

ecoMOBIEL

LE MAGAZINE DES PASSIONNÉS DE VOITURES ÉLECTRIQUES, HYBRIDES ET AUTRES VÉHICULES ÉCOLOGIQUES! 29

Renaissance d'une icône Les nouveaux ID. Buzz



ESSAI: BMW IX
XDRIVE 50

P 22



ESSAI: MASERATI
LEVANTE GT HYBRID

P 44



PEUGEOT E-208 &
PEUGEOT E-2008

P 56

T H E



I X

100%
ELECTRIC.



#bornelectric

 DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

Informations environnementales: bmw.lu

0,0 L/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP)

DEALER • Adresse dealer • Tél. XXXXX XXXX • www.dealer.bmw.lu

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

MINI Brugge Store by Cocquyt

Dirk Martensstraat 7A - 8200 Brugge
T 050 31 40 37 - www.cocquyt.bmw.be

BMW Meeusen

Brasschaatsteenweg 318 - 2920 Kalmthout
T 03 620 21 10 - www.meeusen.bmw.be

Besoin de recharger votre véhicule électrique ?



Nous vous proposons
450 points de recharge
dans nos parkings en Belgique.



Avec la Pcard+,
bénéficiez d'un **accès simplifié** à
nos parkings et points de recharge.
Plus d'infos via **www.pcard.be**

www.interparking.be



Interparking est une
entreprise CO₂ neutre

 **Interparking**
TOUJOURS PROCHE



76

06-LE TOUT NOUVEAU MAZDA CX-60 PHEV 12-ESSAI: PEUGEOT 308 SW HYBRID 15-MOBIA ET EV BELGIUM CONSEillent DE COMMANDER UN POINT DE CHARGE DÈS MAINTENANT AFIN DE BÉNÉFICIER D'UN AVANTAGE FISCAL MAXIMAL 18-D'ETEREN GROUP MOBILITY EXPERIENCE 22-ESSAI: BMW IX XDRIVE 50 24-ESSAI: CUPRA BORN 58 KWH 26-ESSAI: SSANGYONG KORANDO E-MOTION 28-PREMIER ESSAI: SUBARU SOLTERRA 30-PREMIER ESSAI: RENAULT MEGANE E-TECH ELECTRIC 32-PLAY AV OPTÉ CONSCIEMMENT POUR LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE 34-POWERDALE: LA RECHARGE INTELLIGENTE MADE IN BELGIUM 36-LE LEASING COMME SOLUTION DE MOBILITÉ À SERVICE COMPLET 40-AN ICON RELOADED: LES NOUVEAUX ID. BUZZ ET ID. BUZZ CARGO 44-ESSAI: MASERATI LEVANTE GT HYBRID 48-ESSAI: MERCEDES C300E AMG LINE 52-VISION EQXX 56-PEUGEOT E-208 & PEUGEOT E-2008 EVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES POUR PLUS D'AUTONOMIE 60-LE GROUPE STELLANTIS SUR L'AVENIR 62-ESSAI: SKODA ENYAQ IV 80X 66-NEWS 70-RIEN QUE DES AVANTAGES AVEC L'ASSURANCE JAGUAR LAND ROVER FULL OMNIUM 72-ESSAI: PEUGEOT 3008 HYBRID4 76-NOUVEAU RENAULT AUSTRAL, LE SUV TECHNO DE LA «NOUVELLE VAGUE» 81-LE NOUVEAU LEXUS LC «EDITION HOKKAIDO» ALLIE LE PLAISIR DU GRAND TOURISME ET UNE FOUGUE INTENSE

ANNÉE 8, AVRIL 2022, NUMÉRO 29 | Eco Mobilie 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-mobilie.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 | 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

LE TOUT NOUVEAU MAZDA CX-60 PHEV PUR PRODUIT DE L'ARTISANAT JAPONAIS

Le tout nouveau Mazda CX-60 PHEV étrenne la première technologie 100 % hybride rechargeable du constructeur d'Hiroshima sur le marché européen des SUV. Modèle le plus important lancé depuis plus de dix ans, le nouveau modèle phare de Mazda représente tout ce que le constructeur a intégré à son ADN au cours du siècle dernier, des designs extérieur et intérieur exceptionnels au meilleur artisanat japonais, en passant par les dernières innovations en matière de technologies centrées sur l'humain et les motorisations de pointe.

TEXTE: MAZDA





La force imposante du style à la fois esthétique et dynamique du Mazda CX-60 PHEV traduit l'intelligence et l'élégance des dernières évolutions du Kodo, dont le concept japonais du Ma, la beauté calme et digne de l'espace vide, intégrés à la robustesse de l'architecture saisissante du SUV à moteur avant et roues arrière motrices.

Affichant l'exclusivité du langage stylistique de Mazda et profondément ancré dans l'héritage japonais, le design intérieur élégant et de qualité supérieure véhicule en outre les idées du Kaichou, un élément perturbateur qui marie différents matériaux et textures tels que le bois d'érable, le cuir nappa, les textiles japonais ouvragés de manière unique et les détails chromés, et du Musubu, l'art de la reliure qui est la source d'inspiration des surpiqûres spécialement détaillées du tableau de bord.

Le traitement des boiseries en érable reflète l'esthétique japonaise du Hacho qui signifie équilibre asymétrique ou inégalité intentionnelle. Les différents motifs et fils des tissus sont sensibles aux changements d'incidence lumineuse et une technique de couture japonaise, le Kakenui, crée des « surpiqûres suspendues » avec des espaces entre les tissus de garniture révélant une infime partie du matériau sous-jacent.

Les technologies centrées sur l'humain ont été repensées et affinées pour parfaire l'expérience de conduite Jinba-Ittai, l'osmose entre le conducteur et son véhicule, et, plus que jamais, répondre aux besoins individuels du conducteur. Le système révolutionnaire de personnalisation du conducteur Mazda reconnaîtra l'occupant du siège du conducteur et ajustera automatiquement son environnement - position du siège, volant, rétroviseurs,





affichage tête haute, et même les réglages du son et de la climatisation - pour s'adapter à sa morphologie et à ses préférences personnelles.

Le Mazda CX-60 PHEV est le fer de lance de l'introduction en Europe de modèles hybrides rechargeables avec un groupe motopropulseur qui associe un quatre cylindres Skyactiv 2,5 à injection directe d'essence à un grand moteur électrique de 100 kW, à une toute nouvelle transmission automatique à huit rapports et à une batterie haute capacité de 355 V et 17,8 kWh.

Cette combinaison de moteurs thermique et électrique fournit une puissance totale de 327 ch/241 kW et un couple généreux de 500 Nm, ce qui en fait la voiture routière la plus puissante jamais produite par Mazda. Le Mazda CX-60 PHEV affiche des performances époustouflantes il abat le 0 à 100 km/h départ arrêté en seulement 5,8 secondes.

Par ailleurs, le nouveau Mazda PHEV propose des caractéristiques environnementales exceptionnelles. La consommation combinée WLTP n'est que de 1,5 l/100 km, et les émissions combinées WLTP de CO₂ ne sont que de 33 g/km.

Le Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV propose une autonomie purement électrique de 63 km et peut atteindre 100 km/h à la seule force de son moteur électrique.

L'architecture évolutive multi-solutions Skyactiv du nouveau Mazda CX-60 comporte de nombreuses améliorations offrant d'excellentes qualités dynamiques. Adoptant l'approche anthropocentrique de Mazda, ces améliorations comprennent la rigidité de la carrosserie qui permet aux conducteurs de ressentir les réactions du véhicule sans décalage, des sièges qui facilitent le maintien de l'équilibre de chaque occupant lorsque la voiture est en mouvement, une suspension qui stabilise la posture du véhicule pendant la conduite, et un système de contrôle de la posture du véhicule unique à Mazda, le contrôle cinématique de la posture (KPC).

Le positionnement de la batterie haute tension entre les essieux avant et arrière et aussi bas que possible dans la carrosserie confère au nouveau Mazda CX-60 PHEV un centre de gravité surbaissé. Associé à un système de transmission intégrale permanente avec transfert du couple par l'intermédiaire d'un arbre inter-essieux, il assure à la voiture une maniabilité supérieure en tous points comparable à celle de l'élite du segment haut de gamme.





Le tout nouveau Mazda CX-60 PHEV est doté d'un arsenal complet de technologies de sécurité avancées i-Activsense d'aide au conducteur qui permet d'obtenir des performances de sécurité active de premier ordre et de viser une note de sécurité Euro NCAP de 5 étoiles.

Le Mazda CX-60 est équipé de plusieurs nouveaux systèmes de sécurité active: See-Through View - un moniteur de vue à 360 degrés de nouvelle génération qui améliore la visibilité lors de la conduite à basse vitesse ; Turn Across Traffic Assist ; détection des piétons SBS-R ; maintien de la voie en cas d'urgence ; régulateur de vitesse i-Adaptive (i-ACC) ; et alerte de sortie de véhicule BSM.

Fort du lancement du CX-60 PHEV, Mazda fait un pas déterminant sur la voie de son engagement de la neutralité carbone à l'horizon 2050. Ces

prochaines années, Mazda continuera à développer l'électrification d'une large gamme de nouveaux produits. Ainsi, le Mazda MX-30 REV combinera une propulsion 100 % électrique à un générateur alimenté par un moteur rotatif pour offrir une autonomie illimitée. En 2023, le constructeur lancera un nouveau modèle plus imposant que le CX-60, avec trois rangées de sièges.

Au total, Mazda lancera cinq nouveaux produits électrifiés basés sur son architecture de plateforme multi-solutions au cours des trois prochaines années. Après 2025, l'entreprise lancera sa toute nouvelle architecture évolutive Skyactiv EV, une technologie unique qui permettra à Mazda de construire efficacement des véhicules électriques de toutes tailles reposant sur une plateforme commune.

LA ALL-NEW MAZDA CX-60

LE TOUT PREMIER SUV
PLUG-IN HYBRIDE DE MAZDA
JAPONAISE DANS L'ÂME

DÉCOUVREZ-LA SUR [MAZDA.BE](https://www.mazda.be)

 1,5-1,6 L/100 KM  33-37 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.

Chiffres d'émission et de consommation sont provisoires et en attente d'homologation. Infos et conditions sur [mazda.be](https://www.mazda.be). Les valeurs indiquées sont basées sur la méthode de test WLTP et s'appliquent à la Mazda CX-60 (illustrée en teinte optionnelle Rhodium 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.



ESSAI: PEUGEOT 308 SW HYBRID LION GRIFFU ET FIER



Peugeot renouvelle en profondeur sa gamme moyenne. Les nouvelles 308 et 308 SW sont dotées d'un design frais et frappant. Nous avons testé la nouvelle hybride rechargeable en version break.

SOURCE: [HTTPS://BE-NL.MEDIA.RENAULTGROUP.COM/](https://be-nl.media.renaultgroup.com/)

La première chose qui attire l'attention avec cette nouvelle 308 est le nouveau logo. À l'avant, sur le nez et sur les flancs, le logo avec le lion orne la voiture. Le nouveau logo est plutôt réussi. Il y a également une grande calandre et la désignation du type qui orne le bas du capot. Sur les côtés, on retrouve les remarquables feux de jour. Et bien sûr, la Peugeot vous accueille avec un jeu de lumières, ce qui ne peut manquer de nos jours. La nuit, le logo est projeté sur le sol lors de la fermeture et de l'ouverture de la voiture. C'est pour montrer à quel point la voiture est

robuste, et elle a l'air de bien le faire. À propos, le break est plus long de 6 centimètres que la version précédente. Notre version était équipée de la fermeture sans clé, où l'on ouvrait le coffre d'un mouvement de pied sous le pare-chocs. Ce dernier a occasionnellement causé un problème lors de la fermeture, lorsque le couvercle du coffre ne se fermait pas correctement et qu'une poussée supplémentaire sur le couvercle était nécessaire. Espérons qu'il s'agisse d'un problème sporadique, puisque nous étions l'un des premiers en Belgique à conduire la voiture.



I-COCKPIT 3D

A l'intérieur, Peugeot va encore plus loin avec son désormais célèbre i-cockpit. Le groupe d'instruments est particulièrement remarquable pour son concept 3D. Devant vous, vous avez les informations standard comme la vitesse, la consommation de carburant et l'autonomie de la batterie. D'autres fonctions viennent s'ajouter chaque fois que vous sélectionnez le cruise control ou l'une des fonctions de sécurité. Un ouvrage intelligent, très original aussi. L'infotainment fonctionne avec cinq touches de raccourci pour choisir des paramètres comme la température, les données de navigation, la station de radio DAB ou tout autre élément via l'écran tactile. Ce n'est pas mauvais en soi, si ce n'est que les boutons physiques pour, par exemple, la climatisation ou le chauffage des sièges sont toujours plus pratiques. Vieux jeu comme nous, journalistes, le sommes.

Ce qui est certainement un problème dans l'intérieur, c'est la position de conduite. Avec une bonne position de conduite, nous aimons garder un œil sur les instruments, et avec Peugeot, ce n'est pas si facile de nos jours. Nous avons dû placer le volant très bas afin d'avoir un aperçu. En combinaison avec les sièges AGR confortables (merci Opel), on finit par trouver la bonne position de conduite, mais il faut un peu de temps pour s'y habituer. Une fois ajusté et assis, le petit

volant, presque carré, s'adapte parfaitement à la main et la sensation de direction donne suffisamment de précision et de retour d'information.

56 KM EN MODE ÉLECTRIQUE

Pour la propulsion, nous avons eu la version 180 ch de l'Hybrid. Elle combine un moteur à essence 1,6 avec un moteur électrique et une batterie de 12,4 kWh. Ce dernier peut officiellement rouler jusqu'à 60 km en mode électrique, avec une vitesse maximale de 135 km/h. Le mode de conduite le plus agréable est le mode hybride, qui sait parfaitement quand utiliser l'essence, l'électricité ou une combinaison des deux, tout en récupérant l'énergie au freinage ou à l'accélération. Nous avons parcouru 56 km en mode électrique. La consommation d'essai a varié d'environ 5 litres à 6,7 litres, ce dernier chiffre n'utilisant que le moteur à essence. La même combinaison de moteurs est également disponible avec 225 ch, pour un prix supplémentaire de 1500 €. Malheureusement, notre 308 était livrée avec un câble de charge qui ne permettait pas toujours de recharger parfaitement la voiture, là encore un cas sporadique. La recharge rapide n'est pas possible, ce qui est peut-être un peu dommage. Toutefois, à l'exception de quelques marques haut de gamme, cela n'est pas non plus possible avec la concurrence.

La nouvelle Peugeot 308 SW Hybrid est un agréable compagnon de voyage. Elle est remarquablement belle et met en valeur, à juste titre, son nouveau logo dans la calandre. Elle combine le plaisir de conduire avec la dynamique dans le confort et le silence. En outre, son i-cockpit 3D constitue un élément frappant et élégant à l'intérieur. Seule la recherche du bon réglage de la direction et de la position de conduite demande un peu de temps et d'habitude, mais une fois cela trouvé, on profite de l'agréable châssis et de la tenue de route. Si vous ne voulez pas d'étoile sur votre nez et que vous avez le budget nécessaire, celui-ci est un choix valable.

LE PLAISIR DE CONDUIRE

La nouvelle Peugeot 308 bénéficie d'une suspension et d'un châssis dignes de son nom et de sa marque. Le lion montre clairement ses dents et on ne peut que s'en réjouir. Le châssis allie confort et dynamisme pour devenir un compagnon de voyage très agréable. Nous avons parlé plus tôt du comportement de la direction. Le filtrage des bosses et des casse-vitesses est également correct. Ce n'est que sur les très grosses bosses que la suspension se sent un peu mieux, mais le choix de jantes plus grandes sur notre version GT y est probablement pour quelque chose. D'ailleurs, l'insonorisation est également exemplaire à l'intérieur.

PRIX PREMIUM

Sa dynamique et ses performances coûtent assez d'argent. La 308 SW Hybrid est disponible à partir de 36 715 € en version Active Pack. Pour notre pack GT avec quelques options, vous devez payer 44 191 €. En contrepartie, vous bénéficiez d'un équipement standard riche et d'un niveau de finition élevé. L'époque où une Peugeot ne prenait pas la qualité et les matériaux au sérieux est terminée dans ce cas. Il est remarquable que lors de la configuration sur le site de la marque, vous pouvez immédiatement choisir si vous êtes un particulier ou un professionnel et voir la différence de prix. En tant que particulier, vous êtes parfois moins agréablement surpris par cela. C'est pourquoi ces hybrides rechargeables restent intéressants, surtout en tant que particulier.

APERÇU

+

- looks
- le plaisir de conduire
- hybride agréable

-

- la position de conduite nécessite un temps d'adaptation
- des systèmes d'aide à la conduite parfois agressifs
- pas de boutons physiques pour la climatisation



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

MOBIA ET EV BELGIUM CONSEILLENT DE COMMANDER UN POINT DE CHARGE DÈS MAINTENANT AFIN DE BÉNÉFICIER D'UN AVANTAGE FISCAL MAXIMAL

Sous certaines conditions, le gouvernement fédéral accorde aux entreprises et aux particuliers qui installent un point de charge un avantage fiscal sous la forme d'une déduction fiscale. Cet avantage est maximal en 2022 et diminue graduellement par la suite. En raison de la forte demande et des longs délais de livraison de certaines pièces, plusieurs installateurs sont déjà contraints d'attendre la fin de l'année. Nous recommandons donc de ne pas reporter la décision d'achat afin de profiter au maximum de cet avantage fiscal.



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>

Inspireer je zintuigen.

De volledig elektrische Kia EV6.



Movement that inspires



Na tal van eerdere prijzen grijpt de nieuwe 100% elektrische Kia EV6 nu ook de prestigieuze titel 'Auto van het Jaar 2022'. Een mooie bekroning van ons streven om elektrisch rijden extra comfortabel en gebruiksvriendelijk te maken. Zo kan je met de Kia EV6 met één enkele laadbeurt tot 528 km afleggen en laad je de batterij op van 10 tot 80% in amper 18 minuten⁽¹⁾. Zijn grote binnenruimte en geavanceerde rijhulpsystemen maken van elke rit een inspirerende ervaring. Maar ook zakelijk valt de Kia EV6 in de prijzen, want hij is **100%⁽²⁾ fiscaal aftrekbaar**.

Ontdek hem nu bij je Kia dealer of surf naar kia.be

Kia Kortrijk

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

Tiers by Novoto

Rijksweg 148 - 9870 Zulte
09 388 84 30 - www.novoto.be

New 4AS

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

Kia Vermant Antwerpen-Zuid

Boomsesteenweg 4 - 2630 Aartselaar
03 870 70 70 - www.vermant.be

Kia Roeselare

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

Geraard Motor

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

Kia Vermant Mechelen

Generaal de Wittelaan 8 - 2800 Mechelen
015 27 77 77 - www.vermant.be

58 kWh = 16,6 kWh/100 KM • 77,4 kWh = 16,6 - 17,2 kWh/100 km • 0 g CO₂/KM (WLTP)

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



(1) Aan een 800 volt laadpaal met een minimum vermogen van 240 kW, en variabel in functie van de temperatuur van de batterij en de externe weersomstandigheden. (2) Gebaseerd op de geldende wetgeving op 01/01/2022. Kia is niet verantwoordelijk voor eventuele wijzigingen in de regelgeving. * 7 jaar garantie of 150.000 km (wat het eerst wordt bereikt, zonder kilometerbeperking gedurende de eerste 3 jaar). ** De getoonde afbeelding is ter illustratie en kan worden gewijzigd.

V.U.:





Les particuliers qui installent une borne de recharge chez eux ont droit, pour les années à venir, à une réduction d'impôt sur investissement. L'importance de cet avantage diminue toutefois selon le moment auquel l'installation est effectuée:

- avant le 31/12/2022: 45 %
- entre le 1/1/2023 et le 31/12/2023: 30%
- entre le 1/1/2024 et le 31/8/2024: 15%

Pour en profiter, la borne de recharge doit être pleinement opérationnelle dans la période spécifiée, c'est-à-dire placée, connectée et inspectée. En outre, l'électricité doit être produite de manière écologique et la station de charge doit permettre un contrôle intelligent du temps et de la puissance de charge. Mobia et EV Belgium recommandent les panneaux solaires comme moyen de réduire les coûts énergétiques.

Les entreprises peuvent bénéficier d'une déduction pour coûts majorés pour les coûts d'amortissement d'une station de charge qui est au moins librement accessible au public pendant les heures d'ouverture normales ou en dehors de celles-ci.

Cette déduction diminue également si l'investissement a lieu à un moment ultérieur:

- jusqu'au 31/12/2022: 200 %
- entre le 1/1/2023 et le 31/8/2024: 150%

Pour les installations dans les entreprises, il faut généralement étudier les possibilités techniques dans le bâtiment de l'entreprise ou sur le terrain.

S'il s'avère que la capacité de raccordement est insuffisante, le gestionnaire de réseau devra également examiner si la puissance nécessaire est disponible. Ces facteurs jouent un rôle dans la détermination de la taille et de la nature de l'infrastructure de tarification. Ce n'est qu'ensuite que la commande peut être passée. Il est donc certain que pour les entreprises qui veulent bénéficier de la déduction de 200 %, c'est maintenant qu'il faut agir pour que l'installation soit opérationnelle avant la fin de l'année.

Plus d'informations sur
www.mobia.be et www.ev.be



Les fédérations de mobilité Febiac, Renta et Traxio travaillent ensemble sous le nom de «Mobia». Les trois partenaires représentent 10 000 entreprises, 160 000 employés et 2,6% du PIB belge.

EV Belgium est la fédération en charge du développement du marché de la mobilité zéro émission en Belgique. Outre les conducteurs de VE, les membres sont des entreprises actives dans les produits et services qui rendent l'électromobilité possible.

D'ITEREN GROUP MOBILITY EXPERIENCE

LA MOBILITÉ DE DEMAIN SOUS TOUTES SES FACETTES

Le salon de l'automobile de cette année n'ayant pas lieu, de nombreux constructeurs automobiles cherchent des solutions de rechange pour présenter leurs nouveaux véhicules et services en direct. D'Ieteren, l'importateur et distributeur belge des marques du groupe Volkswagen, a saisi l'opportunité d'organiser un événement majeur sur la mobilité et a invité ses clients B2B à la première D'Ieteren Mobility Experience!

TEXTE & PHOTOS: WIM VANDER HAEGEN

PROGRAMME COMPLET

Les clients ont eu l'occasion de découvrir la gamme complète de solutions de mobilité au centre de distribution de Kortenberg. Dans un cadre attrayant, ils ont reçu des explications sur le groupe de réflexion Lab Box, EDI - Electric by D'Ieteren, la marque de vélos Lucien, Volkswagen D'Ieteren Finance et MyWay Pro, entre autres. D'Ieteren veut jouer un rôle de premier plan dans les changements sociaux liés à la mobilité. En effet, la mobilité de demain doit être facilitée et durable pour tous. Naturellement, une grande attention a été accordée aux nouveaux modèles et aux développements des différentes marques automobiles.

PREMIÈRE RS ENTIÈREMENT ÉLECTRIQUE

Škoda propose «une voiture de qualité à un prix compétitif». La marque cible les acheteurs soucieux du prix avec une large gamme de voitures modernes et solides. «Les familles jeunes et dynamiques et les personnes ayant des hobbies - les voitures disposent d'un grand espace pour les

jambes et le chargement et d'une grande flexibilité - constituent le principal groupe cible. Ils ont désormais la possibilité de choisir un modèle exclusif. Nous avons découvert l'Enyaq Coupe iV RS, la première RS entièrement électrique de Škoda. La voiture est équipée de deux moteurs électriques qui produisent ensemble 299 ch et 460 Nm. La voiture est équipée d'une batterie de 82 kWh qui lui donne une autonomie de 545 kilomètres. La nouveauté est la version logicielle ME3, qui comprend une meilleure gestion thermique du bloc-batterie. «Nous avons une stratégie claire au sein du groupe qui pousse à l'électrification complète», explique Thierry De Vleeschouwer, directeur des importations de Škoda. «Entre 2026 et 2030, nous passerons complètement aux voitures 100% électriques avec une offre pour tous, du petit au grand modèle. Et les nouveaux développements au sein de Škoda avec l'introduction de l'Enyaq Coupé iV, dont l'iV RS est le plus sportif, s'inscrivent parfaitement dans cette optique. Nous nous attendons à de nombreux développements dans les années à venir et nous allons





mettre en service plusieurs nouvelles installations de production au sein du groupe, notamment dans le domaine des batteries. Nous ne sommes qu'au début de la «révolution électrique». Le groupe investit énormément dans les nouvelles technologies et cela se reflétera bien sûr chez Škoda».

INFRASTRUCTURE DE CHARGE

L'infrastructure de recharge est l'un des sujets les plus brûlants dans le monde des véhicules électriques. «Ce sera en effet le talon d'Achille. Des points de recharge plus nombreux et mieux répartis sont de toute façon nécessaires, mais l'utilisateur devra également être «rééduqué» dans une certaine mesure. Comme déplacer la voiture dès que le processus de charge est terminé et faire de la place pour quelqu'un d'autre, pour ne citer qu'un exemple.»

Les concessionnaires peuvent-ils également jouer un rôle dans ce domaine? «Certes, il est dans les conditions de fournir des points de charge. Ce n'est pas toujours évident, car celui qui veut installer des superchargeurs, par exemple, doit aussi disposer lui-même des infrastructures électriques appropriées.»

PORSCHE

Quand on dit Porsche, on pense toujours à l'émblématique 911 et à son moteur rugissant. Pourtant, la célèbre marque a également fait le pas vers l'avenir électrique avec la Porsche Taycan, la toute première voiture de sport électrique «avec une âme de Porsche». «Dans un avenir proche, l'objectif est de conquérir le marché avec la gamme complète de la Taycan», nous a-t-on dit sur le stand. «Jusqu'à récemment, la Taycan n'existait que dans la version GTS, mais entre-temps, la Cross Turismo et la Sport Turismo ont été ajoutées. Il y a deux ans, la Taycan représentait 10 % des ventes ; aujourd'hui, ce chiffre est passé à bien plus de 30 % et le modèle est la voiture la plus vendue de la marque. Le SUV est un segment important

et les voitures électriques sont l'avenir. Porsche est donc parfaitement sur la bonne voie avec la Taycan. En outre, la plupart des acheteurs sont de nouveaux clients. À l'avenir, Porsche prévoit également des versions entièrement électriques du Macan, qui connaît également un grand succès. Les gens doivent souvent économiser pour s'offrir la Porsche de leurs rêves, mais d'un point de vue comptable, la Taycan en vaut vraiment (plus que) la peine. Ce modèle incarne l'ADN de la marque avec sa sportivité et sa fonctionnalité à l'avant, combinées à l'espace et à une autonomie pouvant atteindre 500 km. Grâce aux chargeurs à haut rendement, disponibles dans tous les centres Porsche, la recharge est également très rapide.»

AUDI

«Chez Audi, la gamme de voitures électriques et de véhicules hybrides rechargeables a été systématiquement élargie ces dernières années», nous dit Stefan Kerckhoven, directeur général d'Audi à D'Ieteren. «Et il y a certainement beaucoup d'intérêt pour cet événement B2B. Nos clients B2B sont très intéressés par la fiscalité, et il va de soi qu'une voiture électrique a des atouts très forts à présenter dans ce domaine. Notre pièce maîtresse est la super sportive Audi e-tron GT, dans la catégorie des SUV, ce sont l'Audi e-tron et les deux modèles Q4 e-tron qui sont devenus nos meilleures ventes.»

La conduite électrique est de toute façon une tendance, qui est encore alimentée par le climat fiscal favorable. «Nous l'avons clairement remarqué à l'annonce des récentes mesures fiscales concernant les voitures de société. Les ventes de VE ont immédiatement pris de l'ampleur. C'est moins le cas pour les clients privés. Les avantages fiscaux sont nettement moindres et, dans ce segment, nous devons également prendre des mesures urgentes pour améliorer l'infrastructure de chargement. Chez D'Ieteren, nous avons la chance d'avoir l'EDI (voir ci-dessous), notre solution pour rendre la recharge plus spacieuse, meilleure et surtout plus pratique pour tous, en entreprise comme à la maison.



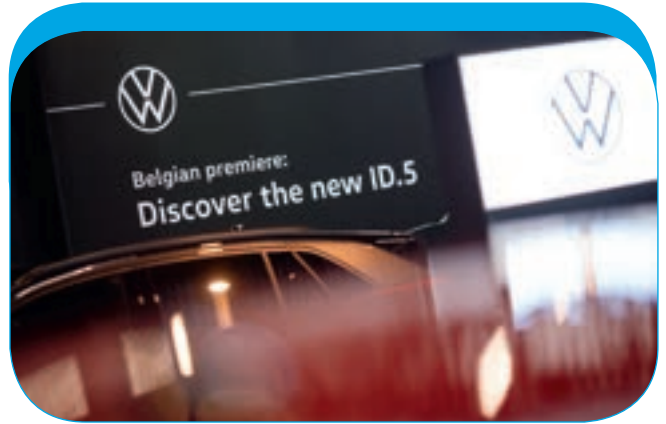
Et n'oubliez pas que la conduite électrique est tout simplement plus agréable «tout court».

«Avec une autonomie de 350 km à 500 km - avec les voitures électriques, cela dépend beaucoup du style de conduite du conducteur - Audi est également parfaitement placée. Si l'on tient compte du fait que le Belge moyen parcourt +/- 40 km par jour, une charge par semaine est suffisante.»

SEAT / CUPRA

SEAT se présente comme une marque franche, offrant un bon rapport qualité-prix et proposant principalement des voitures à moteur thermique. C'est du même coin (et de la même usine) que vient la nouvelle marque Cupra, plus «clinquante». « Avec la Cupra, nous mettons clairement l'accent sur l'histoire de l'électrique », déclare Aurélie Vanneste, directrice de SEAT/CUPRA. «Cupra» signifie initialement «CUP» et «RACING». Les gens associent toujours Cupra aux modèles super sportifs de SEAT - nous parlons de 300 ch et plus - mais aujourd'hui Cupra est une marque en soi qui se présente clairement dans le segment entre la masse et le haut de gamme avec de belles voitures au look sportif. Nous avons plusieurs options aujourd'hui, mais il est certain que tous nos futurs modèles seront 100% électriques à partir de 2025.»

La grande majorité des clients de Cupra viennent du coin des affaires. Cela pourrait-il changer? «Nous l'espérons, mais le prix d'un VE jouera un rôle important à cet égard. Pour l'instant, ce montant est un peu trop élevé pour de nombreuses personnes. Quand j'entends que l'Europe ne veut que des véhicules électriques et que la Belgique prend également des mesures drastiques dans ce domaine, je me demande comment les particuliers, qui ont un budget plutôt modeste, pourront acheter une telle voiture. La réponse viendra-t-elle (en partie) du marché chinois avec des modèles moins chers?»



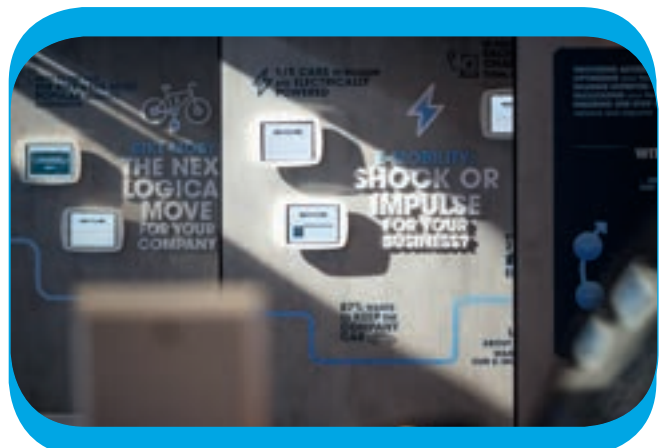
D'autres solutions telles que le leasing privé ou l'abonnement à une voiture électrique seront-elles disponibles pendant la période de transition pour permettre aux gens de consommer la mobilité d'une nouvelle manière? Nous devons attendre et voir. Remarque: la demande est là, certainement de la part du monde des affaires, mais les particuliers sont aussi clairement intéressés par l'histoire des VE. Les véhicules hybrides stagnent pour le moment, mais la conduite 100% électrique est en hausse partout.

VOLKSWAGEN

D'Ieteren a profité de la Mobility Experience pour présenter pour la première fois au public belge la nouvelle VW ID.5, entièrement électrique. «La nouvelle ID.5 convainc par sa forme avant-gardiste qui allie les forces d'un SUV à la silhouette aérodynamique d'un coupé», déclare Gert Van Leeuw, directeur de Volkswagen Belgique à D'Ieteren. «Avec 77 kWh de capacité nette d'énergie de batterie de série pour une autonomie allant jusqu'à 520 km, l'ID.5 se recharge non seulement rapidement (avec jusqu'à 175 kW (CC)), mais aussi intelligemment. Il convient de remarquer l'intérieur «open space» intelligent et généreusement conçu qui offre encore plus de liberté et d'espace.»

Avec l'ID tout électrique. Buzz, VW remet au goût du jour le design iconique du «van». «Des technologies de pointe et un concept d'espace flexible offrent un confort mobile sans précédent. Avec le Buzz, nous transposons le design emblématique à l'ère de l'électromobilité et nous l'associons à l'ADN caractéristique des modèles ID.»

Et puis il y a le «Projet Trinity». «La berline à propulsion électrique sera construite à Wolfsburg à partir de 2026 et établira de nouvelles normes en termes d'autonomie, de vitesse de charge et de numérisation. En outre, il sera capable de conduire de manière largement automatisée selon le niveau 4.»



Trinity (trinité) symbolise trois thèmes: une nouvelle plateforme électronique, une structure d'approvisionnement simplifiée et un site de production entièrement connecté et intelligent à Wolfsburg. Le concept axé sur le logiciel permettra un haut degré de connectivité et de flexibilité.»

EDI

EDI - Electric by D'leteren représente un écosystème complet de solutions de recharge, adaptées aux caractéristiques techniques de tous les véhicules électriques et hybrides rechargeables. L'EDI est un «guichet unique» pour les solutions de tarification», nous informe Steven Vansina, responsable du marketing et des partenariats chez EDI. «Il s'agit de bornes de recharge pour les particuliers ou les lieux de travail et de cartes de recharge (badges) qui donnent aux utilisateurs l'accès à l'un des plus grands réseaux de bornes de recharge (avec plus de 250 000 points de recharge) d'Europe. L'EDI s'occupe de la vérification à domicile, de l'installation, de l'entretien et de l'application de chargement EDI simple et pratique. Grâce à cette application, vous avez un aperçu des points de charge publics, un aperçu pratique de toutes les transactions, etc. Grâce à la station de charge connectée, nous pouvons également fournir une assistance technique à distance. EDI propose également une gamme de panneaux photovoltaïques, afin que les gens puissent aussi rouler à l'énergie solaire.»

LUCIEN

Parmi les nombreuses nouvelles voitures, un stand s'est distingué en particulier. D'leteren regroupe toutes les activités liées aux bicyclettes sous le nom de Lucien. Des bicyclettes? «Beaucoup de gens oublient que D'leteren est bien plus que des voitures», déclare Karl Lechat, directeur Lucien. Nous

existons pendant 217 ans et pendant «seulement» 100 ans, nous sommes impliqués dans «la voiture». D'leteren est une entreprise de mobilité au sens le plus large du terme. Le cyclisme en fait partie depuis très longtemps.»

Alors pourquoi ce tout nouveau concept «Lucien»? «Nous voulons être le numéro 1 de la mobilité durable et accessible. Aujourd'hui, la bicyclette est inextricablement liée à cela, surtout dans le trafic urbain actuel. Notre ambition est de devenir la chaîne de magasins préférée de tous les cyclistes en Belgique. Notre ambition n'est pas de créer notre propre marque de bicyclettes, mais de créer des «magasins de bicyclettes» en coopération avec des partenaires appropriés qui disposent de l'expertise adéquate. Nous voulons combiner cela avec notre expérience en matière de marketing, de réseautage, etc. Lucien est un clin d'œil à Lucien Van Impe, le dernier vainqueur belge du Tour, mais aussi à Lucien D'leteren qui a commencé à importer des voitures et a lancé le processus d'industrialisation ici. Il a joué un rôle clé pour rendre la mobilité accessible à tous. Lucien est un nom qui inspire confiance et traduit l'ambition de D'leteren d'offrir, avec des spécialistes passionnés, une expérience client locale et personnalisée et un service fiable et de qualité à toutes les étapes de la vie du vélo. Notre entreprise de bicyclettes aura des magasins spécialisés avec des personnes compétentes, principalement dans les environnements urbains, car c'est là que se trouve la demande. Nous conseillerons le client sur diverses solutions telles que le financement, l'assurance, l'entretien et les acquisitions. Le premier magasin ouvrira bientôt à Bruxelles, mais l'intention est de s'étendre rapidement en acquérant des magasins dans les principales villes du pays. D'ici cinq ans, nous voulons avoir un réseau belge complet avec Lucien.»



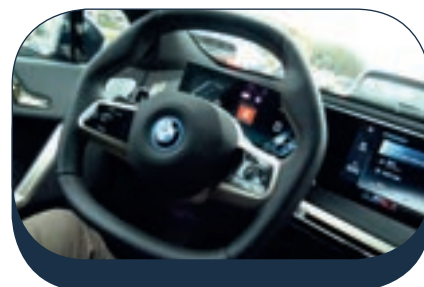
ESSAI: BMW IX XDRIVE 50 SPECIAL FORCES

Après la timide tentative avec l'i3 - dont la production cesse en juillet 2022 - et le modèle intérimaire iX3, BMW opte pour une approche différente avec le nouvel iX. Si l'iX3 est l'apéritif, l'iX doit fournir un plat principal copieux.

Et il est certainement colossal et massif. Avec ses 4,95 mètres de long et 1,97 mètre de haut, il se rapproche des dimensions d'un X5. En termes de hauteur, il se situe dans la région du X6 à 1,70 mètre. L'empattement, avec 3 mètres entre les essieux, fait penser à un X7. Tout cela se traduit par un poids de près de 2,5 tonnes.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF





Quand on ouvre la porte, on ne découvre pas vraiment une BMW. Parce que tout ici est beaucoup plus minimaliste et conçu pour créer un maximum d'espace. À l'avant comme à l'arrière, il n'y a rien entre les sièges. BMW appelle cela un «open space», littéralement. Au milieu de l'avant, il n'y a que le repose-bras, sur lequel se trouve le i-drive, la seule chose qui semble quelque peu familière. En sortant de la voiture, il a fallu chercher une poignée de porte, qui n'existe pas. Les portes s'ouvrent à l'aide d'un bouton-poussoir électrique. Il y a aussi le nouvel Curved Display, qui est la plus grande nouveauté de ce SUV électrique. Le tableau de bord contient un écran impressionnant qui se penche légèrement vers le conducteur. Les deux écrans LED qui se fondent l'un dans l'autre mesurent respectivement 12,3 pouces pour celui contenant les informations pour le conducteur et même 14,9 pouces pour l'écran tactile avec les fonctions d'infotainment. Ce dernier fonctionne comme un smartphone avec différentes mosaïques. Les fonctions de la climatisation et du climat qui l'accompagne sont également entièrement numériques. Ce qui n'est pas toujours le moyen le plus pratique pour régler rapidement la température, la direction ou le chauffage des sièges.

523 CH ET 765 NM

Le BMW iX Xdrive50, notre version d'essai, est équipée de deux moteurs électriques - un sur chaque essieu - qui développent ensemble 523 ch ou 385 kW et surtout 765 Nm. Il en résulte un sprint de l'arrêt à 100 km/h en 4,6 secondes. En appuyant à fond sur la pédale d'accélérateur, on obtient une vitesse maximale limitée à 200 km/h. Vous avez l'impression qu'il y en a plus, mais si c'est ce que vous voulez, votre vendeur BMW vous renverra volontiers à la future M60 de l'iX, qui délivrera pas moins de 619 ch. Ceux qui le veulent avec moins peuvent opter pour le iX Xdrive40 avec 326 ch.

BATTERIES ET AUTONOMIE

La batterie de l'iX 50 est de 111 kWh brut, ce qui revient à 105,2 kWh net. L'autonomie WLTP indique jusqu'à 630 km. Nous avons atteint jusqu'à 467 km sur l'ordinateur de bord, ce qui revient à un peu moins de 400 km. Un chiffre très acceptable. Avec de bonnes conditions météorologiques, les 500 km devraient certainement être réalisables. Il convient également de noter sa méthode de récupération. Cela peut se faire via le mode B du levier de vitesse. BMW promet de recharger jusqu'à 208 kW dans les batteries. Il est agréable de savoir que le nombre de kilomètres récupérés peut être lu en bas du tableau de bord. Le réglage du niveau de récupération d'énergie via des spatules au volant, comme chez d'autres marques, n'est pas possible, tout simplement parce qu'il n'y a pas de palettes de changement de vitesse. La consommation de notre voiture d'essai a varié entre 19,7 kWh/100 km et 30,6 kWh/100 km. La recharge est possible avec une

capacité maximale de 195 kW sur les chargeurs rapides prévus à cet effet. Nous avons fait le plein à un chargeur rapide de 30 % à 80 % en 35 minutes ou dans ce cas nous avons fait le plein de 54.12 kWh. En termes d'autonomie, cela signifie de 156 km à 362 km.

Le iX est une voiture rapide, surtout lorsque vous utilisez le mode Sport. Mais c'est une voiture lourde - et nous parlons ici de son poids susmentionné, ce qui signifie qu'elle n'a pas le dynamisme souhaité des autres BMW. Par moments, elle est un peu trop sous-vireuse à notre avis. Avec les 4 roues motrices, la tenue de route et l'adhérence sont bien sûr optimales. Cette BMW se conduit comme la limousine de luxe BMW série 7. Dans notre voiture d'essai, ceci était combiné à l'Integral Active Steering en option, qui signifie quatre roues directrices, ce qui améliore la manœuvrabilité. Cela peut s'avérer utile, notamment dans les parkings ou les rues étroites. Il convient également de mentionner l'assistant de recul, qui permet à la voiture de parcourir la dernière distance en marche arrière en sortant d'une place de stationnement, par exemple. Cela facilite grandement le stationnement hors du parking.

PRIX

Notre BMW a un prix de base de 102 850 € et avec les options nécessaires, cela monte à 120 000 € ou plus. Le iX Xdrive40 (326 ch - bloc batterie 71,5 kWh) est disponible à partir de 81 200 €.

APERÇU

- | | |
|--|---|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • Un espace intérieur impressionnant • autonomie • écran incurvé | <ul style="list-style-type: none"> • voiture lourde • un certain manque de «freude am fahren» • support de siège avant |

Le BMW iX est une voiture impressionnante, c'est le moins que l'on puisse dire. Son apparence n'est pas la tasse de thé de tout le monde, mais à l'intérieur, il est de haute technologie avec son nouvel écran incurvé. Il est également rapide, silencieux et confortable. Il se conduit comme un train, mais à notre avis, il lui manque le dynamisme auquel nous sommes habitués de la part de BMW.

TEST: CUPRA BORN 58 KWH

(RE)BORN ID.3

La plateforme MEB du groupe VW a déjà produit un certain nombre de modèles. Seat a même placé sa première voiture électrique sous sa sous-marque sportive Cupra. Nous découvrons à quel point ce frère du VW ID.3 est vraiment sportif.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF



LOOKS

La sportivité se voit immédiatement à l'extérieur. La Cupra Born se distingue par des accents de couleur or, comme le nom de la marque sous le nez sur lequel figure le logo. Elle est également dotée de feux de jour à LED élégants et d'un diffuseur d'air agressif, ce qui est rare sur une voiture électrique. À l'arrière, le nom de la marque est à nouveau inscrit en intégralité, à côté d'une barre lumineuse continue sur toute la largeur de la voiture. Et pour lui donner une allure encore plus sportive, il y a un diffuseur en bas. Ce dernier, en particulier, donne au Born une allure sportive plus prononcée. Oh oui, il y a même des 'sideskirts' et un choix de jantes de 20 pouces avec à nouveau ces accents caractéristiques de couleur cuivre. Une VW ID.3 ressemble à un bambin à côté de cette coquine.

La Cupra se distingue également à l'intérieur. Ici aussi, la couleur cuivre des logos dicte la loi. Ceci est particulièrement visible sur la console centrale. Le volant affiche également le nouveau logo Cupra. Mais pour le côté sportif, il y a aussi les confortables sièges sport. Pour le reste, le Born ne peut cacher qu'il copie l'ID.3, avec les instruments numériques minimalistes derrière le volant et l'écran tactile de 12 pouces placé au centre pour l'infotainment. La finition semble être d'un niveau légèrement supérieur à celui du VW. Seul sur le contrôle des vitres et des rétroviseurs électriques on n'est pas très enthousiaste, comme le « clic » qu'il donne à chaque fois qu'on actionne les vitres ou les rétroviseurs. La finition des panneaux de portes latérales pourrait être légèrement meilleure, les plastiques étant plutôt durs.

TOTAL HABITUEL

Il fait également un copy paste en ce qui concerne son moteur électrique. Cela signifie des puissances électriques de 150 et 204 ch. Dans le meilleur des cas, cependant, vous pouvez opter pour une version E-Boost, qui passe brièvement de 204 à 231 ch sur simple pression d'un bouton. Notre voiture d'essai ne disposait pas de cette option. Avec les 204 chevaux de notre voiture d'essai, vous pouvez atteindre 100 km/h en ... secondes.



Le Cupra Born est une bouffée d'air frais bienvenue parmi tous les électro-SUV qui font des vagues au sein du groupe VW. Elle se distingue par ses accents sportifs et les traduit dans son comportement. Et ce dernier point sera l'argument de vente du Cupra,



APERÇU

- | | | | |
|---|---|---|---|
| + | <ul style="list-style-type: none"> • allure sportive • tenue de route • le plaisir de conduire | - | <ul style="list-style-type: none"> • Finition des panneaux de porte • Autonomie de conduite avec un style de conduite sportif • Glissières sur le volant pour la climatisation et les commandes tactiles |
|---|---|---|---|

Pour les packs de batteries, vous pouvez choisir entre 45, 58 ou 77 kWh. Notre version était la 58 kWh, ce qui lui donne officiellement une autonomie de 420 kilomètres. Comme cela n'est possible que dans des conditions favorables, nous avons atteint une autonomie d'environ 300 kilomètres. Vous pouvez également choisir entre quatre modes de conduite, dont le mode Range combiné au mode B du levier de vitesse est le plus économique. Dans ce mode, nous avons consommé 19,7 kWh/100 km sur l'autoroute. Sur l'ensemble de la période d'essai, notre moyenne a été de 20,4 kWh/100 km. De beaux chiffres en ce qui nous concerne.

La charge est possible sur votre wallbox ou sur une borne de recharge publique jusqu'à 11 kW et jusqu'à 125 kW sur un chargeur rapide. Pas vraiment lent, mais il existe bien sûr de meilleures références. Il nous a fallu environ 50 minutes sur le chargeur rapide pour passer de 37 % et 108 km à 100 % et 266 km.

FUN

À notre avis, la chose la plus importante sur la Cupra Born est sa propulsion arrière combinée à un châssis adapté. La suspension sportive associée à la direction abaissée vous permettent de vous amuser avec cette hatchback. La direction et les virages sont très souples et, de temps à autre, vous pouvez laisser l'arrière glisser un peu. L'un des modes de conduite s'appelle «Performance», rien que le nom donne envie de s'amuser. Pas de drift comme dans la nouvelle Audi RS3, mais pour une voiture électrique, c'est une voiture assez agréable. Les propriétaires de Mini qui veulent quelque chose de différent devraient absolument l'essayer.

PRIX

Sur le site web du Cupra, la configuration commence toujours par la version 45 kWh. Prix de départ: 38 646,85 euros. Si vous voulez le 58 kWh comme le nôtre, alors € 5 000,- sont ajoutés immédiatement. Une VW ID.3 similaire démarre à 43 565 € pour la 58 kWh avec seulement 145 ch. Pour la même puissance (204 ch), la version Pro Performance de VW débute à 45 215 €. A proprement parler, ils ne sont pas si éloignés l'un de l'autre. En ce qui nous concerne, le choix est facile à faire. Viva l'Espana.

Notre voiture d'essai avait quelques options et coûtait 47 000,- €. Pour les indépendants et les entreprises, il s'agira certainement d'un élément à garder sur leurs listes. Parce que la situation fiscale favorable et la déductibilité jouent un rôle. Les particuliers verront cette tarification différemment. Ce sera sans doute le défi à relever pour une marque comme Cupra. Les personnes qui veulent absolument une image plus sportive et qui la recherchent sur le marché de l'électrique sont certainement au bon endroit.

ESSAI: SSANGYONG KORANDO E-MOTION

FAIRE CE QUI DOIT ÊTRE FAIT

L'entreprise coréenne Ssangyong n'a pas non plus échappé à l'électrification. Pour leur première voiture électrique, ils ont choisi le SUV Korando. Il est judicieusement nommé e-Motion. Nous découvrirons dans ce test s'il suscite des émotions.

TEXTE: FILIP DEWULF



Avec ses 4,45 mètres de long et 1,62 mètre de haut, le Korando est un SUV assez grand, puisque son empattement est de 2,67 mètres. L'e-Motion se reconnaît à des accents bleus, une calandre plate et des jantes spécifiques. Pour le reste, il n'y a pas de différence avec la version ordinaire à essence ou diesel. A l'intérieur, la hauteur des sièges est suffisante, la visibilité est bonne tout autour et les rétroviseurs extérieurs sont de bonne taille pour garder un aperçu. Le coffre ne perd pas non plus d'espace malgré l'équipement électrique qu'il transporte. Avec 551 litres, il y a beaucoup d'espace de rangement. Les câbles de recharge peuvent être rangés dans une poche située au fond du coffre. En outre, vous pouvez tracter une remorque d'un poids maximal de 1500 kg. Un fait rare avec les VE.

61 KWH

Sous le Korando se trouve un moteur électrique de 190 ch et une batterie de 61 kWh. Le couple est de 360 Nm. Ce n'est pas un modèle de puissance, mais il permet d'accélérer rapidement. L'accélération à 100 km/h n'est pas précisée par le constructeur coréen, seulement la vitesse de pointe, qui est arrêtée à 156 km/h. Les batteries permettent officiellement à la voiture de couvrir une distance de 339 km. Avec une batterie pleine, l'ordinateur de bord de notre e-Motion indiquait 324 km et nous avons en fait atteint 270 km. Mais avec une approche raisonnable, c'est-à-dire en conduisant en mode Eco et en utilisant pleinement les palettes au volant pour laisser le mode de génération le plus élevé faire son travail, vous pourriez certainement aller plus loin. Nous estimons que 280 à 300 km devraient être possibles. Par moments, la consommation indiquée n'était que de 15,1 kWh avec des extrêmes allant jusqu'à 25 kWh, mais c'était lors d'un trajet sur autoroute à une vitesse de croisière de 125 km/h. La consommation moyenne était d'environ 17,2 kWh.

La charge peut se faire via le chargeur de bord jusqu'à 6,6 kW, ce qui n'est pas non plus énorme, mais il faut environ 8 heures à la voiture pour se recharger. Heureusement, si vous le souhaitez, vous pouvez également utiliser un chargeur rapide, bien qu'ici la capacité maximale soit limitée à 50 kW, ce qui prend tout de même 54 minutes pour charger de 20 à 80 %.

LA SÉCURITÉ SUR LA ROUTE

Le Korando fait de son mieux sur la route, mais ne se distingue pas vraiment. C'est un agréable compagnon de voyage qui accomplit son travail

confortablement, sans bruit et en silence. La finition est correcte, mais ici et là, quelques plastiques durs sont encore visibles. Le comportement routier est rassurant, il prend les virages sans perdre l'adhérence ni balancer excessivement. Ce n'est pas une voiture avec laquelle vous pouvez maintenir le rythme d'une voiture de rallye, mais le public cible ne l'exige sans doute pas.

ÉQUIPEMENT COMPLET

Le Korando est proposé en trois niveaux de finition, chacun avec un équipement très complet. En particulier dans le niveau de finition le plus élevé, Platinum, tout est présent. Les sièges en cuir, la climatisation bi-zone, la caméra de recul, le régulateur de vitesse adaptatif, le démarrage et l'entrée sans clé et tous les équipements de sécurité importants. Le tableau de bord numérique pour le conducteur mesure 9 pouces, et l'infotainment au milieu du tableau de bord mesure 12,3 pouces. Même Android Auto et Apple Car Play sont de série dès la version de base. Il n'y a pas d'options, à l'exception de la couleur métallique (600 €) si vous souhaitez choisir l'une des trois autres couleurs en plus du blanc.

COMBIEN ÇA COÛTE?

Le Korando e-Motion est disponible à partir de 38 990 € dans sa version de base appelée Bronze. La version haut de gamme Titanium que nous avons conduite coûte 43 090 €. Le modèle intermédiaire Platinum coûte 39 490 euros. Ssangyong offre également une garantie de 7 ans ou 150000 km. En dehors de quelques acteurs chinois, il n'y a pas ou peu de concurrents. Et s'il y en a, ils sont plus chers.

La Ssangyong Korando e-Motion n'est pas la voiture la plus sexy du marché et la part de marché de la marque est faible. Mais dans ce segment, peu de VE l'imitent. Elle n'a pas la plus grande autonomie, mais elle se conduit en douceur, avec confort et économie, et avec à peu près tout ce qui est de série et que vous devez payer ailleurs. Et comme elle est encore spacieuse, elle peut convenir aux familles qui ne se soucient pas d'une voiture à l'image.



APERÇU

- | | |
|---|--|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • consommation • équipement standard • Espace intérieur | <ul style="list-style-type: none"> • charge rapide limitée à 50 KW • design • image de marque |



PREMIER ESSAI: SUBARU SOLTERRA UNE VRAIE SUBARU

En 2003, Subaru avait déjà un véhicule électrique. En coopération avec le producteur d'électricité Tepco, Subaru a ensuite mis au point la R1e, une (mini) voiture électrique dotée d'une batterie de 40 kW et d'une puissance de 54 ch, qui lui a permis de parcourir 80 km pour une vitesse de pointe de 100 km/h.

Les temps ont changé entre-temps, comme chacun sait, et aujourd'hui Subaru présente le Solterra - comment pourrait-il en être autrement - un SUV en version VE. Subaru se dit spécialiste des SUV, puisque 95 % de ses ventes sont consacrées à ce type de voitures.

TEXTE: FILIP DEWULF - PHOTOS: SUBARU BELUX ET FILIP DEWULF

50/50 SUBARU ET TOYOTA

Subaru ne cache pas qu'elle coopère avec Toyota, d'où le BZ4X chez Toyota et ce Solterra. Bien que les responsables de Subaru tiennent à souligner que le Solterra est bien une Subaru. Les partenariats sont les suivants: Toyota fournit la plateforme et la technologie d'électrification des deux voitures, tandis que Subaru est responsable des quatre roues motrices, des dispositifs de sécurité et de la dynamique. Et Subaru souligne une fois de plus son statut de spécialiste de la transmission intégrale en proposant le Solterra uniquement en version AWD. Après tout, Subaru est synonyme de sécurité, de robustesse et de plaisir. Avec cette AWD, la première est déjà un fait.

TEST DE DÉPISTAGE À ALDENHOVEN

Pour notre premier essai, nous nous sommes rendus à Aldenhoven, près d'Aix-la-Chapelle en Allemagne, où le centre de formation offrait diverses possibilités de mettre le Solterra à l'épreuve pour la première fois. Nous avons été particulièrement impressionnés par la technologie X-Mode, qui vous permet de descendre une pente raide sans même toucher aux freins. Vous réglez le système et choisissez le degré de descente à l'aide d'un levier de sélection situé sur la console centrale. En plus de l'extrême fiabilité du système 4x4. La voiture reste stable en toutes circonstances, même sur le parcours avec les pavés ou les crêtes typiquement belges. Même lors d'un freinage sur une surface glissante, la voiture reste parfaitement stable et lors du parcours de maniabilité, elle reste joliment sur la voie, même si l'on ressent le poids qu'elle porte en tant que SUV.

218 CH POUR 71,4 KWH

Voilà pour les essais sur piste. Nous en arrivons maintenant aux données techniques. Le Solterra est équipé de deux moteurs électriques, qui répartissent parfaitement la puissance entre les essieux avant et arrière. La puissance du système est ainsi de 160 kW ou 218 ch. Le sprint jusqu'à 100 km/h est possible en 6,9 secondes. Des temps rapides, mais pas un super sprinter. Ce qui nous enthousiasme un peu moins, c'est la forme de récupération et la «one pedal-drive» qui l'accompagne. Cela peut être fait en utilisant les palettes de changement de vitesse derrière le volant. Il existe plusieurs positions, mais dans la position la plus haute, la sensation de freinage n'est pas très prononcée et il n'y a pas de pédale complète. Un choix conscient de la part des développeurs de Subaru, mais nous n'en voyons

APERÇU

- | | | | |
|---|--|---|--|
| + | <ul style="list-style-type: none"> • Design global • Système X-mode • Équipement standard | - | <ul style="list-style-type: none"> • Chargement limité de série • Pas de véritable one pedal drive |
|---|--|---|--|

pas vraiment l'utilité. Notez que la Subaru est la seule à avoir ces palettes, la Toyota n'en a pas.

L'autonomie, dans laquelle Subaru met trop volontiers l'accent sur les circonstances, le climat et le style de conduite, peut officiellement dépasser 400 km. Sur la piste d'essai d'Aldenhoven, nous n'avons bien sûr pas pu le vérifier, tout comme la consommation n'était pas non plus une référence. La charge peut se faire de manière standard via le courant alternatif à 6,6 kW, ce qui nous semble médiocre. En option, cette puissance pourrait être portée à 11 kW. Il faut absolument prendre cette option, nous croyons. La recharge rapide peut alors se faire à 150 kW, ce qui est une bonne valeur.

COMPÉTITIF

Le Solterra est un SUV spacieux, qui offre beaucoup d'espace au conducteur, au copilote et aux passagers à l'arrière. En outre, le coffre a une capacité de 441 à 452, dépendant du fait que la voiture est équipée ou non du système hi-fi avec subwoofer. Le Solterra se décline en

deux versions, dont le pack Sky est la plus importante et comprend des extras comme des jantes de 20 pouces (18 de série sur la version de base), un toit en verre panoramique, une fonction mémoire sur le siège conducteur électrique, le chauffage des sièges à l'arrière, un chargeur sans fil pour les smartphones et le système audio Harman Kardon. Le prix de base est d'environ 55 000 €, le prix supplémentaire pour le pack Sky n'est pas encore connu. La version AWD similaire de la Toyota BZ4X débute avec un prix de base de 60 480 €. À cet égard, Subaru a déjà un avantage et est compétitive. Subaru vise également le marché des véhicules commerciaux pour la première fois, puisqu'elle était quasiment absente de ce segment auparavant. Le Solterra sera disponible chez les concessionnaires à partir de l'été 2022.

Avec la nouvelle Solterra, Subaru met sur le marché un produit bien développé avec lequel elle peut certainement battre la concurrence. Subaru joue sur sa solide réputation de spécialiste des 4x4 en dotant le Solterra de quatre roues motrices de série. Malgré les nombreuses similitudes avec la Toyota BZ4X, il s'agit d'une vraie Subaru et ils en sont fiers à juste titre. En outre, son prix est compétitif, elle est bien équipée et se conduit superbement. Seule l'utilisation des palettes pour la conduite à une pédale, qui en fait ne sont pas là, nous échappe un peu.



PREMIER ESSAI: RENAULT MEGANE E-TECH ELECTRIC

LA NOUVELLE RÉFÉRENCE DANS LE SEGMENT?!

Avec la Zoë, Renault a déjà 10 ans d'expérience dans le domaine des voitures électriques. Mais maintenant ils présentent une version électrique de leur best-seller Megane. Nous avons pu vérifier les qualités de la nouvelle Megane E TECH Electric lors des premiers essais routiers qui ont eu lieu dans la région de Malaga et de Marbella.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF



COMPACT ET SURTOUT LÉGER

La nouvelle Mégane E-Tech utilise la nouvelle plateforme CMF-EV qui sera utilisée dans le groupe Renault-Nissan pour d'autres modèles. La caractéristique de cette Renault est la compacité et la légèreté des batteries. Les batteries n'occupent que 11 centimètres de l'espace au sol et le poids est donc limité à 295 kg seulement. Par rapport à une VW ID.3, c'est environ 200 kg de moins. Globalement, la voiture pèse entre 1640 kg pour la version de base et 1780 kg dans les versions supérieures.

CHOIX

La Mégane E-Tech existe en 2 puissances et 2 packs de batteries. La version de base EV40 développe 130 ch et dispose d'une batterie de 40 kWh. Il existe ensuite l'EV60 avec 218 ch et une batterie de 60 kWh. L'EV40 a une autonomie WLTP de 300 km, tandis que l'EV60 a une autonomie de 450 à 470 km. Ce dernier en version «Evolution ER» avec charge super ou optimum et 130 ch. Ce sera sans doute la version la plus intéressante sur le marché des flottes. Les autres versions d'équipement s'appellent Equilibre, Techno et Iconic. Selon la





version, les batteries peuvent être chargées avec un maximum de 22 kW ou avec une charge rapide de 85 ou 130 kW. Cette dernière est appelée charge optimum. Une pompe à chaleur est disponible en option (500 €), mais pas sur la version de base de l'Équilibre. Il est dommage que vous deviez choisir une version plus importante pour obtenir une fonction de charge rapide. Nous n'avons pas pu l'essayer pendant la journée d'essai.

CONSOMMATION

Lors de l'essai, nous avons été agréablement surpris par la consommation favorable indiquée sur l'ordinateur de bord. Au cours de notre trajet - parfois difficile - nous avons atteint une moyenne maximale de 18,1 kWh/100 km, ce qui en fera sourire plus d'un. Ainsi, avec une batterie pleine dans la version 60 kWh, vous pouvez parcourir près de 400 km.

DU PLAISIR SUR LA ROUTE

La chose la plus importante pour laquelle nous étions présents à Marbella est bien sûr les caractéristiques de conduite. Dans l'arrière-pays et sur les belles routes de montagne, la nouvelle Mégane E-Tech nous a agréablement surpris. Grâce à une courte réduction du volant, la nouvelle voiture française se dirige avec beaucoup

de vivacité, ce qui se traduit par une sensation de direction directe. Nous avons parfois eu l'impression de conduire une version RS, alors que les responsables n'ont pas voulu (ou n'ont pas osé) nous dire si une version RS était encore au programme. Pour nous, c'est certainement autorisé, car le châssis pourrait certainement le supporter. La Mégane E-Tech est une voiture à traction avant, mais il n'est pas question de sous-virage ou de perte d'adhérence. La conduite sur les seuils et les surfaces irrégulières est exemplaire.

GOOGLE

À l'intérieur, les sièges offrent un soutien suffisant et vous avez une vue sur les deux écrans, tous deux de 12 pouces dans les versions supérieures. Juste derrière le volant, on trouve le levier de vitesse, un satellite pour la commande des essuie-glaces et enfin un pour la commande de l'audio. Peut-être la seule chose qui pourrait prêter à confusion dans un intérieur autrement bien rangé, mais il y a aussi beaucoup d'espace de rangement. Le coffre a une capacité de 440 litres et son seuil de levage est plutôt élevé, mais il dispose d'un compartiment de rangement en dessous, pratique pour les câbles de charge. L'infotainment est intuitif et utilise Android Automotive, et la navigation se fait par conséquent via Google Maps. Une navigation

claire, rapide et précise, utilisant l'état de la batterie et les stations de recharge sont intégrées. Un compliment également pour le nouveau régulateur de vitesse adaptatif, qui ajuste sa vitesse à l'approche des ronds-points. Cela ne plaît pas à tout le monde, mais cela peut contribuer à la régénération typique d'une voiture électrique. La régénération est également possible, grâce aux palettes situées derrière le volant. Cependant, cette Mégane n'est pas complètement à pédale unique.

BUDGET

La nouvelle Mégane est disponible à partir de 35 200 € pour la version de base EV40. Un EV60 est disponible à partir de 40 200 €. Nous avons conduit l'EV60 en version Techno pour 44 700 € ou EV60 Iconic pour 47 700 €. Entre les deux, vous avez l'EV60 Evolution ER avec 130 ch pour € 41 200,-. À notre avis, ce sont des prix compétitifs, surtout pour le marché des voitures de société. Pour les particuliers, le passage à une VE supérieur à 40 000 peut être plus délicat.

APERÇU

+

- consommation
- structure légère de la batterie
- la direction et la tenue de route

-

- Pas de charge rapide à partir de la version de base
- seuil de coffre haut
- 3 satellites derrière le volant droit

Malgré son nom familier, la Mégane E-Tech Electric est une voiture entièrement nouvelle. Conçue sur une nouvelle plateforme, elle allie la légèreté de sa batterie à une excellente sensation de direction, ce qui lui permet d'avoir une tenue de route agréable. En plus de cela, elle est lisse et sa consommation est également bonne. En ce qui nous concerne, la Mégane peut facilement être considérée comme la nouvelle référence dans son segment.

PLAY AV OPTÉ CONSCIEMMENT POUR LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE «IL Y A PLUSIEURS RAISONS POUR LESQUELLES NOUS AVONS CHOISI SMAPPEE»

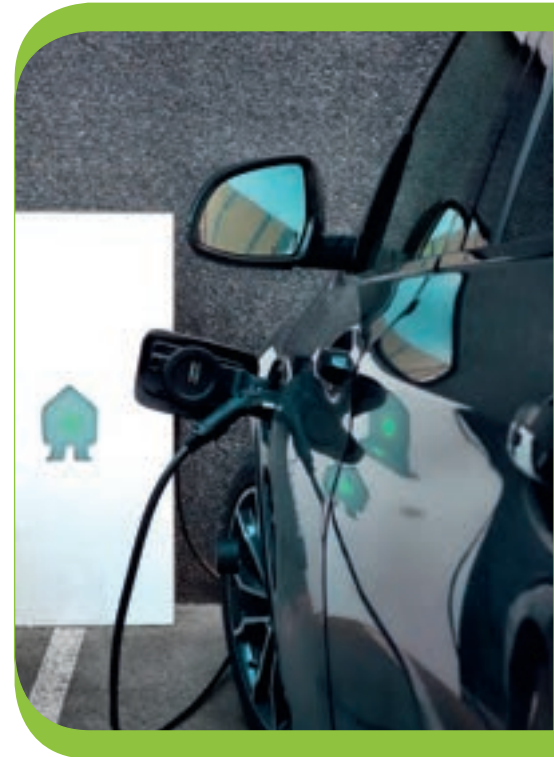
«L'énergie verte est un élément que nous avons intégré depuis un certain temps dans notre philosophie d'entreprise afin de créer l'image la plus verte possible», explique Vic Hoste, responsable de l'innovation chez Play AV. «Rendre notre mobilité électrique autant que possible y contribue largement.» La société audiovisuelle basée à Nazareth a délibérément choisi les bornes de recharge Smappee et explique pourquoi.

TEXTE: WIM VANDER HAEGEN

SERVICE COMPLET EN MATIÈRE D'AUDIOVISUEL

«Play AV est un acteur du marché de l'audiovisuel, ce qui dans notre cas signifie que nous nous occupons de tout ce qui concerne la location et l'installation fixe de tous les matériels qui ont à voir avec l'audio, la projection d'images et autres. Nos consultants AV partent de la demande du client pour des conseils spécifiques sur les installations audiovisuelles et élaborent un plan d'image numérique, de son et de lumière pour des concepts audiovisuels complets. Cela commence par l'équipement des salles de réunion avec des solutions audiovisuelles, tant pour les petites vidéoconférences que pour les réunions dans les grands auditoriums, où nous pouvons installer des murs LED gigantesques pour diriger de manière transparente tous les sons et les images. En outre, il y a notre histoire de «location» où nous soutenons

les entreprises dans leurs histoires B2B et nous nous occupons du support technique complet, du plus petit spot lumineux au plus grand écran LED, et ce pour un jour, quelques semaines ou via des contrats de location flexibles. Nous disposons de studios où les clients peuvent faire ce qu'ils veulent, tant pour des événements internes que pour le monde extérieur. Nous nous assurons que le studio soit disponible et que le live stream soit parfaitement organisé. Nous aidons à écrire le scénario, nous nous occupons de l'éclairage, des micros, des boîtes, etc. Récemment, en raison de la pandémie, nous avons souvent été actifs à l'intérieur, mais dans des circonstances normales, nous le sommes aussi à l'extérieur. En bref, le service complet concernant l'audiovisuel est notre activité principale. Notre siège social se trouve à Nazareth



(Flandre orientale), mais nos activités se déroulent également bien au-delà. Aujourd'hui, nous sommes également un acteur connu en Flandre occidentale, à Anvers et à Bruxelles, et cela s'étend systématiquement. Même dans le Limbourg et aux Pays-Bas, où de plus en plus de clients font appel à notre vaste gamme de services. L'objectif est évidemment de se développer davantage dans les années à venir.»

ENTREPRISE LOCALE

L'idée d'installer des bornes de recharge est née d'un besoin réel. «Nous avons actuellement deux voitures hybrides rechargeables et deux voitures entièrement électriques, et six autres sont en cours de construction. Au départ, nous avons pensé laisser les gens recharger chez eux ou dans des stations de recharge publiques, mais au final, nous pensons qu'il est important de s'impliquer dans l'écologie en tant qu'entreprise et de rendre nos trajets aussi écologiques que possible. Notre propre infrastructure de charge est également le complément parfait de nos panneaux solaires. Par l'intermédiaire d'une connaissance du directeur général Dirk



Verhellen, nous avons contacté Smappee, qui est également une entreprise locale. Nous aimons que les entreprises locales fassent appel à nous et nous essayons de le faire activement nous-mêmes. Smappee a été en mesure de nous fournir non seulement le bon produit, mais aussi de solides compétences techniques. Ils accordent également beaucoup d'attention à l'aspect visuel, ce qui nous a immédiatement séduits en tant que société audiovisuelle. Après tout, nous ne voulons pas seulement installer des bornes de recharge dans notre parking, il faut aussi qu'elles soient esthétiques. En tant qu'acteur audiovisuel sur un marché en constante évolution, nous nous efforçons d'avoir une image élégante et contemporaine. Les stations de recharge Smappee s'inscrivent parfaitement dans ce contexte.

PETITES ET GRANDES STATIONS DE RECHARGE

Play AV a choisi des stations de recharge petites et grandes. «Nous avons divisé cela délibérément. À l'intérieur, il y a trois petites stations de recharge avec deux points de recharge à câble fixe dans notre parking, tandis que les deux grandes stations de recharge avec deux points de recharge se trouvent à l'extérieur du bâtiment. Nous pourrions également les rendre publiques, mais nous sommes encore en train d'y réfléchir. Et puis nous avons aussi un modèle plus petit avec une borne de recharge pour notre agence de Zonhoven. Les stations de recharge s'inscrivent aussi parfaitement dans notre objectif de rendre les choses aussi pratiques que possible pour nos collaborateurs. Dans le cas des véhi-

cules hybrides rechargeables, plus le chargement est facile, plus les gens sont enclins à se charger électriquement et à réduire leur consommation de combustibles fossiles. Les stations de recharge extérieures ne sont pas équipées de câbles fixes. Si nous voulons éventuellement rendre ces pôles publics, c'est une meilleure solution.»

L'installation et le système de gestion complet ont été réalisés par Play AV elle-même, car elle dispose d'un personnel techniquement qualifié qui était parfaitement capable de le faire elle-même.

SYSTÈME DE GESTION DE L'ÉNERGIE

Outre les bornes de recharge elles-mêmes, le système de gestion de l'énergie a également été intégré au projet par Smappee. «On ne peut parler de bornes de recharge intelligentes que si un système de mesure y est également associé. Le système Smappee se compose donc de deux parties. D'une part, les stations de recharge elles-mêmes, et d'autre part, les modules qui se branchent sur la boîte à fusibles et surveillent à la fois les activités des stations de recharge et ce qui se passe dans le bâtiment grâce, par exemple, à notre propre énergie solaire. Le système mesure exactement l'apport des panneaux solaires et ce qui est consommé. À l'heure actuelle, nous surveillons également la manière et la quantité de recharge, ainsi que les stations de recharge. Via le tableau de bord, nous pouvons voir toutes les données en temps réel, mais il est également possible de les suivre par semaine, par mois, etc. Dès que les grandes stations de recharge seront mises à la disposition du public à l'extérieur, nous

voulons travailler avec des badges. Grâce au système de gestion de l'énergie, nous pouvons aussi facilement élaborer un système de tarification.

SENSIBILISATION

Play AV envisage également d'équiper les stations de recharge internes d'un système de badges. «Nous pourrions ainsi tenir une sorte de registre de qui facture combien et le relier à la carte de carburant. Nous voulons sensibiliser nos concitoyens à la nécessité de choisir l'énergie verte. Il est important de limiter autant que possible la quantité d'énergie «fossile» dont nous avons encore besoin. Bien que nous recevions une compensation pour l'énergie provenant des panneaux solaires que nous installons nous-mêmes sur le réseau, celle-ci ne peut être comparée au profit que nous pouvons réaliser en consommant le plus possible nous-mêmes. C'est pourquoi nous avons besoin de ces stations de recharge intelligentes. C'est bien plus qu'un outil permettant de donner de l'énergie à la voiture. Il y a un écosystème complètement sophistiqué derrière et c'est précisément cela, en combinaison avec la conception intelligente et la présence locale, qui nous a incités à choisir Smappee.»

VERS L'AVENIR

Ceux qui choisissent Smappee choisissent aussi l'avenir. «Il est parfaitement possible de se développer, tant ici que dans notre agence du Limbourg, et de tout contrôler via le même tableau de bord. Bien sûr, nous ne savons pas pour l'instant si et quand cela se produira, mais il est en tout cas certain que nous voulons réduire autant que possible notre empreinte écologique avec Play AV. Nous avons également envisagé la possibilité d'installer des bornes de recharge au domicile de nos employés, mais nous avons décidé de ne pas le faire pour l'instant. Toutefois, cela ne signifie pas que le plan a été abandonné, nous gardons cette option ouverte pour l'avenir.»



PLUS D'INFOS:

www.smappee.com

www.playbiz.be

POWERDALE: LA RECHARGE INTELLIGENTE MADE IN BELGIUM

L'année dernière, dans Eco-Mobiel, vous avez pu faire connaissance avec la société belge Powerdale. En tant que concepteur et producteur d'applications de recharge intelligentes, Powerdale, dont le siège est situé à Sint-Genesius-Rode, s'engage à adopter une approche locale. Nous avons rencontré Hugues Dhaeyer, fondateur de la société, pour savoir comment Powerdale répond à un marché en évolution rapide avec sa gamme de produits et de solutions.

TEXTE: JORAM VAN ACKER



L'année dernière, nous avons dû faire face à des obstacles imprévus. Outre la pression continue exercée sur l'économie par COVID-19, nous avons été confrontés à une incertitude croissante sur le marché de l'énergie. Malgré ces difficultés, Powerdale a réussi à doubler ses revenus l'année dernière. Néanmoins, Hugues Dhaeyer tempère quelque peu l'euphorie. Une telle croissance est bien sûr positive, mais il s'agit maintenant de la gérer. Cela ne peut se faire qu'en exploitant pleinement les forces de l'entreprise et en continuant à répondre aux besoins du marché. Sans perdre de vue une vision à long terme.

LA GESTION DE L'ÉNERGIE COMME CŒUR BATTANT

En raison de l'incertitude qui règne sur le marché de l'énergie, de plus en plus d'entreprises reconnaissent la nécessité de prendre conscience de la manière dont elles utilisent l'énergie. Actuellement, nous ne manquons pas d'énergie disponible, mais nous devons veiller à ce qu'il y ait toujours suffisamment d'énergie disponible, même aux heures de pointe, explique Hugues Dhaeyer. La transition vers la mobilité électrique ne se fera pas du jour au lendemain, mais une fois que le passage à l'électrification du parc

automobile sera achevé, nous devons veiller à ce que le réseau électrique ne soit pas surchargé aux moments où tout le monde recharge sa voiture. Pour cela, il est important que les sessions de chargement soient coordonnées au moyen de l'équilibrage des charges.

La gestion intelligente de l'énergie est donc essentielle lors de l'installation d'une solution de recharge. À Powerdale, cette gestion intelligente de l'énergie est gérée par NexxtGEM. Cela garantit que la puissance disponible d'un bâtiment est distribuée de manière optimale. Tout d'abord, il permet de maintenir une puissance suffisante pour les activités quotidiennes du bâtiment. En outre, l'énergie restante est distribuée de manière aussi optimale que possible aux points de charge où les voitures se rechargent. Les conducteurs qui commencent une session de recharge peuvent répondre à quelques questions via une application concernant leurs besoins. Par exemple, ils peuvent indiquer combien de temps ils resteront dans le bâtiment et quelle distance ils veulent pouvoir parcourir en voiture lorsqu'ils partiront. À l'aide d'un algorithme, NexxtGEM détermine ensuite la quantité d'énergie à fournir à un point de charge particulier, afin de répondre au mieux aux besoins du conducteur.



NexxtGEM est disponible pour toutes les solutions de charge proposées par Powerdale. Cela permet d'intégrer la gestion de l'énergie dans les bâtiments d'entreprise, mais aussi dans les foyers privés où une solution de recharge intelligente est nécessaire.

DES SOLUTIONS SUR MESURE

Powerdale a connu une croissance sur tous les fronts où nous opérons, dit Hugues Dhaeyer. Sur le marché privé, nous avons connu une véritable explosion l'année dernière, mais les solutions avancées proposées pour les parkings, les bureaux et les copropriétés ont également connu une forte croissance.

Powerdale propose essentiellement quatre produits différents, tous développés pour un groupe cible spécifique.

SOLUTIONS RÉSIDENTIELLES

La solution de charge la plus simple est «Mobile». Ce système est un câble de recharge mobile que vous pouvez emporter partout. Le système est disponible en version monophasée, ce qui vous permet de charger votre voiture à 2,3 kW à l'aide d'une prise ordinaire, mais aussi en version triphasée, qui peut charger à 11 kW.

La solution Mobile est particulièrement intéressante pour les propriétaires de véhicules hybrides rechargeables. Ces voitures ont une batterie plus petite, et ce système, que vous pouvez emporter partout, permet aux propriétaires d'un PHEV de recharger facilement leur batterie n'importe où.

Pour les particuliers, la solution «Home» a été développée. Cette station de charge, qui peut être installée au mur ou sur un poteau de charge, peut fonctionner selon deux modes de charge. D'une part, vous pouvez choisir de charger en mode Max, où toute l'énergie disponible de la

maison est utilisée pour charger votre voiture le plus rapidement possible. En mode Eco, la voiture est chargée avec de l'énergie verte disponible, par exemple des panneaux solaires ou d'autres sources disponibles.

BÂTIMENTS D'ENTREPRISE ET COPROPRIÉTÉS

Pour les parkings et les propriétés en copropriété, le «Cluster» avancé a été développé. Ce système fonctionne à partir d'un contrôleur central, auquel on peut connecter jusqu'à 16 points de charge avec câble intégré. Ce produit offre deux avantages majeurs. Tout d'abord, les dimensions des points de charge sont limitées car l'électronique qui contrôle les points de charge peut être installée dans une pièce séparée. L'unité de commande du système pouvant être placée dans un espace clos, elle est également moins exposée au vandalisme et aux accidents. En outre, cette configuration permet de réduire les coûts de maintenance par rapport à l'intégration de l'électronique dans chaque point de charge.

La nouvelle «Advance» sera également mise en place cette année. Ce système est entièrement modulaire, de sorte qu'il peut répondre à tous les besoins de l'utilisateur. L'Advance peut être installé sur un poteau ou sur le mur, et grâce à sa modularité, vous pouvez choisir d'avoir une ou deux prises de charge sur votre borne, un écran d'information peut être installé si vous le souhaitez, et un lecteur de carte peut être ajouté pour permettre le paiement. De cette façon, le système peut être adapté aux besoins du client. Grâce à l'utilisation de ROMA (Role Optimized Model Architecture), la solution Advance est totalement évolutive et de nouveaux modules peuvent être développés et intégrés au système.

NEXXTMOVE

Il est extrêmement important que l'utilisateur ait une compréhension détaillée des activités de charge du système installé à tout moment. Ceci est géré à Powerdale par la plateforme Nexxtmove.

Chaque solution de recharge proposée par Powerdale est liée à Nexxtmove. Chaque utilisateur a accès à cette plateforme via une application ou le navigateur. Pour les utilisateurs privés, cela signifie un aperçu détaillé de leurs activités de chargement à tout moment, mais pour les utilisateurs professionnels, cela va beaucoup plus loin.

Avec Nexxtmove, le gestionnaire de flotte ou le chef de la direction de l'entreprise peut accéder à l'infrastructure de recharge. En plus de contrôler l'infrastructure de recharge installée, Nexxtmove peut également être relié à des services externes tels que la facturation. Comme Nexxtmove fonctionne avec les protocoles les plus courants, ce lien est facile à établir dans la plupart des cas. En utilisant les API, il est possible de connecter à peu près n'importe quel système externe.

De cette façon, l'utilisateur a un aperçu du nombre de sessions de recharge (gratuites et payantes) et de la gestion de l'énergie, mais grâce à la synchronisation avec les paquets installés par l'entreprise, les données de l'infrastructure de recharge peuvent facilement être affichées et intégrées partout.





LE LEASING COMME SOLUTION DE MOBILITÉ À SERVICE COMPLET

Le monde du leasing automobile évolue rapidement. En tant qu'employeur, mais aussi en tant qu'employé, vous êtes de plus en plus souvent confronté au défi de vous rendre au travail et d'en revenir. KBC Autolease célèbre cette année son 40^e anniversaire. Au cours des dernières décennies, la société de leasing est passée d'une pure société de leasing de voitures à un fournisseur innovant de multimobilité, avec le déchargement et la fiabilité dans son ADN. Cette approche est appréciée par les clients et les partenaires, ce qui a permis à KBC Autolease de recevoir l'année dernière le prix link2fleet «Most Appreciated Leaseco». Nous nous sommes entretenus avec Stefan Delaet, PDG de KBC Autolease, pour savoir comment KBC Autolease relève ces défis.

TEXTE: KBC

En 2021, KBC Autolease s'engage pleinement à Move Smart Together. Pouvez-vous nous expliquer brièvement ce que cela signifie et quelle a été l'évolution de KBC Autolease dans ce domaine en 2021?

Stefan Delaet: L'époque où le leasing automobile consistait simplement à offrir une voiture avec une carte de carburant est révolue. KBC Autolease est engagée dans la mobilité dans son intégralité. Les différents acteurs du marché de la mobilité se font la guerre, et pour le client, il devient de plus en plus difficile de choisir les bonnes solutions parmi la vaste gamme proposée. C'est précisément la raison pour laquelle KBC Autolease veut offrir plus de services en tant qu'entreprise. Au départ, seul le leasing de voitures était proposé, mais d'autres services ont été ajoutés par la suite, notamment le leasing de vélos. En conséquence, l'offre est passée d'un produit unique à un produit multiple. Aujourd'hui, KBC Autolease peut offrir une gamme complète de solutions de mobilité sur mesure, adaptées aux besoins du client sur un marché en constante évolution. Tout cela est proposé sous le nom de Move Smart Together.

«Move» fait référence au fait de progresser en tant qu'entreprise, mais aussi à tout ce qui

est lié au mouvement et à la mobilité. KBC Autolease n'est pas un vendeur de voitures ou un financier, mais s'occupe de votre mobilité au sens large du terme en vous proposant de nombreuses solutions. Il s'agit de la voiture, du vélo, des transports publics et d'autres formes de mobilité partagée comme le cambio.

«Smart» fait référence à une approche innovante, liée à la numérisation en cours. Nous voulons décharger nos clients (numériquement) afin qu'ils puissent voyager de manière écologique et abordable. Cela inclut des applications telles que la recharge à domicile, mais plus tard aussi la gestion de votre consommation d'énergie et de votre facture.

«Together» est important si l'on veut garantir un bon service dans des écosystèmes tels que la mobilité et l'énergie. En tant que filiale d'un groupe de banque-assurance, KBC Autolease est forte en gestion budgétaire, mais pour l'expérience physique quotidienne, il faut des partenaires. KBC Autolease met un point d'honneur à s'entourer de partenaires fiables (concessionnaires de vélos, prestataires d'aide sociale, fournisseurs de points de charge et d'infrastructures de recharge, fournisseurs d'énergie, secrétariats sociaux, etc.), afin que l'utilisateur puisse profiter de l'expérience sans

souci. KBC Autolease, par exemple, intégrera également les services de mobilité d'Olympus dans son application «Move Smart». De cette façon, le gestionnaire de la mobilité peut facilement accorder l'accès à diverses solutions de mobilité (y compris le taxi, le train Cambio, etc.) et régler simplement les dépenses associées (par exemple, le stationnement). C'est en fait le budget de la mobilité dans la pratique.

Pouvez-vous dire que la multimobilité est le plus grand défi pour KBC Autolease?

Stefan Delaet: Non. On pourrait dire que Multi-Mobility est la réponse de KBC Autolease aux tendances sociales de l'écologisation et des besoins de mobilité flexible. Bien sûr, en partie sous l'impulsion de la législation, une grande attention est actuellement accordée au «fuel shift». C'est la raison pour laquelle nous aidons nos clients en leur soumettant des propositions de «best switch», mais aussi des solutions intégrées de recharge à domicile, car c'est là que se trouve le point de départ de chaque trajet pour le conducteur. D'autre part, nous aimerions porter la nouvelle façon de penser et d'agir à un niveau supérieur grâce à notre approche multimodale. Ainsi, nous pourrions offrir à nos clients encore plus de solutions de mobilité alternatives (comme



Stefan Delaet

le vélo, la mobilité partagée) qui sont au moins aussi écologiques que les véhicules électriques, mais souvent aussi plus rapides et plus saines.

Dans un avenir prévisible, la « possession » d'une voiture sera moins importante que son « utilisation » et la mobilité partagée gagnera en importance, notamment dans les zones urbaines. Nous pouvons déjà voir ce phénomène émerger chez les jeunes. Et cela ne fera que gagner en importance sous l'impulsion du prochain budget de la mobilité. D'où notre volonté et notre conviction de rendre Olympus (avec les trains, mais aussi Cambio et d'autres services) numériquement accessible dans notre application MoveSmart.

Ne vous laissez donc pas tromper par le nom « leasing de voiture », parce que notre entreprise travaille chaque jour pour que vous puissiez vous déplacer librement dans le moyen de transport qui vous convient le mieux.

L'électrification sera le plus grand défi dans un avenir proche.

Comment KBC Autolease s'assure-t-il que les clients peuvent facilement passer aux voitures électriques?

Stefan Delaet: La conduite d'une voiture électrique, ou l'électrification d'un parc automobile, exige un changement dans les actions et la pensée de l'utilisateur. Les défis à relever sont nombreux et KBC Autolease souhaite informer et guider au mieux ses clients dans les choix qu'ils doivent faire.

Bien entendu, l'électrification implique également la mise en place d'une infrastructure de recharge. Cela peut être dans les locaux de l'employeur, mais aussi au domicile de l'employé. L'installation d'une infrastructure de recharge nécessite des modifications des bâtiments du client, et KBC Autolease ne veut pas s'attaquer seul à cette tâche.

En collaboration avec le client, nous recherchons des solutions appropriées pour les installations « sur site » ou « à domicile ». Pour y parvenir de manière fluide et efficace, nous travaillons avec des partenaires de qualité, tels que Shell Recharge

Solutions, pour gérer les stocks et servir le client le plus rapidement possible.

KBC Autolease a l'habitude de travailler avec des partenaires (pour les cartes de carburant, les réclamations, etc.) et veut agir comme une sorte de tour de contrôle pour s'assurer que tout se passe bien. Cela incarne pleinement la composante « Together » de « Move Smart Together ».

Tous les partenaires sont sélectionnés sur la base de leur compatibilité avec la culture d'entreprise de KBC Autolease (orientée vers le client, fiable, numérique, verte et, si possible, belge). Un tel leasing full-service signifie que de nombreux services sont également proposés, de sorte que le leasing n'est pas purement transactionnel mais évolue de plus en plus vers un accord relationnel avec le client.

Les solutions proposées doivent être à l'épreuve du temps et décharger le client autant que possible. C'est pourquoi KBC Autolease effectue un examen annuel de tous ses partenaires afin de contrôler la qualité.

En raison des prix élevés de l'énergie, il est important d'utiliser l'électricité de manière efficace. KBC Autolease propose-t-il également des solutions de gestion de l'énergie?

Stefan Delaet: C'est inclus dans la rubrique « Smart ». Il ne suffit pas de pouvoir se brancher quelque part. Il doit être possible de recharger en toute sécurité, sans interrompre votre réseau, mais de préférence aussi de manière efficace et écologique. C'est pourquoi, dans le choix de nos partenaires et de la technologie, nous nous efforçons de faire en sorte que la solution de charge soit adaptée aux possibilités et aux besoins. Nous ne vendons pas de stations de recharge, mais des solutions. Et celles-ci sont souvent différentes d'une situation à l'autre et d'un client à l'autre. Dans les cas complexes, nous pouvons même opter pour un conseil énergétique établi par Encon, par exemple. De cette façon, nous essayons de rendre les solutions aussi intelligentes et efficaces que possible.


Afin d'évoluer avec les normes techniques qui changent rapidement, nous réalisons de nombreux essais avec Engie, Luminus et d'autres

TEST ACHATS

MAÎTRE-
ACHAT

01/2022



 offre exceptionnelle en ligne



e-208

Full electric

Peugeot i-Cockpit® 3D - Jusqu'à 362 km d'autonomie (WLTP)* -
Charge rapide 80 % en 30 min**

 0 - 0 L/100 KM  0 - 0 G/KM (SELON NORME WLTP)

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

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

*Cycle WLTP, norme 2019, équivalent à 362 km WLTP. **Sur borne de recharge rapide de 100 kW. Le temps de recharge peut varier en fonction du type et de la puissance de la borne de recharge, de la température extérieure au point de charge et de la température de la batterie.

E.R. : Didier Blokland - Peugeot Belgique-Luxembourg S.A. - n BCE 0403.461.107 - IBAN : BE81 2710 0450 0024 - Avenue du Bourget 20 à B-1130 Bruxelles - Tél. : 078 15 16 15.

acteurs de premier plan. De cette manière, nous voulons faire en sorte que les clients puissent charger le moins cher possible, mais aussi le plus écologiquement possible. En raison de la taille de notre flotte, rien ne nous empêche d'acheter de l'énergie pour vous à des tarifs intéressants, si cela s'avère souhaitable ou nécessaire.

L'application mobile de KBC a été élue meilleure application bancaire au monde. Qu'offre-t-elle déjà de plus que les applications concurrentes et que prévoit-on pour l'améliorer encore?

Stefan Delaet: En tant que KBC Autolease, nous avons l'énorme avantage de faire partie de KBC et de pouvoir offrir certains services via l'excellente application bancaire KBC Mobile. L'assistant numérique «Kate» est la colonne vertébrale de l'application et vous aide, en tant qu'utilisateur final, à répondre à toutes vos questions, à les traiter directement ou à vous mettre en contact avec un spécialiste. L'application mobile KBC peut également être utilisée si vous n'êtes pas client de KBC Bank ou de KBC Assurances.

La partie mobilité de l'application vise à offrir un maximum de services pour faciliter la mobilité du client. Les exemples incluent le stationnement via le 4411, mais aussi la réservation de billets de train.

Dans KBC Mobile, vous trouverez également notre service supplémentaire «MoveSmart». Grâce à lui, les utilisateurs peuvent suivre la commande de leur nouvelle voiture ou moto de leasing, consulter tous les détails du contrat, prendre rendez-vous avec le concessionnaire, et même appeler à l'aide en cas de panne.

Outre l'application, KBC Autolease dispose également de la plateforme KBC MoveSmart, un outil web pratique qui permet aux clients de gérer facilement leur offre de mobilité. Via KBC MoveSmart, vous pouvez faire des simulations, gérer des budgets, etc. À l'avenir, il sera également possible de l'utiliser pour déclarer des accidents. Tout cela signifie que KBC MoveSmart rend la gestion de la flotte de voitures et de vélos particulièrement efficace et simple pour le gestionnaire de la mobilité.

L'offre de toutes ces solutions permet aux clients d'être réellement déchargés. Jusqu'où KBC Autolease est-elle prête à aller à cet égard?

Stefan Delaet: Le terme «Unburdening» est un mot que l'on utilise tout le temps, mais pour



KBC Autolease, c'est vraiment un thème central. Dans tout ce que nous faisons, nous nous efforçons de donner la priorité au client. Cela se fait de manière numérique avec un soutien humain.

Nous voulons tracer un parcours pour nos clients qui tienne compte de tous leurs besoins. Tout commence par une analyse du profil, qui tient compte d'un maximum de facteurs. Il peut s'agir de questions purement pratiques, telles que l'accessibilité de l'entreprise et la politique en matière de travail à domicile, mais aussi de la vision de l'entreprise. Il s'agit davantage de la volonté de proposer des solutions écologiques, du budget, etc.

En définitive, nous voulons être un guichet unique pour tous les besoins de mobilité du client. Naturellement, la multimobilité joue également un rôle dans ce domaine. Par exemple, nous avons participé à la naissance du leasing de vélos en Belgique. La nouveauté de KBC Bicycle Leasing depuis 2021, et unique sur le marché, est notre digi-Bike story, qui permet à l'utilisateur d'effectuer sa commande et son entretien avec le concessionnaire de manière entièrement numérique via un code-barres unique. Depuis de nombreuses années, nous encourageons également le travail à domicile dans le cadre d'une proposition de mobilité. En ajoutant bientôt Olympus Mobility numériquement à notre plateforme, les clients pourront non seulement organiser le transport de remplacement de leurs employés, mais nous pourrions également proposer des alternatives aux abonnements (train/tram/bus) qui sont souvent coûteux par rapport aux formules «pay-as-you-go» et ne laissent pas la même flexibilité à l'utilisateur.

Que réserve l'avenir à KBC Autolease?

Stefan Delaet: L'expérience que KBC Autolease a acquise en concevant des solutions pour nos grandes entreprises et nos clients gouvernementaux est maintenant utilisée pour offrir aux plus petites entreprises des profils d'entreprise prêts à l'emploi et multimodaux qui leur permettent de fournir rapidement à leurs employés des solutions de mobilité modernes.

Notre désir et notre expérience de servir correspondent parfaitement au besoin croissant de «décharger» les gens. Les thèmes complexes tels que la mobilité, l'écologisation et la gestion de l'énergie ne sont pas évités. Étant donné que nous offrons aujourd'hui davantage de services à un plus grand nombre d'utilisateurs (vélos, solutions partielles, électricité, etc.), nous nous rendons également compte qu'il existe un besoin accru de personnalisation. Nous nous y engageons donc pleinement.

Nos clients cyclistes ont souvent d'autres exigences que nos clients automobiles ou que les clients ayant une solution domestique. C'est pourquoi nous continuerons à développer notre réseau de partenaires et à faire tout ce qui est en notre pouvoir pour servir le client «personnellement et instantanément» dans son parcours.

KBC Autolease existe maintenant depuis 40 ans! Et nous en sommes particulièrement fiers. Au cours des 40 prochaines années, nous continuerons à aller de l'avant afin de rester le partenaire idéal en matière de mobilité.

En d'autres termes, Move Smart Together est et reste notre promesse.

RENAISSANCE D'UNE ICÔNE: LES NOUVEAUX ID. BUZZ ET ID. BUZZ CARGO



Avec les nouveaux ID. Buzz et ID. Buzz Cargo, Volkswagen Commercial Vehicles et Volkswagen Véhicules Particuliers présentent l'un des concepts de véhicules les plus avancés et les plus durables du moment. Les deux véhicules zéro émission sont les héritiers du design d'une des plus grandes icônes automobiles, le T1, qu'ils transposent à l'ère de la mobilité électrique. L'ID. Buzz fait partie de la première gamme de bus et d'utilitaires construits et livrés avec un bilan carbone neutre. Un pourcentage élevé de matériaux recyclés et l'absence de cuir d'origine animale dans l'habitacle complètent l'engagement pris par l'ID. Buzz et l'ID. Buzz Cargo en vue de concrétiser la stratégie de développement durable de Volkswagen Commercial Vehicles et de Volkswagen Véhicules Particuliers.

SOURCE: [HTTPS://WWW.VOLKSWAGEN.NL](https://www.volkswagen.nl)

L'ID. Buzz et l'ID. Buzz Cargo seront lancés dans les premiers pays européens à l'automne de cette année. L'ouverture des préventes est déjà prévu pour le mois de mai. Les versions européennes seront d'abord lancées sur le marché avec une batterie de 77 kWh (contenu énergétique brut: 82 kWh). Elle alimente en électricité un moteur électrique de 150 kW qui entraîne les roues arrière. La puissance de charge en courant alternatif (CA) est de 11 kW. L'utilisation du connecteur CCS sur une borne de recharge rapide en CC (courant continu) permet une puissance de charge pouvant atteindre 170 kW: de quoi recharger la batterie de 5 à 80 % en 30 minutes environ. Comme tous les modèles de la famille ID. de Volkswagen, les nouveaux ID. Buzz et ID. Buzz Cargo ont pour base technique la plate-forme modulaire pour véhicules électriques (MEB) du Groupe.

HOMMAGE AU T1 – UN LANCEUR DE TENDANCES HIGH-TECH, HÉRITIER D'UNE LONGUE TRADITION

L'ID. Buzz et l'ID. Buzz Cargo fusionnent les principales tendances automobiles de notre époque en une gamme de minibus et d'utilitaires légers aussi progressiste que polyvalente: la mobilité électrique, la mise en réseau intelligente des systèmes d'aide à la conduite et d'information, les mises à jour logicielles over-the-air et la compatibilité avec des concepts de mobilité totalement inédits. Le

design extérieur emblématique constitue la parenthèse visuelle autour de tous ces paramètres. « L'ID. Buzz joue résolument la carte de la sympathie et de la proximité avec le public », indique Jozef Kaba, responsable du design chez Volkswagen. Et ce sont les proportions qui rendent l'ID. Buzz si unique. Le designer jette une passerelle entre le nouveau venu et le grand classique: « Sur le T1, je suis quasiment assis sur l'essieu avant, il n'y a pas de porte-à-faux avant. Tout en satisfaisant à toutes les exigences en matière de la sécurité et de la technique, l'ID. Buzz a des porte-à-faux super courts. » D'un point de vue purement factuel, cela est souligné par le fait que la longueur totale compacte de 4 712 mm est contrebalancée par un empattement proportionnellement très grand (2 988 mm). Dès le T1, le premier Bulli, le design a suivi la fonction. Form follows function, ce principe central de la construction automobile s'applique également au design de l'ID. Buzz. Les formes claires et emblématiques vont de pair avec d'excellentes qualités aérodynamiques: l'ID. Buzz présente un coefficient de traînée Cx de 0,285, l'ID. Buzz Cargo, de 0,29. Cette valeur permet de réduire la consommation d'énergie et d'augmenter l'autonomie.

POUR UNE VIE EN MOUVEMENT - UN OPEN SPACE TRÈS SPACIEUX

Le conducteur et les passagers de l'ID. Buzz découvrent les nouvelles sensations du Bulli

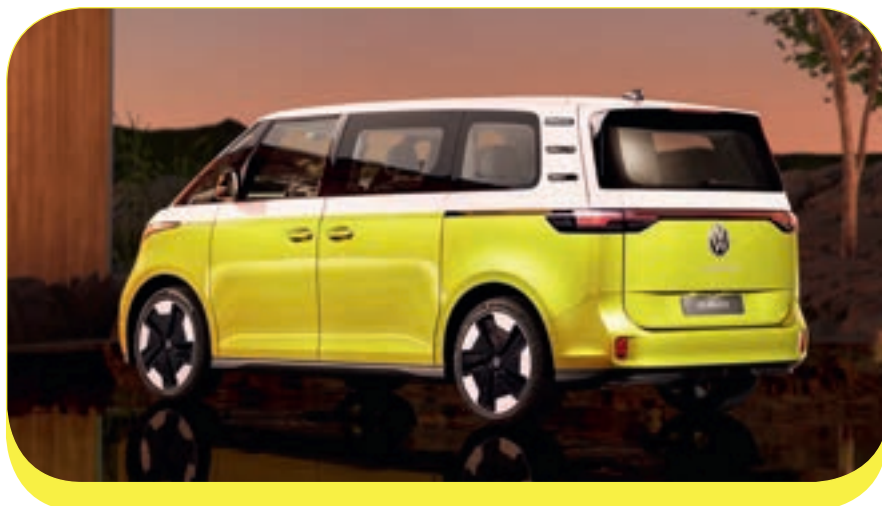


dans un habitacle conçu comme un open space. Et Jozef Kaba de poursuivre: « Nous avons une configuration de véhicule avec un concept d'intérieur très logique et intuitif ainsi qu'une utilisation multiple et variable de l'espace. » Les deux ID. Buzz offrent en effet beaucoup d'espace par rapport à leur surface au sol compacte: le minibus accueille ainsi cinq personnes dans un espace très généreux pour voyager dans une ambiance lounge et conviviale, et permet d'emporter tous leurs bagages grâce à son volume de chargement maximal de 1 121 litres. Si la deuxième rangée de sièges est rabattue, le volume de chargement peut atteindre 2 205 litres. À moyen terme, une configuration à six ou sept places et un empattement long suivront. La configuration de l'ID. Buzz Cargo se distingue par trois places assises à l'avant (au lieu de deux) et une cloison fixe donnant accès à un espace de chargement de 3,9 m³. La fourgonnette zéro émission peut accueillir deux europalettes à l'arrière.

L'ÉTERNELLE JEUNESSE DU BULLI – MIRACLE ÉCONOMIQUE, WOODSTOCK ET E-MOBILITÉ

Les deux modèles ID. Buzz ont non seulement été pensés dans les moindres recoins, mais aussi conçus avec un grand souci du détail. Les silhouettes stylisées de l'ID. Buzz, gravées sur les garnitures de contre-portes et les revêtements des sièges de la version cinq places, en sont un petit exemple. Un élément qui rappelle la transformation électrique du Groupe – La plate-forme MEB est la technologie clé

Avec l'ID. Buzz, le Groupe Volkswagen continue d'accélérer sa transformation en l'un des principaux fournisseurs de véhicules purement électriques. La plate-forme modulaire pour véhicules électriques (MEB) constitue une technologie clé. La première plate-forme de grande série évolu-



Passer facilement à la conduite électrique

La première plaine de recharge de Colruyt Group fut inaugurée en janvier 2022

Rouler à l'électricité prend de l'essor et continuera de gagner en importance à l'avenir. Voilà une excellente nouvelle pour l'environnement et le climat. Mais comment passer à une voiture hybride rechargeable ou 100 % électrique ? DATS 24 vous aide à y voir plus clair à travers quatre questions.

1. Plutôt hybride rechargeable ou 100 % électrique ?

Une **voiture hybride rechargeable** roule grâce à un moteur électrique alimenté par une batterie et grâce à un moteur à combustion. Il faut donc à la fois faire le plein de carburant et d'électricité. Lorsqu'elle roule à l'électricité, elle est exempte d'émissions.

Une **voiture 100 % électrique** roule uniquement à l'électricité. Elle dispose d'un moteur électrique alimenté par une grande batterie (jusqu'à 105 kWh) en lieu et place d'un moteur à combustion. Pour la recharger, un point de charge est nécessaire. Ce type de véhicule est exempt d'émissions.

Si, en outre, vous rechargez votre voiture 100 % électrique avec de l'électricité 100 % verte, vous tirez le meilleur parti du véhicule en matière d'empreinte climatique et environnementale.

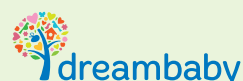
Vous souhaitez trouver le carburant qui vous convient le mieux en deux minutes ?
Rendez-vous sur www.guideducarburant.be.

2. Où recharger son véhicule électrique ?

Les prévisions indiquent que nous rechargerons les voitures électriques à une borne de recharge domestique, principalement de nuit. Les détenteurs de panneaux solaires tireront assurément avantage de l'électricité générée par ceux-ci afin de recharger leur voiture. En journée, mieux vaut préparer correctement ses trajets et connaître ainsi à l'avance la localisation des points de charge, que ce soit près d'une gare de trains ou d'un magasin dans le quartier, ou encore sur un parking public.



DATS 24 souhaite rendre la recharge électrique accessible à tout un chacun. Voilà pourquoi nous triplons cette année le nombre de points de charge à proximité immédiate des magasins de Colruyt Group. D'ici la fin 2022, notre réseau sera composé de 1 000 points de charge. Un projet pilote a été lancé auprès de cinq magasins de Spar Colruyt Group.





tive au monde destinées aux voitures purement électriques fournit la base pour les modèles et les segments les plus divers, toutes marques confondues. Actuellement, 30 % de tous les véhicules électriques du Groupe sont basés sur la MEB. D'ici 2025, ce chiffre devrait dépasser les 80 %. Pour Volkswagen Commercial Vehicles, l'ID. Buzz 100 % électrique est un maillon important pour réduire toujours plus l'empreinte carbone de toute la gamme de produits.

MADE IN GERMANY – QUALITÉ ÉLEVÉE ET SÉCURITÉ DE L'EMPLOI

Les nouveaux modèles ID. Buzz et ID. Buzz Cargo sont produits par Volkswagen Commercial Vehicles dans l'usine principale de

Hanovre. Depuis 2022, l'usine fait partie des sites de haute technologie du Groupe pour la fabrication de véhicules entièrement électriques. La production de l'ID. Buzz atteint en partie un degré d'automatisation de 90 %. Parallèlement à la transformation de l'usine, le personnel fait un grand pas vers l'avenir, car de nombreux profils de poste changent: grâce à des mesures de qualification et des formations, les collaborateurs acquièrent le savoir-faire nécessaire à l'utilisation des nouveaux matériels et logiciels de l'ID. Buzz et du Multivan à moteur hybride rechargeable, également fabriqué à Hanovre.

La plupart des modules de propulsion électrique de l'ID. Buzz sont également fabriqués

en Allemagne, le cas échéant par la division autonome Volkswagen Group Components, selon les normes de qualité les plus strictes. Les modules sont fabriqués dans les usines de composants de Cassel, Brunswick, Salzgitter et Hanovre. Ils comprennent le moteur électrique, le système de batterie et les essieux. D'ailleurs, l'ID. est le premier modèle de la famille ID. pour lequel Volkswagen Group Components fabrique également les essieux, et ce, dans un nouveau hall de montage spécialement construit à cet effet sur le site de Hanovre-Barsinghausen où 200 collaborateurs sont à pied d'œuvre. À l'avenir, Hanovre produira également le système de batterie de l'ID. Buzz qui est actuellement fabriqué à Brunswick. Pour l'ID. Buzz, Volkswagen Group Components contribue déjà aujourd'hui à quelque 40 % de la création de valeur totale, soit environ 10 % de plus que pour les modèles traditionnels.

L'IMPULSION INITIALE – LE PREMIER PRÉCURSEUR DE L'ID. BUZZ A FAIT SES DÉBUTS IL Y A 50 ANS

L'ID. Buzz n'est pas le premier Bulli à propulsion électrique. Il y a 50 ans déjà, Volkswagen présentait un T2 animé par un moteur électrique à l'arrière au Salon de Hanovre. L'autonomie maximale de 85 kilomètres montrait toutefois que la technologie des batteries de cette petite série était encore loin d'être utilisable dans la pratique. Mais à l'époque, en 1972, le rêve d'un Bulli entièrement électrique était déjà né. Ce rêve est aujourd'hui devenu réalité.





ESSAI: MASERATI LEVANTE GT HYBRID FLAIR ITALIEN ET TRADITIONS



Maserati, elle aussi, doit évoluer avec son temps pour émettre moins de CO₂ et/ou rendre sa gamme plus verte, comme on dit. Pour ce faire, ils suppriment le moteur diesel de leur SUV et le remplacent par un moteur 4 cylindres à hybridation légère. Nous avons été autorisés à conduire ce grand SUV pendant quelques jours. Dans le courant de l'année 2022, ce Levante aura même un petit frère, qui s'appellera Grecale.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

BELLA MACHINA

Il faut dire que le Levante est une belle voiture. On peut aller partout avec elle et tout le monde l'adore, à l'extérieur comme à l'intérieur. Le trident est présent à la fois sur la calandre et sur le flanc arrière. Les accents bleus et l'inscription sur la face avant trahissent qu'il s'agit de la version hybride.

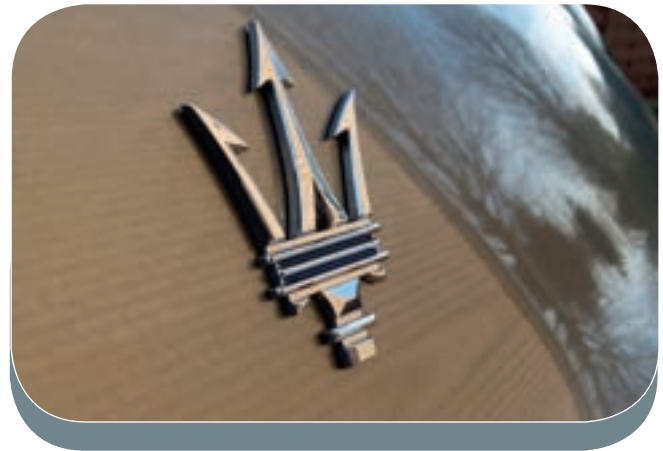
HYBRIDE DOUX

Sous le capot, elle est propulsée par un moteur Alfa Romeo turbocompressé à quatre cylindres de 2 litres, tout comme sa sœur la Ghibli, que nous avons eu le plaisir de tester plus tôt cette année. En outre, le trident reçoit un soutien hybride d'un générateur de démarrage entraîné par une courroie. Celui-ci agit comme un alternateur et récupère l'énergie cinétique. Avec l'aide de la batterie de 48 volts située sous le plancher du coffre et d'un compresseur électrique, il assiste le turbo à bas régime. Cette combinaison produit 330 ch et 450 Nm de couple. Moins de couple que le diesel qu'il remplace, mais il bénéficie de 55 ch supplémentaires. Cela

permet de passer à 100 km/h en 6 secondes, et sur l'Autobahn allemande, vous pouvez atteindre une vitesse de pointe de 245 km/h. La puissance de traction est transmise aux quatre roues par une transmission automatique ZF à 8 vitesses. Le poids d'un peu plus de 2000 kg se fait sentir à l'accélération ; notre dame ne donne pas immédiatement l'impression qu'elle va vite, certainement pas jusqu'à 2500 tr/min. La boîte automatique hésite parfois lorsqu'on appuie brutalement sur l'accélérateur, mais cette boîte automatique à 8 vitesses est un agréable compagnon lorsqu'on la laisse faire son travail. Les femmes peuvent parfois être inconstantes, mais au final, on fond pour leur charme et leur charisme. Notre miss Italia devient un peu plus sauvage à partir de 4000 tr/min, surtout en mode sport où un ronronnement sourd s'immisce discrètement mais attentivement dans l'intérieur. Et soudain, il y a le bruit de l'échappement entre 4000 et 5000 tours/minute. Délicieux. La cerise sur le gâteau ou l'Amaretto dans le tiramisù.







NON ÉCONOMIQUE

L'hybridation douce devrait garantir une meilleure économie de carburant. Malheureusement, ce n'est pas le cas avec celui-ci. Avec un style de conduite normal, où nous avons respecté les limites de vitesse et n'avons pas réglé le régulateur de vitesse actif à plus de 125 km/h, notre consommation moyenne n'a pas dépassé 9,1 litres aux 100 km. Vous pouvez peut-être économiser un demi-litre ou un litre entier, mais vous perdez alors la puissance et la sportivité de cette voiture. Avec un style de conduite sportif (Sportmode), l'ordinateur de bord monte à des valeurs autour de 13,5 litres. Celui qui utilise cette Maserati pour ce que son nom suggère, doit tenir compte d'un budget carburant considérable. Et avec une émission de plus de 200 grammes de CO₂, la déductibilité fiscale pour les indépendants est limitée à 40 %. De plus, le prix d'achat commence à 85 500 € et, avec quelques options, monte rapidement à 100 000 €. Si tu veux être beau, tu dois payer pour ça.

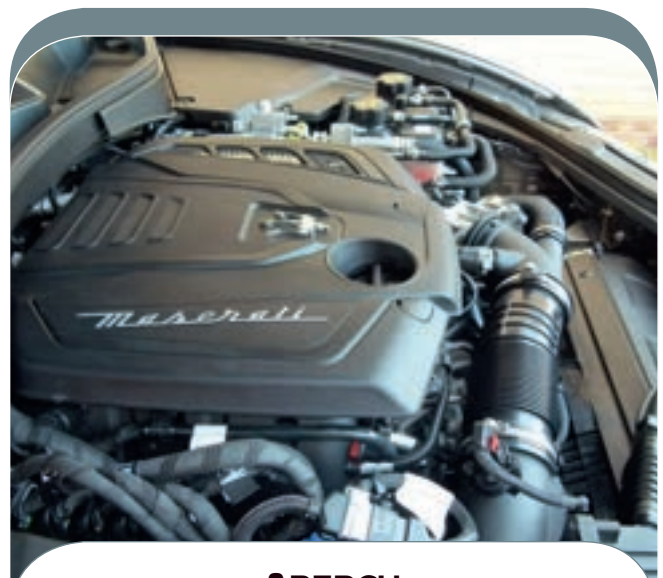
UNE GT DIGNE DE CE NOM

Mais là où la Maserati fait battre nos cœurs plus vite, c'est dans son comportement. Le châssis n'a pas le moindre problème avec la puissance et offre un bon compromis entre confort et sport. Il a soif de virages et, de temps à autre, ses petites fesses osent sortir à la sortie d'un virage ou d'un rond-point. Et lorsque vous utilisez ensuite les grandes palettes métalliques pour passer manuellement les 8 vitesses de la boîte automatique, vous avez l'impression d'être dans une Ferrari. Attention cependant au freinage, car on sent le poids sur l'essieu avant à l'entrée du virage. La sportivité jusqu'à un certain niveau, c'est pourquoi nous préférons qualifier ce SUV de GT.

Le Maserati Levante GT Hybrid surprend par son look. Il s'agit de l'un des plus beaux SUV du marché. Son hybridation devrait faire oublier le diesel de la gamme. Il ne doit pas compter sur de bons chiffres de consommation, mais plutôt sur une sonorité agréable, un excellent comportement routier et une finition attrayante de l'intérieur. Une voiture pour ceux qui n'ont pas peur du prix d'achat élevé ou qui ont un faible pour le style italien.

AMBIANCE À BORD

Comme mentionné précédemment, à l'intérieur de la voiture, on peut profiter de sièges confortables en beau cuir. Le tableau de bord affiche la vitesse et le régime moteur par le biais de cadrans traditionnels, et au centre du tableau de bord se trouve une horloge analogique avec le logo de la marque Modena. Après tous les écrans numériques que nous devons regarder de nos jours, c'est un soulagement. Le responsable de Maserati appelle cette voiture «no-nonsense», et c'est peut-être le cas. La finition est certes fine, avec des matériaux doux. La navigation fonctionne bien, bien que l'écran ne soit pas le plus grand. Il a fallu un certain temps pour trouver certaines des commandes, mais on finit par s'y habituer.



APERÇU

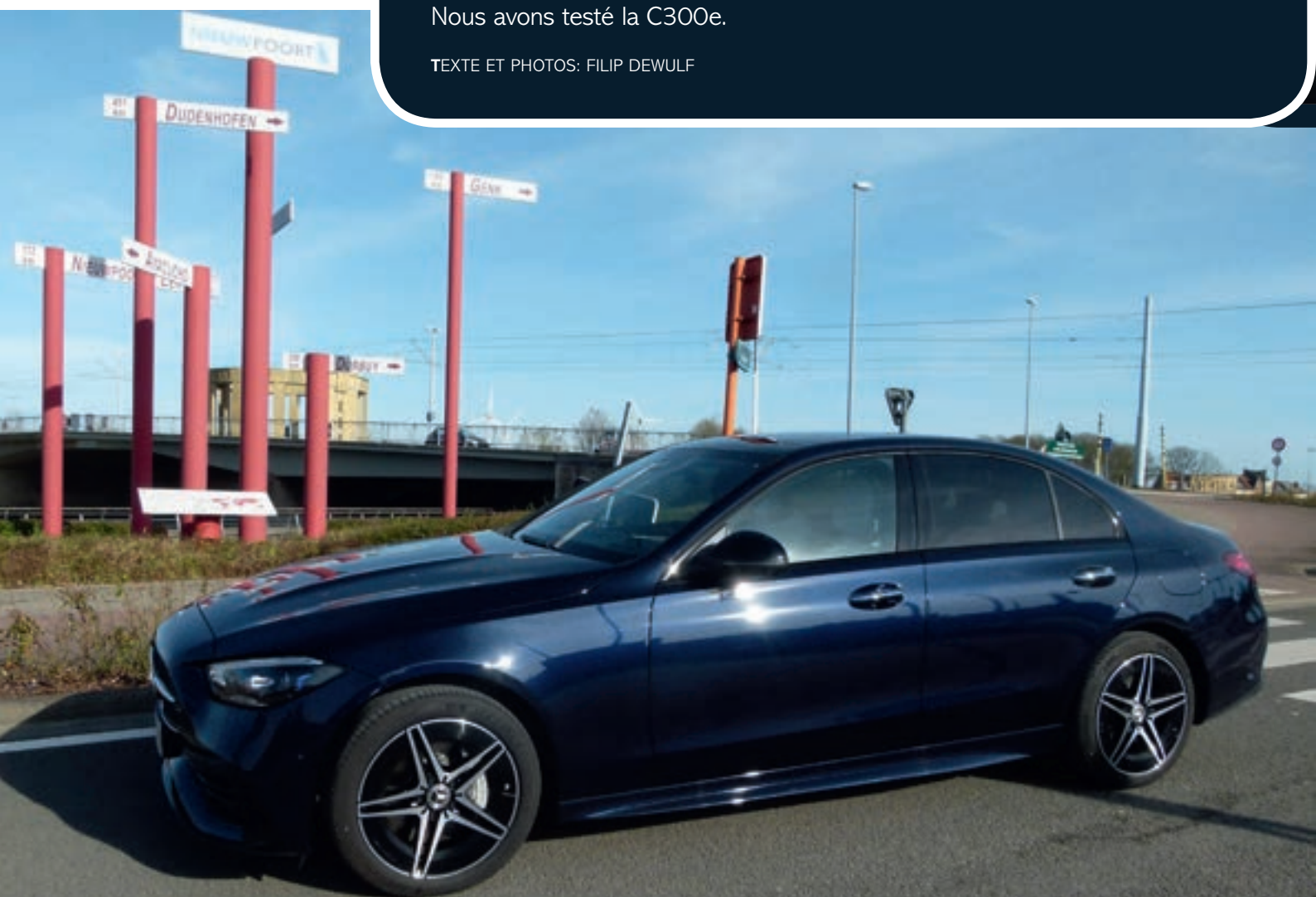
- | | |
|--|--|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • ligne et atmosphère • traditions préservées • le plaisir de conduire | <ul style="list-style-type: none"> • hybridation pas de gains de consommation • prix • pas de 6 cylindres |

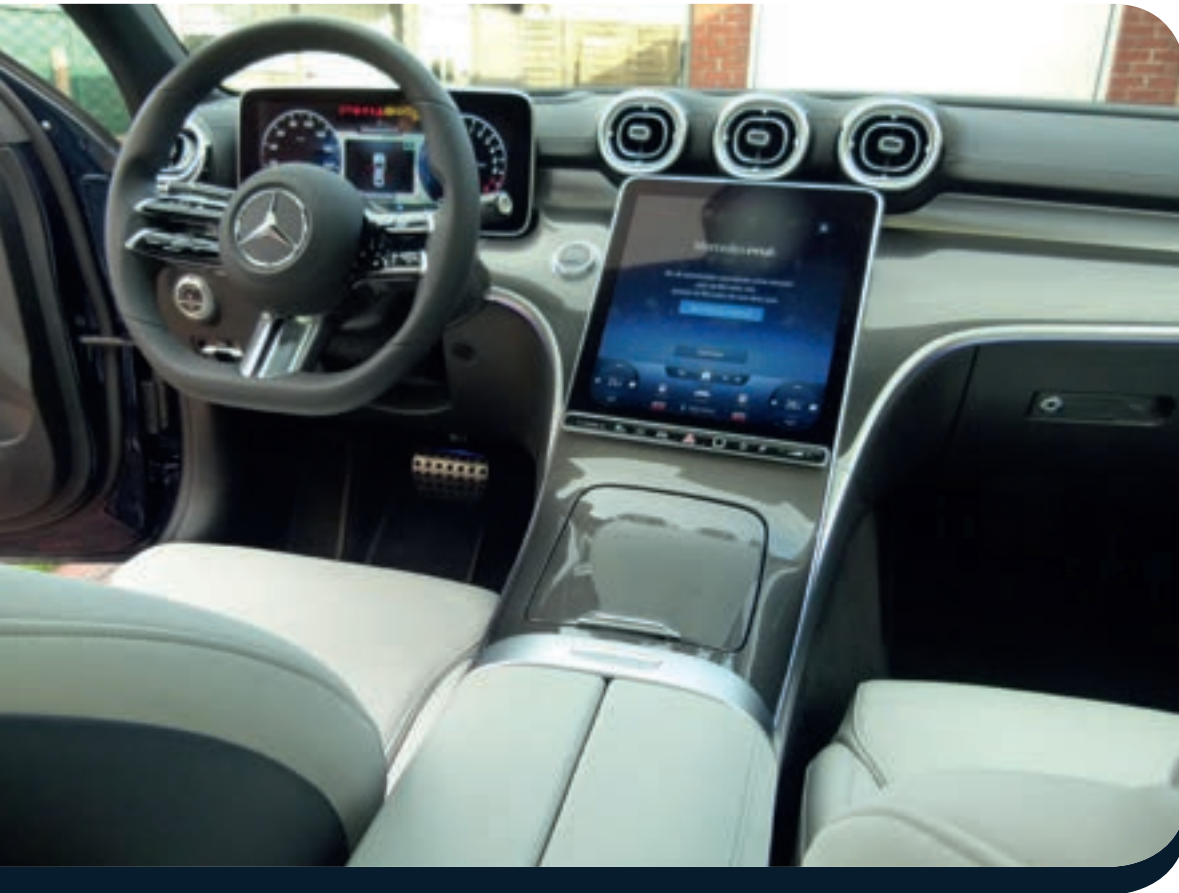
ESSAI: MERCEDES C300E AMG LINE

LE ROI DE LA GAMME ÉLECTRIQUE

La nouvelle Mercedes Classe C fait de plus en plus penser à sa grande sœur, la Classe S. Pas seulement par son apparence. À l'extérieur, la Classe C fait penser à la Classe S, surtout à l'arrière, avec ses feux à LED très fins. Outre une hybridation douce générale de la gamme, Mercedes promet une version diesel rechargeable pour bientôt. En attendant, c'est la version essence rechargeable qui fait la différence. Nous avons testé la C300e.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF





100 KM DE CONDUITE ÉLECTRIQUE

La Mercedes C300e est propulsée par un moteur 2 litres turbo essence de 204 ch, associé à un moteur électrique de 129 ch. Ensemble, ils développent 313 ch et 550 Nm de couple. Une puissance et un couple respectables, si ce n'est que la version précédente avait augmenté le couple à 700 Nm. Cela rend cette allemande rapide, avec une accélération à 100 km/h en 6 secondes. Mais le Stuttgarter impressionne surtout par son autonomie électrique, qu'il tire de ses batteries de 25,4 kWh. Cette distance peut atteindre 111 kilomètres selon les valeurs WLTP. Nous avons réussi à parcourir 85 kilomètres. Nous sommes partis de Bruxelles à Bruges pour un trajet de 105 kilomètres avec une batterie pleine et, grâce à la récupération en cours de route, nous avons encore une autonomie de 12 kilomètres. Ce résultat a été obtenu en permettant à la combinaison

des moteurs à essence et électriques de fonctionner de manière optimale en utilisant les données de navigation, les limites de vitesse et les conditions de circulation pour l'itinéraire prévu. Sur ce trajet, la consommation d'essence était d'environ 2,1 litres. Le moteur à essence s'active lorsque vous demandez un supplément de puissance via un kickdown de la boîte de vitesses. Ensuite, vous pouvez jouer avec les différentes possibilités de récupération en utilisant les palettes de changement de vitesse en D, D+ ou D-. Mais c'est lorsque vous quittez la voiture D que vous en tirez le plus de bénéfices. Il y a aussi la fonction Battery Hold, qui vous permet d'attendre que la voiture commence à fonctionner à l'électricité dès que vous entrez dans un centre ville ou une zone sans émissions. En utilisant uniquement le moteur à essence, la consommation de carburant sera légèrement plus élevée, environ 7,5 à 8 litres aux 100 km. La charge peut être effectuée





On peut encore appeler Mercedes le roi de l'autonomie. Avec la dernière Classe C hybride rechargeable, vous obtenez une autonomie de 80 à 100 km. Dans cette C300e, cela signifie économie, conduite souple et tout cela dans le confort que l'on connaît de la marque à l'étoile. Ajoutez à cela une finition et une qualité de fabrication haut de gamme, et la C300e est un acteur digne de ce nom dans son segment.





jusqu'à 11 kW sur une station de charge CA ou une wallbox et, en option, vous pouvez même obtenir un connecteur de charge rapide. Notre véhicule d'essai n'était pas équipé de ce dernier.

Ou vous pouvez choisir le mode Sport pour être un peu plus sportif. On ne peut pas dire que notre Mercedes soit complètement sportive, car à pleine charge, elle a un son un peu trop dur. Un fait commun aux Mercedes d'aujourd'hui, même dans le test de l'EQS, c'était l'un des points critiques.

CONFORT

La nouvelle Classe C est cependant extrêmement confortable. Aussi grâce à sa suspension pneumatique de série sur l'essieu arrière. En revanche, les quatre roues directrices ne sont pas disponibles sur l'hybride rechargeable, sans doute en raison du manque d'espace.

Pendant que nous sommes sur le sujet de l'espace, peut-être quelque chose à propos du coffre. Alors que la version précédente souffrait encore

d'un gros gonflement dans le plancher du coffre pour abriter les batteries, celui-ci a disparu. En revanche, dans la version berline, il faut faire attention lors de l'ouverture du couvercle de coffre à ne pas se cogner la tête sur la serrure ; le couvercle de coffre est assez bas à notre avis. La commande électrique du couvercle de coffre n'est pas disponible, pas même en option. Vous pouvez aussi opter pour la version break qui offre plus d'espace de rangement et est plus facile à charger.

La berline C 300e est disponible à partir de 55 055 € en Business Line. Notre AMG Line débute à 60 742 €. Entre les deux, il y a la ligne de luxe. La version break est disponible à partir de 56 507 €. Les options sont regroupées en paquets, mais ce ne sont pas encore des prix avantageux, mais ils sont en ligne avec la concurrence, qui joue bien sûr aussi dans le segment premium. L'absence remarquée d'Audi, qui ne propose pas de plug-in sur sa A4 actuelle. Enfin, nous voudrions donner un autre compliment à l'infotainment de Mercedes, MBUX. Il présente une grande clarté, de beaux visuels et, associé à la réalité augmentée de la navigation, il est agréable à regarder et à conduire.



APERÇU

+

- autonomie électrique
- consommation combinée
- info-divertissement

-

- Couvercle de coffre peu pratique
- sensation de freinage
- pas de possibilité de direction sur les quatre roues

VISION EQXX

HISSER L'AUTONOMIE ET L'EFFICACITÉ ÉLECTRIQUES À UN NIVEAU ENCORE JAMAIS ATTEINT



Stuttgart. Autonomie et efficacité vont caractériser l'ère électrique. Une autonomie hors pair permettra aux voitures électriques d'effectuer n'importe quel trajet et accélérera leur adoption. Une efficacité exceptionnelle va créer un cercle vertueux de taille de batterie et de réduction de poids, pour aller plus loin avec moins. Mercedes-Benz est déterminé à montrer la voie. Nous sommes déjà en tête des voitures offrant une autonomie réelle avec l'EQS à 245 kWh (consommation électrique kWh/100 km WLTP en cycle mixte: 19,8-15,7; émissions de CO₂: 0 g/km) 1, comme en témoigne le récent test Edmunds où un EQS 450+ a parcouru 422 miles sur une seule charge, 77 miles de plus que toute autre voiture testée précédemment.

SOURCE: ECO-MOBIEL.BE

Mais Mercedes-Benz n'en reste pas là. Mus par l'idée d'un impact zéro sur notre planète et d'une utilisation hautement responsable de l'énergie verte, nous avons inspiré nos ingénieurs à aller encore plus loin. Ils travaillent d'arrache-pied pour amener l'autonomie et l'efficacité à un niveau totalement inédit. La VISION EQXX est le résultat d'une mission que nous nous sommes fixée pour supprimer systématiquement les obstacles technologiques et hisser l'efficacité énergétique à de nouveaux sommets. Elle démontre les gains qui sont possibles en revisitant de fond en comble les fondamentaux. Parmi ceux-ci figurent des avancées sur tous les éléments de sa transmission électrique de pointe ainsi que le recours à une ingénierie légère et à des matériaux durables. Forte d'une myriade de mesures d'efficacité intelligentes, y compris un logiciel sophistiqué, la VISION EQXX nous permet d'explorer de nouvelles voies en matière d'efficacité.

«La Mercedes-Benz VISION EQXX est la façon dont nous imaginons l'avenir des voitures électriques. Il y a tout juste un an et demi, nous

avons lancé ce projet menant à la Mercedes-Benz la plus efficace jamais construite, avec une consommation d'énergie exceptionnelle de moins de 10 kWh aux 100 kilomètres. Elle affiche une autonomie de plus de 1.000 kilomètres² sur une seule charge grâce à une batterie qui pourrait même être intégrée dans un véhicule compact. La VISION EQXX est une voiture de pointe à de nombreux égards - même son look est stupéfiant et futuriste. Tout cela souligne la direction prise par toute notre entreprise: Nous construirons les voitures électriques les plus désirables au monde.»
Ola Källenius, Président du Conseil d'administration de Daimler AG et de Mercedes-Benz AG.

VISION EQXX – CONÇUE POUR UN ROAD TRIP VERS L'ÉLECTROMOBILITÉ

Ce n'est pas pour rien que les road trips sont une pierre de touche culturelle depuis au moins 70 ans, une mine d'histoires d'autoroute dans les livres, les films et la musique. Le road trip incarne la liberté, l'individualité, l'esprit même de l'automobile et du monde qui défile. Pointez un endroit

au hasard sur la carte – et en route. Être en phase avec l'asphalte, et la voiture. Cette envie d'explorer, de découvrir et de chérir le monde au-delà de notre horizon fait partie de nous, êtres humains. C'est l'esprit pionnier qui associe vision et ténacité pour y parvenir.

Le voyage vers la mobilité électrique est un road trip, aussi exaltant que difficile, aussi inconnu que certain. La Mercedes-Benz VISION EQXX est un véhicule conçu pour ce road trip. Grâce à l'innovation, elle répond aux exigences évolutives d'une génération moderne de clients guidés par les sentiments. S'inscrivant dans le cadre d'un programme technologique de grande envergure, ce prototype de recherche défini par logiciel a été conçu par des femmes et des hommes imbus de la créativité, de l'ingéniosité et de la détermination nécessaires pour produire l'une des voitures les plus efficaces de la planète - à tous égards. Ils y sont arrivés en utilisant les dernières technologies numériques, l'agilité d'une start-up et la vitesse de la Formule 1.

Résultat: un chef-d'œuvre d'efficacité qui, sur la base de simulations numériques internes dans des conditions de circulation réelles, sera capable de dépasser 1.000 kilomètres sur une seule charge avec une consommation d'énergie exceptionnelle de moins de 10 kWh aux 100 kilomètres (efficacité supérieure à 6 miles par kWh).

En jetant aux orties les règles à respecter en matière d'ingénierie automobile, Mercedes-Benz a construit une voiture électrique pilotée par logiciel qui réinvente le road trip pour l'ère électrique. Parallèlement, elle présente une interprétation très évolutive des principes fondamentaux de Mercedes-Benz relatifs au luxe moderne et à sa philosophie de pureté sensuelle. Au lieu de se contenter d'augmenter la taille de la batterie, l'équipe pluridisciplinaire internationale a privilégié la maximisation de l'efficacité sur les longues distances. Ils ont tout misé sur l'efficacité de la transmission, la densité énergétique, l'aérodynamique et la légèreté du design.





Markus Schäfer, membre du Conseil d'administration de Daimler AG et de Mercedes-Benz AG, Directeur de la technologie responsable du développement et des achats:

« Le programme technologique sous-tendant la VISION EQXX définira et permettra les futurs modèles et fonctionnalités Mercedes-Benz. En tant que voiture halo, la VISION EQXX établit fermement Mercedes-Benz comme la marque qui associe le luxe à la technologie dans le monde automobile et au-delà. Et la façon dont nous l'avons développé est aussi révolutionnaire que le véhicule lui-même. La VISION EQXX a vu les meilleurs esprits de nos centres de R&D coopérer avec les ingénieurs de nos programmes de Formule 1 et de Formule E. Ils prouvent que les innovations du sport automobile - où les groupes motopropulseurs sont déjà fortement électrifiés - présentent un intérêt immédiat pour le développement des voitures homologuées pour la route. Nous remettons en question les processus de développement actuels avec un esprit innovant et une réflexion hors des sentiers battus. Il s'agit indéniablement de la voie à suivre. »

La VISION EQXX est une piste à la fois passionnante, inspirante et tout à fait réaliste pour aller de l'avant en matière de technologie des véhicules électriques. Outre son efficacité énergétique révolutionnaire, elle offre des réponses sensées à des problèmes urgents. Ainsi, les matériaux durables qui la composent réduisent considérablement l'empreinte carbone. Parmi ses fonctionnalités interface/expérience utilisateur: un tout nouvel écran monobloc qui s'anime avec des graphiques réactifs en temps réel et s'étend sur toute la largeur du véhicule. D'autres éléments de l'UI/UX aident la voiture et le conducteur à travailler ensemble pour ne faire qu'un et utilisent même une technologie qui imite le fonctionnement du cerveau humain. Et le processus de développement piloté par logiciel qui l'a produit révolutionne la façon dont les voitures électriques sont conçues.

Cette voiture est l'un des résultats d'un programme en cours qui fournit un modèle pour l'avenir de l'ingénierie automobile. Bon nombre de ses fonctionnalités et développements sont déjà intégrés dans la production de série, notamment la prochaine génération de la MMA - l'architecture modulaire Mercedes-Benz pour les voitures compactes et moyennes.

VISION EQXX: PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES EN UN COUP D'ŒIL

Une voiture avec une mission - la Mercedes-Benz la plus efficace jamais construite

Être efficace signifie obtenir plus avec moins. La VISION EQXX reforge d'améliorations d'efficacité qui repoussent les limites avec un mélange de technologie de pointe et de travail d'équipe pleine de talents. Le résultat sera un prototype de recherche homologué pour la route qui offrira une plus grande autonomie à partir de moins d'énergie, un luxe et une commodité plus tangibles avec moins d'impact sur la nature, et davantage de mobilité électrique avec moins de pollution. Une série d'outils numériques et une approche logicielle ont également permis de produire plus de voitures en moins de temps.

#EnergyWizard: Dans l'ensemble, les prouesses en matière d'ingénierie d'efficacité ont permis d'obtenir une consommation d'énergie étonnante de moins de 10 kWh aux 100 km (efficacité supérieure à 6 miles par kWh)

#ElectricDrive: Nouveau système radical conçu et construit en interne - il atteint une efficacité de référence de 95 % de la batterie aux roues

#RangeBuster: Plus de 1.000 km (plus de 620 miles)⁴ sur une seule charge sur les axes routiers publics élimine tout souci en matière d'autonomie

#EnergyDensity: Grâce à une ingénierie experte et à une réflexion de Formule 1, nos chimistes en batteries ont comprimé l'énergie de l'EQS dans les dimensions d'une voiture compacte. Le bloc-batterie de la VISION EQXX recèle près de 100 kWh d'énergie, tout en affichant 50 % de volume en moins, et est 30 % plus léger que le bloc déjà de référence dans l'EQS.

#AeroChamp: Les designers de l'extérieur et les aérodynamiciens ont fourni un coefficient de traînée c_x de référence de 0,175

#SustainableMaterials: Des matériaux recyclés et à base de végétaux innovants évitent l'enfouissement des déchets et réduisent l'empreinte carbone

#UpliftMindset: Une équipe pionnière d'ingénieurs de Mercedes-Benz a travaillé avec le laboratoire de course le plus rapide au monde de High Performance Powertrains (HPP) et de Mercedes-Benz Grand Prix (MGP) pour concevoir une transmission électrique extrêmement efficace et compacte et un boîtier de batterie léger

#BionicEngineering: Inspirés par les formes naturelles et en partenariat avec des start-up innovantes, les ingénieurs ont utilisé des outils numériques de pointe pour alléger le poids et réduire le gaspillage en éliminant les excès de matière grâce à l'impression 3D.

#RollingEfficiency: Des pneus à très faible résistance au roulement dotés d'une géométrie aérodynamique optimisée se combinent avec des roues légères en magnésium pour une autonomie accrue

#BrakingLightly: Les disques de frein légers en alliage d'aluminium conviennent parfaitement à la VISION EQXX et aident à réduire le poids

#EfficiencyOnTheRoad: Le châssis exclusivement électrique avec sous-châssis F1 léger apporte une efficacité de course sur la route

#SolarPower: Des panneaux de toit ultra minces alimentent le système de batterie pour fournir jusqu'à 25 km d'autonomie supplémentaire

#HumanMachineMerge: Une interface utilisateur intuitive et intelligente et une expérience utilisateur prodiguant conseils et assistance pour conduire efficacement rapprochent encore plus harmonieusement de l'ère électrique

#SensualPurity: La philosophie de conception extérieure/intérieure totalement focalisée sur les véhicules électriques souligne le rôle de la voiture halo pour l'avenir tout électrique. Mercedes-Benz construira les voitures les plus désirables.

#FastTechProg: De la feuille blanche à la route en seulement 18 mois. La VISION EQXX s'inscrit dans le cadre d'un programme technologique capable d'adapter les technologies innovantes à la production en série plus rapidement que jamais

#Transformation: La VISION EQXX démontre la mutation de Mercedes-Benz en une entreprise entièrement électrique et axée sur les logiciels

#SoftwareDriven: Une approche basée sur les logiciels est la clé du succès pour atteindre les objectifs d'efficacité et un processus de développement rapide, y compris un système de gestion de batterie révolutionnaire

#GlobalResponsibleLeadership: La VISION EQXX accélère l'objectif de Mercedes-Benz de devenir « Lead in Electric » et de poser des jalons en matière de mobilité durable



PEUGEOT e-208 & PEUGEOT e-2008 EVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES POUR PLUS D'AUTONOMIE

Jusqu'à 25 km et 8% d'autonomie supplémentaire sur le cycle WLTP, et plus encore dans la vie réelle, c'est le bilan des évolutions technologiques apportées dès le tout début de 2022 sur les versions 100% électriques des PEUGEOT 208 et 2008.

SOURCE: WWW.MEDIA.STELLANTIS.COM/





Lancées toutes deux à la fin de l'année 2019, les PEUGEOT e-208 et PEUGEOT e-2008 100% électriques rencontrent un véritable succès sur les marchés, avec plus de 90 000 véhicules déjà produits. Ces deux modèles confirment la pertinence de la stratégie d'électrification de la marque PEUGEOT.

Basées sur la plateforme eCMP (Common Modular Platform), équipées de la batterie de 50 kWh, du moteur électrique d'une puissance de 100kW (136 ch) et d'un couple de 260 Nm, ces deux silhouettes évoluent technologiquement, afin d'offrir davantage d'autonomie à leurs utilisateurs.

Tout d'abord, une optimisation des pneumatiques avec un passage en classe «A+», amène plus d'efficacité grâce à une moindre résistance au roulement. Cela concerne les roues en 16 pouces pour la PEUGEOT e-208 et les roues en 17 pouces pour la PEUGEOT e-2008.

A cela s'ajoute une évolution mécanique, avec un nouveau rapport de démultiplication du réducteur, qui optimise l'autonomie sur les roulages de types route et autoroute.

Enfin, une nouvelle pompe à chaleur couplée à un capteur d'hygrométrie installé en haut du pare-brise permet d'optimiser l'efficacité énergétique du chauffage et de la climatisation.

Les informations transmises par ce capteur permettent de piloter plus finement la recirculation d'air dans l'habitacle et in fine de préserver la quantité de l'énergie contenue dans la batterie, dans les phases de montée et de maintien en température à l'intérieur du véhicule. L'efficacité de cette évolution se fait surtout ressentir lorsque les températures extérieures sont basses.

En synthèse, toutes ces évolutions vont permettre des gains en autonomie suivant le cycle d'homologation WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures):

- La PEUGEOT e-208 proposera désormais jusqu'à 362 km d'autonomie WLTP, soit un gain de 22 km.
- La PEUGEOT e-2008 offrira désormais jusqu'à 345 km d'autonomie WLTP, soit un gain de 25 km.

Mais au-delà des gains substantiels en autonomie sur le cycle WLTP, il faut souligner des gains importants en usage réel client, de l'ordre de 40 km, en condition de circulation urbaine à des températures proches de 0° C.



+ FIETS GIGANT -

LOUEZ TOUT TYPE DE VÉLO, À TOUT MOMENT!

⚙️ *CONDITIONS SPECIFIQUES POUR LES GROUPES* ⚙️ *RESERVATION POSSIBLE VIA LE SITE WEB*



LOCATION DE VÉLOS À LA CÔTE

+32 (0)495 54 62 65

FIETS GIGANT KNOKKE LIPPENSLAAN 16 - 8300 KNOKKE - WWW.FIETS-GIGANT.BE

WWW.IKWILEENFIETSHUREN.BE

WWW.JEVEUXLOUERUNVELO.BE

ÉLECTRIQUE & PRATIQUE



TROUVÉ!



PEUGEOT
PROFESSIONAL

ELECTRIC TESTDAYS

VENEZ TESTER UN VÉHICULE UTILITAIRE ÉLECTRIQUE CHEZ AUTOMOTIVE GROUP.

Profitez des tarifs les plus compétitifs pour l'entretien de votre véhicule utilitaire avec Automotive Group'.

L/100 KM G/KM e-BOXER : 0-0 | e-EXPERT : 0-0 | NEW e-PARTNER : 0-0 (SELON NORME WLTP)
Contactez votre point de vente pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule.

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

E.R.:

AUTOMOTIVE GROUP WAREGEM
TRANSVAALSTRAAT 3 (HOEK VIJFSEWEG)
T 056/60 22 18
PEUGEOT.WAREGEM@AUTOMOTIVEGROUP.BE
CITROËN.WAREGEM@AUTOMOTIVEGROUP.BE

AUTOMOTIVE GROUP

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



WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE



LE GROUPE STELLANTIS SUR L'AVENIR UN AVENIR ÉLECTRIQUE

Le nom général Stellantis comprend depuis janvier 2021 les marques du groupe PSA (Peugeot, Citroën, DS, Opel) et celles de FCA (Fiat, Alfa Romeo, Jeep). En Belgique, tout cela est partagé entre 7 marques. Au niveau mondial, il est question de 14 marques. Nous avons été invités à écouter les plans futurs du groupe.

TEXTE: FILIP DEWULF

Stéphane Levi, CEO de Stellantis Belux, a ouvert le débat. Il annonce fièrement que l'ensemble des marques représente 23,07% du marché au Belux.

Parmi les faits marquants depuis la reprise et la fusion, citons la nouvelle maison Stellantis à Evere, avec une nouvelle structure organisationnelle. Quelque 20% des employés se sont vus confier de nouveaux postes ou de nouvelles tâches en conséquence. Grâce à des investissements et au lancement de nouveaux modèles, le groupe devrait devenir jusqu'à 30 % plus efficace. D'ici 2022, toutes les marques réunies lanceront 22 nouveaux modèles, contre 11 en 2021. Et, bien sûr, les lancements de nouveaux modèles de véhicules électriques. À cette fin, le groupe dispose de quatre plateformes spécifiques pour la mobilité électrique, appelées plateformes STLA, à savoir STLA Small, STLA Medium, STLA Large et STLA Frame. Chaque plate-forme représente un segment de marché du secteur automobile et une gamme correspondante. Le premier offrira jusqu'à 500 km d'autonomie, le moyen jusqu'à 700 km et les deux derniers donneront jusqu'à 800 km d'autonomie électrique. Chaque plate-forme devrait permettre une capacité de production de 2 millions de voitures par an. Stellantis ne fixe pas spécifiquement de date de fin pour les moteurs à combustion interne, mais d'ici 2025, elle souhaite que 98 % des modèles soient électrifiés et que, d'ici 2030, plus de 70 % de ses ventes en Europe soient des «véhicules à faibles émissions».

Il est temps d'examiner les différentes marques. Pour cela, Dominique Fontignies, directeur des relations publiques de Stellantis Belux, a pris la parole en premier.

TONALITÉ

La plus grande nouveauté du printemps est sans aucun doute Alfa Romeo, qui lance la très attendue Tonale. Il sera proposé en version hybride légère et hybride rechargeable. On en attend beaucoup. C'est logique quand on sait qu'Alfa ne propose actuellement que 2 modèles, dont aucun n'est électrifié.

Au sein du groupe, Fiat reste la première marque de volume à proposer des modèles. Fiat lancera également un nouveau modèle par an, qui sera bien sûr entièrement électrique. La série spéciale RED de la 500e, qui sera lancée en janvier, sera bientôt une autre nouveauté. Les versions RED se poursuivront sur l'ensemble de la gamme.

Citroën a lancé de nombreux modèles électriques l'année dernière, la Ë-C4 y étant bien intégrée. Plus récemment, il y a eu les lancements des Ë-Berlingo et Ë-Space-Tourer et de la petite micro voiture Ami. En 2022, le nouveau C5X arrivera, qui sera également proposé en version hybride.

La marque de luxe française DS est synonyme de «savoir-vivre» au sein du groupe. Ils le prouvent avec la DS4 et la DS9, qui sont toutes deux dispo-





nibles en version hybride rechargeable. À terme, la DS devrait également devenir entièrement électrique.

Quant à Jeep, toute la gamme est également disponible en version plug-in, avec les hybrides plug-in du Compass, du Renegade et du solide Wrangler. En 2022, le nouveau Grand Cherokee sera doté d'une version 4XE.

ASTRA ET ASTRA SPORTS TOURER

Wim Verloy, attaché de presse de Stellantis Belux, a pris la parole avec brio pour parler d'Opel et de Peugeot.

Opel veut être entièrement électrique en Europe d'ici 2028, et même en Belgique d'ici 2024. Un fait important est qu'Opel est rentable depuis 2018. Opel se réjouit du lancement de la nouvelle Astra et en même temps de l'Astra Sports Tourer, la version break. Ce dernier fera ses débuts en janvier au Salon de Bruxelles. Wim aime souligner qu'Opel veut être de plus en plus «allemand». Il nous rappelle que la nouvelle Astra est un produit allemand et qu'elle est construite à Russelheim, où beaucoup pensent qu'elle est un clone de la Peugeot 308. L'Astra sera bien sûr équipée d'une motorisation hybride rechargeable, mais en 2023, une variante électrique fera également son apparition. Opel mise également sur l'hydrogène dans le fourgon Vivaro, avec une pile

à combustible à venir. Opel a également investi dans la course automobile, avec la première édition pour une voiture de rallye électrique, la Corsa e-rally cup, organisée en Allemagne. Opel souhaite également aligner le TCO (total cost of ownership) de la voiture électrique sur celui des voitures à moteur à combustion. Pour ce faire, ils construiront leurs propres usines de batteries.

Peugeot est synonyme de «puissance et de désir», ce que l'on retrouve dans son nouveau logo. D'ici 2023, 85 % de la gamme sera électrifiée. La sportivité est également au rendez-vous avec le retour aux courses d'endurance à Le Mans, avec la Peugeot 9X9, qui associera un moteur V6 à un moteur électrique de 200 kW. Peugeot aime également parler de son leadership sur le marché des véhicules commerciaux, où une variante électrique de chaque modèle est actuellement disponible.

Pour terminer sur une note de bas de page, nous avons demandé au PDG Stéphane Levi quelle était la situation de la marque Lancia. Il n'était pas tout à fait clair si la marque allait revenir en Belgique.



Les marques de Stellantis semblent clairement très ambitieuses et prêtes pour l'avenir. Chez Eco Mobiel, nous sommes heureux de garder un œil sur les choses et de vous informer en temps utile des dernières nouvelles.

ESSAI: SKODA ENYAQ IV 80X

LA VOITURE DE COMPROMIS PAR EXCELLENCE

La plateforme MEB de Volkswagen a produit de nombreux modèles. C'est également le cas de Skoda, qui a maintenant l'Enyaq dans sa gamme et l'élargit également. Récemment, l'Enyaq 80x a été introduit. Une version coupé est même prévue.

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

4X4

Le «x» dans la dénomination du type correspond à un système à quatre roues motrices. Cela est dû aux deux moteurs disponibles sur cet Enyaq. La puissance monte à 266 ch et cela se sent. Par rapport à l'Enyaq 80 normal de 204 ch et à propulsion arrière, ce bolide se conduit de manière beaucoup plus souple. L'accélération est plus enthousiaste et elle réagit plus violemment à la pédale d'accélérateur. Il en résulte un sprint de 6,9 secondes pour atteindre 100 km/h. Bien sûr, la voiture est aussi un peu plus lourde, environ 120 kg par rapport aux versions normales, et cela se ressent au freinage. Non pas que cela soit insurmontable, avec des voitures comme celles-ci, vous savez qu'elles ne sont pas légères. D'un autre côté, cette voiture n'est pas lourde à

manipuler lorsqu'elle est conduite normalement, et en combinaison avec la puissance disponible, on peut même avoir une certaine forme de fun. Cette version est également beaucoup moins sous-vireuse que la version à traction arrière, ce qui est logique avec une traction 4x4.

Ceux qui n'en ont jamais assez pourront bientôt se tourner vers la version RS, qui délivrera 299 ch.

77 KWH

Pour son pack batterie, la Skoda dispose d'un total de 77 kWh de cellules de batterie sous son plancher. Cela lui donne une autonomie officielle WLTP de 496 km. En réalité, vous pouvez vous attendre à moins, en fonction de votre style de

conduite et des conditions météorologiques. En fait, nous avons parcouru 370 km, l'essai s'est déroulé au début du mois de janvier par des températures comprises entre 0 et 5° C. En outre, nous avons parcouru pas mal d'autoroutes, ce qui n'est pas non plus très favorable pour l'autonomie et la consommation. Notre consommation moyenne était d'environ 24 kWh/100 km, avec des pointes allant jusqu'à 32 kWh, mais c'était en mode Sport pour tester tout le potentiel de la voiture. Avec un style de conduite normal et une utilisation mixte, la consommation sera d'environ 20 kWh. La charge peut se faire sur des chargeurs rapides d'une capacité allant jusqu'à 125 kW. Pour une wallbox normale ou un poste de charge public, le maximum est de 11 kW.

ESPACE

A l'intérieur, l'Enyaq garantit de l'espace. Du trio ID.4, Q4 et cet Enyaq, c'est sans doute le plus spacieux, les familles seront satisfaites. Avec 585 à 1710 litres, le coffre est également ample. Les câbles de charge peuvent être rangés dans un sac sous un volet situé au bas du plancher du coffre ; il n'y a pas de coffre à l'avant. Lors de l'ouverture du coffre, nous avons manqué l'ouverture confort extrêmement pratique qui permet d'ouvrir le couvercle de coffre électrique en pivotant sous le pare-chocs.

Le tableau de bord se compose d'un groupe assez minimaliste placé juste devant le conducteur, combiné dans notre cas à un affichage tête haute, ce qui constitue une valeur ajoutée certaine. En outre, l'écran d'infodivertissement de 13 pouces se trouve au milieu du tableau





de bord. En bas de cet écran se trouve un curseur pour contrôler le volume de la radio, dont nous ne sommes personnellement pas fan. Nous avons également eu la même remarque à propos de produits Volkswagen antérieurs. Heureusement, il y a toujours le bouton de volume via une molette sur le volant. La climatisation est également commandée par l'écran tactile, mais ce n'est pas si mal. Le toit ouvrant s'ouvre et se ferme également par le biais d'un curseur situé sur le dessus de la garniture de toit. Cela ne fonctionnait pas toujours sans problème lorsque nous voulions ouvrir ou fermer le toit ouvrant.

La finition est certainement correcte, avec des plastiques souples sur le dessus du tableau de bord et un beau cuir. Surtout dans la couleur cognac, c'est une combinaison élégante.

PAS DE PRIX CASSÉS

Nous avons déjà mentionné que Skoda n'est plus la marque économique du groupe VW. Mais à notre avis, une Skoda offre toujours un bon rapport qualité-prix. Le Skoda Enyaq iV 80x est disponible à partir de 49 709 € TTC. Notre voiture d'essai comportait un grand nombre d'options et coûtait 67 400 euros. Une mention spéciale pour l'un des packs d'options est le Pack Light & View Plus, avec des phares matriciels à LED avec contrôle variable de la lumière. Le rayon lumineux s'ajuste automatiquement, les coins sont parfaitement éclairés et le trafic en sens inverse n'est jamais aveuglé. Même les matins et soirs de brouillard, le faisceau ouvre le rideau de brouillard devant vous.



Le Skoda Enyaq est également disponible en tant que 4x4 sous le nom de 80x. Il offre de bonnes performances, ainsi qu'un espace et un confort suffisants. C'est également un plaisir à conduire. Seules l'autonomie et la consommation sont un peu inférieures à celles des versions normales. Au sein du groupe Volkswagen, cela semble être le meilleur compromis à tous les niveaux. Ou disons que vous ne pouvez pas vous tromper avec une Skoda de nos jours.

APERÇU

+

- voiture de compromis
- une certaine forme de fun de conduite
- finition

-

- plus de consommation et moins d'autonomie par rapport à une voiture à propulsion arrière
- voiture lourde
- interrupteurs coulissants pour contrôler le volume de la radio et le toit ouvrant

Passer facilement à la conduite électrique

La première plaine de recharge de Colruyt Group fut inaugurée en janvier 2022

Rouler à l'électricité prend de l'essor et continuera de gagner en importance à l'avenir. Voilà une excellente nouvelle pour l'environnement et le climat. Mais comment passer à une voiture hybride rechargeable ou 100 % électrique ? DATS 24 vous aide à y voir plus clair à travers quatre questions.

1. Plutôt hybride rechargeable ou 100 % électrique ?

Une **voiture hybride rechargeable** roule grâce à un moteur électrique alimenté par une batterie et grâce à un moteur à combustion. Il faut donc à la fois faire le plein de carburant et d'électricité. Lorsqu'elle roule à l'électricité, elle est exempte d'émissions.

Une **voiture 100 % électrique** roule uniquement à l'électricité. Elle dispose d'un moteur électrique alimenté par une grande batterie (jusqu'à 105 kWh) en lieu et place d'un moteur à combustion. Pour la recharger, un point de charge est nécessaire. Ce type de véhicule est exempt d'émissions.

Si, en outre, vous rechargez votre voiture 100 % électrique avec de l'électricité 100 % verte, vous tirez le meilleur parti du véhicule en matière d'empreinte climatique et environnementale.

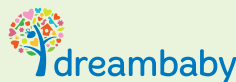
Vous souhaitez trouver le carburant qui vous convient le mieux en deux minutes ?
Rendez-vous sur www.guideducarburant.be.

2. Où recharger son véhicule électrique ?

Les prévisions indiquent que nous rechargerons les voitures électriques à une borne de recharge domestique, principalement de nuit. Les détenteurs de panneaux solaires tireront assurément avantage de l'électricité générée par ceux-ci afin de recharger leur voiture. En journée, mieux vaut préparer correctement ses trajets et connaître ainsi à l'avance la localisation des points de charge, que ce soit près d'une gare de trains ou d'un magasin dans le quartier, ou encore sur un parking public.



DATS 24 souhaite rendre la recharge électrique accessible à tout un chacun. Voilà pourquoi nous triplons cette année le nombre de points de charge à proximité immédiate des magasins de Colruyt Group. D'ici la fin 2022, notre réseau sera composé de 1 000 points de charge. Un projet pilote a été lancé auprès de cinq magasins de Spar Colruyt Group.



Les avantages de la carte de recharge DATS 24

29 | ECO MOBIEL

- De l'électricité 100 % verte à une borne de recharge DATS 24
- Des frais d'abonnement bas
- Des prix bas aux points de charge DATS 24
- L'accès à pas moins de 11 500 points de charge en Belgique et 77 000 à l'international
- Une carte pour les particuliers et les professionnels

Plus d'infos sur electric.dats24.be



3. Que prévoit votre entreprise ?

De plus en plus d'employeurs prévoient ou envisagent l'installation de bornes de recharge au travail. En tant que collaborateur, il est donc pertinent que vous vous informiez sur les projets de l'entreprise en la matière. En tant qu'employeur, proposer des solutions pour recharger les véhicules électriques au bureau constitue plus que jamais un atout.



Au siège de Colruyt Group, DATS 24 a récemment inauguré une première plaine de recharge, devenant immédiatement la plus grande plaine de recharge semi-publique de Belgique. Les collaborateurs peuvent y recharger leur véhicule pendant la journée. En outre, les collègues disposant d'une voiture de société rechargeable bénéficient de l'installation d'un point de charge à leur domicile. Le savoir-faire que nous accumulons d'abord au sein de Colruyt Group pourra, par la suite, être mis à contribution au sein d'une offre optimisée pour le grand public.

4. Quelle carte de recharge choisissez-vous ?

La recharge d'une voiture est très simple d'exécution. Vous trouverez une courte vidéo explicative sur la chaîne YouTube de DATS 24 Belgium. Afin de vous faciliter les choses, vous pouvez choisir la carte de recharge correspondant au mieux à vos besoins.

Pour ce faire, posez-vous ces deux questions :

✓ Où vais-je recharger ma voiture le plus souvent sur la route ?

S'il s'agit, par exemple, de recharges lorsque vous faites vos courses dans l'un des magasins de Colruyt Group, la carte de recharge DATS 24 constituera un bon choix.

✓ À quelles bornes voudrais-je assurément faire le plein d'électricité ?

À l'heure actuelle, la carte de recharge DATS 24 vous donne accès à pas moins de 11 500 points de charge en Belgique et 77 000 à l'international. Et le réseau est en constante expansion. En conséquence, vous trouvez déjà ou trouverez bientôt des points de charge près de chez vous.

NEWS

myenergi a une réponse à la pénurie de puces!

La station de recharge zappi ECO du fabricant myenergi a subi un changement majeur le mois dernier. La pénurie persistante de puces a incité l'entreprise à chercher une solution en passant à un nouveau fabricant américain capable de fournir des puces de manière fiable.

Un autre avantage est que la nouvelle puce est plus puissante et offre plus de fonctionnalités. Cela a permis de rendre la station de recharge encore plus intelligente et plus facile pour l'utilisateur. Le processus d'installation a également été grandement amélioré. Par exemple, la nouvelle version, qui n'a pas l'air différente des modèles précédents, ne nécessite plus de hub séparé. Comme une puce est nécessaire pour chaque appareil, la production peut être doublée.

Les derniers modèles, qui portent le nom de v2.1 en interne, disposent d'une carte Ethernet et du WiFi intégrés. Grâce à une application, le client peut surveiller les flux d'énergie dans la maison et régler la station de charge sur le mode de charge souhaité. En mode ECO, par exemple, la voiture peut être chargée en énergie solaire pure à partir de ses propres panneaux solaires. En mode FAST, la charge s'effectue le plus rapidement possible aux moments les plus favorables, en tenant compte des autres équipements lourds présents dans la maison.

Grâce aux mises à jour constantes du logiciel, l'appareil est constamment doté de nouvelles fonctionnalités. Par exemple, il est depuis peu



possible de définir le taux de capacité souhaité. Cela permet de charger le véhicule électrique à sa capacité maximale aux tarifs de charge les plus favorables.

Outre les zappi, myenergi propose également les eddi, qui permettent de commander un chauffe-eau ou un chauffage par le sol à l'aide de l'énergie solaire. Dans le courant de l'année, myenergi lancera sur le marché d'autres produits destinés à maximiser l'autoconsommation.

PLUS D'INFORMATIONS SUR WWW.MYENERGI.BE

Officiel: Lotus Eletre (2023) - un SUV électrique de 600 ch et pouvant atteindre 600 km

La Lotus Eletre est un SUV électrique qui développe une puissance d'au moins 600 ch et offre une autonomie pouvant atteindre 600 kilomètres. Que devez-vous savoir d'autre?

En 2018, Geely, propriétaire de Lotus, a présenté son plan Vision80, qui vise à transformer le constructeur britannique de voitures de sport en une marque électrique premium à l'horizon 2028. Le nouvel hyper-SUV Eletre pourrait être le premier d'une série de Lotus électriques «lifestyle» chargées d'incarner cet avenir radicalement différent.

EN SAVOIR PLUS: MONITEURAUTOMOBILE.BE



Sommigen denken na over de toekomst. Anderen zijn er nu al klaar voor.

De TUCSON Plug-in Hybrid,
KONA Electric en IONIQ 5.



Ontdek ze nu bij je verdeler.

Zonder twijfel
HYUNDAI

DI NITTO DILSEN

Rijksweg 147 – 3650 Dilsen - 089 21 21 60 - www.dinitto.be

DE LAET

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

GARAGE WULFFAERT

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

0 - 1,4 L/100KM • 0 - 31 G/KM CO₂ (WLTP)

Raadpleeg uw verdeler voor meer informatie omtrent autofiscaliteit.

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

5 JAAR Waarborg Zonder
Kilometerbeperking*

8 JAAR Batterij
Garantie**

*De 5 Jaar Waarborg Zonder Kilometerbeperking van Hyundai geldt enkel voor Hyundai wagens die oorspronkelijk verkocht zijn door een erkende Hyundai-verdeler aan een eindklant, zoals vastgelegd in de algemene voorwaarden van het garantieboekje. ** De Hyundai garanties gelden enkel voor Hyundai wagens die oorspronkelijk verkocht zijn door een erkende Hyundai-verdeler aan een eindklant, zoals vastgelegd in de algemene voorwaarden van het garantieboekje.

8 jaar batterij garantie of tot 160.000 km op de elektrische batterij. Voor meer informatie kunt u terecht op hyundai.be of bij een Hyundai verdeler in uw 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

NEWS

Fastned remporte un appel d'offres majeur pour le développement de 18 stations de recharge rapide en France, doublant ainsi sa présence sur le territoire français

Fastned, société européenne de recharge ultra-rapide pour véhicules électriques (VE), annonce avoir remporté l'un des trois lots du premier appel d'offres lancé par la société concessionnaire d'autoroutes française Sanef (Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France). Le résultat de cet appel d'offres permettra à Fastned de développer et d'exploiter 18 nouvelles stations de recharge rapide le long des principaux axes autoroutiers concédés du nord de la France. Le nombre de sites remportés par l'entreprise en France passe ainsi à 31. Les stations seront en mesure de recharger des centaines de véhicules électriques chaque jour. Avec une puissance de charge allant jusqu'à 300 kW, les usagers de véhicules électriques pourront gagner jusqu'à 300km d'autonomie en seulement 15 minutes.

Le gouvernement français a fixé pour objectif d'équiper les 360 aires du réseau autoroutier concédé avec des infrastructures de recharge rapide d'ici à la fin 2022. A ce jour, des appels d'offres ont été lancés pour environ la moitié de ces sites et Fastned a répondu à la plupart d'entre eux. Les résultats des appels d'offres en cours seront dévoilés dans les mois à venir.

Fort d'une décennie d'expérience en Europe, Fastned a su mettre en place un concept qui a fait ses preuves et contribue aux objectifs fixés par le gouvernement: ses stations de recharge spacieuses, dont la puissance peut atteindre 300 kW, sont ouvertes à tous les véhicules électriques, quelle que soit la marque et le modèle, et sont équipées d'auvents en panneaux photovoltaïques qui protègent les conducteurs de la pluie.

Fastned a remporté des appels d'offres sur trois grands réseaux autoroutiers concédés français. En novembre 2020, Fastned a remporté l'équipement de neuf stations sur le réseau APRR, dont huit sont aujourd'hui opérationnelles. Plus tôt cette année, Fastned a remporté quatre stations dans le sud de la France sur le réseau autoroutier ASF/Vinci.

Ces 18 nouvelles stations sur le réseau SANEF seront situées principalement dans le nord de la France, réparties dans quatre régions: Ile-de-France, Grand-Est, Hauts-de-France et Normandie. Chacune



de ces stations sera équipée de 4 à 18 points de charge, délivrant jusqu'à 300kW par borne et capables de recharger des centaines de véhicules électriques par jour, pouvant atteindre 300km d'autonomie en seulement 15 minutes. La construction et l'ouverture des stations sont prévues avant la fin de 2022.

«Ce nouvel appel d'offres remporté souligne la confiance que les opérateurs autoroutiers français placent dans notre concept de recharge rapide et constitue une reconnaissance de l'expertise que nous avons développée au cours des dix dernières années sur le marché européen», a déclaré Pierre Courgeon, Country Manager de Fastned France. «Nous nous engageons à fournir aux usagers de VE français un réseau de recharge fiable et de haute qualité, accessible à tous les conducteurs et leur permettant de rouler en toute liberté. Chaque nouvel appel d'offres que nous remportons nous rapproche un peu plus de cet objectif.»

«La mobilité propre est un axe essentiel de la transition énergétique, le secteur des transports étant à lui seul responsable d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre. Notre responsabilité, en tant qu'entreprise délégataire de service public, est donc d'accompagner ces évolutions en facilitant l'usage du véhicule électrique pour les trajets de longue distance. En nous appuyant sur Fastned, expert de la recharge, nous accélérons le déploiement massif de bornes de recharge ultra-rapide et répondons ainsi à l'ambition d'équiper 100% des aires de nos réseaux d'ici la fin de l'année», déclare Arnaud Quémard, directeur général du groupe Sanef.

PLUS PRÉCISÉMENT, LES SITES CONCERNÉS SONT LES SUIVANTS:

- A1: Vémars Ouest, Vémars Est, Saint Léger et Wancourt Est;**
- A4: Changis sur Marne, Ussy sur Marne, Valmy Le Moulin, Valmy Orbeval et Keskastel Ouest;**
- A13: Rosny sur Seine Sud et Bosgouet Sud;**
- A26: Saint Hilaire Cottés;**
- A29: Villers Bretonneux, Quetteville Est et Quetteville Ouest;**
- A31: L'Obrion, Loisy et La Maxe.**

NEWS



Les propriétaires de Kia votent pour le Niro EV en tête dans l'étude de satisfaction «Electric Vehicle Experience Ownership» de J.D. Power 2022

Le Kia Niro EV a été élu en première place dans la catégorie grand public dans l'étude de satisfaction « Electric Vehicle Experience Ownership » de J.D. Power 2022. Cette victoire marque la deuxième année consécutive au cours de laquelle les propriétaires de Kia ont élu le Niro EV meilleur véhicule électrique de série (EV) à posséder. Pour déterminer la satisfaction de la propriété et la probabilité de rachat, J.D. Power a interrogé plus de 8000 propriétaires de VE aux États-Unis sur des facteurs cruciaux, notamment le coût de possession, l'autonomie de la batterie, l'expérience client, le style et le plaisir de conduite.

Le Kia Niro a joué un rôle central dans le parcours d'électrification de Kia en offrant une transition aisée vers une mobilité durable grâce à son choix de motorisations à faible et zéro émission. Le Niro EV est le plus gros succès des trois versions et a gagné en importance dans la gamme Kia depuis son lancement en 2017.

« Kia s'engage à offrir une gamme variée de véhicules avec des services pratiques offrant une excellente expérience de possession », a déclaré Sean Yoon, président et CEO de Kia North America. « Des victoires consécutives dans l'étude de propriété EVX renforcent le leadership de Kia alors que la marque s'apprête à introduire d'autres véhicules électriques particuliers, SUV et monospaces sur plusieurs segments d'ici 2027. Le tout nouveau EV6 a rejoint le Niro dans la gamme entièrement électrique de Kia, contribuant à élever le nombre record de ventes de la marque en février. »

Le Kia Niro est la solution idéale pour les conducteurs attirés par la conduite sans émission et qui ne souhaitent pas faire de compromis sur l'espace, le style et l'autonomie. Avec une autonomie de 454 kilomètres, un espace intérieur fonctionnel et un couple instantané de 395 Nm, le Niro EV est le véhicule idéal pour encourager les gens à passer à la mobilité électrique.

« Les VE occupent une place de plus en plus importante dans le paysage automobile. Alors que le Niro EV a reçu pour la deuxième année consécutive le prix de la plus haute satisfaction par les propriétaires sur le segment grand public des véhicules électriques à batterie, Kia a démontré sa capacité à dépasser les attentes des propriétaires de véhicules électriques », a déclaré Brent Gruber, directeur principal, Global Automotive chez J.D. Power.

Kia a récemment annoncé le lancement d'un Niro entièrement redéfini en 2022, qui s'appuiera sur les fonctionnalités qui rendent le modèle actuel si populaire tout en offrant un style plus actuel et des fonctionnalités technologiques avancées.

RIEN QUE DES AVANTAGES AVEC L'ASSURANCE JAGUAR LAND ROVER FULL OMNIUM

Avec l'assurance Jaguar Land Rover complète, Amazon Insurance offre une assurance qui correspond parfaitement à l'expérience haut de gamme que le propriétaire de Jaguar Land Rover apprécie avec son véhicule haut de gamme. Bien que, l'assurance? «Nous ne le commercialisons pas comme un produit d'assurance classique», expliquent Koen Bekkers et Stijn Heynderickx, respectivement directeur général et responsable du développement commercial d'Amazon Insurance, «mais comme une garantie complète que les réclamations seront traitées par un professionnel reconnu, et plus encore comme un moyen d'accroître la confiance dans la marque.»



© Land Rover

EXPÉRIENCE PREMIUM

Amazon Insurance a été fondée il y a 30 ans. L'objectif était, et est toujours, de garantir au client que sa voiture sera réparée dans les règles de l'art. «Cela signifie qu'il faut utiliser des pièces 100% originales, selon les directives spécifiques imposées par la marque, et tout cela par un professionnel reconnu. En attendant, l'offre proposée par Amazon Insurance, qui fait désormais partie du spécialiste de l'assurance Baloise Insurance, s'étend à plusieurs marques, avec des formules pour Jaguar, Land Rover, Maserati, Volvo, entre autres, et toutes les marques du groupe Astara (Hyundai, Suzuki, MG, etc.). Jaguar Land Rover Insurance Full Omnium joue également sur les mêmes atouts spécifiques. L'expérience du client autour de la voiture est «premium», nous voulons donc offrir des services qui garantissent la même expérience premium. Cela signifie le meilleur service, des avantages uniques et le meilleur traitement de la voiture pour que le client soit totalement libéré de ses soucis.»

ON A PENSÉ À TOUT

Alors que de nombreuses autres assurances ont tendance à fonctionner avec certaines limites, l'assurance Jaguar Land Rover Full Omnium offre la couverture la plus large possible, quelle que soit la situation ou le nombre de kilomètres au compteur. «L'exonération classique est de 0 %, ce qui est unique sur le marché. Dans la formule Excellence pour Jaguar et la formule Platinum pour Land Rover, le client a droit à une nouvelle Jaguar ou Land Rover identique pendant les 36 premiers mois, même en cas d'augmentation de prix (jusqu'à 10%). Il n'y a pas de risque de perte totale. Nous assurons un paiement direct au concessionnaire Jaguar Land Rover, un paiement anticipé sur la facture de réparation après un sinistre couvert n'est pas nécessaire. En bref: le Full Omnium est très spacieux, nous avons vraiment pensé à tout».



Stijn Heynderickx - © Baloise



Koen Bekkers - © Baloise

MEILLEUR RAPPORT QUALITÉ/PRIX DU MARCHÉ

Et la prime? N'est-ce pas très élevé? «L'assurance Jaguar Land Rover est très compétitive pour ce type de voiture. Au sein de Baloise Insurance, Amazon Insurance est une entité distincte qui se concentre sur les assurances de marque. Nous accordons beaucoup d'attention à la structure des coûts et pouvons donc offrir une prime compétitive, tout en proposant un super package pour le conducteur de Jaguar Land Rover. Compte tenu de l'ensemble très complet de garanties, nous sommes très compétitifs sur le marché. En d'autres termes, si vous recherchez le meilleur rapport qualité-prix, l'assurance Jaguar Land Rover est l'endroit idéal. Notre équipe est composée de 20 personnes qui sont toutes expérimentées dans le monde de l'automobile. Le client peut donc compter pleinement sur une approche hautement personnalisée et de qualité. Nos employés savent exactement ce qui est en jeu. Ils sont le point de contact du client et du concessionnaire, du devis au règlement du dossier.»

PAR L'INTERMÉDIAIRE DU CONCESSIONNAIRE

L'assurance Jaguar Land Rover est uniquement disponible auprès des concessionnaires officiels Jaguar Land Rover. « Il va de soi que la législation actuelle concernant la distribution d'assurances est pleinement respectée (IDD). De cette manière, les propriétaires de Jaguar Land Rover sont totalement déchargés de tout souci, de l'achat de la voiture au règlement d'un sinistre. Tout cela en fonction de la qualité de la réparation effectuée par des spécialistes de la marque hautement qualifiés utilisant uniquement des pièces d'origine Jaguar Land Rover. Le paiement direct au concessionnaire signifie également des garanties pour les garages eux-mêmes: ils ont la certitude d'être payés.»

UNE HISTOIRE À SUCCÈS

Stijn Heynderickx et Koen Bekkers parlent d'une véritable success story et sont convaincus que Jaguar Land Rover Insurance continuera à se développer dans les années à venir. «L'expérience avec Jaguar Land Rover Insurance est très positive, la pénétration sur les véhicules assurables chez un certain nombre de concessionnaires Jaguar Land Rover est tout simplement spectaculaire et

dépasse facilement les 30% et plus. Le produit est très bien accueilli et nous remarquons également qu'une fois que le client a choisi une assurance de marque, il revient également vers nous pour de nouveaux achats. Bien entendu, tout cela dépend du concessionnaire lui-même, qui doit présenter notre offre comme un élément fixe du service au moment de l'achat. Le financement, l'assurance, etc. font partie d'un seul et même ensemble de garanties et font l'objet de ce que nous pouvons qualifier de « one-stop shop ». Il n'y a qu'un seul interlocuteur, et c'est votre concessionnaire Jaguar Land Rover de confiance.»

OMNIUM

Au sein de l'Omnium de Jaguar Land Rover Insurance, il existe différentes formules avec différentes possibilités d'exemption et de déduction. «Il est donc toujours possible de souscrire un produit sur mesure. Nous savons par expérience que la grande majorité des clients optent pour la formule Excellence ou Platinum, le produit de pointe absolu de Jaguar Land Rover Insurance qui garantit une couverture complète sans restrictions.

Nous proposons également une extension de la couverture globale, le Safety Pack, qui fournit une assistance supplémentaire en cas d'accident ou de perte totale. Grâce au Safety Pack, le client peut bénéficier, entre autres, d'une voiture de remplacement pendant 30 jours maximum en cas de perte totale.

Bien entendu, les clients peuvent également s'adresser à nous pour l'assurance responsabilité civile classique, l'assurance conducteur, l'assistance juridique, etc. Après tout, chez Amazon Insurance, la gamme complète est disponible.»

En résumé, personne ne se soucie plus de Jaguar ou de Land Rover que Jaguar Land Rover Insurance.

www.amazon.be
www.baloise.be

ESSAI: PEUGEOT 3008 HYBRID4 LION EN PELUCHE

L'Opel Grandland et cette Peugeot 3008 Hybrid4 sont cousines, puisqu'elles partagent le même groupe motopropulseur au sein du groupe Stellantis. Mais comment se comporte la Peugeot dans cette combinaison?

TEXTE ET PHOTOS: FILIP DEWULF

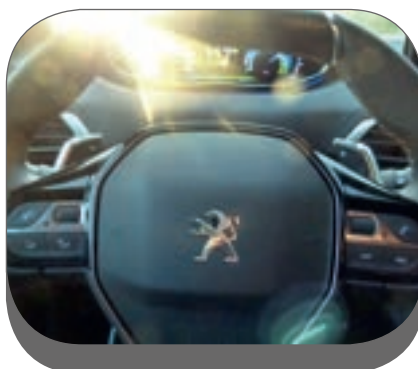


300 CH

Un petit rappel. Notre 3008 a trois moteurs: un quatre cylindres de 2 litres de 200 ch, un moteur électrique sur l'essieu avant de 110 ch et un autre sur l'essieu arrière de 113 ch. Tout le monde sait maintenant que l'addition de ces pouvoirs n'est pas la bonne façon de procéder, la fête serait trop amusante. Nous arrivons donc à une puissance combinée de 300 PS et surtout à un beau couple de 520 Nm. Ce dernier est particulièrement agréable lors des dépassements. Les performances en elles-mêmes ne sont certainement pas mauvaises, avec une accélération de 100 km/h en 5,9 secondes. Cependant, nous avons parfois eu l'impression qu'il fallait un peu plus que cela. Cela est sans doute dû au poids considérable (1915 kilogrammes) que traîne ce garçon. Cependant, la puissance de traction est toujours exemplaire, en partie grâce au «4» de son nom, qui signifie quatre roues motrices.

46 KM DE CONDUITE ÉLECTRIQUE

La batterie de 13,2 kWh nous a donné une autonomie maximale de 46 km en mode électrique. Selon les valeurs officielles WLTP, cela devrait être environ 66 km, mais vous n'y arriverez pas. Ce qui est important - comme toujours avec les hybrides rechargeables - c'est votre discipline de charge. Cela vous permet de réduire la consommation de carburant car en mode hybride, le moteur choisit celui qui est le plus adapté. Avec une batterie pleine, la conduite de la côte à Bruxelles donne une consommation combinée d'environ 5,5 litres/100 km. En ce qui concerne l'essence, ce chiffre est monté à un maximum de 6,6 litres/100 km. On peut donc conclure que cette hybride est agréable à conduire. Nous n'avons pas utilisé le mode sport très souvent, mais nous pensons que vous pouvez compter sur un litre supplémentaire. La recharge de la batterie prend environ 4 heures à un point de charge ou à une wallbox.



VOLANT PEUGEOT

À l'intérieur, vous découvrirez la position de conduite typique de Peugeot, avec le petit volant qui doit être positionné bas si vous voulez éviter que le bord supérieur ne vienne en vue du tableau de bord. Vous êtes soit pour, soit contre. Nous nous y habituons après une semaine d'essais de la 308 et de cette 3008. Une fois la bonne position de conduite trouvée, la conduite est particulièrement efficace et agréable. Comme dans la nouvelle 308, le i-Cockpit est disponible, bien que le système de la 308 ait quelque peu évolué. Ici, vous disposez toujours des touches dites «piano» pour sélectionner les éléments les plus importants tels que la radio, la navigation, la climatisation et poursuivre ensuite via l'écran tactile. Encore une fois, nous regrettons qu'il n'y ait pas de boutons physiques pour la climatisation. Heureusement, il y a toujours un bouton rotatif pour le volume de la radio, en plus des boutons au volant. En ce qui concerne le volant multifonctionnel, il a également fallu chercher comment actionner le régulateur de vitesse actif via le levier supplémentaire situé à gauche derrière le volant. Mais une fois qu'on s'y est habitué, tout se passe bien. Et il faut dire que cette fonction fonctionne extrêmement bien.

CONFORT DOUX

La 3008 se conduit dans un silence et un confort absolus. Les irrégularités de la route sont très bien filtrées. Cependant, dans les virages rapides, le poids joue un rôle, faisant de la voiture plus un ours câlin qu'un lion griffu. Il n'y a rien à redire sur la tenue de route, mais il s'agit bien sûr d'un SUV et ceux-ci ont de toute façon



un caractère moins dynamique. Le public acheteur ne restera certainement pas sur sa faim. La boîte automatique à 8 vitesses fait également un excellent travail ; vous ne ressentez aucune vibration ou hésitation lors des changements de vitesse. La boîte de vitesses automatique est toujours commandée par un levier traditionnel, ce qui n'est certainement pas désagréable. Les leviers de vitesse situés derrière le volant ne font cependant pas une grande différence, car ils reviennent rapidement en mode automatique lorsque vous ne passez pas assez vite à la vitesse supérieure ou inférieure.

COMBIEN CELA COÛTE-T-IL?

Comme cette 3008 n'est disponible qu'en version haut de gamme GT ou GT Pack, son prix est en conséquence. La 3008 Hybrid4 est disponible à partir de 52 198 €. Notre version d'essai avec cuir et vision nocturne coûte 57 488 €. Nous recommandons le système de vision nocturne à ceux qui voyagent beaucoup la nuit. Un obstacle, tel qu'un cycliste ou même un chat qui se précipite, s'allume sur le côté droit du tableau de bord.

APERÇU

+

- confort
- propulsion agréable
- sensation de volant

-

- la position de conduite nécessite un temps d'adaptation
- pas de boutons de climatisation physiques
- uniquement disponible en version GT

La Peugeot 3008 Hybrid4 est un agréable compagnon de route, qui accomplit son travail dans la sérénité et le confort. Son agréable système de propulsion hybride à 3 moteurs offre des performances avec une consommation acceptable, à condition de respecter la discipline de charge. Si le prix n'est pas un obstacle, ce SUV spacieux peut certainement figurer sur la liste des gestionnaires de flotte ou comme choix pour votre nouvelle voiture de société.

Une journée de travail débordante d'inspiration.

La nouvelle Kia Sportage hybride rechargeable.



Movement that inspires

Une technologie innovante et un design SUV audacieux... Avec la Kia Sportage hybride rechargeable, vous démarrez chaque journée de travail avec une nouvelle charge d'inspiration. Grâce aux systèmes avancés d'aide à la conduite et au tableau de bord avec écrans digitaux incurvés, chaque trajet est une expérience relaxante. Offrant donc largement la place à la créativité lorsque vous vous rendez au travail et en revenez. Et cette hybride rechargeable accomplit tout cela d'une manière à la fois économique (100%⁽¹⁾ déductible fiscalement) et responsable.

Prêts pour une journée de travail inspirante ?

Découvrez votre nouvelle voiture de société auprès de votre concessionnaire ou surfez sur kia.be

1,1 l/100 km (WLTP) • 26 g 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 01/01/2022. 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). ** Le modèle exposé sur la photo est à titre illustratif. La version finale du produit peut différer.

E.R. : SA Kia Motors Belgium (BE 0477.443.106 - IBAN : BE17 5701 3129 5521) - Rue Colonel Bourg 109, 1140 Evere.





D I L S E N

ONE STOP AUTOSHOP DEPUIS 1973



- ✓ Distributeur officiel
- ✓ Gestion de la flotte
- ✓ Entretien et réparations
- ✓ Achat et vente de voitures d'occasion
- ✓ Atelier de réparation de batteries Hyundai Limbourg

"Un endroit où la mobilité dans le Maasland a un visage, où des voitures vertes sont proposées dans toutes les couleurs et où l'on se fait de bons amis grâce à de bons accords.

Un lieu où nous abandonnons nos besoins à court terme pour nos objectifs à long terme.

Un endroit où nous aimons vous aider sur votre chemin et vous y maintenir."



CENTRE DE CARROSSERIE DI NITTO EXPERTS EN CARROSSERIE!



Réparateur agréé



Smart repair



Toutes les marques



Toujours en garantie



Véhicule de remplacement gratuit



CONTACTEZ NOUS:



DI NITTO DILSEN

Rijksweg 147
B-3650 Dilsen-Stokkem

089/ 21 21 60
dilsen@dinitto.be



Scanner le code
ou visiter dinitto.be



NOUVEAU RENAULT AUSTRAL, LE SUV TECHNO DE LA "NOUVELLE VAGUE"



Renault renouvelle son offre dans la catégorie des SUV avec un modèle ambitieux: Nouveau Renault Austral. Il sera l'un des piliers de la reconquête du segment C, cœur du marché automobile mondial. Nouvel Austral poursuit l'offensive amorcée par Arkana et Nouvelle Mégane E-TECH Electric sur ce segment, dans la tradition des « voitures à vivre », avec une approche résolument moderne. Celle de la « Nouvelle Vague » visant à faire de la marque une référence en matière de technologie, d'énergie propre et de services.

SOURCE: [HTTPS://BE-FR.MEDIA.RENAULTGROUP.COM](https://be-fr.media.renaultgroup.com)

Nouvel Renault Austral s'inscrit ainsi dans la droite ligne du plan stratégique Renaultion. Son nom, évocation du sud et des grands espaces, promesse d'un champ illimité de possibles, résonne avec les gènes de la marque. Une marque chaleureuse et moderne au service de ses clients, pour leur offrir une expérience de vie augmentée.

Dans cet esprit, Nouvel Austral affiche un design extérieur athlétique, sensuel et technologique qui reprend tous les codes des SUV. Il propose aussi, en exclusivité, une version Esprit Alpine au look sportif, dotée de spécificités design dynamiques et attractives, disponible pour la première fois sur un véhicule de la gamme Renault.

L'intérieur high-tech et raffiné de Nouvel Austral offre quant à lui un confort digne des modèles familiaux qui ont marqué l'histoire de Renault. Joyau de son habitacle généreux et accueillant, l'écran



OpenR combine l'affichage des données du tableau de bord avec celui de la navigation et du multimédia intégrant le meilleur des services et applications Google. Ses deux grands écrans de 12" de diagonale, auxquels s'ajoute l'affichage tête haute 9,3", totalisent une surface de près de 1000 cm² pour une expérience de conduite intuitive, immersive et connectée.

À la pointe de la modernité, Nouvel Austral dispose de 32 aides à la conduite, des réglages MULTI-SENSE et du 4CONTROL Advanced, tout dernier système à quatre roues directrices développé par Renault. Autant de technologies utiles, proactives et intelligentes au service du confort, du plaisir et de la sécurité de ses occupants.

Premier véhicule Renault conçu sur la plateforme CMF-CD de troisième génération codéveloppée au sein de l'Alliance, Nouvel Austral propose une nouvelle version du système E-TECH « Full Hybrid », à la fois plus puissante et plus efficace, et deux motorisations essence « Mild Hybrid » 48V et 12V. Différentes

technologies d'électrification pour une gamme qui couvre tous les usages des particuliers et des flottes.

Produit dans l'usine ultra moderne de Palencia en Espagne, Nouvel Austral fait l'objet de contrôles renforcés à toutes les étapes de sa production. Du choix des matériaux au contrôle des fonctionnalités, en passant par l'assemblage des pièces et la mise en peinture, rien n'est laissé au hasard. Avec près de mille critères évalués tout au long de la conception du véhicule par des experts internes et un panel de consommateurs externes, la qualité et la durabilité sont au cœur de son cahier des charges.

Les commandes de Nouveau Renault Austral seront ouvertes en Belgique et au Luxembourg à l'automne 2022.

Nouvel Renault Austral associe tous les codes du SUV au nouveau langage design « sensual tech » Renault. Il affiche une personnalité forte, à la fois chic et athlétique. À l'intérieur, son cockpit high-tech, ses matériaux choisis et ses finitions soignées s'associent à l'habitabilité inédite d'un véhicule familial. Il propose aussi, en exclusivité, une version Esprit Alpine au look sportif, dotée de spécificités design dynamiques et attractives, disponible pour la première fois sur un véhicule de la gamme Renault.

DESIGN EXTERIEUR: UN SUV ATHLETIQUE

Muscles saillants, lignes tendues, surfaces sculptées, face avant affirmée, détails techniques structurés, touches d'élégance raffinées: Nouvel Austral s'inscrit dans le renouveau d'une marque moderne qui se réinvente.

FORCE, CARACTÈRE ET TOUS LES CODES D'UN SUV

Nouvelle plateforme, nouveau style. Premier véhicule Renault basé sur la dernière plateforme CMF-CD de l'Alliance, Nouvel Austral affiche des codes stylistiques très modernes. Ses grandes roues (jusqu'à 20 pouces et 720 mm de diamètre) affirment sa silhouette musclée avec une ligne de capot proche des passages de roues. Une réussite qui confère force et caractère au véhicule.

Nouvel Austral arbore également tous les codes traditionnels des SUV: skis avant et arrière, protections latérales et bas de caisse contrastés, garde au sol marquée (170 mm) et ceinture de caisse haute assurant la protection des occupants.

LANGAGE FORMEL « SENSUAL-TECH »

Le design extérieur de Nouvel Austral est basé sur le nouveau langage « sensual tech » de la marque Renault. Ses formes généreuses et sensuelles se marient avec des lignes tendues et des détails structurés très précis. Son capot sculpté lui octroie un caractère athlétique qui répond aux muscles de sa silhouette. Ses épaules galbées s'harmonisent avec ses flancs saillants et les lignes franches de ses ailes découpées autour des projecteurs.

Cette alliance de courbes sensuelles et de lignes tendues est ponctuée de nombreux détails techniques à l'image des feux LED arrière avec technologie micro-optiques jusqu'aux motifs en losange intégrés dans les optiques avant. De cet ensemble « sensual-tech » se dégage une perception de haute qualité renforcée par une maîtrise géométrique visible dès le premier regard.

FACE AVANT AFFIRMÉE

La face avant de Nouvel Austral conjugue dynamisme et sophistication. Sa large calandre à





myenergi



zappi 

La borne intelligente est une classe à part. zappi est une borne de recharge intelligente pour votre voiture électrique, avec une différence. zappi augmente l'autoconsommation en rechargeant votre voiture avec de l'énergie 100% GRATUITE générée par vos propres panneaux solaires.

Nouveau ! Vous pouvez désormais définir le tarif de capacité afin de pouvoir atteindre les taux les plus bas.

Caractéristiques uniques :

- ✓ L'appareil le plus sûr dans sa catégorie
- ✓ Charger au soleil à partir de 1.4kW
- ✓ Fonctionnement avec l'application
- ✓ Ethernet / WiFi intégré
- ✓ Equilibrage des charges
- ✓ Pas d'abonnement
- ✓ Mises à jour de logiciel
- ✓ 3 ans de garantie

Demandez un devis à l'un de nos concessionnaires dès aujourd'hui

Pour plus d'informations, veuillez consulter le site [www..myenergi.be](http://www.myenergi.be)



app 



charger au soleil

damier, parée d'une finition Ice Black, est traversée, en partie haute, par une ligne horizontale chromée qui se prolonge dans les phares. Un élément design qui élargit visuellement l'avant du véhicule tout en lui conférant élégance et raffinement. Au centre, le nouveau logo Renault « Nouvel'R », Chrome Satin brossé, revendique la personnalité moderne de Nouvel Austral. En partie inférieure, sur les versions hautes, une lame sport expressive assortie à la couleur du véhicule et des écopes latérales aérodynamiques Noir Etoile, complètent cette face avant distinctive. De manière générale, la qualité de l'assemblage est immédiatement perceptible. Une qualité rendue possible par les contrôles renforcés, robotisés et humains, à toutes les étapes de la production du véhicule.

« Nouveau Renault Austral combine des éléments stylistiques forts qui lui confèrent un design dynamique et élégant. Volumes travaillés, lignes dessinées avec précision et détails sophistiqués en font un objet dont la qualité est visible au premier regard. Les jeux de carrosserie sont fins, les affleurements parfaitement réglés de sorte qu'il renvoie un sentiment de qualité immédiat. » Gilles Vidal, Directeur du Design de la marque Renault

PROFIL ET FACE ARRIÈRE DYNAMIQUES

Les lignes saillantes en partie supérieure des passages de roues apportent une structure nouvelle au véhicule. En se démarquant des surfaces lisses, sensuelles et fluides, elles animent son profil avec force et précision.

En partie basse des flancs de carrosserie, un pli marqué, incliné vers l'avant, dynamise encore la silhouette du modèle. Autant d'éléments structurants soulignés par les protections de bas de caisse et les entourages de roues Noir Etoile auxquels répondent une antenne requin et des rétroviseurs de la même teinte.

En partie supérieure des vitres latérales, un jonc en inox poli renforce la ligne plongeante du toit et de la surface vitrée qui forment une courbe dynamique et élancée jusqu'au hayon.

À l'arrière, le nom du véhicule s'affiche fièrement en lettres chromées dans un ensemble élégamment sculpté et tout aussi dynamique.

PROPORTIONS INÉDITES ET AÉRODYNAMISME SOIGNÉ

Pour Nouvel Austral, les designers Renault ont utilisé les fondamentaux qui font la désirabilité d'un SUV en termes de ratio, de porte à faux (925 mm à l'avant et 917 mm l'arrière) et de dimensions de roues (jusqu'à 20 pouces et 720 mm de diamètre), en lui apportant du muscle et du raffinement.

Haut d'1,62 mètre, large d'1,83 mètre et long de 4,51 mètres avec un empattement de 2,67 mètres, il affiche des proportions idéales pour délivrer depuis l'extérieur un sentiment d'habitabilité, de robustesse et de sportivité.

La recherche de l'aérodynamisme à travers l'efficacité du design a par ailleurs été un élément structurant de son style. Les entrées d'air centrales et latérales situées sur son bouclier avant, sa chute de pavillon prolongée par un béquet arrière profilé et les lignes de caractère intégrées à ses flancs sculptés contribuent à marquer visuellement son aérodynamisme, mais aussi, de manière concrète, à optimiser son efficacité.

SIGNATURES LUMINEUSES IDENTITAIRES

100% LED, l'éclairage avant et arrière de Nouvel Austral est finement ciselé et se distingue par sa modernité.

À l'avant, il intègre la signature lumineuse en forme de C qui caractérise les modèles Renault. Actualisée, cette signature dote le véhicule d'un

regard technique qui lui donne du caractère et renforce son design statutaire. Compacts, les projecteurs intègrent jusqu'à 7 modules de faisceaux high-tech capables d'adapter la distribution de la lumière[1]. Cet éclairage multifonctionnel est proposé en trois versions: LED Pure Vision, LED Adaptative Vision et LED Matrix Vision avec clignotants dynamiques.

Les feux arrière sont également en forme de C et rejoignent le logo Renault pour créer une signature lumineuse traversante qui se prolonge de part et d'autre du coffre et affirme la stature du véhicule. Caractérisés par la technologie micro-optique inaugurée sur Nouvelle Mégane E-TECH Electric, les effets de moirage et de profondeurs qui habillent les versions hautes, sont rendus possibles grâce à une multitude de filaments gravés au laser. Formant deux trames de stries très précises, ils créent un effet 3D holographique vibrant, presque vivant, qui anime l'arrière du véhicule de jour comme de nuit. Des clignotants dynamiques très élégants subliment le tout.

SÉQUENCE D'ACCUEIL ANIMÉE

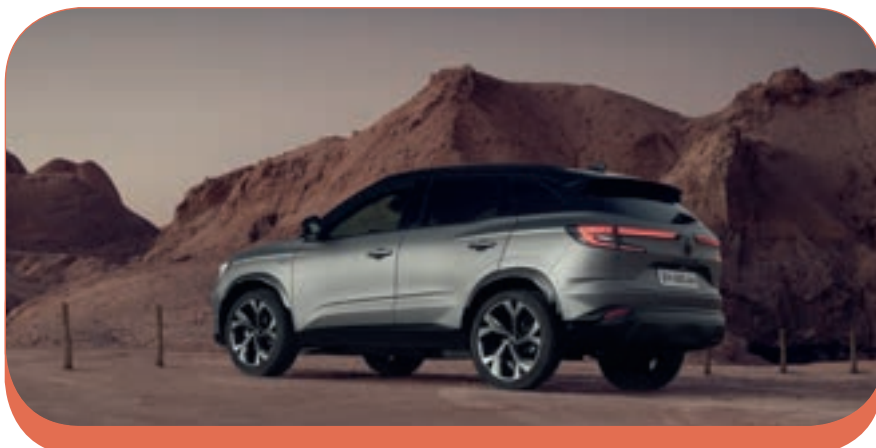
Nouvel Austral détecte automatiquement le porteur de sa carte d'accès et de démarrage lorsqu'il s'approche. Le véhicule déclenche alors une animation lumineuse. Avec les projecteurs LED Matrix Vision, les phares s'allument de l'intérieur vers l'extérieur puis les feux de jours et les clignotants prennent le relais. À l'arrière, le bandeau lumineux et les feux s'illuminent tandis que les clignotants s'éveillent dans une impulsion dynamique.

COULEURS ET JANTES DISTINCTIVES

Nouvel Austral est proposé dans sept teintes de carrosserie élégantes: Blanc Glacier, Blanc Nacré, Rouge Flamme, Bleu Iron, Noir Etoile et une nouvelle teinte Gris Schiste. En version Esprit Alpine, il dispose aussi de la teinte exclusive Gris Schiste Satin qui accentue son look sportif. Cette nouvelle génération de peinture, d'aspect mat, est robuste et facile à entretenir. Elle est proposée pour la première fois par Renault sur un véhicule de grande diffusion.

Afin de personnaliser le véhicule et d'affiner sa silhouette, les versions hautes présentent une finition bi-ton de série (aussi disponible en option sur la version Techno) qui accorde le toit à la teinte Noir Etoile de l'antenne requin, des coques de rétroviseurs, des entrées d'air du bouclier avant et du bas de caisse.

Le véhicule affiche sa prestance avec des roues imposantes ornées de jantes distinctives de 17 à 20 pouces, dont la plupart diamantées. Toutes affichent le nouveau logo Renault en aluminium brossé en leur centre.



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

LE NOUVEAU LEXUS LC «ÉDITION HOKKAIDO» ALLIE LE PLAISIR DU GRAND TOURISME ET UNE FOUGUE INTENSE



Lexus s'apprête à lancer une édition spéciale de son coupé phare LC et du cabriolet phare LC. Limitée à 40 voitures par type de carrosserie en Europe cette année, l'Édition Hokkaido allie un extérieur résolument dynamique et un raffinement du grand tourisme.

SOURCE: [HTTPS://PRESS.LEXUS.BE/](https://press.lexus.be/)

L'édition spéciale tire son nom et son esprit de l'île de Hokkaido au nord du Japon. Réputée pour ses volcans, elle accueille aussi le terrain de démonstration de Lexus Shibetsu, où d'incroyables voitures comme la supercar Lexus LFA ont été développées jusqu'à la perfection. Le Lexus LC a lui aussi été soigneusement mis au point par les pilotes maîtres « Takumi » de Lexus.

Disponible en Radiant Red, Sonic Platinum, F White ou Graphite Black, la série Hokkaido arbore des jantes en alliage de 21 pouces et une calandre et une décoration exclusives noires, des phares à LED et des feux arrière au style « afterburner ». Le toit du cabriolet peut être commandé en tissu rouge éclatant (extérieur rouge, intérieur noir).



Les ingénieurs de Lexus ont insufflé dans la voiture une fougue intense, équilibrée par un raffinement qui en fait la voiture idéale pour se détendre au cours d'un sublime voyage en voiture. Cette dualité se reflète dans l'habitacle noir et rouge bordeaux qui fait écho à sa référence volcanique, avec une dominante rouge côté conducteur, contrebalancée par un décor noir plus apaisant côté passager.

Reconnue comme une destination de voyage de grand luxe, avec ses forêts montagneuses luxuriantes et ses sources chaudes « Onsen », la région de Hokkaido se distingue également par ses nombreuses routes époustouflantes, qui ont inspiré les qualités dynamiques du Lexus LC. Propulsée par un moteur hybride V6 Multi-

Stage de 3,5 litres (LC 500h) ou un moteur à essence V8 de 5,0 litres à haut régime (LC 500 et LC 500 Cabriolet), cette voiture incarne pleinement la signature de conduite Lexus, son accélération linéaire, sa maniabilité et son freinage parfaitement en phase avec les intentions du conducteur.

Le Lexus LC Édition Hokkaido sera commercialisé à partir d'avril 2022. Prix (TVA incl.):

- LC 500 Hokkaido Edition - € 125.330
- LC 500h Hokkaido Edition - € 124.830
- LC 500 Convertible Hokkaido Edition - € 138.300





ALPHABET

Ensemble vers une mobilité durable

Fournisseur de solutions de mobilité professionnelles, Alphabet vous accompagne dans tous vos choix de mobilité. De l'écologisation de votre parc automobile avec notre offre e-Mobility d'AlphaElectric au budget de mobilité via l'App Alphabet Mobility, en passant par les solutions de mobilité flexibles et à court terme d'AlphaRent. Toujours en fonction des besoins de votre entreprise et de vos conducteurs. Nous vous aidons volontiers à faire évoluer votre parc automobile dans la direction choisie ou à l'examiner pour emprunter de nouvelles voies. Le tout dans le cadre d'une relation de confiance, où nous partageons avec vous notre expertise et où nous concluons avec vous un partenariat solide afin de vous rendre la mobilité aussi simple et accessible que possible. «Your mobility. Made Easy.»

Envie de découvrir notre approche ?

N'hésitez pas à nous contacter via www.alphabet.be



NOUVELLE RENAULT MEGANE E-TECH

100% electric




plus d'infos



jusqu'à 470 km d'autonomie, 26 systèmes avancés d'aide à la conduite et nouveau tableau de bord openR de 774cm² avec intégration Google*

0 - 0 l/100 km · 0 - 0 g CO₂/km (WLTP)

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

Renault belgique-luxembourg s.a. (importateur), chaussée de mons 281, 1070 bruxelles, rpm bruxelles tva be 0403 463 679. iban be76 0017 8828 2195. * Google, Google Maps and Google Play sont des marques de Google LLC. informations environnementales [A.R. 19.03.2004] sur www.renault.be  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**

