conduite à transmission intégrale est extrêmement efficace, et il y a de la place pour quatre personnes et des bagages. Nous sommes convaincus, et maintenant notre employeur doit être convaincu.



MARCO BICEGO



VANHOUTTEGHEM

TIME & JEWELRY

GHENT

Dampoortstraat 1-3, 9000 Ghent, Belgium +32 9 225 50 45 - www.vanhoutteghem.com



ESSAI: SKODA OCTAVIA COMBI IV

LE PLUS INTELLIGENT DE LA CLASSE?!

Au sein du groupe VW, chaque marque a ses modèles hybrides rechargeables sur la plateforme connue. Skoda ne fait pas exception à la règle, et d'ici la fin 2022, la gamme comprendra dix modèles électriques ou électrifiés.

Chez Skoda, les modèles EV et/ou plug-in reçoivent le suffixe iV. Le «i» signifie ici «innovation», «intelligent» ou «inspirant», tandis que le «V» signifie simplement «véhicule». Comme vous le souhaitez, nous pensons.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF



Après la Superb, l'Octavia est le deuxième modèle hybride rechargeable et cette quatrième génération. Cette quatrième génération de la populaire voiture tchèque a entre-temps évolué et s'est adaptée à l'esprit du temps. Outre la iV normale, il existe même une RS iV plus sportive, disponible à la fois en berline et en break, ici appelée Combi. Nous avons testé l'iV dans sa version Combi.

Et il faut le dire, cette Octavia, lancée l'année dernière, soigne son style et son allure. Il en va de même à l'intérieur, où la finition donne une impression de qualité supérieure. Skoda n'est plus le petit frère du groupe. Nous l'avons déjà constaté avec le nouvel Enyaq.

Elle est également connue pour son espace intérieur généreux et ses solutions intelligentes, telles que le parapluie dans les portes latérales, le grattoir à glace dans le point remplissage du carburant, une poubelle amovible dans la console centrale et la pochette de porte et quelques autres inventions intelligentes ici et là. Le coffre est d'ailleurs un des points forts, il mesure 490 litres, même s'il perd 50 litres par rapport à une Octavia à moteur thermique.

Pour propulser cette Octavia iV, on fait appel au quatre cylindres 1,4 litre familial du groupe. Celle-ci produit 150 ch. Le moteur électrique dispose de 115 ch supplémentaires, ce qui donne

une puissance combinée de 218 ch. La taille du pack de batteries est de 13,1 kWh. Cela permet officiellement une autonomie électrique de 60 km. Après 3 heures et 30 minutes de charge, nous avons atteint une autonomie maximale de 56 km, ce qui est certainement acceptable. La consommation varie, selon la discipline de charge, de 0,0 litre d'essence en mode tout électrique à un maximum de 6,8 litres en mode Sport ou Individual en utilisant uniquement le moteur à essence. Sur l'ensemble de notre période d'essai, nous avons consommé en moyenne 4,4 litres aux 100 km. Sur certains trajets, l'ordinateur de bord indiquait une moyenne de 2,4 litres aux 100 km. Nous nous demandons quel diesel peut y parvenir. Dans ce cas, nous pensons que l'hybride rechargeable a fait ses preuves.

La Skoda Octavia iV se conduit exceptionnellement bien. Calme et confortable. Ce n'est pas une voiture de course, le sprint de 100 km/h se fait en 7,7 secondes. Cependant, sur les mauvaises routes et en passant sur les dos d'âne, nous avons remarqué un certain gonflement lors de la montée et de la descente. Nous l'avons également remarqué sur la Superb que nous avons testée l'année dernière. En mode sport, ce phénomène est moins prononcé, mais la consommation de carburant augmente alors légèrement car le moteur à essence est utilisé plus rapidement. Ou vous pouvez choisir la version RS, qui aura sans doute une suspension plus dure. Nous avons pu le tester.



Cette Skoda est principalement destinée au confort. La combinaison de l'essence et du moteur électrique forme un ensemble bien cohérent. On ne remarque rien du changement, seul le ronflement du moteur s'impose un peu plus lorsque le moteur à essence est en action. Mais certainement pas ennuyeux. L'ensemble du moteur transmet la puissance aux roues avant par l'intermédiaire de la transmission automatique à double embrayage DSG à six vitesses. Il n'existe pas de version à quatre roues motrices. Ce n'est pas vraiment nécessaire non plus. La puissance est mise sur la route sans le moindre patinage des roues.

En dehors de cela, la tranquillité, la qualité et l'équipement à bord sont un bonheur. Surtout dans la version Clever+ qui nous a été donnée. L'écran de 10 pouces de l'infodivertissement contient toutes les informations nécessaires à la conduite et à la navigation. La climatisation est

également commandée par cet écran. Parfois, on est distrait de la route pendant trop longtemps. Et comme mentionné précédemment, il n'y a rien à dire sur la finition. Il est même très proche de celui des marques haut de gamme. L'époque où une Skoda était une marque bon marché au sein du groupe VW est terminée depuis longtemps.

Bien entendu, cela se traduit également par un prix élevé. Notre Octavia Combi iV Clever+ coûte pas moins de 51 790 € avec certaines options, et il y en a beaucoup. Et Clever+ est un niveau de finition très bien choisi, puisque le slogan de Skoda est «Simply Clever». Il n'existe pas de véritable version de base, car les niveaux de finition inférieurs Active et Clever ne sont pas disponibles avec ce moteur. Les concurrents sont surtout chez eux, avec la Seat Leon Break e-Hybrid également lancée récemment (à partir de 35 660 €).

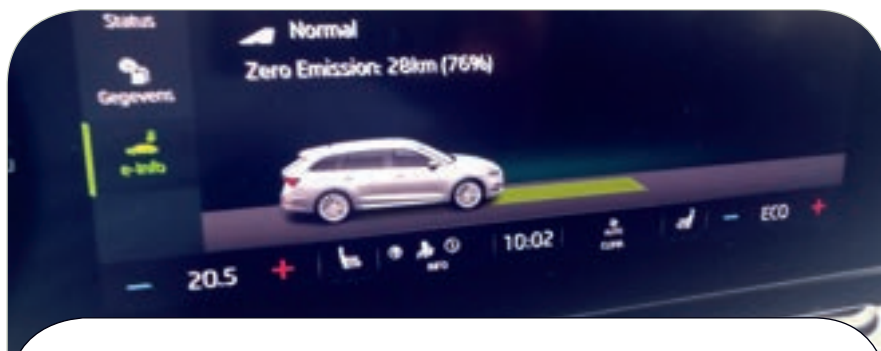
APERÇU

+

- combinaison performance/consommation
- espace intérieur
- qualité générale et finition

-

- commande de la climatisation par l'écran central
- pas de prix cassés
- pas de version de base disponible



La quatrième génération de Skoda Octavia devient de plus en plus intelligente, ou plus rationnelle, comme vous le souhaitez. Elle est spacieuse, fonctionnelle et, grâce à sa propulsion hybride rechargeable, elle est suffisamment rapide, souple et économique à conduire. De plus, elle est parfaitement finie, ce qui a entraîné une augmentation proportionnelle de son prix.

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



**découvrez nouveau Renault Arkana E-Tech hybride
et testez-le dans tout le réseau Renault.**


4,8 - 5,9 l/100 km · 108 - 134 g CO₂/km (WLTP)

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

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

