



ecomobiel

LE MAGAZINE DES PASSIONNÉS DE VOITURES ÉLECTRIQUES, HYBRIDES ET AUTRES VÉHICULES ÉCOLOGIQUES! 31

Groupes motopropulseurs alternatifs chez le fabricant italien de fourgonnettes

IVECO passe à l'électrique avec le nouveau eDAILY



DOSSIER SUR
LES VÉHICULES
UTILITAIRES

P 08



MERCEDES EQS SUV

P 27



TEST:
POLESTAR 2 SINGLE
MOTOR LONG RANGE

P 42



Polestar 2

Design à l'état pur



Réservez votre essai



NOUS CONSTRUISONS 1000 STATIONS DE RECHARGE RAPIDE À TRAVERS L'EUROPE

1000+
CHARGEURS

210+
STATIONS

6
PAYS

ET BIEN PLUS
À VENIR...



ELECTRIC FREEDOM

Fastned souhaite accélérer la transition vers la mobilité électrique en donnant plus de liberté aux conducteurs de véhicules électriques. C'est notre mission. Nous construisons un réseau de stations de chargement rapide à travers l'Europe, où tous les modèles de véhicules peuvent être chargés avec des énergies renouvelables issues de l'éolien et du solaire. Notre objectif est d'offrir un réseau de 1000 stations en Europe.

Nous gérons actuellement plus de 210 stations de chargement rapide en Europe, dont 15 en Belgique parmi lesquelles Peutie (E19), Everberg (E40), et Oud Turnhout (E34). Et nous comptons en ouvrir beaucoup d'autres en Belgique très bientôt, dont Kontich (E19), Boutersem (E40) et Vielsam.



Découvrez la liberté électrique et venez profiter de la recharge rapide dans une de nos stations belges ou à l'étranger. Toutes nos stations ici: fastnedcharging.com/fr/locations. ou téléchargez l'application Fastned



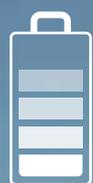


08-DOSSIER SUR LES VÉHICULES UTILITAIRES 12-IVECO PASSE À L'ÉLECTRIQUE AVEC LE NOUVEAU eDAILY 20-PREMIER ESSAI: OPEL ASTRA SPORTS TOURER HYBRID 24-CHARGER AVEC LE SOLEIL: MYENERGI 27-L'EQS SUV 34-LES ENTREPRISES SONT CONFRONTÉES À UN CASSE-TÊTE COMPLEXE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ 36-RECHARGER FACILEMENT SA VOITURE À LA MAISON, SUR LA ROUTE ET AU TRAVAIL. C'EST POSSIBLE AVEC DATS 24! 39-LES BELGES SONT-ILS PRÊTS À PASSER À LA CONDUITE ÉLECTRIQUE? 42-TEST: POLESTAR 2 SINGLE MOTOR LONG RANGE 46-UN AWARD POUR LE PARKING CONFLUENCE À NAMUR 52-KIA XCEED 'RELOADED' 55-MOVE2GREEN: ENTRETIEN AVEC TIM VAN DEN BUSSCHE 58-NOUVEAU RENAULT AUSTRAL 62-PREMIER ESSAI: MAZDA CX-60 PHEV 66-CITROËN RENOUVELLE LA FLOTTE DE L'ÉQUIPE AG2R CITROËN AVEC DES VÉHICULES HYBRIDES RECHARGEABLES, DONT LA TOUTE NOUVELLE C5 X 68-TOTALENERGIES S'ENGAGE DANS LES ÉNERGIES RENOUVELABLES 72-VE NEWS FLASH 80-RENCONTREZ LE CONDUCTEUR BELGE DE VE 82-ESSAI: OPEL ASTRA HYBRID GS LINE 86-PREMIER ESSAI: SMART #1 ET SMART #1 BRABUS 90-ARVAL OUVRE UN PARKING AVEC 95 BORNES DE RECHARGE 96-PREMIER ESSAI: VOLKSWAGEN ID.BUZZ ET ID.BUZZ CARGO 98-TEST: VW ID.5 GTX ET PRO PERFORMANCE 105-STROMER ST3 SPECIAL EDITION 108-PREMIER ESSAI: NOUVELLES DS7 E-TENSE 225 ET E-TENSE 360 4X4 110-VETON PROPOSE DES BORNES DE RECHARGE DESIGN POUR DES ALLÉES ET DES FAÇADES ATTRAYANTES 113-CANYON FACTORY SERVICE: LA BELGIQUE EN TANT QUE PIONNIÈRE

ANNÉE 8, OCTOBRE 2022, NUMÉRO 31 | Eco Mobiel s'adresse à tous ceux qui s'intéressent aux véhicules électriques, hybride ou autres, non-entraînés par un moteur essence ou diesel | TIRAGE: 26.000 exemplaires (dont 35% en FR) | FRÉQUENCE: trimestriel | WEB: www.eco-mobiel.be | RÉDACTEUR EN CHEF: Erik De Ridder – e-mail: edr@eventbox.be | RÉDACTION: Filip Dewulf, Jochen Scheire, Hilde Pauwels, Mirte Spaey, Filip Van Haecke | ÉDITEUR RESPONSABLE: Erik De Ridder, Event&Expo Belgique | ART DIRECTOR: Bert Wagemans | 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



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



**100% ÉLECTRIQUE.
100% POUR VOUS.**



NEW ŠKODA ENYAQ COUPÉ iV

La conduite électrique dans sa forme la plus excitante et irrésistible. Au volant d'un SUV spacieux arborant la silhouette d'un **séduisant coupé**. Il offre non seulement **100% de déductibilité fiscale** aux professionnels, mais aussi une tranquillité d'esprit de 100% grâce à son **autonomie** pouvant atteindre **559 km**.



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

skoda.be

15,2 – 17,5 KWH/100 KM (cycle combiné, WLTP) @ 0 G CO₂/KM

DOSSIER SUR LES VÉHICULES UTILITAIRES

SE DÉPLACER SILENCIEUSEMENT DANS LES VILLES ET VILLAGES

Le marché des fourgonnettes et des grands fourgons est également en difficulté et voit ses chiffres d'immatriculation diminuer. Avec une baisse de 32,4 % au premier trimestre 2022, ce marché est lui aussi en difficulté. Le côté positif, cependant, est que de plus en plus de marques se concentrent également sur l'électrification de la gamme. Nous sommes heureux de vous donner un autre aperçu de ce qui est disponible.

TEXTE: FILIP DEWULF



Le marché des véhicules commerciaux est prêt pour l'électrification. Ou plutôt, la gamme s'élargit de plus en plus. Il y en a pour tous les goûts, avec des tailles, des hauteurs, des longueurs et même des carrosseries particulières (châssis-cabine).

Outre les marques classiques qui proposent un pack électrique sur des modèles existants, on voit aussi des marques comme Maxus, qui proposent presque exclusivement des modèles électriques.

AUTONOMIE

La plus grande pierre d'achoppement pour une entreprise est, bien sûr, le terrain d'entraînement. Dans le cas d'un grand fourgon, celle-ci n'est pas encore au niveau d'une voiture particulière ou d'un autre SUV. C'est là que l'utilisation des utilitaires légers joue un rôle très important. Les coursiers urbains peuvent certainement être qualifiés. Ceux qui parcourent de plus longues distances ont intérêt à se limiter à une voiture comme la Citroën e-Berlingo, la Fiat e-Doblo ou la Peugeot e-Partner, qui ont une autonomie d'environ 250 à 300 km. Pour les fourgonnettes de plus grande taille du type Mercedes eSprinter, Fiat e-Ducato ou autre VW e-Crafter, il convient d'examiner si une recharge intermédiaire est possible. L'autonomie est parfois limitée à environ 150 km. Si vos opérations se situent dans cette zone et que vous avez la possibilité de recharger entre les deux, ce véhicule est certainement fait pour vous.

UN NOUVEAU VÉHICULE EN ROUTE

La nouvelle VW ID.Buzz prouve que le marché est également ouvert aux nouveautés. Le quatrième modèle de la famille ID sera lancé à la fin de cette année. Et les nouveaux ID.Buzz et ID.Buzz Cargo sont déjà un succès commercial, avec 2/3 déjà vendus pour la 1^{ère} année de production. Si les clients ne l'ont pas encore vu, nous avons déjà pu le tester. Plus d'informations à ce sujet dans un autre article.

Parmi les grands fourgons, Iveco entrera bientôt en jeu, avec le lancement du nouveau e-Daily. Nous en reparlerons plus tard. Le lancement - auquel nous avons également assisté - est prévu pour fin octobre.

CONFORT

Le grand avantage d'un fourgon électrique est sans aucun doute le confort et le silence à bord. Comme dans une voiture de tourisme, on n'entend pas le bruit du moteur à l'intérieur et accélérer et naviguer en ville est un plaisir. C'est certainement un soulagement pour les livreurs de colis.

APERÇU

L'aperçu indique naturellement la taille de la batterie, l'autonomie et la puissance, ainsi que les longueurs (L1 à L3) et hauteurs (H1 à H3) disponibles pour certains modèles.



Ford

APERÇU DU MARCHÉ (ÉLECTRIQUE)

Modèle	Capacité de la batterie	Puissance	Capacité du compartiment de charge (en m ³)	Autonomie (WLTP)	Prix (TVA inclus)
Citroen	50 kWh	100 kW (136 CV)	3,3 m ³ (M), 3,90 m ³ (XL)	275 km	à partir de 31650
	50 kWh	100 kW (136 CV)	3,3 m ³ (M), 3,90 m ³ (XL)	275 km	à partir de 44420
	50 kWh	100 kW (136 CV)	5,3 m ³ (M), 6,1 m ³ (XL)	230 km	à partir de 38600
	75 kWh	100 kW (136 CV)	5,3 m ³ (M), 6,1 m ³ (XL)	330 km	à partir de 43600
	75 kWh	100 kW (136 CV)	4 m ³ (XL)	330 km	à partir de 48000
	37 kWh	90 kW (122 CV)	8 m ³ (L1H1), 11,5 m ³ (L2H2)	117 km	à partir de 70168
	75 kWh	90 kW (122 CV)	13 m ³ (L3H2), 15 m ³ (L4H2), 17 m ³ (L4H3)	248 km	à partir de 80320
Cenntro	13 kWh/26 kWh	24 kW (33 CV)	sur mesure	105 km/176 km	à partir de 28011
Nextem	30 kWh	30 kW (40 CV)	3,7 m ³ - 5 m ³	200 km	à partir de 47432
Fiat	50 kWh	100 kW (136 CV)	3,4 m ³	280 km	à partir de 33700
	50 kWh	50 kW (136 CV)	3,6 m ³ tot 4,02 m ³	230 km	à partir de 44528
	75 kWh	50 kW (136 CV)	3,6 m ³ tot 4,02 m ³	360 km	à partir de 53240

	47 kWh	90 kW (122 CV)	10-11,5 m ³ (M), 13-15 m ³ (L), 15-17 m ³ (XL)	220 km	à partir de 62799
	79 kWh	90 kW (122 CV)	10-11,5 m ³ (M), 13-15 m ³ (L), 15-17 m ³ (XL)	360 km	à partir de 87120
	50 kWh	90 kW (122 CV)	4,8 m ³	238 km	à partir de 45967
Maxus	50 kWh	90 kW (122 CV)	6,3 m ³	228 km	à partir de 48387
	50 kWh	90 kW (122 CV)	par design	inconnu	à partir de 47782
	52 kWh	150 kW (204 CV)	9,7 m ³	186 km	à partir de 68352
	72 kWh	150 kW (204 CV)	11 m ³	236 km	à partir de 78033
	89 kWh	150 kW (204 CV)	11 m ³ (L3H2), 12,5 m ³ (L3H3)	296 km	à partir de 91343
	36 kWh	100 kW (136 CV)	jusqu'à 18,4 m ³	130 km	à partir de 69500
Man	35 kWh	85 kW (116 CV)	4,39 m ³	149 km	à partir de 50808
Mercedes	35 kWh	85 kW (116 CV)	4,76 m	149 km	à partir de 51595
	35 kWh	85 kW (116 CV)	11 m ³	105 km	à partir de 71311
	47 kWh	85 kW (116 CV)	11 m ³	143 km	à partir de 81907
	50 kWh	100 kW (136 CV)	4,6 m ³ (S), 5,8 m ³ (M), 6,6 m ³ (L)	230 km	à partir de 41926
Opel	75 kWh	100 kW (136 CV)	5,8 m ³ (M), 6,6 m ³ (L)	330 km	à partir de 50977
	50 kWh	100 kW (136 CV)	5,1 m ³ (S), 5,8 m ³ (M), 6,6 m ³ (L)	230 km	à partir de 41684
Peugeot	75 kWh	100 kW (136 CV)	5,8 m ³ (M), 6,6 m ³ (L)	330 km	à partir de 44927
	50 kWh	100 kW (136 CV)	3,9 m ³ (Standard), 4,4 m ³ (Long)	275 km	à partir de 26090
	37 kWh	100 kW (136 CV)	8 m ³ (L1H1), 11,5 m ³ (L2H2)	200 km	à partir de 70168
	70 kWh	100 kW (136 CV)	13 m ³ (L3H2), 15 m ³ (L4H2), 17 m ³ (L4H3)	340 km	à partir de 80320
	45 kWh	90 kW (122 CV)	3,3 m ³ à 3,9 m	300 km	à partir de 29925
Renault	52 kWh	57 kW (76 CV)	8 - 13 m ³	204 km	à partir de 53850
	50 kWh	100 kW (136 CV)	4,6 m ³ tot 4,4 m ³	230 km	à partir de 52320
Toyota	77 kWh	150 kW (204 CV)	3000 kg	424 km	à partir de 60699
Volkswagen	35,8 kWh	100 kW (136 CV)	10,7 m ³	173 km	à partir de 70401
	68 kWh	135 kW (183 CV) of 198 kW (269 CV)	jusqu'à 15,1 m ³	317 km	à partir de 59453
Ford	E-transit (L2, L3, L4, H2, H3)	68 kWh	135 kW (183 CV) of 198 kW (269 CV)	317 km	à partir de 59453





Fiat

APERÇU DU MARCHÉ (CNG)

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

APERÇU DU MARCHÉ (HYBRIDE)

Marque	Modèle	Puissance	Capacité du compartiment de charge (en m ³)	Prix (TVA inclus)
Ford	Transit Custom Plug in Hybrid	92 kW (126 CV)	6 m ³	à partir de 53400 euros



**GROUPES MOTOPROPULSEURS ALTERNATIFS
CHEZ LE FABRICANT ITALIEN DE FOURGONNETTES**

IVECO PASSE À L'ÉLECTRIQUE AVEC LE NOUVEAU EDAILY

À l'occasion de la IAA Transportation Trade Fair à Hanovre, IVECO dévoile son nouveau fourgon électrique, l'eDAILY.

TEXTE & PHOTOS: IVECO



«L'électrique est synonyme d'avenir et doit être mis à la disposition de tous. L'eDAILY a été conçu dans le but de rendre toute la gamme électrique tout en conservant les caractéristiques qui font la réputation de notre véhicule: robustesse, fiabilité, polyvalence, charge utile et performances», dixit Luca Sra, président de l'unité commerciale des camions du groupe Iveco.

Dévoilant sa vision de la route vers un monde «net zéro», IVECO présente sa gamme complète de solutions de transport durables et sans émissions: des véhicules alimentés par des forces de propulsion alternatives avancées intégrées à une gamme étendue de services numériques et connectés.



IVECO atteint son objectif de se libérer du carbone d'ici 2040 grâce à une approche multigamme et multi-énergie qui s'appuie sur les technologies du biométhane, des batteries électriques et des piles à combustible pour couvrir toute la gamme des missions des véhicules commerciaux légers, moyens et lourds.

FULL CELL

IVECO offre un aperçu de la prochaine étape vers le zéro émission avec une version bêta de ses véhicules électriques à pile à combustible (FCEV) pour les missions urbaines, régionales et long courrier - le véhicule utilitaire léger eDAILY FCEV et la version européenne 6x2 Tractor du camion lourd Nikola Tre FCEV.

IVECO soutient sa lettre d'intention par des actions concrètes: le lancement commercial de deux produits clés de sa carte routière du développement durable - le nouveau véhicule révolutionnaire eDAILY et la version européenne 4x2 Artic du Nikola Tre BEV (véhicule électrique à batterie) - et le dévoilement de la première version bêta de son poids lourd LCV à pile à combustible: le eDAILY FCEV (véhicule électrique à pile à combustible) et la version européenne 6x2 Artic du Nikola Tre FCEV.

eDAILY: LE MÊME DAILY QUE VOUS CONNAISSEZ, MAIS ÉLECTRIQUE.

Conçu comme le «jumeau électrique» de l'emblématique Daily, l'eDAILY couvre toutes les applications de véhicules utilitaires légers, y compris les missions et les conversions de poids lourds. Il s'agit d'une proposition unique sur un marché où l'offre et la demande sont encore axées sur les livraisons urbaines. L'eDAILY élargit la zone d'intérêt potentiel de la conduite électrique et apportera une contribution fondamentale à la décarbonisation des transports.

Recharger & aller de l'avant

Allez où voulez avec Q8 electric

Avec **Q8 electric**, vous continuez à aller de l'avant. Grâce à **1 app** et **1 carte**, vous pouvez accéder à **99 % des bornes de recharges dans tout le Benelux**, que vous soyez client particulier ou professionnel.

Découvrez la recharge simple et pratique sur [Q8.be/electric](https://q8.be/electric).



Q8 
& allons de l'avant



Pour célébrer la naissance de l'eDAILY, IVECO a également actualisé son logo sur le capot du véhicule avec des lettres plus légères, plus agiles et plus dynamiques.

Le logo s'enrichit d'une nouvelle couleur, «améliorant» le bleu dominant en passant à la nouvelle couleur «Energy Blue», une couleur contemporaine que la marque associe à la puissance, au dynamisme et à l'innovation numérique.

Toute la gamme Daily est désormais également disponible en version zéro émission, en phase avec l'évolution de la mobilité et répondant aux nouvelles règles d'accès de nombreuses zones métropolitaines. L'eDAILY est le meilleur fourgon en ville: le seul VUL électrique avec un volume de chargement allant jusqu'à 20m³, une charge utile allant jusqu'à 4,6 tonnes et une capacité de remorquage allant jusqu'à 3,5 tonnes.

En conséquence, IVECO revendique des performances en ligne avec la version à moteur à combustion interne: une puissance de 140 kW (190 ch), un couple de 400 Nm et une vitesse maximale limitée à 120 km/h. La conduite est améliorée par le couple instantané fourni par le moteur électrique. Lorsqu'une puissance supplémentaire est nécessaire, les conducteurs peuvent bénéficier d'un coup de pouce supplémentaire en activant la fonction Hi-Power caractéristique de l'eDAILY. La consommation d'énergie peut être optimisée grâce au sélecteur de mode de conduite - qui permet une extraction maximale de puissance ou une absorption minimale de puissance. Le mode One-Pedal Drive de l'eDAILY facilite la conduite et convertit l'énergie cinétique des freins en électricité, ce qui réduit la consommation d'énergie et l'usure des plaquettes de frein.

50% D'ÉCONOMIES SUR L'ENTRETIEN

L'eDAILY offre autant d'autonomie que nécessaire: son système de batterie modulaire vous permet de choisir le niveau d'autonomie qui vous convient le mieux. La configuration peut être mise à niveau tout au long de la vie du véhicule.

Entièrement connectée, l'eDAILY permet d'optimiser l'autonomie, la motricité et le temps de fonctionnement, ainsi que de contrôler à distance les opérations de charge et la température intérieure. Le préconditionnement amène le véhicule à la température idéale de la cabine tout en restant connecté à la borne de recharge. Une fiabilité éprouvée et des solutions spécifiques à l'électricité permettent des coûts de fonctionnement très compétitifs, avec une réduction significative des coûts d'entretien et de réparation par rapport au diesel.

JUSQU'À 3 BATTERIES ET CHARGE RAPIDE

L'eDAILY peut être équipée de 1, 2 ou 3 batteries, allant de 37 kWh, 74 kWh à 111 kWh, cette dernière avec les 3 batteries. «L'autonomie offre jusqu'à 120 km, 235 km ou jusqu'à 300 km d'autonomie WLTP dans la plus petite configuration, cette dernière avec le plus grand choix de batteries. IVECO offre une garantie sur la batterie jusqu'à 250 000 km, y compris le remplacement lorsque la capacité est inférieure à 80 %.

L'eDAILY se recharge via des chargeurs publics, des prises industrielles et des prises domestiques. La charge rapide peut atteindre 80 kW, ce qui équivaut à une autonomie de 100 km en seulement 30 minutes. La charge peut être entièrement gérée via l'application dédiée. Le port de charge eDAILY situé à l'avant est facilement accessible, quelle que soit la direction d'où provient le câble. Derrière le couvercle glissant qui protège la prise de l'eau et de la poussière, un indicateur LED permet de voir l'état et le niveau de charge en un coup d'œil.



L'avenir de la mobilité électrique, nous l'écrivons maintenant. Ensemble.



ABB E-mobility pose les bases de la mobilité de demain, une mobilité plus intelligente, fiable et sans émissions, accessible à tous, partout dans le monde. Des chargeurs AC pour la maison aux bornes de destination DC pour une charge rapide au bureau ou au magasin. Sans oublier les chargeurs rapides DC pour la route et les systèmes haute puissance pour les bus et les camions. La priorité d'ABB est toujours la qualité, la sécurité et le confort d'installation et de configuration.





DURABLE POUR UNE ÈRE NUMÉRIQUE

L'eDAILY est toujours connecté. Le boîtier de connectivité permet l'échange de données en temps réel et donne accès à tous les services IVECO. Les clients eDAILY peuvent accéder aux services de connectivité par le biais du portail IVECO ON avec ses nouvelles fonctions de gestion des données et d'API Web, sans avoir à modifier leur profil de mission, leur cycle de travail ou leurs schémas opérationnels.

Le logiciel de bord est mis à jour régulièrement et de manière transparente par le biais des réseaux hertziens. Les données en temps réel générées par le véhicule sont contrôlées à distance par la Control Room IVECO. Les diagnostics proactifs et prévisionnels évitent les arrêts non planifiés et permettent de planifier l'entretien en temps voulu.

L'application eDAILY Routing collabore avec le véhicule pour prédire l'autonomie du véhicule, le coût nécessaire pour atteindre la destination et l'heure exacte d'arrivée. Les alertes d'assurance autonomie informent de manière proactive le Fleet Manager lorsque la charge restante de la batterie est proche de la limite, ou en cas de problèmes de charge. Les modes de conduite et de régénération peuvent être pré-réglés pour optimiser la consommation d'énergie. Le suivi de la consommation d'énergie calcule l'absorption d'énergie d'un instant à l'autre et fournit des rapports détaillés sur l'énergie utilisée en fonction de la distance parcourue. Le contrôle intelligent de la charge permet aux utilisateurs de programmer la recharge électronique quand ils le souhaitent.

Les e-services spéciaux comprennent l'application IVECO ON Easy Daily avec de nouvelles fonctionnalités pour les véhicules électriques de la marque, comme l'évaluation du style de conduite pour l'énergie, la programmation de la recharge à distance et du préconditionnement, le tableau de bord étendu avec les paramètres du véhicule, en plus de toutes les fonctionnalités actuellement disponibles pour le Daily.

L'assistant vocal IVECO DRIVER PAL, qui peut être activé directement depuis l'application IVECO ON Easy Daily, fournit des informations spécifiques sur l'électricité, notamment une vérification de l'état du véhicule et du niveau de la batterie. La climatisation et la navigation vers la station de recharge électrique la plus proche peuvent également être activées par des commandes vocales.

LISTE COMPLÈTE

L'eDAILY est proposé en fourgonnette, châssis-cabine, châssis double-cabine, minibus et de nombreux styles de carrosserie de 3,5 à 7,2 tonnes, en versions à roues simples et doubles, avec un large éventail d'options de hauteur et d'empattement. Toutes les caractéristiques technologiques et de confort du Daily standard sont disponibles sur le modèle électrique, y compris la suspension pneumatique intelligente AIR-PRO. L'eDAILY est le seul VUL électrique à proposer des rapports de pont arrière alternatifs. L'eDAILY est déjà disponible à la commande dans toute l'Europe, les livraisons débutant au début de l'année prochaine.





Profitez de la meilleur recharge électrique

Les prix de l'énergie et des carburants ne cessent d'augmenter. En outre, le changement climatique cause malheureusement des catastrophes naturelles. Cela nous pousse tous à rechercher des modes de vie plus durables pour sauver notre planète et économiser de l'argent par la même occasion. Mais comment commencer et à quoi penser ?

Que vous ayez des panneaux solaires ou non, avec un zappi vous êtes toujours plus avantageux. Dans le cas d'un propriétaire de panneaux solaire, vous voulez profiter au maximum de votre investissement. C'est pourquoi le développement de nos produits uniques vous aiderons à utiliser l'énergie autogénérée pour charger votre VE ou chauffer votre maison. Avec notre borne de recharge intelligente pour VE, le zappi, vous pouvez maximiser le rendement de votre propre installation de production énergétique.

Grâce à notre dérivateur d'énergie éco-intelligent eddi, vous pouvez ensuite réinjecter l'énergie excédentaire dans votre système de chauffage. Même si vous n'avez pas de panneaux solaires, vous pouvez économiser sur votre facture d'énergie avec zappi. Grâce à notre technologie unique, vous pouvez facilement programmer zappi pour qu'il utilise les tarifs heures creuses pour recharger votre voiture. Charger sa voiture électrique à la maison est déjà moins cher qu'une borne de recharge publique ou un chargeur rapide, mais avec zappi vous pouvez économiser encore plus.

Vous voulez devenir plus durable et économiser de l'argent ? Jetez un coup d'œil à myenergi.be/fr



Un site web dédié permet aux clients de naviguer parmi les nombreuses fonctionnalités adaptées aux propriétaires d'eDAILY, notamment un simulateur eMission - également disponible sur l'application mobile IVECO ON - qui permet de mettre en place la configuration souhaitée.

Sur le stand IVECO pendant l'IAA, la marque présentera les capacités de l'eDAILY avec les applications suivantes:

- L'eDAILY 50C12E, équipé du eMotor ePTO, modifié par Palfinger pour avoir un élévateur qui s'étend jusqu'à 24,7m.



- Un bon exemple de l'IVECO eDAILY en mission nécessitant un refroidissement est le 42S14E présenté avec sa carrosserie Lecapitaine «Urban» innovante associée au groupe de refroidissement Thermo King E500, alimenté directement par l'ePTO haute tension.
- Le troisième IVECO eDAILY exposé vise ceux qui cherchent à exploiter un atelier mobile, comme le montre le 42S14EV d'Internal Equipment Bott.

LA ROUTE VERS L'ÉLECTRIQUE: LE RECORD DE DURABILITÉ D'IVECO

Ces dernières années, IVECO a assuré le succès des véhicules fonctionnant au gaz naturel et au biométhane et s'est imposé comme le leader européen des carburants alternatifs. Elle a également été à l'avant-garde de la technologie des batteries électriques et a ouvert l'un des premiers centres d'excellence consacrés à la propulsion alternative dans les années 1990.

IVECO a été la première marque de fourgonnettes et de camions à distribuer des modèles électriques par l'intermédiaire de son réseau de concessionnaires et la première à les avoir en service dans de grandes flottes internationales dès 2009.

Le modèle Daily Blue Power multi-puissance, une première proposée avec des groupes motopropulseurs diesel, gaz naturel et électrique, a remporté le prix du Van of the Year 2018.

Le lancement et les premiers essais de la nouvelle eDAILY sont prévus pour la fin du mois d'octobre, et nous y reviendrons certainement avec Eco Mobiel.

PREMIER ESSAI: OPEL ASTRA SPORTS TOURER HYBRID

DE CARAVAN À SPORTSTOURER

Qui se souvient du nom Caravan chez Opel. À partir de 1953, ce nom est synonyme de versions break des modèles populaires. Elle a débuté en 1953 avec l'Olympia Rekord Caravan et s'est poursuivie à partir de 1963 avec la Kadett et l'Astra. Ainsi, nous en sommes déjà à la 11e génération. Nous avons déjà eu l'occasion de faire un essai de la nouvelle venue sur son site allemand de Russelsheim.

TEXTE: FILIP DEWULF - PHOTOS: OPEL



FLEX FLOOR

L'Astra Sports Tourer, comme le break est désormais appelé, mesure 4,64 mètres de long, soit 6 centimètres de moins que son prédécesseur. Remarquablement, cela permet de gagner de l'espace à l'intérieur. Le coffre sera particulièrement important à cet égard. Dans le cas de la version hybride rechargeable, il offre 516 litres d'espace de rangement avec tous les sièges en position normale. En plaçant les sièges arrière à plat, vous obtenez 1553 litres. De beaux chiffres pour un break encore compact. En outre, la nouvelle Astra peut se targuer de disposer d'un plancher flexible, un système permettant de diviser facilement le coffre. La partie inférieure peut facilement être utilisée pour les câbles de charge.

60 KILOMÈTRES ÉLECTRIQUES

Le fait que la nouvelle Astra mette également en avant l'électrification de la gamme est logique. À notre avis, l'Astra Hybrid, comme son nom l'indique sur le couvercle du coffre, est la vedette de la gamme. Elle copie l'assemblage du groupe motopropulseur de la Peugeot 308, sa compagne stable de Stellantis. Un moteur à essence de 1,6 litre et un moteur électrique entraînent les roues avant. Cela donne une puissance combinée de 180 ch et un couple de 360 Nm. Bon pour un sprint de 100 km/h en 7,7 secondes et une vitesse de pointe de 225 km/h. Sur l'Autobahn autour de Francfort, nous avons remarqué un certain bruit de vent à des vitesses plus élevées - pour lequel vous ris-

quez votre permis de conduire en Belgique. J'espère que c'est un cas exemplaire sur la version que nous avons pu tester, mais à des vitesses normales, nous n'avons certainement pas été gênés par ce phénomène. Grâce à l'assistance électrique, Opel affirme que vous pouvez parcourir jusqu'à 60 kilomètres électriques. En milieu urbain, cette distance peut même atteindre 72 kilomètres. Nous n'avons pas pu le vérifier lors de l'essai, car nous ne sommes pas partis avec une batterie pleine, mais nous testerons bientôt la version à hayon de la nouvelle Astra pour cela. Les plus patients pourront attendre jusqu'en 2023 pour la version tout électrique de ce break, ce qui signifie que la MG 5 peut commencer à chercher un concurrent direct.



PURE PANEL

À l'intérieur de l'Astra, nous voyons quelques influences de Peugeot ainsi que notre propre contribution. Un volant classique et une position de conduite qui va de pair avec les sièges AGR, qui offrent par ailleurs un soutien parfait. Pour le tableau de bord, Vauxhall opte pour le «Pure Panel» que nous avons déjà vu sur ses modèles. La surface noire continue avec l'infotainment et l'information du conducteur, contient 2 écrans de 10 pouces chacun. Un look épuré que nous pouvons apprécier. Cependant, vous devez faire glisser l'écran pour trouver et utiliser les «widgets». Heureusement, il y a toujours des boutons physiques en bas de l'écran, pour la climatisation, entre autres. En outre, Apple Car Play et Android Auto sont sans fil et de série dès les versions de base. Il n'y a rien de mal à l'intérieur en tout cas.

Besoin de recharger votre véhicule électrique ?



Nous vous proposons
600 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



1 500 EUROS SUPPLÉMENTAIRES

Une Astra Sports Tourer hybride rechargeable est proposée à partir de 38 250 €, soit exactement 1 500 € de plus qu'une berline. L'Astra existe en versions Edition, Business Edition, Elegance, GS Line et Ultimate, l'une mettant un peu plus l'accent sur le confort et l'autre un peu plus sur le sport.

L'équipement standard est certainement correct. Ceux qui opteraient au moins pour la ligne GS 41 650 €. Une version supérieure Ultimate vous coûtera 45 450,- €. Outre ces 180 ch, il y aura également une version hybride de 225 ch. Le prix de ce dernier n'est pas encore connu.



Au sein de la gamme Stellantis, la nouvelle Opel Astra Sports Tourer n'est pas un copié-collé de la Peugeot 308. Il a son propre visage, son propre intérieur et ajoute de l'espace. Ses performances sont plus qu'adéquates et, avec l'électrification, il prépare le terrain pour plus, avec une version entièrement électrique à venir en 2023. Toujours difficile de choisir entre la frivolité (308) et le classique qu'est cette Astra?



APERÇU

+

- mélange entre sport et classique
- performance
- espace de chargement

-

- Astra ou 308?
- bruit du vent à grande vitesse



ENTRETIEN AVEC CEDRIC ZIMMERMAN

CHARGER AVEC LE SOLEIL: MYENERGI

Myenergi est une jeune entreprise britannique qui possède une filiale à Maastricht. Leur ambition est de créer un avenir durable grâce à des technologies éco-intelligentes. Une petite mais puissante équipe d'experts, de militants et d'inventeurs équipe des dizaines de milliers de foyers et d'entreprises de dispositifs intelligents permettant de contrôler les flux d'énergie. Les solutions Myenergi permettent de consommer l'énergie autoproduite jusqu'à 80%, voire 100%. Nous avons demandé à Cedric Zimmerman, directeur des ventes chez Myenergi Pays-Bas, de nous donner une explication.

TEXTE: FILIP VANHAECKE - PHOTOS: MYENERGI

Bonjour Cédric! Comment êtes-vous entré dans le secteur de l'énergie?

"Mes racines sont dans le secteur automobile, où j'ai travaillé pendant une vingtaine d'années. Dans un premier temps, j'ai été product manager chez Mercedes-Benz, plus précisément dans la division des camions. Mon travail consistait à analyser les besoins du marché belge. Plus tard, on m'a proposé un emploi plus proche de chez moi via un partenaire logistique. Avec mon équipe de 40 personnes, j'étais chargé de préparer les véhicules pour la livraison. Oui, la technologie m'a toujours fasciné. En 2011, j'ai également participé à un projet très innovant, Zonnecentrale de Tongres. Il s'agit d'un gigantesque parc solaire de 40 000 m². L'objectif, déjà à l'époque, était de nous préparer à l'arrivée des véhicules électriques. L'un de mes employés administratifs de l'époque était une personne aux ambitions entrepreneuriales prononcées. Je lui ai conseillé, si jamais il franchissait le pas, de se préparer à l'arrivée des véhicules électriques, et plus particulièrement aux stations de recharge. Cet homme était Marc Zeguers. Marc a suivi mon conseil et a créé sa propre petite entreprise dans laquelle il a commencé à commercialiser les appareils de Myenergi. Ce qui avait commencé modestement s'est développé progressivement, si bien qu'à un moment donné, il s'est associé à la société mère britannique. Myenergi Netherlands est donc devenu en grande partie la propriété du fabricant lui-même. Depuis janvier de cette année, je travaille moi-même pour Myenergi. Alors que Marc était mon "employé" dans le passé, les rôles sont maintenant inversés. Ma mission consiste à élaborer les stratégies de vente nécessaires pour que l'entreprise puisse se développer davantage."

Myenergi est une entreprise britannique relativement jeune. Comment tout cela a-t-il commencé, et quels sont vos projets d'avenir?

"Eh bien, au Royaume-Uni, un grand nombre de maisons ne sont pas chauffées au gaz, comme en Belgique et aux Pays-Bas, mais à l'électricité. D'où l'idée en 2016 de commencer à charger à l'énergie solaire. Nous avons d'abord développé un dispositif permettant de contrôler intelligemment un chauffe-eau électrique en fonction de la production de panneaux solaires. Et trois mois plus tard est venue l'idée d'une station de recharge. Notre objectif ultime est de proposer aux consommateurs des solutions qui leur permettent de devenir totalement indépendants sur le plan énergétique. À la fin de cette année, nous lancerons nos propres batteries domestiques qui seront encore plus intelligemment contrôlées et communiqueront encore mieux avec d'autres appareils. Myenergi England a démarré en 2016 avec quatre employés, dont un ingénieur hautement qualifié. Vous pouvez avoir les meilleures idées sur le plan technique, mais si vous ne parvenez pas à les mettre sur le marché, le succès reste insaisissable. Les fondateurs Lee Sutton et Jordan Brompton l'ont très bien compris. Entre-temps, l'entreprise compte 380 employés. Et puis il y a eu le Brexit. C'est à cette époque que la société de Marc Zeguers est devenue la propriété du fabricant lui-même. Le souci était de continuer à garantir la distribution dans le Benelux, mais aussi en Europe. À cet égard, notre centre de Maastricht est très bien situé. Nous voulons maintenant vraiment nous concentrer sur d'autres marchés européens, par exemple la France. Nous recevons actuellement des commandes de 14 pays européens différents. Oui, ça va vite!"



Nous sommes en pleine transition énergétique. Où en sommes-nous en Belgique par rapport aux pays voisins ou au monde entier?

“Nous constatons actuellement que cette transition prend également de l'ampleur chez nous. Aux Pays-Bas, ils l'ont compris un peu plus tôt. Le déclencheur crucial reste, bien sûr, la facture énergétique. Beaucoup de personnes avaient déjà installé des panneaux solaires en 2019, en fonction de leur consommation annuelle. Cependant, avec l'introduction du compteur numérique, ils ont rapidement été contraints de trouver des solutions pour utiliser efficacement leur électricité au moment où elle est produite. Et puis tu te retrouves automatiquement dans notre histoire. Mais les personnes qui ne travaillent pas encore avec l'énergie solaire voient aussi comment les autres le font et sont ainsi séduites. Les citoyens sont de plus en plus avertis des différentes options de stockage, telles que les batteries domestiques, les batteries des véhicules électriques, les batteries thermiques, etc. Les gens reconnaissent qu'en contrôlant intelligemment un chauffe-eau, par exemple, vous pouvez récupérer votre investissement de 500 à 600 euros en un an. Beaucoup sont également surpris d'apprendre que, par exemple, une station de recharge ne coûte “que ça”. Je n'ai pas besoin de vous parler des prix du carburant, qui montent en flèche actuellement. Je ne m'attends pas non plus à ce qu'ils tombent à nouveau. La raison en est simple. Des lois européennes et mondiales qui découragent la consommation de combustibles fossiles entrent en vigueur. Par exemple, la Belgique s'est engagée à ne vendre que des véhicules neufs fonctionnant à l'électricité d'ici à 2030. À l'échelle mondiale, l'échéance est fixée à 2050”.

Quelle est la clientèle que vous visez principalement?

“Nous pouvons désormais nous targuer d'avoir de grands noms qui utilisent nos solutions. Mais nous restons essentiellement axés sur le client privé. Lors du développement de nos produits, nous avons accordé une attention toute particulière à l'applicabilité universelle, par exemple. Nos appareils fonctionnent avec les compteurs numériques et analogiques. Nous essayons également de les rendre aussi attractifs que possible en termes de prix de revient. C'est pourquoi nous faisons également des choix très ciblés concernant notre budget marketing. Bien sûr, nous faisons de la publicité, mais nous préférons nous concentrer sur la communication avec les installateurs, qui sont aussi nos clients. Nous nous concentrons surtout sur la formation, qu'ils peuvent suivre ici à Maastricht. Un installateur qui connaît bien nos produits peut offrir au client final beaucoup plus de flexibilité: tarifs dynamiques, tarifs de jour et de nuit, charge solaire, etc. A cet égard, je tenais à souligner le caractère unique de notre Zappi. De nombreuses personnes équipées de panneaux solaires et de bornes de recharge pensent automatiquement: “Je suis vert”. En règle générale, les stations de recharge classiques chargent à leur capacité maximale, c'est-à-dire 11 kW. Or, tôt le matin, vos panneaux solaires produisent à peine 2 kW. Vous devez donc obtenir les 9 kW restants du réseau, mais vous ne savez pas s'ils sont “verts”. De plus, les protocoles du constructeur du véhicule stipulent qu'il faut absolument fournir 1,4 kW par phase pour commencer la charge. Eh bien, notre station de charge triphasée peut aussi parfaitement servir de station de charge monophasée. En d'autres termes, 1,4 kW sont déjà suffisants pour commencer la charge. C'est en effet la grande différence entre Zappi et les dispositifs concurrents”.

Merci beaucoup pour cette interview!



**Pour plus d'informations:
www.myenergi.be**

15,9 - 22,6 kWh/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP).

Contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule.
Informations environnementales AR 19/3/2004 : www.mercedes-benz.be - Donnons priorité à la sécurité.
La disponibilité de cette fonction dépend du modèle et de la configuration individuelle.



Transformez chaque voyage en un moment de bien-être grâce
aux programmes ENERGIZING COMFORT de votre Mercedes. Offrez-vous
l'avenir dès aujourd'hui chez votre Concessionnaire Agréé Mercedes-Benz.

INNOVATIONS BY

Mercedes-Benz



L'EQS SUV LE LUXE D'UN SUV REDÉFINI

Avec la berline de luxe EQS et la berline d'affaires sportive EQE, Mercedes-Benz est également entrée dans une nouvelle ère entièrement électrique dans les segments supérieurs du marché. Bientôt, l'EQS SUV sera la troisième série de modèles dotés de cette architecture développée pour les véhicules électriques. Dans son habitacle avant-gardiste et luxueux, le SUV offre beaucoup d'espace, de confort et de connectivité pour un maximum de sept passagers. Grâce à ses puissants moteurs électriques, à sa transmission intégrale 4MATIC très réactive et à son programme de conduite OFFROAD intelligent, l'EQS SUV est également capable de se déplacer de manière souveraine sur des terrains peu accidentés.

TEXTE ET PHOTOS: MERCEDES-BENZ



Life Is On

Schneider
Electric

CONNECTED

Chez Schneider Electric nous voulons **permettre à chacun d'utiliser au mieux son énergie et ses ressources, en conciliant progrès et développement durable** pour tous.

C'est tout le sens de notre programme **Life is On**.

Partenaire numérique de référence, notre mission est de vous apporter plus d'efficacité au service d'un monde plus durable.

www.se.com/be/fr

Schneider Electric nv/sa - T +32 (0)2 37 37 501 - customer-service.be@schneider-electric.com

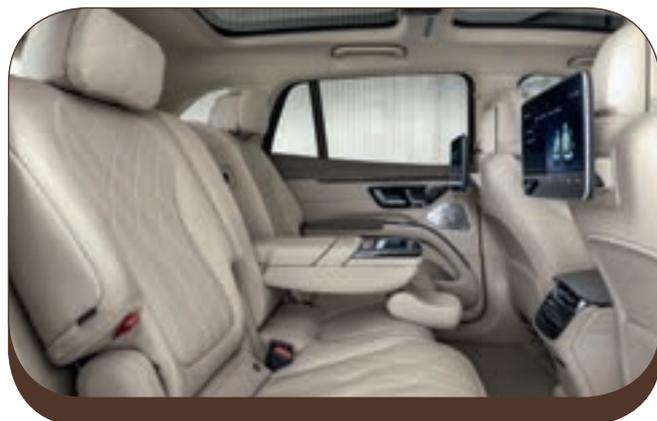
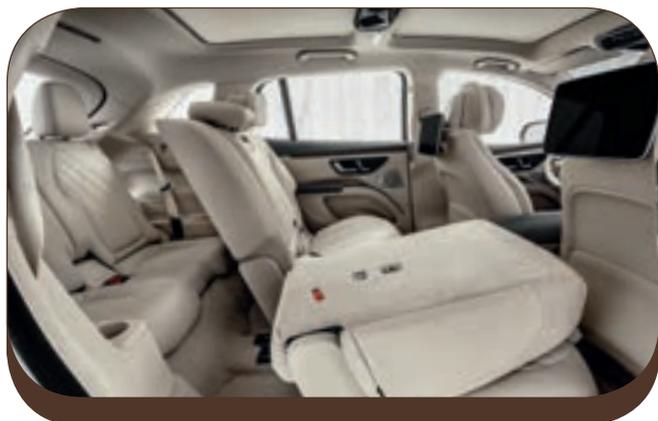


PROPORTIONS DYNAMIQUES, ESTHÉTIQUE INNOVANTE ET PURETÉ SENSUELLE

Le nouvel EQS SUV partage avec l'EQS berline un empattement long (3 210 millimètres), mais il a une hauteur de plus de 20 centimètres par rapport à cette dernière. Le châssis du nouvel EQS SUV possède un essieu à quatre bras à l'avant et un essieu multibras à l'arrière. La suspension pneumatique AIRMATIC est dotée de série de l'amortissement réglable en continu ADS+. Le niveau du véhicule peut être surélevé de plusieurs centimètres.

Le SUV EQS est le premier SUV premium entièrement électrique de Mercedes-EQ. Sa conception innovante et globale est basée sur une nouvelle architecture de véhicule. Au premier coup d'œil, elle se distingue des voitures à moteur à combustion: son design résolument orienté vers l'objectif combine les normes les plus élevées en matière de fonctionnalité et d'aérodynamisme avec une esthétique innovante. La pureté sensuelle se traduit par des surfaces généreusement modelées, des joints encore plus réduits et des transitions sans

faille. Même en tant que véhicule à sept places, le SUV EQS impressionne par ses proportions dynamiques. L'avant est conçu comme une unité «Black Panel» dans laquelle les phares sont reliés par une bande de lumière dans le panneau noir profond. Alors que sur la limousine EQS, trois points lumineux forment le système distinctif de signalisation des feux de circulation de jour, sur le SUV EQS, il s'agit de trois petits triangles. Une autre particularité est la surface structurée des modules d'éclairage arrière: un motif hexagonal tridimensionnel combiné aux feux de circulation





sustainable mobility solutions

En tant que référence en matière de solutions de recharge pour VE, nous proposons, en Belgique, aux PME et professions libérales diverses solutions afin de recharger écologiquement leur flotte de véhicules électriques. Nous proposons un ensemble complet de services et de produits permettant aux entreprises de prendre les bonnes décisions lorsqu'il s'agit d'apporter des changements stratégiques et opérationnels à leur flotte. Nous fournissons des solutions de recharge personnalisées et adaptées à chaque entreprise. Prêt pour votre transformation ? Nous sommes là pour vous aider.

 **electric**cea
driven by electric power

Dronckaertstraat 444, B-8930 Lauwe
T +32 56 75 32 10, info@electriccea.com

www.electriccea.com

[f](#) [in](#) [@](#)

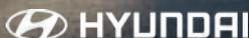


D I L S E N

VOTRE PARTENAIRE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

Attendez-en plus du futur.

Faites connaissance avec la plus grande gamme de SUV électriques.



0 - 5,6 L/100KM • 0 - 126 G/KM CO₂ (WLTP)

5^{ans} Garantie Kilométrage illimité

8^{ans} Garantie de la Batterie

Donnez priorité à la sécurité.

*La Garantie de 5 ans Sans Limitation de Kilométrage s'applique uniquement aux véhicules Hyundai vendus initialement à un client final par un distributeur Hyundai agréé, comme indiqué dans les termes et conditions du livret de garantie. ** Les garanties Hyundai s'appliquent uniquement aux véhicules Hyundai vendus initialement à un client final par un distributeur Hyundai agréé, comme indiqué dans les termes et conditions du livret de garantie. 8 ans garantie de la batterie ou jusqu'à 160.000 km sur la batterie électrique. Pour en savoir plus, vous pouvez vous rendre sur hyundai.be ou chez un distributeur Hyundai tout près de chez vous. Annonceur : Korean Motor Company S.A. (importateur), Pierstraat 229 à B-2550 Kottich - TVA BE 0404.273.333 - RPM Anvers - BELFIUS IBAN BE35 5503 3947 0081 - BIC : GKCCBEBB. Photos non contractuelles. Information environnementale (A.R. 19/03/2004). Hyundai.be



Nouveau Nissan ARIYA Le Crossover Coupé 100% électrique

Jusqu'à 520 km* en une seule charge

RÉSERVEZ-LE



*Les données d'autonomie (jusqu'à 520 km pour une batterie de 87 kWh) sont obtenues à partir de tests en laboratoire, conformément à la réglementation européenne, et sont destinées à comparer di érents types de véhicules. Ces informations ne concernent pas un véhicule en particulier et ne font pas partie de l'o.r. Ces chiffres peuvent être di érents de ceux obtenus en situation de conduite réelle. Les équipements choisis en option, l'entretien, le style de conduite et les facteurs non-techniques tels que les conditions climatiques peuvent en venir les résultats à l'écarter. Les données, en attente d'homologation de niveau, ont été calculées dans le cadre de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP). Annonceur : Nissan Belux s.a. (importateur), Bât 12, 2630 Aartselaar - TVA BE0838.306.068 - IBAN BE81 2930 0778 6024 - RPM Anvers - beluxr@nissan-services.eu. Photos non contractuelles. Informations environnementales - A.R. 19/03/2004 - www.nissan.be

ARIYA 0 G/KM • 17,6-19,5 KW/100KM (WLTP). Pendant la conduite. Contactez votre concessionnaire Nissan pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. Donnez priorité à la sécurité.

SsangYong, le bon Ssens.



5 ANS GARANTIE

- Rapport prix-qualité imbattable
- Systèmes de sécurité et d'aide à la conduite avancés
- 395 litres d'espace bagages

TIVOLI CRYSTAL 1.5 T-GDI MAINTENANT A.P.D. € 17.490**

7,0-8,3 L/100 KM. 158-191 G/KM CO₂ (WLTP) www.ssangyong.be Donnez priorité à la sécurité. (1) Le prix de départ est le prix promotionnel (TVA incluse) pour le Tivoli Crystal 1.5 T-GDI, calculé comme suit : prix catalogue recommandé : 18.490 € - écobonus de 1.000 €* = 17.490 €, en vigueur du 01/09/2022 au 30/09/2022 moyennant le respect des conditions de l'écobonus**. * SsangYong s'engage à recycler votre véhicule actuel, c'est pourquoi nous vous offrons un écobonus à l'achat d'un véhicule SsangYong neuf. Vous ne pouvez bénéficier de cet écobonus qu'en cas de remise d'un véhicule complet de plus de 10 ans dont vous êtes propriétaire, immatriculé à votre nom depuis plus de 6 mois et destiné au recyclage. Vous trouverez toutes les informations et les conditions concernant nos 5 ans de garantie et d'assistance auprès de votre distributeur SsangYong officiel et sur www.ssangyong.be. Annonceur : SsangYong Motors Middle Europe S.A., Pierstraat 221, B-2550 Kottich, numéro d'entreprise : BE 0829 189 355, Banque BE47 5645 1423 5186. Photo non contractuelle. Informations environnementales (R.D. 19.03.2004) sur www.ssangyong.be. WLTP : Contactez votre concessionnaire pour toute information sur la fiscalité de votre véhicule.

→ mgmotor.be



MG5 Electrique Le premier break électrique au monde !



0 L / 100 km. 0 G / KM CO₂ (WLTP)

Donnez priorité à la sécurité.

Photo non contractuelle. Informations environnementales [AR 19/03/2004] : www.mgmotor.be. MG Motor se réserve le droit d'apporter, sans préavis, des modifications aux spécifications, couleurs et matériaux. WLTP : Contactez votre Brandstore pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule.



100% ÉLECTRIQUE



0 G D'EMISSION

Découvrez le Maxus eDeliver3 sur www.maxusmotors.be

Donnez priorité à la sécurité.

Informations environnementales (K.B. 19.03.2004) sur www.maxusmotors.be. Toutes les spécifications sont susceptibles d'être modifiées sans préavis. Numéro d'entreprise : BE 0430 801 744. Maxusmotor S.A. - Pierstraat 229, 2550 Kottich

CONTACTEZ NOUS:



DI NITTO DILSEN

Rijksweg 147
B-3650 Dilsen-Stokkem

089/ 21 21 60
dilsen@dinitto.be

Scanner le code
ou visitez dinitto.be



diurnes permet une reconnaissance supplémentaire. Les phares LED haute performance sont de série, le DIGITAL LIGHT avec bandeau lumineux est disponible moyennant un supplément. En combinaison avec la ligne extérieure AMG, le look exclusif de la calandre Black Panel avec l'étoile centrale Mercedes peut également être équipé d'un motif étoilé tridimensionnel. Il s'agit de l'étoile originale de la société Daimler-Motoren-Gesellschaft, qui a été enregistrée comme marque en 1911.

PLAISIR DE CONDUIRE ET GRANDE AUTONOMIE

Avec une autonomie de plus de 600 kilomètres (selon la norme WLTP1) et des puissances allant de 265 kW à 400 kW, le SUV EQS répond également aux exigences strictes d'un SUV de luxe. Il existe des versions à moteur électrique unique et à propulsion arrière, ainsi que des versions 4MATIC à 4 roues motrices utilisant 2 moteurs électriques. Sur les modèles 4MATIC,

la fonction Torque Shift assure une répartition intelligente et infiniment variable du couple moteur entre les moteurs électriques arrière et avant.

Le groupe motopropulseur du SUV EQS permet des performances élevées et constantes et des accélérations multiples sans perte de puissance. Le système comprend un concept thermique sophistiqué avec quelques caractéristiques spéciales. Un système dit de refroidissement du rotor, situé dans son axe, le refroidit de l'intérieur. Les autres éléments de refroidissement du circuit de refroidissement comprennent des ailettes sur le stator, une structure en forme d'aiguille sur l'onduleur et un échangeur de chaleur pour l'huile de transmission. Cela augmente également l'efficacité lors de la conduite à froid, car cela permet de chauffer l'huile de transmission lors du démarrage de la chaîne cinématique, réduisant ainsi la friction dans la transmission.

Le SUV EQS propose plusieurs variantes de récupération d'énergie par régénération. Le conducteur peut sélectionner manuellement trois niveaux de décélération à l'aide des palettes situées derrière le volant: D+ (voile), D (régénération standard), D- (régénération étendue). Le système propose également un mode Dauto avec ECO Assistant qui peut ajuster le degré de régénération en fonction de la situation - en fonctionnant en mode glisse ou, au contraire, en ralentissant davantage pour trouver le meilleur mélange d'efficacité et de conduite confortable. Le tableau de bord et, le cas échéant, l'affichage tête haute indiquent quand il est conseillé de lever le pied de l'accélérateur en raison de l'approche d'une situation. Si la demande est entendue par le conducteur, la voiture freine avec une récupération d'énergie maximale, même jusqu'à l'arrêt si, par exemple, un autre véhicule se trouve devant. Le conducteur n'a pas besoin d'actionner la pédale de frein pour cela et peut donc littéralement conduire avec une seule pédale.





UNE UTILISATION PLUS FACILE GRÂCE À L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE

Avec la limousine EQS, la MBUX (Mercedes-Benz User Experience) atteint un nouveau niveau. La deuxième génération de ce système est également utilisée dans le SUV EQS. Grâce à son logiciel adaptatif, le concept d'affichage et de commande s'adapte entièrement à l'utilisateur et fait des suggestions personnalisées pour de nombreuses fonctions d'infodivertissement, de confort et du véhicule. Grâce à la conception «zero-layer», l'utilisateur ne doit pas faire défiler les sous-menus ou donner des commandes vocales. Les applications les plus importantes sont toujours présentées au plus haut niveau dans le champ de vision, en fonction de la situation et du contexte. Le conducteur est ainsi libéré de nombreuses opérations.

Le contenu de l'écran peut être partagé rapidement et facilement avec les autres passagers. La sélection et la modification des destinations de navigation sont également possibles depuis le siège arrière. Le système MBUX High-End Rear Seat Entertainment Plus se compose de deux écrans de 11,6 pouces avec des commandes tactiles sur les dos des sièges conducteur et

passager. Une tablette MBUX est également disponible en option pour le compartiment arrière. Il s'agit d'une tablette à part entière qui peut également être utilisée en dehors de la voiture. Grâce à cette télécommande pratique, toutes les fonctions de divertissement des sièges arrière peuvent être contrôlées confortablement depuis n'importe quelle position assise.

Grâce à des caméras situées dans le panneau de commande du toit et à des algorithmes d'auto-apprentissage, l'assistant intérieur MBUX reconnaît et anticipe les souhaits et les intentions des occupants. Le système interprète la direction de la tête, les mouvements de la main et le langage corporel et répond par des fonctions appropriées du véhicule. L'assistant intérieur MBUX augmente non seulement le confort d'utilisation mais aussi la sécurité. Lorsqu'elle est activée, l'alerte de sortie de l'assistant d'angle mort est déjà donnée lorsqu'une main s'approche de la poignée de la porte. Il peut également détecter un siège enfant sur le siège du passager avant et signaler sur l'écran central si la ceinture de sécurité de la voiture n'est pas bouclée.

VERS UN AVENIR SANS ÉMISSIONS

Mercedes-Benz pose les jalons d'un avenir tout électrique: d'ici la fin de la décennie, la marque veut être prête - lorsque les conditions du marché le permettent - à passer au tout électrique. Avec ce passage stratégique de «Electric first» à «Electric only», Mercedes-Benz accélère la transformation vers un avenir sans émissions. Dans de nombreux domaines, Mercedes pense déjà à demain dès aujourd'hui: le nouveau SUV EQS a également été conçu dans cette optique.

Le SUV EQS peut être commandé dès aujourd'hui, les premières livraisons étant attendues à partir de décembre 2022. Les prix commencent à 119 427 € (TVA comprise) pour la version de base de l'EQS 450+. Le même 450+ avec 4MATIC est proposé à partir de 126 445,- € et le 580 4MATIC à partir de 169 400,- €.

LES ENTREPRISES SONT CONFRONTÉES À UN CASSE-TÊTE COMPLEXE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

«LE CONSEIL EST PLUS IMPORTANT QUE JAMAIS»

Alphabet est spécialisée dans les solutions de mobilité flexibles adaptées aux besoins des clients. De nombreuses entreprises ont besoin de conseils solides sur la conduite électrique et les modes de transport alternatifs. C'est la force d'Alphabet, une entreprise qui peut se targuer de posséder des années d'expertise.

TEXTE: HILDE PAUWELS - PHOTOS: ALPHABET



CEO Erik Swerts - photo: Peter Hermans Photography©

«Pour nos clients, plusieurs sujets sont importants. Actuellement, il est crucial de fournir des conseils, car les dossiers de mobilité deviennent de plus en plus complexes. Nous nous concentrons sur ce point encore plus qu'auparavant», a déclaré le PDG Erik Swerts. Il explique que deux grandes tendances sont actuellement à l'œuvre. Le concept de simple leasing automobile ne suffit plus, il s'agit de plus en plus d'une question de mobilité. Il y a aussi l'écologisation, le verdissement du parc automobile qui est stimulé fiscalement. L'électrification est importante à cet égard. «La Belgique a pris une position très claire sur le fait que les véhicules commerciaux devront être électriques d'ici 2026. Cela semble encore loin, mais 2026 est «demain» pour nous. Nous constatons que beaucoup d'entreprises veulent s'y intéresser de plus près et ont besoin de conseils sur la manière de s'y prendre. Un exemple concret: nos contrats ont en moyenne une durée d'un peu plus de quatre ans. Maintenant, nous sommes en 2022. Si les entreprises font un certain choix maintenant, cela aura des répercussions en 2026, lorsque les nouvelles règles s'appliqueront. C'est là que nous offrons notre soutien.»

MOBILITÉ ALTERNATIVE

Une deuxième tendance est la mobilité alternative. «Les entreprises avaient l'habitude de résoudre les problèmes de mobilité en voiture parce que c'était la meilleure solution. Pour diverses raisons, cette situation est en train de changer. La durabilité joue un rôle, tout comme l'augmentation de la densité du trafic. Les employés se demandent de plus en plus ce qui est possible à part la voiture. Les entreprises tentent de transformer leur politique automobile classique en politique de mobilité, mais ce n'est pas facile. Il faut penser à la mobilité totale. Nous avons un certain nombre de produits alternatifs. D'une part, vous avez beaucoup de variations au sein d'une même voiture. Une des réussites est la combinaison de plusieurs types de voitures. La formule existe depuis un certain temps, mais elle est en train de percer. On choisit consciemment, par exemple, une voiture électrique plus écologique, tout en ayant la possibilité de disposer d'une voiture classique pendant une certaine période de l'année, par exemple pour partir en vacances. Le succès de ce concept est lié à l'état d'esprit général des gens et à une jeune génération qui a une vision différente de la mobilité. Chez Alphabet, nous avons la chance de disposer d'une flotte de voitures très étendue, ce qui nous permet de proposer différentes formules de manière flexible.»

DIFFÉRENTES OPTIONS

La bicyclette est également devenue très populaire en peu de temps, sans doute renforcée par la crise du covid. Non seulement sur le plan récréatif, le vélo a été redécouvert comme une alternative réaliste à la voiture, pensez notamment aux vélos électriques et aux pedelecs rapides. «Une autre idée est le budget de la mobilité, mais il n'en est qu'à ses débuts. Au lieu d'une voiture, vous disposez d'un budget qui vous permet de prendre la voiture, mais aussi d'autres modes de transport comme les transports publics. Le processus est lent parce qu'il est compliqué pour les entreprises d'organiser quelque chose comme ça correctement et de l'envisager d'un point de vue fiscal.»

Le covoiturage est également possible. L'idée est de ne pas donner une voiture à tout le monde, mais de mettre un certain nombre de voitures à la disposition des employés. «Numériquement, il est possible d'organiser un système de pool efficace, ce qui permet d'économiser des coûts et de réduire le CO₂. Mais même cela reste à petite échelle pour l'instant.»

UN PEU DE FROID DANS LE DOS

«Je constate que nous, mais aussi certains collègues, proposons des alternatives, mais que l'état d'esprit évolue plus lentement que la vitesse à laquelle les possibilités techniques évoluent. Je pense que ces tendances vont s'accroître avec l'arrivée des jeunes générations. Le raisonnement est clair: les entreprises font des analyses de rentabilité qui sont souvent tout à fait sensées, mais elles ne sont pas toujours adoptées. Une certaine frilosité entre en jeu. Les voitures électriques en sont un bon exemple. Les choses s'accroissent aujourd'hui, mais c'est aussi parce que le gouvernement a clairement indiqué qu'il fallait que le système soit électrique après 2026, sinon on perd les avantages. Le chemin qui y mène passe par des teasers, pensez à l'hybride rechargeable. Il y a certainement encore des hésitations pratiques, mais elles disparaîtront avec le temps.»



COURT TERME

Alphabet mise également sur la location à court terme et la flexibilité. «Notre flotte de courte durée a doublé en deux ans. Il s'agit d'un changement considérable qui s'explique par plusieurs raisons. Pour les voitures de location, le délai d'attente varie de six mois à un an. Les entreprises ont donc besoin d'une solution provisoire. Une deuxième raison est que les entreprises ne savent pas encore clairement comment elles vont gérer l'électrification, elles recherchent une solution à plus court terme en attendant. Il est légèrement plus cher, mais offre beaucoup plus de flexibilité pour décider à l'avenir. Une troisième raison est plus générale. L'incertitude règne, la crise covid laisse des traces, l'inflation pose des problèmes aux entreprises, la récession est imminente. Les entreprises hésitent à prendre des engagements à long terme tant que la situation n'est pas plus claire.»

CONNAÎTRE SES CLIENTS

Alphabet considère ses clients comme des partenaires. Il y a une écoute approfondie de ce que le client veut et un examen approfondi de ce qui est possible. «Nous faisons souvent une étude préliminaire. Par exemple, les clients se fixent un objectif, comme la lutte contre les émissions de CO₂ ou la réduction de leur empreinte. Ils nous demandent ensuite d'élaborer une proposition, en tenant compte de leur réalité commerciale spécifique. De cette manière, vous parvenez souvent à une image différenciée de ce qu'est la bonne solution de mobilité pour certains groupes cibles, en partant toujours de l'objectif fixé par le client. Il n'y a pas de solution miracle et ce n'est pas facile, surtout maintenant que tout est plus complexe.»

«Si vous connaissez bien le client, vous pouvez lui proposer des solutions sur mesure. Même pour les véhicules électriques, nous les guidons de A à Z. Si les clients utilisent des voitures électriques, nous pouvons les guider en termes de RH. Quels avantages accordez-vous à vos employés? Comment peuvent-ils installer des bornes de recharge chez eux et comment organiser cela financièrement? Nous pouvons offrir aux entreprises un paquet complet où tout est très clairement organisé afin qu'elles puissent le proposer à leurs employés en toute confiance. Nous voyons cela très clairement comme notre rôle.»

LE TALENT ORGANISATIONNEL

Pour les entreprises, les questions de mobilité sont de plus en plus complexes et elles doivent être en mesure de réagir rapidement aux changements. «Pour nous, en tant que partenaire de mobilité, cela signifie que nous devons être capables de réagir de manière proactive, d'être agiles et bien organisés. Parce qu'il y a tellement de besoin de solutions à court terme, la demande de solutions à long terme diminue aussi un peu. Il s'agit de vases communicants auxquels vous devez répondre précisément en tant que partenaire de mobilité. De nombreux secteurs sont confrontés au même défi. Tout change très rapidement et il faut s'y préparer. Notre atout est que nous recherchons des relations à long terme tout en étant flexibles. Le grand défi est d'évaluer, dans un paysage de la mobilité en constante évolution, quelles solutions de mobilité seront nécessaires demain. À cet égard, les entreprises veulent un partenaire qui connaît le marché et peut les guider. Prenons le cas d'une société informatique comptant cinq cents employés, dont un tiers travaille à domicile, un tiers au bureau et un autre tiers sur un autre site. Il n'est donc pas facile de trouver la bonne solution de mobilité pour chacun. Le besoin de la bonne «recette de mobilité» est très élevé, mais aussi très difficile à concrétiser. Il n'est pas évident de transformer un défi aussi complexe en une politique de mobilité cohérente.»

CONFIANCE ET PERCEPTION

«Nous avons récemment travaillé pour une grande entreprise de soins de santé dans un environnement urbain. Les négociations ont commencé dès le début de l'année 2021. Ce n'est qu'en mars 2022 qu'ils ont décidé de travailler avec nous. Leurs commentaires ont été très précieux pour nous. L'entreprise n'utilisait pas encore le leasing, qui était nouveau pour elle. Leur évaluation a montré qu'ils ont apprécié que dans toutes les démarches entreprises, ils ont senti que nous avions une vision rationnelle des solutions. Selon eux, la manière dont nous interagissons avec eux est encore plus importante. Cela est lié à nos valeurs fondamentales: responsabilisation, commodité et créativité. Nous constatons que les clients viennent chez Alphabet si cela les fait se sentir bien. C'est logique; l'expérience que vous créez avec les clients est essentielle. Cela reste un commerce, bien sûr, mais il est important de créer un sentiment de confort, de sincérité, d'authenticité et de connaissance. Si vous pouvez garantir ces éléments, vous créez un climat de confiance avec vos clients et vous pouvez établir un partenariat entre vous.»



Recharger facilement sa voiture à la maison, sur la route et au travail. C'est possible avec DATS 24 !

C'est évident : vous rencontrerez davantage de voitures électriques sur la route à l'avenir. DATS 24, le spécialiste du carburant et de l'énergie chez Colruyt Group, vous propose petit à petit des solutions et un accompagnement. Envisagez-vous aussi d'acheter une voiture électrique ? Faites vos premiers pas en vous penchant sur les trois indications suivantes.

1. Optez-vous pour une voiture plug-in hybride ou une voiture entièrement électrique ?

Une **voiture plug-in hybride** (PHEV) est dotée d'un moteur électrique qui est alimenté par une batterie et par un moteur à combustion interne. Vous chargez cette voiture et faites le plein sur une prise. Aussi longtemps qu'elle roule à l'électricité, aucune émission de CO₂ ne sera émise.

Une **voiture entièrement électrique** (batterie électrique ou BEV) est 100 % électrique. Elle est dotée d'un moteur électrique qui est alimenté par une grande batterie (jusqu'à 105 kWh) à la place d'un moteur à combustion interne. Vous chargez cette voiture à une borne de recharge. Elle n'émet aucune émission de CO₂.

Si vous chargez ces deux voitures avec de l'électricité 100 % verte, vous effectuez les meilleurs gestes pour le climat et l'environnement.

2. Où chargez-vous la voiture électrique ?

L'idée est que nous chargerons les voitures électriques le plus souvent à une borne de recharge à la maison, et ce surtout pendant la nuit. Pour les personnes disposant de panneaux solaires, il est également très avantageux d'utiliser de l'électricité auto-générée pour recharger la voiture.

Afin de charger votre voiture pendant la journée entre vos trajets, il est pratique de savoir à l'avance à quels endroits se trouvent les bornes de recharge : par exemple, près d'une gare, dans un parking publique ou même près de magasins situés près de chez vous.



DATS 24 souhaite rendre la recharge accessible à tout le monde. C'est pourquoi nous triplons le nombre de bornes de recharge, cette année, dans les magasins de Colruyt Group. D'ici la fin de l'année 2022, notre réseau comptera 1 000 bornes de recharge.

3. Est-il possible de charger sa voiture au travail ?

De plus en plus d'employeurs prévoient déjà des bornes de recharge au travail ou y réfléchissent. Pour le collaborateur, il est donc important de s'informer au sujet de ce projet. Et pour l'employeur, les possibilités de recharger sa voiture représentent davantage un atout. DATS 24 peut également y contribuer. Nous proposons l'installation des bornes de recharge dans les entreprises et sur les parkings, et ce en partenariat avec Pluginvest, spécialisé dans l'infrastructure de recharge dans les entreprises.

 DATS 24 a récemment ouvert une première borne de recharge à l'administration centrale de Colruyt Group, à savoir la plus grande centrale de recharge semi-publique en Belgique. Grâce à cette installation, les collaborateurs peuvent recharger leur voiture pendant la journée. De plus, les employés disposant d'une voiture de société rechargeable reçoivent une borne de recharge à la maison. Ce savoir-faire que nous développons d'abord au sein de Colruyt Group, nous pouvons l'appliquer par après dans vos options de recharges à la maison, sur la route et au travail.

Avantages de la carte de recharge DATS 24

- Électricité 100 % verte dans les bornes de recharge de DATS 24
- Accès à environ 19 500 bornes de recharge en Belgique et 206 000 bornes de recharge internationales
- Disponible pour les particuliers et professionnels
- Facturation simple et automatique
- Consultez toutes les bornes de recharge (inter)nationales sur notre système de localisation de bornes de recharge



Découvrez davantage d'informations sur electric.dats24.be





VETON

Charging masterpieces.

Comblez le fossé entre la recharge des véhicules électriques, la convivialité et le design extérieur exclusif.

Plus d'informations sur
www.veton.be.

LES BELGES SONT-ILS PRÊTS À PASSER À LA CONDUITE ÉLECTRIQUE?

À l'occasion de la Semaine de la Mobilité (16 au 22 septembre), le bureau d'études indépendant Profacts a interrogé 2.008 Belges (+18 ans en possession d'une voiture) sur leur opinion concernant la conduite électrique. L'enquête, commandée par la marque de voitures électriques Polestar, révèle des résultats intéressants.

TEXTE: FILIP DEWULF - SOURCE: PROFACTS ET POLESTAR



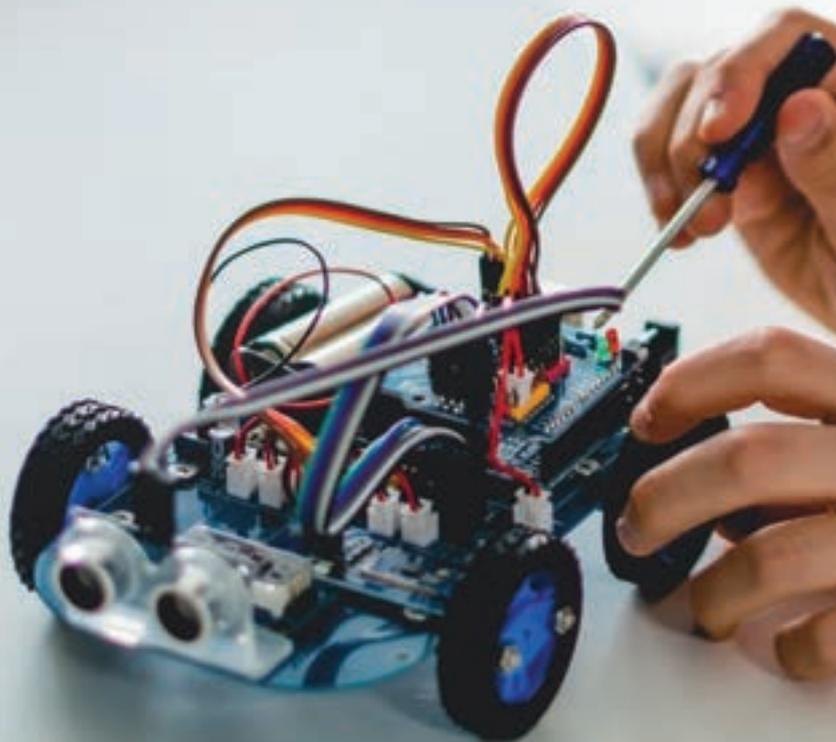
1 PERSONNE SUR 4 EST PRÊTE POUR LA CONDUITE ÉLECTRIQUE

L'enquête montre qu'un Belge sur quatre est prêt à passer à la conduite électrique. Seul un Belge sur cinq a déjà une expérience de la conduite électrique, dont 2% sont conducteurs-proprétaires d'un VE. 19% des personnes interrogées ont déjà conduit une voiture électrique. Chez les jeunes, ce pourcentage est plus élevé: 22% dans la catégorie d'âge entre 35 et 54 ans ont déjà conduit un VE. Parmi les plus de 55 ans, seuls 9% ont déjà essayé une voiture électrique. Un travail à faire donc auprès de la génération un peu plus âgée.

6 SUR 10 POSITIFS

60% sont positifs à l'égard de la mobilité électrique, et seulement quatre sur dix hésitent encore à faire la transition. Parmi ces six positifs sur dix, trois sur dix sont fortement positifs. Chez ceux qui ont déjà conduit une voiture électrique, 47% sont fortement positifs, soit une hausse de 17%. L'étude constate également des avis négatifs, mais seuls 11% ont des expériences négatives. Cela indique que les Belges ayant une expérience de la conduite électrique ont une attitude plus positive. L'enquête montre également que 80% des propriétaires de VE sont satisfaits de leur décision et continueront de rouler à l'électricité à l'avenir.

PASSEZ À LA CONDUITE ÉLECTRIQUE AVEC ARVAL



La durabilité est au cœur de la gestion responsable des parcs automobiles d'aujourd'hui. Arval vous aide à définir et à concrétiser vos ambitions en matière d'entreprise socialement responsable. Ensemble, nous réduisons l'empreinte carbone de votre entreprise et nous vous accompagnons dans votre transition vers les véhicules électriques.

Découvrez-en plus sur arval.be



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many
journeys in life

LA DURABILITÉ EST L'ARGUMENT PRINCIPAL

23% des personnes interrogées sont, quant à elles, convaincues que leur prochaine voiture sera électrique.

Cette attitude positive est motivée par la durabilité (56%), des considérations économiques et le fait que la conduite électrique est considérée comme l'avenir. Les principales raisons qui freinent encore le passage à la mobilité électrique sont l'autonomie, l'infrastructure de recharge et le prix d'achat élevé. Avis reconnaissable, selon nous.

LA PREMIÈRE EXPÉRIENCE EST DÉCISIVE

Si l'on considère les raisons qui poussent à passer à l'électrique, la première expérience de la conduite électrique est particulièrement décisive. Actuellement, 1 Belge sur 5 a une expérience de la conduite électrique. Ces personnes sont beaucoup plus favorables aux voitures électriques que la moyenne. En moyenne, 30% d'entre eux sont fortement positifs; ce pourcentage passe à 47% chez ceux qui ont déjà une expérience de la conduite électrique. Les propriétaires de VE sont également convaincus des avantages de la conduite électrique.

LE POSITIVISME DOMINE

Outre les aspects positifs, nous ne pouvons pas ignorer les idées fausses. Comme indiqué, l'autonomie, l'infrastructure de recharge et le prix d'achat sont les obstacles qui freinent encore le passage à l'électrique. Pour contrer

ce phénomène, l'enquête montre que 56% des personnes interrogées parcourent moins de 15.000 km par an. En outre, les Belges parcourent en moyenne 40 km par jour en voiture, principalement pour se rendre au travail.

Outre l'aspect du prix comme obstacle, il s'avère aussi être un incitant: les coûts de conduite moins élevés sont considérés par 18% des personnes interrogées comme une raison de choisir une voiture électrique.

En effet, lorsqu'il s'agit du prix d'achat, ces derniers prennent en compte le cycle de vie total de la voiture. «Compte tenu de l'augmentation du coût du carburant, une voiture électrique a un avantage ici, malgré les tracas liés aux prix de l'énergie et surtout si vous utilisez de l'énergie verte lors de la recharge», déclare Jochen De Smet, président d'EV Belgium.

Les Belges sont également préoccupés par l'infrastructure de recharge publique. En parallèle, les résultats montrent que 80% des propriétaires de VE utilisent une station de recharge à domicile, tandis qu'un sur cinq recharge au travail et qu'un sur six peut recharger à proximité de son domicile ou de son travail. Les entreprises et le gouvernement ont déjà fait de nombreux efforts ces dernières années pour améliorer l'infrastructure de recharge. Il est également intéressant de noter que 79% des conducteurs qui parcourent entre 10.000 et 20.000 km par an sont plus satisfaits de l'infrastructure de recharge que la moyenne (61%).

Pourtant, il reste nécessaire de développer davantage l'infrastructure. Seul 1 Belge sur 6 a aujourd'hui accès à une borne de recharge publique. Il faut donc renforcer cet aspect, car davantage de personnes opteront pour une voiture électrique à l'avenir. En 2030, la Belgique devrait compter 1,25 million de voitures électriques. Lies Eeckman, Managing Director de Polestar Belgique: «C'est là que se situe le rôle clé de notre politique, qui consiste à déterminer les besoins en matière de recharge, à partir desquels un plan de mobilité clair doit être élaboré. Cela nécessite une vision claire pour permettre une croissance contrôlée. Il est important de veiller à ce que l'infrastructure actuelle du réseau soit bien entretenue, que les conducteurs soient courtois et ne se garent pas à une borne de recharge lorsqu'ils n'en ont pas besoin, et que la politique actuelle aille dans le sens d'une vision claire dans laquelle l'uniformité et la simplicité sont centrales.»

CONCLUSION

Les Belges sont ouverts à la conduite électrique, mais les constructeurs, le gouvernement et les entreprises doivent encourager l'achat en maintenant et en développant davantage les infrastructures.



TEST: POLESTAR 2 SINGLE MOTOR LONG RANGE

En route avec la Polestar 2

Suite aux résultats de l'enquête Profacts sur la conduite électrique, nous avons pu passer une semaine sur la route avec la Polestar 2. La gamme Polestar offre un choix de types de moteurs et de tailles de batteries.

TEXTE: FILIP DEWULF - PHOTOS: POLESTAR

FASTBACK

Avec la Polestar 3 (SUV) et la Polestar 4 (SUV Coupé), le marché des SUV va devenir très important pour la marque dans les mois à venir. Mais nous sommes aussi toujours favorables à une quatre ou cinq portes traditionnelles, comme la Polestar 2, un fastback électrique. Nous nous souvenons du lancement en 2020 de la Polestar 2, qui était à l'époque considérée comme innovante et sportive. Selon nous, elle dégage encore un certain sex-appeal, avec ses lignes pures, notamment en vue avant. L'arrière est un peu plus traditionnel et peut sembler un peu massif, mais ce n'est pas si grave. Le couvercle de coffre électrique s'ouvre d'un simple mouvement du pied, ce qui est toujours

pratique. Sous le capot avant, il y a même un petit espace pour ranger vos câbles, c'est ce qu'on appelle le 'frunk'. Intéressant.

231 CH ET 78 KWH

Après la version haut de gamme que nous avons testée lors du lancement, nous avons opté cette fois pour la version avec un seul moteur électrique entraînant les roues avant. Le 'Single Motor' développe 231 ch et atteint les 100 km/h en 7,4 secondes. Les roues avant ont parfois un peu plus de mal à accélérer, ce qui entraîne un patinage des roues. Sur les routes mouillées, il faut être prudent. La vitesse maximale ne dépasse pas 165 km/h, ce qui est largement suffisant.

Pour les batteries, vous avez le choix entre une 'Standard Range' de 69 kWh et une 'Long Range' de 78 kWh. C'est cette dernière qui était notre choix. L'autonomie WLTP s'étend donc de 478 à 551 kilomètres. Dans la pratique, nous avons atteint une belle distance de 430 kilomètres avec notre batterie de 78 kWh. Largement suffisant, puisque les études qui viennent d'être lancées montrent que le conducteur moyen parcourt environ 40 km par jour. La consommation de l'ordinateur de bord au cours de notre semaine d'essai n'a guère dépassé 19,9 kWh, avec des pointes allant jusqu'à 25 kWh aux 100 km, mais c'était plutôt exceptionnel. La régénération ou la conduite à une seule pédale est possible, bien





que la voiture ne se soit pas arrêtée complètement. Le réglage de la récupération ne peut se faire via les spatules du volant, pour cela il faut faire une recherche sur l'écran central et il n'y a qu'un choix entre désactiver la régénération, et choisir une régénération normale ou plutôt ferme.

La charge, quant à elle, peut être effectuée avec un maximum de 155 kW sur un chargeur rapide, ce qui permet de passer de 10 à 80% en 35 minutes. Sur une installation domestique ou publique (triphasee), elle peut se recharger à 11 kW, offrant environ 7 heures de charge. Il existe des voitures qui atteignent des valeurs plus élevées, mais cette valeur est certainement une moyenne acceptable.

CONDUITE

On se sent bien dans la Polestar 2. Le volant réagit rapidement et la suspension peut être qualifiée de plutôt rigide. Quiconque s'attend à un confort souple à la française sera déçu. La suspension transmet parfois les bosses de manière assez radicale, mais cela souligne plutôt la vocation sportive de cette voiture. Lorsque nous l'avons présentée, nous avons mentionné la BMW Série 3 à titre d'exemple; il existe de pires références que cela.

INTÉRIEUR ET PRIX

Le tableau de bord avec les informations destinées au conducteur semble plutôt sombre, et la console centrale et les panneaux de porte poursuivent sur cette lancée. La finition est bonne, tout est bien assemblé. L'écran d'infotainment apporte une sensation unique, car il fonctionne grâce à Google Maps et Google Assistant, ce qui est certainement une valeur ajoutée. Le prix de base de la Polestar 2 est de 48.900 euros. C'est le prix de la version avec une batterie de 69 kWh. Pour la batterie Long Range, vous payez un supplément de 4.600 euros.

APERÇU

+

- consommation
- tenue de route agréable
- navigation via Google Maps

-

- tableau de bord sombre
- traction sur les routes mouillées

La Polestar 2 a une allure sportive et sa conduite l'est tout autant. Depuis, le fastback électrique a mûri et a élargi sa gamme avec un choix de deux packs de batteries, rendant son autonomie et sa consommation moyennes et acceptables. A l'intérieur, elle est assez sobre, et nous sommes fans de son infotainment basé sur Google. Son prix est compétitif si vous la prenez sans options.



T H E N E W

17

100% ELECTRIC.



#bornelectric



DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

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

18,4-19,6 KWH/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP)



BMW Meeusen

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

MINI Brugge Store by Cocquyt

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

BMW Cocquyt

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

BMW Van den Broeck

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

BMW Van den Broeck

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

BMW De Mey Knokke

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

BMW De Mey Maldegem

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

UN AWARD POUR LE PARKING CONFLUENCE À NAMUR «**INTERPARKING EST TOTALEMENT NEUTRE EN TERMES DE CO₂**»

Interparking a pour objectif de disposer de 4 000 stations de recharge d'ici 2025. L'entreprise est également engagée dans la purification de l'air et la mobilité verte. La Pcard+ est un succès grâce à son service et à ses tarifs plus avantageux.

Interparking a remporté un prix dans la catégorie «New Parking Structures» en septembre. Le prix a été décerné par la European Parking Association (EPA). «Nous avons reçu le prix pour notre parking Confluence à Namur. Elle est située au confluent de la Sambre et de la Meuse. Il y a 670 places et quatre étages. Nous avons fait tout notre possible pour assurer le confort des utilisateurs. Par exemple, il y a le wifi, utile si vous voulez chercher quelque chose après le stationnement. Il y a également dix-huit points de recharge et une zone pour les motos et les vélos», explique Patrick Minnaert, directeur général d'Interparking Belgium.

ÉVÉNEMENTS

Le parking est accompagné d'un morceau de développement urbain. Il y a également une place de restauration et un site multifonctionnel où auront lieu des concerts et des festivités. Il peut alors être pratique de ranger ses affaires dans un casier disponible gratuitement. Vous pouvez vous asseoir sur des escaliers qui donnent sur la Meuse. Il y a également un pont pour piétons et cyclistes reliant Namur et l'arrondissement de Jambes. Un tunnel permet de rejoindre le Parlement wallon. L'emplacement du Confluence Parking est idéal pour accéder facilement aux principales attractions de la ville: la citadelle à moins de 500 mètres, le téléphérique à moins de 300 mètres, le centre-ville et les rues commerçantes à 200 mètres. A proximité se trouvent également le Théâtre Royal et DELTA, le centre culturel de Namur.

INONDATIONS

«Il y a également une double protection contre les inondations. Le bureau d'études a supposé que nous n'en aurions presque jamais besoin, mais 15 jours après son ouverture en 2021, de fortes inondations ont eu lieu en Wallonie. Il faut dire que le système a bien résisté. Si nécessaire, nous pouvons inonder l'étage inférieur afin que la boîte du parking ait plus de stabilité et ne commence pas à flotter. Il s'agit d'un système unique qui fait appel à de nombreuses technologies», a déclaré Patrick Minnaert.

VILLES EUROPÉENNES

Interparking est un acteur majeur dans le domaine du stationnement dans les villes européennes et s'engage à proposer des solutions de mobilité innovantes. L'entreprise a été fondée il y a 60 ans en Belgique. Sa mission a été immédiatement claire: offrir aux automobilistes une place de stationnement dans un endroit pratique, avec une sécurité fiable et un excellent service. Interparking dispose de soixante-dix parkings en Belgique, représentant quelque 40 000 places. «Nous avons récemment ouvert une extension du parking sous 't Zand à Bruges. Cette extension en a fait le plus grand parking souterrain du pays avec 635 places supplémentaires. Le service de lavage de voiture est une touche agréable. Toujours à Bruges, nous avons récemment ouvert le parking de la Ezelstraat. Ce parking compte 139 places, dont 12 sont équipées d'une borne de recharge. Le projet s'inscrit dans la politique de la ville visant à éviter la congestion du centre-ville et à fournir des infrastructures à la périphérie.

BORNES DE RECHARGE

La société a également ajouté récemment le parking Brucity, avec 450 places, et le parking Brabant-Gare du Nord, avec 156 places. Il y a aussi Bordet près de l'hôpital Erasmus. Ce parking répond aux critères stricts de l'ESPA Gold Certification. Cette certification a permis à l'EPA de distinguer les parkings de qualité. À Bordet, il y a de la place pour 866 voitures, 25 motos et 79 bicyclettes. Tout récemment, il y a aussi De Vesting à Anvers. Vous y trouverez une station de lavage pour votre voiture et 22 stations de recharge électrique. «Nous fournissons systématiquement davantage de bornes de recharge. D'ici 2025, nous espérons en avoir 4 000. S'il y a plus de demande, nous verrons si nous pouvons éventuellement accélérer. Dans les zones où se trouvent de nombreux bureaux à proximité, les places de stationnement sont plus nombreuses que dans un centre commercial, par exemple. Le fait que vous puissiez recharger votre voiture pendant une journée ou une nuit entière fait



également la différence. Les prix des voitures électriques vont probablement encore baisser, ce qui en fera une option viable pour un groupe plus large.»

PCARD+ POPULAIRE

Pcard+ est très populaire, il y a une application et une carte plastique. En 2021, il a été nommé produit de l'année. Il y a plus de 800 000 utilisateurs au niveau européen. La Pcard+ peut également être utilisée pour la recharge électrique à Interparking. Déjà 50% des sessions de recharge à Interparking se font via la Pcard+. La carte permet d'obtenir des taux plus avantageux. Vous pouvez également associer votre plaque d'immatriculation à la carte afin de pouvoir entrer et sortir sans problème 24 heures sur 24. Il y a des tarifs spéciaux dans la station de lavage. La carte est gratuite, et vous recevez un relevé mensuel. Vous n'avez donc pas besoin de conserver de reçus.

ENVIRONNEMENT

Interparking tire résolument la carte de l'écologie. Depuis 2015, l'ensemble du groupe est neutre en CO₂ avec une électricité 100% verte. «Nous mettons des panneaux solaires partout où nous le pouvons. Nous accordons également beaucoup d'attention à la purification de l'air. Selon le type de particules, nous pouvons nettoyer jusqu'à 70 % de l'air. Aujourd'hui, nous avons déjà installé 85 unités dans nos parkings, comme à Confluence. Le système fonctionne par ionisation positive. L'air est chargé électriquement, la poussière fine reçoit également une charge électrique et est attirée par une plaque de charge opposée. La poussière fine reste sur la couche et est enlevée par une équipe spéciale.»

DIFFÉRENCIATION

L'interparking favorise également les modes de transport alternatifs. Les systèmes de covoiturage tels que Poppy peuvent utiliser les places de stationnement qui leur sont spécifiquement réservées. Ils peuvent alors également recharger leur voiture ou la faire laver. Une entreprise comme Ziegler Logistics a des entrepôts en dehors de Bruxelles. Ils viennent en ville avec de petites camionnettes pour remplir le hub de Last Mile Delivery. «Avec nous, cela peut se faire dans le parking Albertine, au cœur de Bruxelles. Ensuite, un vélo cargo se charge de la suite du transport. Cette solution est plus efficace qu'une camionnette car les vélos sont parfois autorisés à se déplacer dans le sens inverse de la direction des voitures. Ils ne doivent pas non plus chercher une place de parking. L'expérience montre qu'un Cargo Bike effectue jusqu'à 50 arrêts par jour, soit le double des fourgons. Nous aimerions le réaliser dans d'autres villes également, par exemple sur la côte et peut-être à Bruges.»



Voor mensen die meer verwachten van de toekomst.

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



Ontdek nu uitzonderlijke condities
op het hele gamma.

Zonder twijfel
HYUNDAI

**GARAGE WULFFAERT
DE LAET
DI NITTO DILSEN**

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

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

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



>> **APPELEZ DÈS MAINTENANT** pour plus d'informations sur nos modèles disponibles <<

move 2 green



Chez Move2Green, vous trouverez une gamme complète de **voitures** et de **vélos électriques** neufs et d'occasion aux prix les plus compétitifs.

Nous vous conseillons également sur le choix de la voiture la mieux adaptée à vos besoins et sur **les solutions de recharge** disponibles pour produire de l'énergie et alimenter votre voiture électrique.

Notre **module de calcul** vous montre exactement combien vous pouvez économiser.

Notre **formule de location courte** est unique

Vous pouvez donc essayer une voiture électrique dans un délai très court. Découvrez dès aujourd'hui notre gamme de **voitures** et de **véhicules utilitaires**..

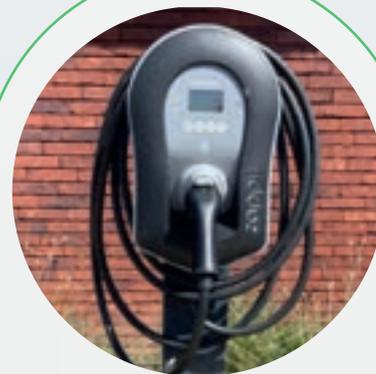


www.move2green.be



Vente et location de **VOITURES ELECTRIQUES**

- Modèles d'occasion et neufs
- Des prix compétitifs
- Vélos électriques également disponibles



Vente et location de **BORNES DE RECHARGES INTELLIGENTES**

- Une solution de recharge pour chaque situation
- Installateurs professionnels
- Particuliers ou entreprises



Move2Green - T-electro B.V.

Directeur général: **Tim van den Bussche** • Adresse: **Wettersesteenweg 22b - 9520 Sint-Lievens-Houtem**
Coordonnées de contact: **Email: info@move2green.be** • **Tél: 0498/54.65.06**

De nieuwe Kia Niro EV.

Maak plaats voor verwondering.



Movement that inspires

Helemaal opgeladen voor nieuwe en opwindende avonturen.

Een gedurfd en zelfzeker design. Expressieve, avontuurlijke lijnen. Een minimalistisch interieur dat maximaal gebruikmaakt van milieuvriendelijke materialen. Met onder die spannende verpakking: 204 pk en een lithiumionbatterij van 64,8 kWh. Voor een rijbereik tot 460 kilometer (WLTP) of als mobiele 'powerbank' dankzij de Vehicle-to-Device functie. Aangevuld met geavanceerde connectiviteit en veiligheidstechnologie. Maak plaats voor verwondering met de **100% elektrische en 100% fiscaal aftrekbare** Kia Niro EV.⁽¹⁾

Ontdek hem bij jouw Kia dealer of op kia.be.

16,2 kWh/100 km (WLTP) • 0 g CO₂/km (WLTP) Indicatieve gegevens en onder voorbehoud van goedkeuring.

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

(1) Gebaseerd op de geldende wetgeving op 01/01/2022. Kia Motors Belgium 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). ** Foto ter illustratie.

V.U.:



Kia Vermant Mechelen

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

Kia Vermant Antwerpen-Zuid

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

Kia Roeselare

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

Kia Kortrijk

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

Geraard Motor

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

New 4AS

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

Tiers by Novoto

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



KIA XCEED 'RELOADED': DÉCOUVREZ LA NOUVELLE VERSION DU CROSSOVER À SUCCÈS!

La Kia XCeed a été lancée en 2019 et est rapidement devenue la version la plus populaire de la gamme Ceed. Ce qui est loin d'être illogique, car sous son design particulièrement séduisant se cache une réelle polyvalence, l'idéal pour la vie quotidienne. Depuis, pas moins de 120 000 acheteurs européens ont craqué pour cette combinaison d'exception. Un succès difficile à surpasser? Pas pour Kia: à peine trois ans après son lancement, les designers et ingénieurs ont déjà repris le modèle en main. Découvrez la Kia XCeed actualisée et parée à dominer à nouveau son segment sur de nombreux terrains, visibles comme moins visibles.

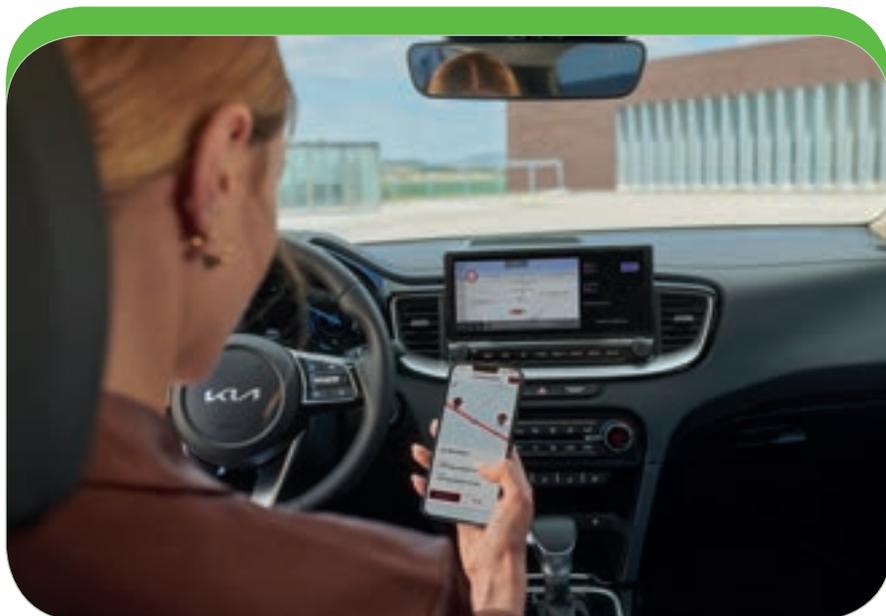
TEXTE ET PHOTOS: KIA

LUMIÈRE SUR LES GRANDES NOUVEAUTÉS

Le design de base reste inchangé. Il s'agit toujours de cette audacieuse combinaison de sportivité et d'élégance, qui rend l'XCeed instantanément séduisant, tout en le différenciant nettement des autres crossovers. Cependant, son caractère sportif est plus assumé que jamais grâce à un élégant facelift et à la nouvelle finition GT line qui, outre des éléments de design spécifiques, se décline en motorisations essence et diesel allant de 120ch à 204ch

Mais la beauté de ce modèle actualisé réside aussi dans des détails tels que de nouveaux phares et feux arrière à LED, une calandre redessinée et de toutes nouvelles jantes de 18 pouces. Autre amélioration non négligeable: le nouveau pare-chocs avant, qui n'est pas seulement une évolution esthétique, mais qui contribue également à réduire la résistance à l'air et la consommation de carburant. Un nouveau diffuseur arrière complète son look sans pareil. Vous aimeriez que votre XCeed se démarque encore plus du lot? Optez pour l'une des trois nouvelles couleurs extérieures déjà inoubliables: Lemon Splash, Celadon Spirit Green ou Yuca Steel Grey.





CONÇUE POUR PROFITER AU MIEUX DU QUOTIDIEN

Bien entendu, l'Xceed conserve son caractère fonctionnel et polyvalent. Il combine toujours la position de conduite élevée d'un SUV et la sportivité d'un hatchback.

Dans cette «version 2.0», l'habitacle a été nettement amélioré à l'aide de matériaux doux au toucher, de garnitures en chrome satiné et d'une sélection de revêtements de sièges haut de gamme. Les systèmes de connectivité et de sécurité ont eux aussi été remis au goût du jour. Désormais, le système de navigation à écran tactile de 10,25 pouces est équipé de série d'Android Auto et d'Apple CarPlay. Un tableau de bord «Supervision» entièrement numérique de 12,3 pouces est également disponible en option. Autre avancée exaltante pour les amoureux du sport: grâce à la fonction Sports, les scores et les temps forts de votre/vos équipe(s) favorite(s) sont affichés sur l'écran central et mis à jour chaque minute. Et toujours, vous restez connecté(e) en live au monde qui vous entoure grâce à Kia Connect. Voilà notamment pourquoi cette nouvelle version du Xceed s'adapte mieux que jamais à votre style de vie.

Mais le principal reste sans aucun doute votre plaisir de conduire: un pilotage dynamique – voire sportif – sans compromis sur la souplesse et le confort. La console centrale est axée sur le conducteur, et son ergonomie atteint de nouveaux sommets grâce à de nouveaux boutons tactiles en bas du tableau de bord: l'Xceed prend vraiment soin de vous. Quant au système Drive Mode Select, il vous permet d'adapter l'expérience de conduite à vos envies. Tous les systèmes d'aide à la conduite dernier cri sont également inclus, comme le système d'alerte anticollision dans l'angle mort (BCW) de Kia qui a remporté l'Autoblog Technology of the Year Award en 2020.

Pour compléter sa praticité quotidienne, le coffre atteint un volume de 426 litres (extensible à 1378 litres) et reçoit un hayon à ouverture et fermeture électrique (Smart Tailgate) ainsi qu'un plancher de coffre à double niveau.

DES PRESTATIONS EXEMPLAIRES POUR TOUTES LES MOTORISATIONS

Hybride léger, hybride rechargeable, essence ou diesel: l'Xceed dispose d'une large gamme de motorisations. Côté essence, la gamme va du très économique 1.0 T-GDi trois cylindres de 120 ch et 172 Nm à deux puissants quatre cylindres: le 1.5 T-GDi de 160 ch et 253 Nm et le carrément musclé 1.6 T-GDi de 204 ch et 265 Nm. Contrairement à certains concurrents, l'Xceed est toujours disponible en motorisation diesel avec le 1.6 CRDi de 136 ch et 280 Nm (ou 320 Nm dans sa version à double embrayage et boîte à 7 rapports). Les moteurs diesels sont équipés d'un système hybride léger (MHEV) avec une batterie lithium-ion-

polymère compacte de 48 volts qui réduit les émissions de CO₂ jusqu'à 10 %. La boîte de vitesses iMT, unique en son genre, combinée au démarreur-générateur hybride léger, permet de réaliser jusqu'à 3 % d'économies supplémentaires.

MAIS LA VERSION LA PLUS INTÉRESSANTE EST PROBABLEMENT L'HYBRIDE RECHARGEABLE 1.6 GDI.

Ce moteur combine le meilleur des deux mondes: de puissantes performances et une consommation de 1,2 - 1,6 litre avec des émissions de CO₂ réduites à 32-38 g/km.

Son autonomie de 48 km en mode électrique pur vous convaincra à coup sûr lors de vos trajets quotidiens. Quant aux professionnels qui commanderont leur Kia Xceed Hybride Rechargeable avant le 1er janvier 2023, ils pourront encore bénéficier de la déductibilité fiscale maximale de 100 %.



La nouvelle Kia Xceed arrivera à partir d'octobre 2022 dans nos showrooms et – comme le reste de la gamme – sera livrée avec la garantie Kia de 7 ans ou 150 000 km. Cette version vous tente? Découvrez la nouvelle Kia Xceed chez votre concessionnaire Kia ou sur kia.be



**BONJOUR, RAVI DE VOUS RENCONTRER!
NOUS SOMMES BLUE CORNER!**

**Nous recherchons de nombreux profils qui
veulent devenir la voix de notre entreprise et
tirer de l'énergie de clients satisfaits!**

NOUS SOMMES OUVERTS AUX ÉNERGIES SUPPLÉMENTAIRES !

Blue Corner change la donne ; nous sommes les pionniers de l'infrastructure de recharge électrique en Belgique. En tant qu'ardent champion d'un avenir durable et respectueux de l'environnement, nous offrons des solutions globales à tous ceux qui veulent commencer à conduire électriquement.

Grâce à notre société mère, Blink Charging, nous faisons partie d'une organisation mondiale. Notre secteur est en pleine mutation à la vitesse de l'éclair. Aucun jour ne se ressemble et notre équipe grandit au moins aussi vite. Nous sommes donc à la recherche de nombreux profils qui souhaitent devenir la voix de notre entreprise et tirer leur énergie de clients satisfaits !

QU'EST-CE QUE VOUS Y GAGNEZ ?



L'ENVIE & FUN

Chaque jour, nous nous efforçons **d'adopter une approche positive et ambitieuse** des affaires. Nous aimons la devise "Nous travaillons dur, nous jouons dur (Work hard play hard)" et nous avons de l'amour et de **de la passion pour la mobilité durable, pour notre travail et pour nos collaborateurs.** De plus, il est permis de s'amuser. Le rire est sain après tout.



LA CROISSANCE PERSONNELLE

L'innovation est essentielle pour nous, c'est pourquoi nous accordons la priorité absolue à **vos** **développement personnel.** Chez Blue Corner vous n'êtes pas un numéro mais une personne talentueuse à qui nous donnons toutes les chances d'évoluer avec nous. De plus, vous obtenez la confiance nécessaire pour faire, essayer et apprendre de nouvelles choses. Vous êtes aux commandes de votre carrière et indiquer activement la direction dans laquelle vous souhaitez vous développer.

CONTACTEZ-NOUS



 /BlueCornerBE

 /blue-corner-ev

 /BlueCorner

*Passez-nous voir
pour bavarder!*



www.bluecorner.be

ENTRETIEN AVEC TIM VAN DEN BUSSCHE VERS UN AVENIR VERT: MOVE2GREEN



Vous êtes à la recherche d'une voiture électrique que vous pouvez louer à court ou à long terme? Ou préférez-vous en acheter un? Vous vous demandez désespérément quelle est la solution de charge idéale pour vous? Ou peut-être rêvez-vous d'un vélo électrique performant pour vous détendre après le travail? Pour tout cela, et bien plus encore, vous pouvez vous adresser à l'expert en énergie verte Tim Van den bussche de Move2Green. Basé à Sint-Lievens-Houtem près d'Alost, il conseille et sert ses clients, tant des particuliers que des entreprises.

TEXTE: FILIP VANHAECKE - PHOTOS: MOVE2GREEN



FAIRE DE SA PASSION SA PROFESSION

Tim a suivi une formation d'ingénieur électricien et a travaillé pour Telenet pendant 10 ans. Il a ensuite eu l'occasion de se former dans le domaine de l'énergie durable auprès du gouvernement flamand, plus précisément au département de l'urbanisme et de l'environnement. De par son travail, il se rend compte mieux que quiconque qu'il y a encore beaucoup de travail à faire pour développer les énergies alternatives. En privé, Tim s'est également intéressé - sans grande surprise - à la conduite électrique. Il s'est acheté plusieurs modèles et a été intrigué par la question de savoir ce qui détermine finalement la consommation d'un VE. Il a testé plusieurs marques, analysé les performances de différents systèmes de charge et est devenu progressivement un expert de la conduite électrique. Ce qui avait commencé comme un hobby est progressivement devenu son activité principale. Le 1er octobre, Tim quittera son poste au gouvernement pour se consacrer à plein temps à ses clients. Bientôt, il recrutera également de nouveaux employés, entre autres pour améliorer la visibilité de Move2Green sur Google et les médias sociaux. Entre-temps, il a également trouvé un investisseur qui a contribué à hauteur de 3 millions d'euros. L'entreprise est définitivement en pleine expansion!



L'HYBRIDE AU PRIX DE L'ESSENCE*

JUSTE NORMAL



TOYOTA YARIS CROSS
HYBRIDE



TOYOTA YARIS HYBRIDE

TOYOTA. PENSEZ-Y.

AUTOMOTIVE MECHELEN

Jubellaan 66 - 2800 Mechelen

Tel : 015 20 20 20

www.automotivemechelen.be

GARAGE PIETERS

Voorhout 53B - 9190 Stekene

Tel : 03 790 11 11

www.garagepieters.be

3,8-5,1 L / 100 KM | 87-115 G / KM (WLTP)

Information Environnementale (A.R. 19.03.2004) : toyota.be

DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

Véhicule illustré avec options ou accessoires. Rendez-vous sur toyota.be ou contactez votre concessionnaire pour toute information relative à l'offre, les conditions, les valeurs mesurées/la consommation ou la fiscalité de votre véhicule. *Offre limitée à certains modèles valable du 01.10.2022 au 31.10.2022 inclus ou jusqu'à épuisement du stock. Promotion uniquement valable pour les particuliers. Yaris - la version Hybride au prix de la version Essence correspondante: correspond à une remise de 2.220 € sur les versions hybrides de la Yaris soit la différence de prix entre la Yaris Hybride (modèle de référence : Yaris 1.5 Hybrid Dynamic, 25.890 € TVAC) et la version Essence directement comparable (modèle de référence : Yaris 1.5 Petrol Dynamic CVT, 23.670 € TVAC). Yaris Cross - la version Hybride au prix de la version Essence correspondante: correspond à une remise de 1.250 € sur les versions hybrides de la Yaris Cross soit la différence de prix entre la Yaris Cross Hybride (modèle de référence : Yaris Cross 1.5 Hybrid Dynamic Plus, 33.520 € TVAC) et la version Essence directement comparable (modèle de référence : Yaris Cross 1.5 Petrol Dynamic Plus CVT, 32.270 € TVAC).



Jusqu'à 10 ans de garantie Toyota Relax : Pour chaque entretien annuel réalisé dans le réseau officiel Toyota, votre voiture est automatiquement couverte par la garantie Toyota Relax pendant un an jusqu'à ce que votre véhicule ait 10 ans ou 200.000 kilomètres.



LOUER OU ACHETER?

En matière de location, les formules sont nombreuses: un jour, une semaine, plusieurs mois ou même plusieurs années. Tim pense personnellement qu'il est préférable de louer les VE plutôt que de les acheter. En fait, le caractère unique de son offre de services réside dans la Flexible Short Time Renting, qui est actuellement très demandée. Après tout, les grandes marques de VE doivent souvent décevoir leurs clients avec des délais d'attente lorsque les stocks sont épuisés. Ils sont alors envoyés chez Move2Green pour obtenir un véhicule temporaire. Tim appelle cela une situation gagnant-gagnant. Si vous souhaitez ensuite devenir vous-même propriétaire d'un véhicule électrique, il est également prêt à vous apporter son expertise et ses conseils personnels. Il connaît le marché des VE comme sa poche, est en contact avec les marchés automobiles étrangers et mène régulièrement des négociations avec des acteurs majeurs comme Polestar, Hyundai, etc. Un grand avantage de Move2Green est qu'ils sont indépendants. Ils ne sont pas attachés à une marque ou à un garage en particulier, et peuvent donc facilement comparer les prix et faire ainsi le choix idéal pour le client. Le calculateur de consommation que Tim a lui-même développé est également intéressant. Sur le site web de Move2Green, vous pouvez calculer exactement combien vous économiserez au final par rapport à l'utilisation de carburants fossiles.

BORNES DE RECHARGE

Qui dit véhicule électrique pense automatiquement aux installations de recharge. Tim appelle cela un «mariage». Move2Green distribue et installe différents systèmes de recharge: Zappi, Alfen et récemment leur propre M2G Energy Cloud. Le choix d'un système de charge adapté est crucial pour savoir dans quelle mesure vous souhaitez que votre voiture fonctionne à l'électricité verte. Zappi a été conçu par la société britannique Myenergi, qui dessert le marché européen par l'intermédiaire de sa filiale de Maastricht. Il s'agit d'une excellente solution pour ceux qui veulent tirer un maximum de profit de l'énergie solaire autoproduite. Néanmoins, Zappi reste entièrement programmable en fonction des besoins du moment. Cependant, depuis quatre mois, Move2Green peut offrir sa propre plateforme de recharge de VE aux particuliers et aux entreprises. L'objectif est d'offrir aux clients un soutien adéquat dans leur transition énergétique. Non sans fierté, Tim parle de «notre produit phare, qui sera certainement un grand succès». Nous sommes actuellement en négociation avec les entreprises intéressées et les producteurs de bornes de recharge existants». Le Move2Green Energy Cloud offre une gamme complète de mesures pour gérer intelligemment votre énergie: de l'installation de points de charge à la surveillance des flux d'énergie, en passant par l'utilisation de l'énergie solaire, la gestion des batteries stationnaires et l'équilibrage de votre connexion au réseau. L'application Move2Green Energy vous donne un contrôle absolu sur vos processus énergétiques.

VÉRITÉ ET MYTHES SUR LA CONDUITE ÉLECTRIQUE

Il ne fait aucun doute que Tim est un défenseur passionné des énergies renouvelables, en particulier dans le secteur automobile. En termes presque lyriques, il décrit le plaisir que l'on éprouve lors d'un essai de véhicule électrique: «Vous ne savez pas ce que vous ratez. Le couple instantané,

le décollage sans bruit, la conduite sur une seule pédale...». Aujourd'hui encore, les avis sur la conduite électrique sont partagés. Tim souhaite que cela ne reste pas des opinions, mais que tôt ou tard, tout le monde ose se rendre à l'évidence, simplement en testant par soi-même. Sur son site Web, Tim déboulonne un par un les mythes courants sur les VE. Nous l'avons également confronté à deux autres contre-arguments qui ont récemment fait la une des médias: le danger d'incendie des batteries et le nombre relativement élevé d'accidents impliquant des VE. Il a répondu de manière ludique: «C'est vrai, une batterie prend feu lorsque l'oxygène y pénètre. Et le seul moyen de l'éteindre rapidement est de plonger la voiture dans un bain. Mais les constructeurs automobiles y travaillent dur ces jours-ci. Tout est mis en œuvre pour améliorer la résistance et la suspension des fondations. Je connais également des entreprises externes qui sont en train de développer des batteries à l'état solide. L'avantage de ces derniers est qu'ils sont beaucoup moins susceptibles de prendre feu. En outre, il est prévu d'équiper les VE d'ampoules placées sur les sprinklers. En cas de forte chaleur, par exemple en cas d'incendie, ils se briseront et activeront le système d'extinction. Sachez également que le moteur du véhicule électrique n'est pas nécessairement situé à l'avant, ce qui rend la voiture beaucoup plus robuste, et donc plus sûre. En outre, il est également vrai que les conducteurs ne sont pas encore habitués à la capacité d'accélération instantanée d'un VE. Je suis particulièrement inquiet pour les jeunes conducteurs inexpérimentés. Je suis moi-même favorable à une sorte de «passeport». Je veux dire, la possibilité existe qu'un logiciel atténue cette puissance. Ce serait peut-être une bonne idée de protéger les jeunes conducteurs contre eux-mêmes de cette façon. On pourrait aussi créer des cours spéciaux sur la conduite des VE dans les auto-écoles».



Pour plus d'informations, voir:
<https://move2green.be/>

NOUVEAU RENAULT AUSTRAL: UN SUV DURABLE ET ROBUSTE

Renault renouvelle son offre de SUV avec un modèle ambitieux: Nouveau Renault Austral. Elle sera l'un des piliers de la reconquête du segment C, le cœur du marché automobile mondial. Nouveau Austral rejoint l'offensive de Renault sur ce segment, initiée par Arkana et Mégane E-TECH Electric, en donnant à la tradition des «voitures à vivre» une dimension résolument moderne. Cette offensive, baptisée «la Nouvelle Vague», vise à faire de la marque une référence en matière de technologie, d'énergie propre et de services. Mais qu'est-ce qui rend ce nouveau Austral si durable?

TEXTE: RENAULT ET JOCHEN SCHEIRE - PHOTOS: RENAULT





UNE PRODUCTION ULTRA-MODERNE

Première Renault à s'appuyer sur la plateforme CMF-CD de troisième génération développée par l'Alliance, Nouveau Austral propose une nouvelle version plus puissante et plus efficace du système E-TECH «Full Hybrid», ainsi que deux moteurs essence «Mild Hybrid» avec des batteries de 48V et 12V. Grâce à ces diverses technologies d'électrification, la gamme couvre toutes les applications privées et les flottes.

Nouveau Austral sort de la chaîne de production de l'usine ultramoderne de Palencia (Espagne) et est soumis à des contrôles plus stricts à tous les stades de sa production. Rien n'est laissé au hasard, du choix des matériaux aux contrôles des caractéristiques, en passant par l'assemblage des composants et la qualité de la peinture. Avec près de mille critères évalués tout au long de la genèse de la voiture par des experts internes et un panel de consommateurs externes, la qualité et la durabilité sont au cœur du cahier des charges.

DES PROPORTIONS SANS PRÉCÉDENT ET UNE LIGNE ÉPURÉE

Pour Nouveau Austral, les architectes et designers de Renault sont partis des principes de base qui rendent un SUV attractif en termes de proportions, de porte-à-faux (925 mm à l'avant et 917 mm à l'arrière) et de dimensions de roues (un diamètre allant jusqu'à 20" ou 720 mm), pour lui donner encore plus de muscle et de sophistication.

Mesurant 1,62 mètre de haut, 1,83 mètre de large et 4,51 mètres de long, il repose sur un empattement de 2,67 mètres et présente des dimensions idéales pour créer une impression d'espace, de robustesse et de sportivité depuis l'extérieur.

De plus, la recherche d'une ligne aérodynamique par un design efficace était un élément structurant de son style. Les entrées d'air centrales et latérales du pare-chocs avant, la ligne de toit inclinée qui se fond dans le spoiler arrière profilé et les lignes de caractère intégrées aux flancs ciselés soulignent visuellement son efficacité aérodynamique mais contribuent aussi concrètement à l'accroître.

MOINS DE CO₂, PLUS DE PLAISIR DE CONDUITE

Nouveau Renault Austral est le premier modèle de la gamme Renault à bénéficier des atouts offerts par la plateforme CMF-EV de l'Alliance. Développé pour transporter différents types de moteurs hybrides, il permet à Nouveau Austral d'utiliser des groupes motopropulseurs électrifiés innovants: un nouveau moteur E-TECH Full Hybrid, un nouveau moteur Mild Hybrid Advanced avec batterie 48V et un moteur Mild Hybrid avec batterie 12V. Avec ses technologies MULTI-SENSE et 4CONTROL de dernière génération, Nouveau Austral permet également de découvrir un monde de nouvelles sensations.

NOUVELLE PLATEFORME, NOUVELLES PERFORMANCES

La toute nouvelle plateforme CMF-CD va révolutionner les gammes de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi pour les segments compacts et supérieurs. Nouveau Austral pourrait être le premier modèle Renault à bénéficier d'une toute nouvelle architecture, de systèmes de suspension et de direction retravaillés et des dernières technologies pour assurer le meilleur niveau de compétitivité sur le marché.

MOTEURS PRÉSENTANT LES CHIFFRES DE CONSOMMATION ET D'ÉMISSIONS LES PLUS BAS

Nouveau Renault Austral bénéficie d'une gamme de groupes motopropulseurs innovants, avec une nouvelle génération du système Full Hybrid E-TECH avec réseau 400V développant jusqu'à 200 ch, ainsi que deux autres moteurs à essence: le moteur Mild Hybrid Advanced de 130 ch avec batterie 48V et le moteur Mild Hybrid de 160 ch avec batterie 12V. Tous ces moteurs encadrent l'électrification profonde de la gamme Renault.

NOUVEAU MOTEUR E-TECH FULL HYBRID DE 200 CH: PUISSANCE ET EFFICACITÉ

Nouveau Austral inaugure un tout nouveau moteur E-TECH Full Hybrid à recharge automatique, qui a été perfectionné pour équiper des voitures haut de gamme. Il délivre une puissance combinée allant jusqu'à 146 kW ou 200 ch, avec le meilleur rapport consommation/performance du marché pour offrir plus de plaisir de conduite tout en réduisant les émissions de CO₂.

La dernière génération du groupe motopropulseur E-TECH Full Hybrid pour Nouveau Austral comprend un nouveau moteur essence turbo à trois cylindres de 1,2 litre avec 96 kW et 205 Nm de couple. Il fonctionne avec un moteur électrique plus puissant et plus coupleux (50 kW et 205 Nm), une batterie lithium-ion plus grande (2 kWh / 400 V) et une boîte de vitesses à deux rapports pour le moteur électrique primaire et à quatre rapports pour le moteur à combustion interne.

Le moteur E-TECH Full Hybrid de la nouvelle Austral est disponible en 200 ch. Il assure une efficacité maximale et une réactivité parmi les meilleures du marché: en témoigne le sprint de 80 à 120 km/h en à peine 5,6 secondes.



NOUVEAU MOTEUR MILD HYBRID ADVANCED DE 130 CH: L'AUTRE ALTERNATIVE AU DIESEL

La récupération d'énergie, qui s'active automatiquement lors de la décélération et du freinage, optimise la consommation en combinaison avec le pouvoir d'auto-recharge des batteries lithium-ion et l'efficacité du système E-TECH. Cela permet au conducteur de rouler en mode entièrement électrique jusqu'à 80 % du temps, en consommant jusqu'à 40 % de carburant en moins qu'une voiture à moteur à combustion dans ces conditions, sans avoir à modifier ses habitudes.

Comme avec la génération précédente du moteur E-TECH Full Hybrid, la voiture démarre toujours de manière purement électrique, avec le couple immédiatement disponible, tandis que le temps de conduite électrique peut être doublé par rapport à un moteur hybride classique.

Et grâce à la commande intelligente de la boîte de vitesses, les moteurs électriques et le moteur à combustion sont automatiquement enclenchés pour garantir une réactivité maximale et associer une conduite dynamique à une consommation optimisée.

Grâce à ce nouveau moteur E-TECH Full Hybrid, Nouveau Austral peut exceller avec une consommation et des émissions de CO₂ inégalées dans cette catégorie (à partir de 4,6 l/100 km et 104 g CO₂/km), et ce sans aucun compromis sur le plaisir de conduire. L'association avec le nouveau moteur à essence à haut rendement (41 %) garantit un coût d'utilisation parmi les meilleurs de tous les SUV hybrides du marché. Une alternative digne de ce nom au diesel!

Avec le moteur Mild Hybrid Advanced, proposé pour la première fois dans la gamme Renault, Nouveau Austral offre une alternative à part entière aux moteurs diesel. Il associe le nouveau moteur turbo essence 1,2 trois cylindres de la chaîne de traction E-TECH Full Hybrid à une batterie lithium-ion de 48 volts et à un alternateur/moteur de démarrage. Il soutient le moteur à combustion dans les phases les plus gourmandes en énergie, comme le décollage ou l'accélération, pour fournir un supplément de puissance lors des accélérations à partir de l'arrêt et lors des reprises, tout en réduisant la consommation.

Avec ce moteur de 130 ch et sa boîte de vitesses manuelle, Nouveau Austral offre un plaisir de conduite sans faille, avec un couple élevé à bas régime grâce à l'hybridation et sur sa zone d'utilisation restante grâce au turbo à géométrie variable. Les performances acoustiques de ce groupe motopropulseur sont comparables à celles d'un moteur à quatre cylindres grâce à la présence d'un arbre d'équilibrage.

Avec le moteur Mild Hybrid Advanced, Nouveau Austral peut également se targuer de présenter les chiffres de consommation et de CO₂ les plus bas de sa catégorie (à partir de 5,2 l/100 km et 118 g/km). Et ce, grâce à quatre systèmes clés. La première et la plus importante d'entre elles est la modification de la cylindrée et du rapport alésage/course. Ensuite, le rendement de la combustion a été amélioré grâce à une évolution du cycle de combustion (de type Miller)

également utilisé en Formule 1 et à l'ajout d'une soupape EGR (Exhaust Gas Recirculation) refroidie à basse pression. Enfin, la friction a été optimisée avec une pompe à eau électrique à commande électronique et une huile à très faible viscosité. L'ensemble maximise l'efficacité énergétique pour une consommation comparable aux moteurs diesel les plus modernes et jusqu'à 20 % inférieure à celle d'un moteur à combustion interne comparable sans hybridation.

En portant la pression d'injection à 350 bars et en traitant plus efficacement les polluants, ce moteur Mild Hybrid Advanced est déjà prêt à être adapté aux futures normes Euro 7.

MILD HYBRID 160 CH: LE MOTEUR ÉPROUVÉ

Le moteur Mild Hybrid, premier niveau d'hybridation du Nouveau Austral, est construit autour d'un moteur essence turbo 4 cylindres de 1,3 litre à injection directe, qui fait déjà le beau temps dans plusieurs modèles Renault. Ce moteur, développé en collaboration avec Daimler, est assisté par un alternateur/moteur de démarrage et une batterie lithium-ion de 12 volts.

Il est disponible avec une transmission automatique CVT, retravaillée pour optimiser le plaisir de conduire, avec un seul niveau de puissance (160 ch).

La technologie légère Mild Hybrid avec batterie 12V utilisée par Nouveau Austral améliore le fonctionnement du système stop-start et permet



la fonction de roue libre automatique «Sailing Stop» sur les versions automatiques. Cette fonction permet de récupérer l'énergie lors du freinage et de couper le moteur à combustion lors de la décélération. Tous ces systèmes réduisent la consommation de carburant et les émissions de CO₂, tout en assurant des redémarrages plus fluides et un plus grand confort de conduite dans la circulation quotidienne.

Avec le moteur Mild Hybrid 12V de 160 ch, Nouveau Austral offre un couple maximal de 270 Nm, disponible entre 1 800 et 3 750 tr/min et une consommation de 6,2 l/100 km en cycle mixte, pour des émissions de CO₂ de 141 g/km.

TECHNOLOGIES D'ÉLECTRIFICATION

Nouveau Austral est dotée de technologies d'électrification qui lui assurent une efficacité inégalée. Il s'agit non seulement des technologies de la nouvelle génération E-TECH Full Hybrid, mais aussi des nombreuses caractéristiques qui maximisent l'efficacité énergétique.

TECHNOLOGIE E-TECH DE DERNIÈRE GÉNÉRATION

Comme pour la génération précédente, le groupe motopropulseur E-TECH Full Hybrid de Nouveau Austral s'appuie sur une architecture hybride dite «série-parallèle» afin de permettre le plus grand nombre possible de combinaisons d'entraînement entre les différents moteurs et d'obtenir les

gains de CO₂ les plus élevés possibles. Grâce à une amélioration du système multimode, le nombre de combinaisons possibles des différentes sources d'énergie passe de 14 à 15 pour une meilleure utilisation du système hybride. La boîte de vitesses automatique multimode intelligente sélectionne automatiquement le mode de fonctionnement du moteur E-TECH Full Hybrid parmi les options suivantes:

- Purement électrique (seul le moteur électrique entraîne les roues)
- Hybride dynamique (le moteur à combustion et le moteur électrique fonctionnent ensemble)
- E-drive (le moteur électrique entraîne uniquement les roues, le moteur à combustion fonctionne pour charger la batterie)
- thermique (seul le moteur à essence fonctionne pour entraîner les roues et/ou charger la batterie)
- Récupération d'énergie (les roues entraînent le moteur électrique, qui à son tour charge la batterie).

FREINAGE PAR RÉGÉNÉRATION À LA CARTE

Les trois types de moteurs électrifiés de Nouveau Austral comprennent tous un système de freinage par récupération. Sur le moteur E-TECH Full Hybrid, ce système peut être activé à la carte avec quatre niveaux de régénération qui peuvent être sélectionnés via deux palettes de changement de vitesse situées derrière le volant.

Le système de freinage par récupération récupère l'énergie cinétique lors du freinage ou de la décélération pour ensuite la convertir en énergie électrique et la stocker dans la batterie. Cela augmente l'efficacité de la voiture et ses capacités de conduite électrique, tout en préservant les freins et en réduisant la quantité de particules libérées lors du freinage.

Avec le moteur E-TECH Full Hybrid, la récupération d'énergie est affichée en temps réel sur le tableau de bord lorsque le conducteur lève le pied de l'accélérateur ou des freins.

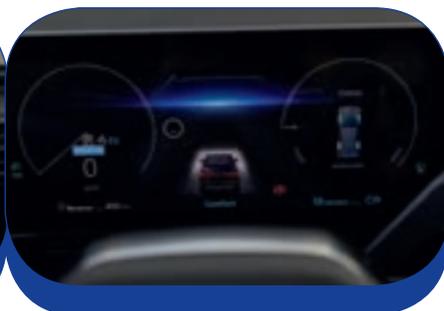
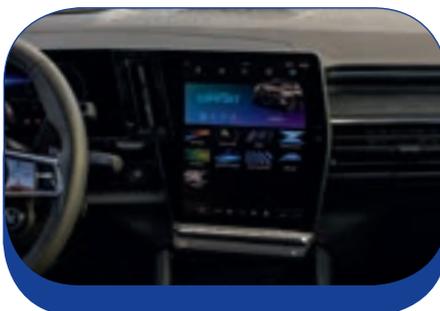
ECODRIVER ET STYLE DE CONDUITE HYBRIDE PRÉDICTIF

L'écoconducteur prédictif, disponible sur les versions Mild Hybrid de Nouveau Austral avec transmission automatique, est une toute nouvelle fonction. Par le biais d'une icône sur le tableau de bord ou sur l'affichage tête haute de 9,3 pouces, il informe le conducteur du moment où il est préférable de relâcher l'accélérateur afin d'économiser du carburant (et donc d'émettre moins de CO₂) à l'approche de certains obstacles sur la route (virage serré, rond-point, limitation de vitesse, péage, intersection avec panneau stop ou sens interdit). Cette indication, qui repose en partie sur des informations issues de cartes haute résolution connectées, permet de réduire la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et l'usure des plaquettes de frein et des pneus, à condition, bien sûr, que le conducteur en tienne compte.

Sur le moteur E-TECH Full Hybrid, la fonction de conduite hybride prédictive est chargée d'optimiser les trajets électriques en fonction des cartes connectées. Il tient compte de la topographie (pentes, descentes, etc.), de la durée du trajet et du trafic pour maximiser l'utilisation de l'énergie électrique.

QUALITÉ, SÉCURITÉ ET DURABILITÉ: TROIS PILIERS POUR LA CONCEPTION DE NOUVEAU AUSTRAL

La qualité et la durabilité étaient au cœur du cahier des charges de Nouveau Austral et ont fait l'objet d'une attention particulière. Des tests plus stricts ont été introduits afin de garantir le parfait fonctionnement des systèmes d'aide à la conduite et d'assurer des niveaux de sécurité maximaux. De plus, Renault Austral a parcouru pas moins de 700 000 kilomètres d'essai pour couvrir toutes les conditions d'utilisation des clients. L'objectif: garantir sa durabilité, sa sécurité et sa fiabilité.



PREMIER ESSAI: MAZDA CX-60 PHEV

UN COMPORTEMENT DE CONDUITE HAUT DE GAMME À BAS PRIX

Mazda aime sortir des sentiers battus de temps à autre et propose parfois des solutions innovantes ou étonnantes, comme le moteur rotatif (RX-7), le moteur à essence à allumage par compression comme moteur diesel (SkyActiv X) et, plus tard, l'hybride rechargeable.

TEXTE: FILIP DEWULF - PHOTOS: MAZDA







La Mazda CX-60 ne va apparemment pas leur faire de mal, puisque pour la première fois, une Mazda connaît un tel succès avant même que le modèle ne soit commercialisé. Depuis le début des préventes en mars de cette année, plus de 800 commandes ont déjà été enregistrées pour le Belux.

NOUS NOUS SOMMES RENDUS À LEVERKUSEN, LA VILLE EUROPÉENNE D'ORIGINE DE MAZDA, POUR UN PREMIER ESSAI.

Le CX-60, d'une longueur de 4,74 mètres, est immédiatement reconnaissable comme une Mazda, avec les éléments de design récents, tels qu'une grande calandre et des lignes nettes et lisses sur les côtés. L'ensemble semble parfois un peu anguleux, mais il a tout de même du flair et de la grâce. Ce qui ne veut pas dire qu'il ait des ambitions de premier ordre.

QUATRE CYLINDRES DE 2,5 LITRES ET TRANSMISSION INTÉGRALE

Pour se propulser, Mazda opte pour une grosse cylindrée de 2,5 litres, un moteur électrique et une nouvelle transmission automatique à huit vitesses conçue en interne, qui entraînent ensemble les quatre roues, d'où la désignation AWD à l'arrière. Le moteur à essence produit 191 ch, tandis que le moteur électrique produit à son tour 175 ch, soit une puissance totale de 327 ch et un couple de 500 Nm. Avec ces valeurs, le nouveau SUV atteint les 100 km/h en 5,8 secondes. Nous avons remarqué qu'en cas d'accélération ou de reprise, le moteur se fait bien entendre, ce qui est un peu dommage car la nouvelle boîte automatique fait son travail de manière exemplaire. La bonne nouvelle, c'est que la conduite électrique via la batterie de 17,8 kWh permet de parcourir jusqu'à 63 km selon les chiffres officiels. Nous n'en étions pas très éloigné et avec des accélérations et des freinages répétés, quelques kilomètres semblaient s'ajouter de temps en temps. La régénération ne peut cependant pas





être réglée via les palettes au volant, et l'automatique ne dispose pas non plus d'un mode B. Notre consommation lors de l'essai de 120 km n'a pas dépassé 5,7 litres/100 km. Ce qui est un bon chiffre pour un SUV de cette taille.

DU PLAISIR AU VOLANT

Même au volant, cela reste une vraie Mazda, connue pour son plaisir de conduire. Le CX-60 garde sa carrosserie serrée dans les virages, ce qui signifie qu'il reste bien stable et ne bascule pas. Cela rend les virages agréables et, combiné au volant maniable et à un bon retour d'information, cela en fait un agréable compagnon de voyage. Et grâce à sa transmission intégrale, l'adhérence est également toujours optimale. Le 'Driver Personalisation System' permet de trouver la bonne position de conduite. Vous pouvez définir votre propre profil et, en montant à bord, la voiture reconnaît son conducteur et ajuste parfaitement votre siège et votre volant à votre taille.

TAKUMI

L'intérieur est également typique de Mazda. Le tableau de bord horizontal contient un écran de 12,3 pouces pour l'infodivertissement, commandé par le contrôleur de la console centrale, semblable par exemple au célèbre bouton i-drive de BMW. Pas d'écran tactile ici, donc des contrôles classiques. Même la climatisation peut être commandée par des boutons physiques et vous savez que nous préférons cela. Seul le graphisme du système de navigation nous semble un peu trop proche d'un dispositif

'aftermarket', si bien que l'on est rapidement tenté de coupler son smartphone et de passer à Waze ou Google maps. Ce qui n'est pas une punition, d'ailleurs, puisque les couplages Android Auto ou Apple Carplay sont sans fil. Le tableau de bord peut être recouvert de textiles japonais uniques dans la version supérieure Takumi, créant ainsi une atmosphère unique et surprenante. Les autres versions sont appelées Prime-line, Exclusive-line et Homura. La finition de l'intérieur est certainement très bonne, ce à quoi nous sommes habitués chez Mazda maintenant. Seulement, avec la peinture rouge métallisée (Soul Red Crystal) et les jantes noires de la version Homura, on aurait volontiers choisi une finition noire pour faire ressortir un peu plus la sportivité.

PRIX COMPÉTITIF

Enfin, surprise en voyant la liste des prix. Et cette fois, dans le sens positif du terme. Le nouveau Mazda CX-60 est proposé dans sa version de base à partir de 49 209 €, TVA comprise. La version supérieure Takumi se vend à 56 073 €. Cette voiture pourrait bien devenir le premier choix d'une flotte, tout en se rendant chez le concessionnaire Mazda pour profiter de l'avantage fiscal avec ses émissions de CO₂ de seulement 33 grammes.

APERÇU



- comportement de conduite
- autonomie en conduite électrique
- consommation



- le moteur pénètre trop dans l'intérieur
- manque d'accents plus sportifs
- devoir décider rapidement en raison de la fiscalité



Mazda arrive peut-être un peu tard avec son premier CX-60 hybride rechargeable, mais les Japonais parviennent à offrir un bel objet. La voiture se conduit de manière réfléchie, se manie bien, est bien équipée et ne pèse pas sur votre porte-monnaie.

CITROËN

RENOUVELLE LA FLOTTE DE L'ÉQUIPE AG2R CITROËN AVEC DES VÉHICULES HYBRIDES RECHARGEABLES, DONT LA TOUTE NOUVELLE C5 X



En tant que co-sponsor en titre de l'équipe AG2R CITROËN, Citroën va renouveler l'intégralité de la flotte avec de nouveaux véhicules, dont le nouveau modèle phare de Citroën, la C5 X, ainsi que la nouvelle C5 Aircross. La nouvelle flotte comprendra les modèles C5 Aircross hybride rechargeable, C5 X hybride rechargeable et Spacetourer. C'est la première fois que Citroën fournira la C5 X à l'équipe. L'intégration de véhicules hybrides rechargeables dans la flotte est réellement significative, mettant en valeur l'approche militante de Citroën en matière de transition énergétique vers la mobilité durable.

TEXTE ET PHOTOS: STELLANTIS

L'équipe étant en permanence sur les routes, la flotte de véhicules mise à sa disposition est essentielle. L'espace à bord est l'un des critères majeurs pour ces nouveaux véhicules. Il est en effet indispensable de pouvoir transporter tout le nécessaire, depuis l'équipement radio jusqu'aux

vêtements de rechange, en passant par les casques, les bouteilles d'eau et les fournitures des cyclistes, les vélos et les pièces de rechange comme les roues ainsi que les outils de maintenance. En moyenne, pour chaque course, une voiture transporte jusqu'à 7 vélos sur le toit.

La C5 X et la nouvelle C5 Aircross incarnent ces valeurs d'efficacité et de fiabilité. Elles garantissent la mobilité de l'ensemble de l'équipe, à la fois durant les courses et l'entraînement, sur tous types de terrains, offrant tous les éléments essentiels à l'équipe, dont un confort inégalé, l'espace à bord, l'accessibilité et la capacité de chargement, les technologies de sécurité les plus avancées ainsi que des moteurs performants et respectueux de l'environnement.

Citroën prône fortement la mobilité durable et pense qu'elle doit être accessible au plus grand nombre. Citroën proposera une gamme entièrement électrifiée d'ici à 2025 avec des véhicules entièrement électriques ou hybrides rechargeables. En développant différentes approches de la mobilité, Citroën veut redonner une réelle liberté de mouvement à ses clients tout en se préoccupant du bien-être de ses utilisateurs lors de leurs déplacements.



C5 X: NOUVEAU MODÈLE PHARE DE CITROËN

À compter du mois de mai 2022, 10 modèles C5 X hybrides rechargeables seront remis à l'équipe AG2R CITROËN.

Dévoilée en 2021, la C5 X est le modèle phare de Citroën. Elle reflète le summum de l'audace et de l'innovation, pour une expérience du voyage en toute sérénité. Le style de la C5 X incarne à la perfection la philosophie Citroën. Cette voiture répond à tous les besoins de l'équipe en termes de confort, d'espace intérieur, de performance et de souplesse de conduite. De plus, elle met en valeur l'engagement de Citroën envers la transition énergétique pour une mobilité durable. L'habitacle de la C5 X est empreint de sérénité en raison du niveau de confort incomparable avec un compartiment passager digne d'un salon qui inclut la toute nouvelle suspension active Citroën Advanced Comfort® et les sièges Advanced Comfort®. Le coffre présente une capacité maximale de 545 litres, qui peut atteindre les 1 640 litres lorsque les sièges de la deuxième rangée sont repliés. C'est un véritable atout pour l'équipe qui doit transporter beaucoup d'objets au quotidien. La technologie hybride rechargeable facilite la vie des conducteurs, mais également des directeurs sportifs qui passent, en moyenne, 4 à 6 heures par jour dans une voiture.



NOUVELLE C5 AIRCROSS ET SPACETOURER: LES AUTRES VÉHICULES CITROËN DE LA FLOTTE

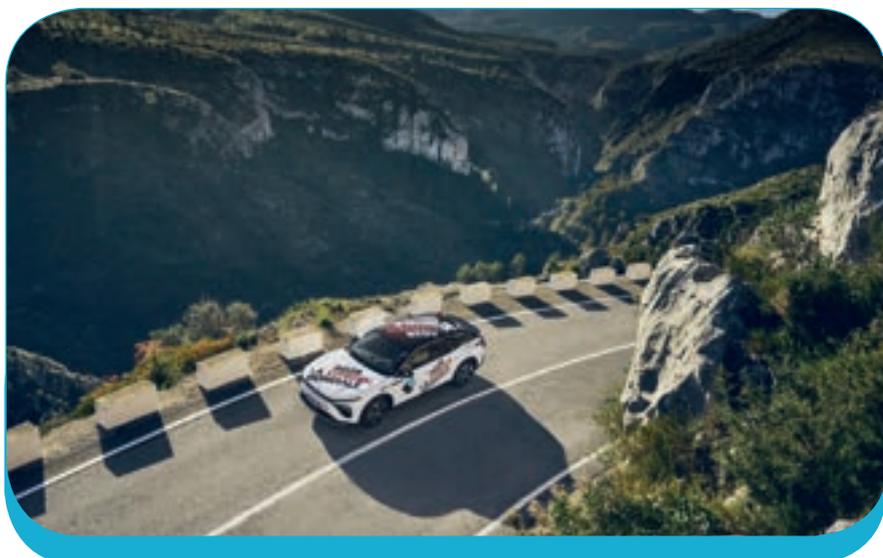
La flotte comprendra également 9 C5 Aircross hybrides rechargeables et 7 Spacetourer.

Nouvelle C5 Aircross répond parfaitement aux besoins de l'équipe en termes d'espace à bord, de performance, de confort et de fiabilité. Restylée, elle dégage plus de force et de dynamisme grâce à son nouveau design modernisé et distinctif. La nouvelle C5 Aircross offre une excellente visibilité grâce à sa position de conduite haute, à la fois pour les longs trajets et sur les routes de montagne les plus sinueuses où les conducteurs doivent être particulièrement attentifs. La nouvelle C5 Aircross est une référence en termes de confort à bord. Elle intègre la suspension Citroën Advanced Comfort® et les nouveaux sièges Citroën Advanced Comfort® qui offrent la

meilleure assise et le meilleur confort postural même après plusieurs heures de conduite. La nouvelle C5 Aircross présente un espace et une modularité inégalés: elle dispose d'un large coffre et de trois sièges arrière individuels coulissants, inclinables et rétractables qui peuvent être repliés pour ajuster le volume du coffre selon les besoins. Son moteur hybride rechargeable améliore le bien-être à bord du véhicule, pour une expérience du voyage tout en douceur pour l'ensemble de l'équipe.

Citroën Spacetourer est un grand van moderne et polyvalent qui offre un niveau de confort élevé. La version XL (5,30 mètres de long) possède un coffre spacieux qui permet de transporter tout l'équipement dont a besoin l'équipe, mais aussi d'accueillir jusqu'à 9 personnes. Le programme Citroën Advanced Comfort garantit un haut niveau de confort à bord grâce aux sièges, à la suspension, à l'éclairage de l'habitacle et aux agréables garnitures intérieures. Il offre les technologies d'aide à la conduite les plus avancées comme le système de surveillance des angles morts, le frein de sécurité actif ou l'affichage tête haute. Ce véhicule extrêmement fonctionnel présente des portes arrière coulissantes mains libres, une véritable fenêtre ouvrante de hayon et de nombreux compartiments de rangement. Il s'adapte à toute utilisation, avec un vaste espace intérieur, un volume de coffre important et une grande maniabilité.

Cliquez sur le lien pour découvrir la vidéo sur la C5 X: <https://youtu.be/nl23TLQyy9g>





Stefaan De Ganck
Managing Director
TotalEnergies Charging Solutions Belgium

TOTALENERGIES S'ENGAGE DANS LES ÉNERGIES RENOUVELABLES

«NOUS SOMMES UN ACTEUR INTÉGRÉ DE LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE»

TotalEnergies installera 4400 nouvelles bornes de recharge en Flandre et les alimentera en énergie éolienne. De plus en plus de clients exigent des infrastructures de recharge à grande échelle. Les technologies intelligentes permettent de gérer la consommation d'énergie de manière optimale. Les clients peuvent compter sur un concept total.

TEXTE: HILDE PAUWELS - PHOTOS: TOTAL ENERGIES

Fin août, il a été annoncé que TotalEnergies allait réaliser l'installation et l'exploitation commerciale d'une infrastructure de bornes de recharge pour voitures électriques en Flandre occidentale et dans le Brabant flamand. TotalEnergies installera 4400 bornes de recharge publiques au cours des deux prochaines années. Ils seront installés à des endroits stratégiques en concertation avec le gouvernement flamand. Les nouvelles stations de recharge de 22 kVA seront exploitées sous le label TotalEnergies pendant 12 ans et alimentées par de l'énergie 100 % verte provenant d'éoliennes offshore en mer du Nord. «Nous sommes très heureux de la confiance que nous accorde le gouvernement flamand. Nous utiliserons notre expertise pour contribuer à la transition de la mobilité», a déclaré Stefaan De Ganck, directeur général de TotalEnergies Charging Solutions Belgium. Le groupe dispose d'un large portefeuille de bornes de recharge en service ou en construction: 3 000 à Anvers, 800 à Gand et 500 à Bruxelles. Donc 4400 sont maintenant ajoutés.

PETITE PAUSE

«L'avenir de la conduite électrique ne peut plus être exclu, la question est de savoir à quelle vitesse l'évolution se fera. Nous prévoyons que 3 millions des 7 millions de véhicules en Belgique seront électriques d'ici 2030. Je pense que c'est tout à fait réaliste. Toutefois, il peut y avoir une petite pause, probablement d'une

durée maximale de deux ans. L'une des raisons est la pénurie de puces pour les infrastructures de recharge et les voitures. En conséquence, les délais de livraison peuvent atteindre 24 mois. Il y a aussi maintenant la crise de l'énergie qui entraîne des prix très élevés qui peuvent dissuader les clients potentiels à court terme. À partir de 2024, je m'attends à un renouveau», déclare Stefaan De Ganck.

AIDE À LA TRANSITION

TotalEnergies Charging Solutions est une filiale distincte au sein de TotalEnergies dédiée à tout ce qui concerne les infrastructures de recharge des VE. «Concrètement, nous accompagnons nos clients professionnels B2B dans la transition énergétique et vers l'électromobilité. Le parc de véhicules à carburant traditionnel évolue progressivement vers l'utilisation de nouvelles sources d'énergie, telles que l'hydrogène, le gaz naturel et surtout l'électricité. Nous fournissons non seulement l'infrastructure mais aussi les services qui l'entourent afin que tout reste opérationnel. Un autre élément est la nécessité d'installer des points de charge pour le chargement public.»

APPROCHE INTÉGRÉE

TotalEnergies propose une approche complète. «Cela commence par le début: fournir de l'électricité. Nous renforçons notre position en tant que fournisseur d'énergie solaire grâce à TotalEnergies Solar. Notre ambition est de figurer parmi les cinq

premiers. Nous visons les 100 gigawatts, soit deux fois la capacité nucléaire de la France. En tant qu'opérateur de points de charge (CPO), nous sommes chargés de la gestion des points de charge: l'exploitation, la maintenance et tout ce qui s'y rapporte. Nous voulons offrir à l'utilisateur final le meilleur service possible. Nous sommes un acteur majeur dans le domaine des cartes de flotte, des cartes de carburant. Nous sommes en train de les convertir en cartes multi-énergie, qui seront des cartes EV donnant accès à notre propre infrastructure de recharge mais aussi à celles d'autres CPO en Europe, ce qui nous permettra d'offrir un accès à plus de 250 000 points de recharge. Nous étions le leader du marché en Belgique, cela nous donne l'opportunité de faire de même pour l'électromobilité.»

DIFFÉRENCIATION

«Alors que nous dépendions à 100% du carburant collecté à la station-service, il est désormais plus différencié. La recharge électrique se fait aujourd'hui à 40 % à domicile, à 30 % sur le lieu de travail, à 20 % dans les lieux publics et, par exemple, aux emplacements pour taxis ou camionnettes, et à 10 % dans les stations-service traditionnelles. TotalEnergies dispose de 570 points de service en Belgique qui deviendront des stations multi-énergies. Là, il suffit de 15 à 20 minutes pour recharger la voiture. Stefaan De Ganck constate une évolution de la recharge à domicile vers la recharge au travail, car les tarifs y sont généralement plus bas.



GESTION DE L'ÉNERGIE

«Il n'est pas si difficile d'installer cinq ou dix bornes de recharge dans un parking d'entreprise. Mais la demande de nos clients est d'en installer, disons, 3 000 maintenant. C'est un sacré défi. La question est de savoir si la capacité du réseau est suffisante. Un gestionnaire de flotte peut décider que tous les véhicules sont à moitié chargés. Ou il peut introduire des priorités. Une autre possibilité est que la charge puisse être effectuée à certains moments, c'est-à-dire lorsqu'il y a suffisamment d'électricité. Une combinaison est également possible. Pour cela, les entreprises peuvent faire appel aux experts de TotalEnergies. En optimisant tout, on obtient une approche dynamique et équilibrée. La gestion de l'énergie va plus loin. Ensuite, on prend également en compte d'autres facteurs, comme le coût.»

L'ÉNERGIE POUR LA MAISON

Une prochaine étape est également possible. La voiture électrique peut être considérée comme une grande batterie dont on n'a pas besoin en permanence. Supposons que l'on rentre chez soi après le travail et que l'on ait besoin de plus d'électricité dans sa maison. C'est souvent à ce

moment-là que d'autres ménages ont également besoin de plus d'électricité. Il faut un modèle où l'électricité de la voiture peut être utilisée pour la maison. Ainsi, une maison peut être alimentée en électricité et la voiture rechargée la nuit. «De tels concepts vont percer dans les années à venir», affirme Stefaan De Ganck.

UN PARTENAIRE SOLIDE

«La grande force de TotalEnergies est d'être un partenaire solide. Nous existons depuis une centaine d'années. Le marché des VE est relativement récent. Il y a dix à douze ans, les entreprises innovantes proposaient de grandes idées et de grands projets. Ce que nous constatons aujourd'hui, c'est que les grands clients ont besoin de partenaires solides pour passer à l'étape suivante. Après tout, nous parlons maintenant de milliers de points de charge, alors il faut des partenaires importants avec lesquels on peut travailler sur le long terme.»

Dans toute l'Europe, TotalEnergies a la réputation d'être proche de ses clients. Nous le faisons avec nos produits classiques, mais aussi lorsqu'il s'agit de véhicules électriques et de tout ce qui

les entoure. Nous pouvons nous distinguer par un soutien personnalisé. Très important, nous proposons également une approche intégrée. Un client ne fera pas passer toute sa flotte à l'électricité en même temps. Ces choses-là arrivent progressivement. TotalEnergies guide l'ensemble du processus, mais en même temps, elle peut toujours fournir tous les services nécessaires à l'entreprise traditionnelle. Nous suivons le rythme du client. L'ambition de TotalEnergies est de devenir un très grand acteur dans le domaine des énergies renouvelables, comme l'électricité verte. De cette façon, nous pouvons offrir un service complet à nos clients. Vous pouvez également le voir dans notre nouveau logo. Les sources d'énergie alternatives y sont également bien visibles: soleil, vent, électricité, hydrogène et biomasse. TotalEnergies est présent dans toute la Belgique, mais il est très clair que la Flandre est le leader en matière de conduite électrique et d'infrastructure de recharge. Si l'on examine la situation au niveau international, on constate que ce sont surtout les pays situés au nord de la Belgique qui sont en avance. La Belgique se situe en milieu de peloton. Dans les pays du sud, cela va plus lentement.»



La nouvelle Kia Niro EV.

Faites place à l'émerveillement.



Movement that inspires

À partir de
379 €
/mois (HTVA)
Renting Financier⁽²⁾

Charger son quotidien d'aventures palpitantes.

Un design audacieux, plein de confiance. Des lignes expressives qui inspirent l'aventure. Un habitacle minimaliste conçu à partir d'un maximum de matériaux écologiques. Et sous cet emballant emballage se cachent 204 ch et une batterie lithium-ion de 64,8 kWh dont l'autonomie vous emmènera jusqu'à 460 km (WLTP). Vous pourrez même l'utiliser comme une 'powerbank' mobile grâce à la fonction Vehicle-to-Device. Un tableau fantastique couronné par une connectivité et des technologies de sécurité exemplaires. Faites place à l'émerveillement avec la Kia Niro EV **100% électrique et 100% déductible fiscalement⁽¹⁾**.

Découvrez-la chez votre concessionnaire ou sur kia.be.

16,2 kWh/100 km (WLTP) • 0 g CO₂/km (WLTP) Données indicatives et soumises à approbation.

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.

(2) Modèle Kia Niro EV Pure 64,8 kWh 204 ch à partir de 379,00 € par mois HTVA en Renting Financier. Prix catalogue HTVA (remise Fleet incluse) : 33.810,49 €. Offre calculée sur base de 60 mois, avec un acompte de 4.790,62 € HTVA et avec une option d'achat de 30%. Consommation moyenne (kWh/100 km) indicative : 16,2. Emission CO₂ (g/km) indicative : 0. Offre réservée aux professionnels. Sous réserve d'acceptation du dossier par Alpha Credit N.V, Boulevard St Lazare 4-10/3, 1210 Bruxelles, RPR Bruxelles 0445.781.316. Offre valable jusqu'au 31/10/2022.

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

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



ALPHABET

A man in a light blue suit and glasses stands next to a blue car in a parking garage. He is holding a grey folder and has his hand on the car's hood. The car's license plate reads 'M JR 578E'.

Diminuer vos émissions de CO2 tout en augmentant la satisfaction de vos collaborateurs ?

Grâce à nos solutions de mobilité durable, nous réduisons l'empreinte écologique de votre entreprise tout en augmentant la satisfaction de vos collaborateurs.

Découvrez-en plus sur alphabet.be



Your mobility. Made easy.

VE NEWS FLASH

Dans cette nouvelle rubrique VE News Flash, Eco Mobiel vous présente les dernières nouvelles des principaux fournisseurs du marché des VE, en pleine croissance et en constante évolution. Nous vous plongeons dans un bain de faits intéressants et de nouvelles incontournables!

TEXTE: MIRTE SPAEY - PHOTOS: ABB E-MOBILITY, FASTNED, KIA, POLESTAR & SHELL RECHARGE SOLUTIONS

COOPÉRATION ENTRE KIA EUROPE ET ENCORE

Kia Europe et encore, une start-up de la Deutsche Bahn (DB), unissent leurs forces pour donner une seconde vie aux batteries des voitures Kia. Encore donne une seconde vie aux batteries de véhicules électriques en Europe en les transformant en systèmes de stockage de batteries. Les anciennes batteries sont d'abord désassemblées en éléments modulaires, puis largement utilisées pour fabriquer les systèmes de stockage. Les modules restants des batteries sont recyclés. Les deux entreprises ont déjà lancé un prototype d'un tel système de stockage par batterie en août sur le campus de l'EUREF à Berlin, fabriqué à partir d'anciennes pièces de batterie de la Kia Soul EV. À titre de démonstration, la Kia e-Niro a été la première voiture à être chargée au système de stockage. «Le partenariat pionnier entre Kia et encore DB démontre que nous considérons les batteries comme une ressource précieuse pour une économie circulaire durable», a déclaré Jason Jeong, président de Kia Europe.



DE GOBELET AU MEUBLE DE PIQUE-NIQUE

Kia Europe et encore ne sont pas les seuls à recycler. Q8 a récemment transformé des gobelets en plastique en mobilier de pique-nique. Lors du marathon d'Anvers de l'année dernière, les coureurs et les spectateurs ont jeté un total d'environ 150 000 gobelets dans les conteneurs de recyclage Q8. Avec ces gobelets, une imprimante 3D s'est mise au travail pour créer un élégant siège pour la station-service Q8 de Turnhout.

DES BORNES DE RECHARGE DEMANDÉES

Le gouvernement flamand a choisi TotalEnergies pour installer 4 400 points de recharge pour véhicules électriques en Flandre, notamment dans les régions de Flandre occidentale et du Brabant flamand. Les stations de recharge de 22kVA contiendront de l'électricité entièrement renouvelable provenant de l'énergie éolienne et fonctionneront pendant une période de 12 ans. Cette décision nous rapproche encore un peu plus de l'objectif de disposer de 35 000 points de charge publics en Belgique d'ici 2025.



Fastned

Bluecorner indique également qu'elle est en lice pour fournir des points de recharge supplémentaires en Flandre, ce qui est une bonne chose car il y a clairement un besoin. Rien qu'à Anvers, l'année dernière, les gens ont rechargé deux fois plus de kWh aux stations de recharge Bluecorner que l'année précédente: plus d'un million de kWh. Les stations de recharge sont de plus en plus souvent occupées, il est donc grand temps d'en prévoir de nouvelles.

Au fin fond du pays aussi, les bornes de recharge poussent comme des champignons. Electrica présente un nouveau projet: à Kuurne, en Flandre occidentale, l'entreprise a été choisie pour installer une série de nouvelles stations de recharge. De cette manière, cette entreprise contribue également à un avenir sans émissions.

LES RECETTES DES RECHARGES AUGMENTENT CONSIDÉRABLEMENT

De nombreuses entreprises de recharge constatent une hausse spectaculaire de l'intérêt pour la conduite électrique, et donc pour les bornes de recharge. La société européenne de recharge Fastned fait état d'une énorme augmentation des ventes de recharge au cours du premier semestre 2022. Cette année, il a été multiplié par près de trois par rapport à la même période de l'année précédente, soit 188 %. Au cours du premier semestre de cette année, la société a ouvert de nouvelles stations de recharge en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne, en France et au Royaume-Uni. «Au cours des six premiers mois de 2022, les revenus de la recharge



étaient déjà supérieurs à ceux de toute l'année 2021», a déclaré Michiel Langezaal, PDG de Fastned. «Le rythme d'expansion de notre réseau s'accélère et nous sommes en bonne voie de doubler le nombre de stations pour atteindre plus de 400 avant la fin de 2024.» Il souligne l'importance des énergies renouvelables pour la planète et pour l'indépendance vis-à-vis des combustibles fossiles russes.

COOPÉRATION ENTRE ABB E-MOBILITY ET SONEPAR

Les partenaires ABB E-mobility et le distributeur français de matériel électrique Sonepar s'associent pour apporter une solution au manque de points de charge. Grâce à la nouvelle usine d'ABB à Valdarno, en Italie, l'entreprise sera en mesure de développer 10 000 chargeurs DC supplémentaires par an. Le vaste réseau de Sonepar permet à ABB de fournir des points de charge supplémentaires dans les pays du monde entier.



EV NEWS FLASH

LES BORNES DE RECHARGE PRIVÉES SE MULTIPLIENT

Disposer de sa propre borne de recharge à domicile pour une voiture électrique semble presque inévitable vu la pénurie de bornes de recharge publiques. Les bornes de recharge publiques sont si peu nombreuses que les temps d'attente à une station de recharge s'accroissent rapidement. Chez Project Zero, ils veulent remédier à la pénurie de bornes de recharge publiques en livrant rapidement leurs bornes de recharge pour un usage privé à domicile ou au travail.

Ne pas avoir à faire la queue est l'un des principaux avantages d'avoir sa propre station de recharge. Myenergi souligne deux autres avantages de la recharge à domicile. Ainsi, les personnes disposant de panneaux solaires peuvent rouler «gratuitement» si elles rechargent leur voiture avec leur propre énergie solaire, par exemple avec la station de recharge intelligente Zappi. Les panneaux solaires eux-mêmes ne sont pas gratuits, bien sûr, mais l'énergie qu'ils produisent l'est. Un troisième avantage est qu'il est également moins coûteux pour les personnes ne disposant pas de panneaux solaires de se recharger à la maison. En effet, les tarifs des bornes de recharge publiques sont généralement plus élevés que le coût de la recharge à domicile. Il est même possible de régler les chargeurs Zappi de Myenergi pour qu'ils chargent la voiture aux moments les plus avantageux, car les chargeurs surveillent en permanence les prix de l'énergie.

Kia e-Niro

LES BORNES DE RECHARGE EN TANT QU'ÉLÉMENT DE DESIGN

Les bornes de recharge privées prennent constamment de nouvelles formes grâce à leur énorme popularité. Veton est constamment à la recherche de nouvelles façons de transformer les stations de recharge en éléments élégants de l'allée de chacun. Grâce à leur design moderne, les bornes de recharge s'intègrent parfaitement au reste de l'extérieur. Veton propose également des «Wall charging points»: des points de charge compacts qui peuvent être fixés au mur. Ces points de charge sont une bonne solution pour les personnes qui n'ont pas d'espace pour une station de charge.

NOUVELLES VOITURES ÉLECTRIQUES

Sur son site web, Move2Green présente les voitures électriques qui apparaîtront sur le marché dans un avenir proche. Par exemple, l'entreprise attend avec impatience l'apparition du SUV Polestar 3 EV de Volvo. Cette voiture pourrait encore sortir en 2022 et succéder à la Polestar 2 EV. Elle devrait combiner une accélération ultra-rapide et un intérieur luxueux. «La voiture contribuera à définir le look des SUV dans une ère électrique», a déclaré Thomas Ingenlath, PDG de Polestar. Cette voiture est une véritable première: c'est la première voiture Polestar fabriquée en Amérique ainsi que le premier SUV de la société.

La nouvelle Kia e-Niro allie également conscience environnementale et classe. Elle est disponible chez les concessionnaires depuis août. Ce qui distingue





Shell Recharge Solutions

cette voiture de beaucoup d'autres sur le marché, c'est sa disponibilité en tant que voiture hybride, hybride rechargeable et entièrement électrique. La voiture est bourrée de gadgets écologiques. L'hybride et l'hybride rechargeable sont dotés du mode de conduite «Green Zone», qui fait passer la voiture en mode purement électrique pour éviter la propagation des gaz d'échappement, par exemple près des écoles ou des hôpitaux. La version hybride rechargeable comprend même une fonction de géofencing qui permet de faire rouler la voiture en mode purement électrique dans les zones européennes à très faibles émissions. Enfin, vous disposez également d'un chauffage High Voltage Positive Temperature Coefficient de 5,5 kW dans cette voiture, qui permet aux voitures hybrides rechargeables de rester électriques plus longtemps par temps froid. L'intérieur a également été conçu dans le respect de l'environnement, mais le luxe et le confort ne manquent pas non plus!

VE D'OCCASION

Cependant, tout le monde n'a pas les moyens de s'offrir une voiture électrique flambant neuve. Le marché de l'occasion des voitures électriques connaît donc une croissance plus rapide que la lumière. Shell Recharge Solutions souhaite stimuler les achats d'occasion et coopère donc avec CarNext, une plateforme en ligne pour les voitures d'occasion. Leur collaboration permet, par exemple, d'acheter une carte et un point de charge auprès d'un seul fournisseur pour le VE d'occasion. En effet, pour les nouveaux venus dans le monde de la conduite électrique, il peut être compliqué de tout organiser pour le véhicule lui-même. «Pour une transition en douceur vers l'e-mobilité, une expérience de recharge sans faille est également importante», déclare Jurriaan Fischer, directeur régional de Shell Recharge Solutions au Benelux. Cela facilite grandement la transition vers la conduite électrique.

ÉVITER LES EMBOUTEILLAGES

Alphabet a contribué à trouver une solution durable et permettant de gagner du temps pour le trafic de travail des consultants juniors chez Intys, une société de conseil spécialisée dans la technologie et la gestion. Les entreprises travaillent ensemble depuis 2015. En 2020, Intys a ajouté un certain nombre de MINI à sa gamme de voitures de société à la demande de consultants juniors. Le succès a été au rendez-vous et l'entreprise a étendu sa gamme à quelque 300 MINI, Alphabet fournissant les trois quarts des voitures en tant que partenaire de mobilité. Pour faciliter davantage les déplacements vers et depuis les clients, le coffre de la voiture est toujours équipé d'un vélo pliant. «Cela permet à nos employés, par exemple, de garer la voiture à la périphérie de la ville et de parcourir les derniers kilomètres jusqu'au client à vélo sans embouteillages», explique la directrice financière Katrien De Both.

NOUVELLE MÉTHODE DE CALCUL DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT

Une nouvelle méthode de calcul de la consommation de carburant dans les pays européens est en cours d'élaboration, rapporte Arval. En effet, une étude récente du Council International on Clean Transportation montre que la consommation de carburant des voitures hybrides rechargeables en Europe est environ cinq fois supérieure aux valeurs d'homologation de la Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP). En effet, la part de la conduite électrique dans la pratique est beaucoup plus faible qu'on ne le pense: les voitures privées roulent à l'électricité environ 47 % du temps et les véhicules commerciaux seulement 13 % du temps. À partir de 2025, l'UE comptera une part plus modeste de conduite électrique et, à partir de 2027, ces valeurs devraient correspondre pleinement au comportement réel des conducteurs. Les conséquences possibles sont une augmentation du VIN du conducteur et des cotisations sociales de l'employeur. Les frais de voiture non pris en charge par l'employeur augmenteront également et l'écorescore de la voiture pourra changer.

L'HYDROGÈNE COMME CARBURANT

Bien que l'électricité soit aujourd'hui le vecteur énergétique le plus disponible pour rendre les voitures neutres en CO₂, le Technical Services Group (TSG) considère l'hydrogène comme une solution possible à long terme. L'hydrogène présente de nombreux avantages en tant que carburant. Tout d'abord, sa seule émission est de l'eau pure. Deuxièmement, l'hydrogène a une densité d'énergie plus élevée que les batteries, de sorte qu'il prend moins de place pour faire rouler une voiture aussi loin. Un troisième avantage est que le remplissage d'hydrogène est beaucoup plus rapide que la recharge des batteries. Enfin, l'énergie excédentaire de l'hydrogène peut être stockée. La principale raison pour laquelle nous n'utilisons pas l'hydrogène comme carburant aujourd'hui est la grande quantité d'énergie nécessaire pour le fabriquer. Les organisations s'efforcent actuellement de trouver une solution à ce problème.

PANNEAUX SOLAIRES DANS L'ESPACE

Produire de l'énergie solaire dans l'espace: ce n'est peut-être pas pour tout de suite, mais Futech voit loin. En effet, l'université Xidan de Xi'an, en Chine, a mis sur pied un projet visant à étudier la quantité d'énergie solaire pouvant être produite dans l'espace. D'après leurs résultats, les panneaux solaires y produisent six à huit fois plus d'énergie que sur la terre car il n'y a pas de nuages. Le projet est prometteur, mais malheureusement difficile à réaliser pour le moment, selon Futech. Par exemple, pour un fonctionnement optimal, la centrale devrait se trouver à 36 000 kilomètres de la terre. Peut-être quelque chose pour l'avenir, comme l'hydrogène comme carburant?



EV NEWS FLASH

SOUS LES PROJECTEURS

Schneider Electric revient sur le succès de son premier Innovation Summit. En septembre, l'entreprise a présenté ses innovations durables pendant deux jours à Tours & Taxis à Bruxelles. Par exemple, ils ont présenté leurs derniers robots et solutions logicielles. Des orateurs invités et des experts de Schneider ont fait des présentations à la foire et ont invité les gens à interagir. La réponse enthousiaste du public indique un grand succès!

Interparking a également reçu de bonnes nouvelles. En effet, lors du 20e European Parking Association Congrès, la société a reçu le prix du meilleur nouveau parking pour la qualité de ses installations. Il s'agit du parking Confluence à Namur, qu'Interparking a ouvert en juin 2021. Le parking compte 670 places, 18 points de recharge et quatre étages de 5 000 mètres carrés. Le site étant situé à neuf mètres sous le niveau de la Sambre et de la Meuse, entre les rochers et l'eau, le parking est conçu comme un bateau flottant stabilisé par 400 ancres. Tous les deux ans, la European Parking Association décerne des prix pour encourager la construction de parkings publics de qualité.

Powerdale est fière d'annoncer que la société est apparue dans les actualités de la RTBF à la fin du mois d'août. L'émission portait sur un segment relatif à l'essor de la conduite électrique et à la demande croissante de bornes de recharge. Grâce à cette évolution, les ventes annuelles de l'entreprise technologique doublent chaque année. Un employé de Powerdale a pris la parole et a souligné l'avantage d'être client d'une entreprise belge. «Tout est produit ici en Belgique», a-t-il déclaré. «Ainsi, si nos clients rencontrent des problèmes, nous sommes toujours à proximité pour les aider».

UNE MÉDAILLE D'ARGENT

L'équipe Agoria Solar a participé au Solar Challenge en Afrique du Sud du 9 au 16 septembre. En tant que fier sponsor, Dats24 a soutenu l'équipe belge de la KU Leuven. Après une course passionnante au coude à coude, l'équipe a terminé à la deuxième place après les Pays-Bas. Ce succès a un goût de plus! «Dans deux ans, nous espérons être à nouveau ici et viser la première place», déclare Casper Martens (23 ans), membre de l'équipe. Agoria Solar a été la toute première équipe de la KU Leuven à participer à cette course.

PARTIR DE ZÉRO

Avec le projet Polestar 0, Polestar veut encourager l'élimination des gaz à effet de serre. L'entreprise espère ainsi créer une voiture totalement neutre sur le plan climatique d'ici 2030. Pour ce faire, Polestar recherche des partenaires capables de fabriquer les éléments les plus fondamentaux des voitures de manière durable, comme des sociétés minières ou des producteurs de biomatériaux et de matériaux artificiels. En effet, de nombreux



processus utilisés aujourd'hui pour développer les composants primaires des voitures utilisent du gaz naturel, du pétrole et du charbon. Pour fabriquer une voiture vraiment neutre, il faut donc repenser complètement les processus fondamentaux de développement des matériaux. Jusqu'au 14 octobre, les personnes intéressées peuvent poser leur candidature sur le site web de Polestar. L'entreprise a déjà reçu des réponses enthousiastes. «Je suis bouleversé par les nombreuses réponses positives et les conversations que nous avons eues avec des entreprises, des universités et d'autres partenaires depuis le dernier appel ouvert, malgré les difficiles défis communs», déclare Hans Pehrson, responsable du projet Polestar 0.

LES SITES WEB DE NOS CLIENTS:

Arval.be, Alphabet.com, bluecorner.be, customer.dats24.be, electrica.com, fastnedcharging.com, futech.be, Interparking.be, kia.com, myenergi.nl, move2green.be, new.abb.com, polestar.com, powerdale.com, project-zero.be, Shellrecharge.com, se.com, tsg-solutions.com, totalenergies.com, veton.be

ALL-NEW MAZDA CX-60 PLUG-IN HYBRID

À PARTIR DE 499 € / MOIS HTVA* EN RENTING FINANCIER



DÉCOUVREZ NOTRE GAMME SUR MAZDA.BE

 1,5 L/100KM  33 G/KM CO2 (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.

*Offre HTVA et domiciliation incluse. Calculée pour une Mazda CX-60 2.5 PHEV PRIME-LINE AUTO pour un Renting Financier sur base de 60 mois, avec un acompte de € 3750 HTVA et avec une option d'achat de 16%. Offre via Axus S.A., Avenue du Bourget 42 à 1130 Bruxelles (inscrite à la BCE sous le n° 0403.429.730), agissant sous la dénomination commerciale Mazda Lease, uniquement valable pour les clients professionnels. Offre valable jusqu'au 31/10/2022 sous réserve d'acceptation du dossier par Mazda Lease et l'assureur-crédit et après signature pour accord de l'offre et du contrat cadre de location contenant les conditions générales de location. Date limite d'immatriculation 30/06/2023. Sous réserve de modification du prix catalogue, du prix des options et accessoires, de la remise fleet. L'équipement de base ainsi que les caractéristiques techniques du véhicule sont donnés à titre indicatif. Le véhicule affiché



peut différer des spécifications réelles. Pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule, au véhicule présenté ou à son prix contactez votre distributeur Mazda ou rendez-vous sur mazda.be. Infos et conditions dans le showroom. Les valeurs indiquées sont basées sur la méthode de test WLTP et s'appliquent à la Mazda CX-60 Homura (illustrée en teinte optionnelle Soul Red Crystal). 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.



Meet the Belgian e-driver

Male, 47 years



Living in a **detached house**



Family of 3+



Highly educated



Technology Lover



Has an **EV** as a **main car**

AGE

Reasons to choose an EV



-35 YEAR

- Environmentally friendly
- Fiscal/tax advantages
- Dynamic and driving pleasure



35-55 YEAR

- Environmentally friendly
- Fiscal/tax advantages
- Dynamic and driving pleasure



55+ YEAR

- Environmentally friendly
- Fiscal/tax advantages
- Innovative and future oriented



60% of the respondents have a company-owned EV



45% would buy the same brand/model for themselves

- 15% : required choice by employer
- 9% : for access to LEZ-zones
- 6% : other legal framework

BEHAVIOR



76% use a car **DAILY** for commuting, leisure and private errands



50% of the cars have been in the possession of the current driver for **less than a year**



19% have only **ONE CAR** for the family



48% of e-drivers use an **ELECTRIC BIKE**



±130 Km/Day

1.



Top 3 BEV brands in the survey
Tesla · Audi · Polestar

WHERE

76% of the e-drivers in the survey live in Ghent· Antwerp· Brussels and



Respondents per municipality in survey

Willingness-to-pay

For a fast charging session (20 min charging for 300km range)

- Less than 50 cent per kWh (41,31%)
- 50-60 cent per kWh (31,08%)
- Up to 1 Euro per kWh (5,73%)
- I don't know what a fair price is per kWh (21,88%)



CHARGING



22% never charge at home



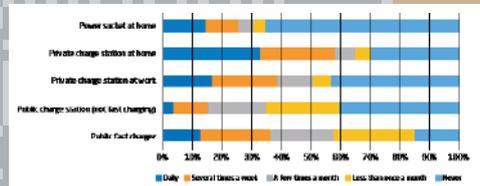
50% charge when battery goes **under** a certain level



33% don't take **battery level** into account when charging

Top 3 concerns:

- Charge card that works immediately
- Short waiting time for charge point availability
- Availability to do something during the charging session



- 1 **63%** are described by family and friends as a true car lover/driver
- 2 **63%** of users indicated they really need their own car but **27%** of them will be willing to share this with their neighbors or members of their neighborhood
- 3 **45%** of company cars spend up to 24 hours in a week charging at home
- 4 **72%** of EV drivers use their car for holiday trips

8
FACTS

- 5 **59%** of e-drivers own photovoltaic solar panels
- 6 **51%** never heard of V2G however **73%** of those knowing something about V2G are interested in buying
- 7 **49%** never heard of 'Plug & Charge' however **78%** of those knowing is interested in buying
- 8 **22%** of the Belgians never charge at home vs. **33%** of the Dutch people*

*Source: Nationaal Laadonderzoek 2022. Laden van elektrische auto's in Nederland. Ervaringen en meningen van EV-rijders. BAAWI, de Vereniging Elektrische Rijders (VER) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en de Rijksuniversiteit Groningen (RUG).

RENCONTREZ LE CONDUCTEUR BELGE DE VE

Grâce à l'essor de la conduite électrique, le nombre de conducteurs de voitures électriques monte en flèche en Belgique. Cependant, à quoi ressemble réellement le conducteur belge de VE? C'est la question que se sont posée la société technologique Powerdale et la Vrije Universiteit Brussel. Ensemble, ils ont mis en place une enquête pour connaître le profil de l'automobiliste et son utilisation de la voiture. La conférence annuelle Factor 8 de Powerdale a révélé à quoi ressemble ce groupe démographique en pleine croissance.

TEXTE: MIRTE SPAEY - PHOTOS: POWERDALE

489 personnes ont répondu à cette enquête, notamment aux points de charge publics en Belgique. Powerdale veut utiliser ses réponses pour travailler à l'amélioration de la technologie et de l'infrastructure de recharge des voitures électriques. Cela sera beaucoup plus facile lorsque nous saurons qui est au volant et comment ces personnes utilisent leur VE.

PROFIL

En Belgique, le conducteur moyen de VE est un homme de 47 ans. Il vit dans une maison individuelle avec une famille de plus de trois personnes. Il est très instruit et aime la technologie et les voitures. Six répondants sur dix sont donc décrits par leur entourage comme de véritables passionnés de voitures. Un nombre égal de répondants ont des panneaux solaires PV à la maison. Le conducteur moyen utilise la voiture électrique comme son véhicule principal. Plus de sept utilisateurs de VE sur dix vivent dans le triangle urbain Gand-Anvers-Bruxelles. Dans les zones plus rurales, la conduite électrique est moins populaire pour l'instant.

Chaque personne interrogée a également été interrogée sur ses motivations à acheter une voiture électrique. Les conducteurs de VE ont donné les raisons pour lesquelles ils ont choisi une voiture électrique. Dans chaque groupe d'âge, le respect de l'environnement semble être la principale motivation pour acheter un VE. De nombreuses personnes achètent une voiture électrique pour ne pas polluer la planète avec des gaz d'échappement. Ensuite, il y a l'avantage financier, car les voitures électriques et l'électricité qui permet de les recharger sont beaucoup plus avantageuses fiscalement que les voitures à carburant, d'autant plus avec les prix actuels de l'énergie. Le fait qu'un véhicule électrique soit meilleur pour la planète et le portefeuille en convainc plus d'un. Troisièmement, les Belges âgés de 55 ans et moins choisissent également les VE pour le plaisir de conduire. Les véhicules sont souvent équipés de toutes sortes de gadgets technologiques pour optimiser le confort de conduite. De plus, elles accélèrent rapidement car elles sont automatiques et roulent beaucoup plus silencieusement que les voitures à essence. Cette expérience de conduite agréable est très appréciée. Pour le groupe des 55 ans et plus, l'innovation et la réflexion prospective arrivent en

troisième position, derrière le plaisir de conduire. Pour six conducteurs de VE sur dix, la voiture est une voiture de fonction, et près de la moitié d'entre eux achèteraient eux-mêmes la même marque ou le même modèle s'ils pouvaient à nouveau choisir. Près de la moitié des répondants disent également utiliser un vélo électrique.

UTILISATION DE LA VOITURE

Un deuxième aspect intéressant des Belges et de leurs VE est l'usage qu'ils font de ces voitures. La moitié des répondants disent posséder le VE depuis moins d'un an. Au cours de l'année écoulée, la popularité des voitures électriques est montée en flèche. Les marques de voiture les plus courantes des personnes interrogées dans cette enquête sont Tesla, Audi et Polestar. Plus de sept Belges sur dix utilisent leur véhicule électrique pour leurs déplacements quotidiens, comme les trajets domicile-travail, les loisirs et les achats. Avec ces activités quotidiennes, les conducteurs de VE parcourent en moyenne 130 km. Cependant, sept Belges sur dix utilisent également la VE pour partir en vacances et n'hésitent pas à parcourir de plus longues distances, bien qu'ils doivent alors chercher des points de recharge. Heureusement, l'infrastructure de recharge se développe à la vitesse de l'éclair, ce qui rend les longs trajets de plus en plus faciles à couvrir avec des VE.

Le partage fait clairement partie du vocabulaire des conducteurs de VE belges. Le «covoiturage» séduit près d'un conducteur sur trois. Ces personnes sont prêtes à partager leur voiture avec des voisins ou des personnes de leur quartier. Pour un Belge sur cinq, le véhicule électrique est la seule voiture de la famille.

HABITUDES DE CHARGE

Les conducteurs de VE ont également leurs préférences en matière de recharge. Plus d'un conducteur sur cinq ne recharge jamais sa voiture à domicile et utilise uniquement les bornes de recharge publiques ou celles de l'entreprise. Aux Pays-Bas, encore moins de conducteurs de VE disposent de leur propre point de recharge, un sur trois n'utilisant que les points de recharge publics ou d'entreprise. Mais un point de charge public ne ressemble pas à un autre, c'est pourquoi les Belges

appliquent certains critères pour choisir leur station de recharge. L'enquête a permis de dégager un trio de tête. Le critère le plus important est une carte de paiement qui fonctionne immédiatement. Si cela ne fonctionne pas immédiatement, beaucoup abandonnent déjà. En deuxième position, on trouve le temps d'attente. Les conducteurs de VE choisissent une station de recharge avec un temps d'attente court pour ne pas avoir à faire la queue pendant longtemps. Par conséquent, près de la moitié des personnes interrogées déclarent ne jamais avoir à attendre à une station de recharge. Le troisième critère le plus courant est la possibilité de s'occuper pendant la session de charge. L'attente sans activité ne convient pas à la plupart des conducteurs de VE. Ils vérifient donc s'il y a, par exemple, un café, un parc ou un magasin à proximité. Si ces trois critères sont remplis, le conducteur a trouvé la borne de recharge idéale.

Les stations de recharge rapide sont très populaires, car elles vous permettent de parcourir environ 300 km après 20 minutes de charge (en fonction de votre VE et de la capacité du chargeur). De nombreux Belges tiennent effectivement compte du prix à cet égard. Dans les stations de recharge rapide, quatre personnes sur dix souhaitent payer moins de 50 cents par kWh, mais trois sur dix sont prêtes à payer jusqu'à 50 à 60 cents par kWh. Seuls 5% des répondants sont prêts à payer un euro par kWh. Étonnamment, plus d'un répondant sur cinq a déclaré ne pas savoir quel serait le prix acceptable pour une charge rapide.

Les conducteurs de VE ont également signalé d'autres habitudes de recharge. Il est intéressant de noter qu'un Belge sur trois charge toujours son véhicule sans consulter le niveau de la batterie au préalable. La moitié des répondants rechargent le VE lorsque le pourcentage de la batterie descend en dessous d'un certain niveau. Près de la moitié des personnes interrogées disposant d'une voiture de société ont déclaré qu'elles rechargeaient le véhicule à domicile pendant 24 heures en moyenne au cours de la semaine.

ESSAI: OPEL ASTRA HYBRID GS LINE LONGUE VIE À STELLANTIS

Depuis qu'Opel fait partie du groupe Stellantis, ils nous surprennent avec de nouvelles voitures qui méritent d'être vues. Nous pouvons certainement en dire autant de la nouvelle Astra, que nous avons eu le plaisir de tester dans sa version hybride. Il s'agit déjà de la 12^e génération de l'Astra, qui a vu le jour sous la forme de la célèbre Kadett.

TEXTE: FILIP DEWULF - PHOTOS: OPEL





Comme le Grandland et le Crossland, l'Astra repose sur la plate-forme modulaire EMP2. Une plateforme qui devrait être prête pour une électrification complète, puisque Vauxhall promet une version entièrement électrique de cette Astra d'ici 2023. D'ici là, les indépendants peuvent se contenter de la version plug-in, qui porte la mention Hybrid sur le hayon.

VIZOR

La nouvelle Astra est principalement reconnaissable à son nouveau design, que nous avons déjà retrouvé sur d'autres modèles de Rüsselsheim. Une calandre entièrement noire qui s'étend jusqu'aux phares avant à LED appelés Vizor. Par rapport au modèle précédent, l'Astra ne gagne que 4 millimètres, mais l'empattement s'allonge de 13 millimètres. Cela permet d'augmenter l'espace intérieur ainsi que le volume du coffre, bien que l'Hybrid limite ce dernier à 352 litres (422 litres pour les versions ordinaires essence et diesel). Mais surtout, sur le plan technologique, l'Astra fait un bond en avant.

HYBRIDE AVEC 180 CH

Le fait que le moteur rechargeable soit également emprunté aux amis francophones de Peugeot n'est pas une surprise. Associé à un moteur électrique de 81 kW parfaitement intégré à la transmission automatique à huit rapports, le quatre cylindres de 1,6 litre développe 180 ch. Plus tard, une version encore plus puissante (225 ch) sera ajoutée. La batterie provient également de la Peugeot 308 et, avec 12,4 kWh, elle offre officiellement une autonomie de 60 kilomètres. Nous avons parcouru 45 kilomètres, ce qui nous a permis de faire l'aller-retour en mode entièrement électrique. L'Astra fait toujours un démarrage électrique. En outre, vous avez le choix entre le mode de conduite Hybride ou Sport. Ce dernier n'utilise que le moteur à essence, que l'on entend principalement par un ronronnement un peu plus important du moteur et une consommation grimant à 7,5 litres/100 km. Vous pouvez également opter pour le mode e-save, qui permet d'économiser la capacité de la batterie. Même dans ce cas, la consommation est considérablement plus élevée, mais cela peut être intéressant de rouler à nouveau en mode électrique, par exemple en ville ou chaque fois



Recharger sa voiture partout et à tout moment ? C'est possible !

Mettez une carte de recharge flexible dans votre poche :

- ✓ Électricité 100 % verte dans les bornes de recharge de DATS 24
- ✓ Facturation simple et automatique
- ✓ Accès à environ 19 500 bornes de recharge en Belgique et 206 000 bornes de recharge internationales
- ✓ Recharge durant vos courses
- ✓ Consultez toutes les bornes de recharge (inter)nationales sur notre système de localisation de bornes de recharge



Scannez le code QR pour plus d'informations ou rendez-vous sur electric.dats24.be





que vous le jugez nécessaire. Dans le cas de l'hybride, les deux moteurs faisant leur travail en douceur et en silence, la consommation est limitée à 4,5 litres/100 km. De beaux chiffres. La recharge des batteries peut être effectuée à une station de recharge publique ou à une wallbox en un peu moins de 3 heures. Ce sont de beaux chiffres.

AGRÉABLE

Il est juste de dire que nous avons pris beaucoup de plaisir à conduire cette Astra. Que ce soit à grande vitesse sur l'autoroute ou sur des routes plus virageuses, la suspension et l'amortissement offrent un bon compromis entre confort et sportivité. La sensation de conduite n'est peut-être pas aussi directe que dans la Peugeot 308 comparable, mais elle est dynamique et agréable. Les sièges AGR offrent également un soutien suffisant, mais il est dommage que dans notre version GS-Line testée, seul le siège du conducteur dispose d'une section avant réglable pour fournir un soutien supplémentaire au bas du genou.

PURE PANEL

À l'intérieur, c'est le tableau de bord qui se distingue le plus avec ses deux écrans de 10 pouces chacun reliés par une coupole en verre dépoli, ce

que Vauxhall appelle fièrement Pure Panel. Et nous ne sommes que trop heureux que la console centrale dispose encore de boutons physiques pour certaines fonctions essentielles. La finition et les matériaux utilisés sont également remarquables.

COMPARER

Même lorsque le porte-monnaie s'ouvrira, la comparaison avec la cousine Peugeot 308 ne sera pas loin. La version de base chez Vauxhall s'appelle Edition et est proposée à partir de 38 250 €, tandis que l'Allure Pack comparable chez Peugeot est environ 1 500 € plus cher. En version Active de base, la Française est encore moins chère. Notre version d'essai GS Line avait un prix de 42 970,- €. Le choix devient rationnel et il s'agit sans doute d'opter pour le look sexy et flas hy de la Peugeot ou l'élégance moderne de la Vauxhall.

APERÇU



- design réussi
- hybride agréable
- à des prix compétitifs



- capacité du coffre par rapport aux véhicules non hybrides
- pas de support pour les genoux dans le siège passager
- difficile de choisir entre Astra et 308!

La nouvelle Opel Astra bénéficie de la technologie et de la dynamique de conduite de sa maison mère Stellantis. Cela ne lui fera sans doute pas de mal. Elle présente une élégance moderne, est économique en tant qu'hybride et se conduit superbement. Le choix entre la Française ou l'Allemande devient maintenant très difficile.

PREMIER ESSAI: SMART #1 ET SMART #1 BRABUS

DEVENU ADULTE

Il y a quelques mois, à Berlin, nous avons eu un premier regard sur le nouveau smart #1. En attendant, la voiture est prête pour son lancement sur le marché et nous avons pu la mettre à l'épreuve à Lisbonne.

TEXTE: FILIP DEWULF - PHOTOS: SMART



PAS UNE VOITURE DE VILLE

Lorsque Smart (capitalisée à l'époque) est entrée sur le marché en 1993, c'était avec de petites citadines et de petits moteurs. Seule la 4 portes For Four semblait un peu plus grande. Il n'y a plus rien de tout cela maintenant. La nouvelle smart #1 mesure au moins 4,27 mètres, pour une largeur de 1,82 mètres et en hauteur elle est même de 1,63 mètres. Il faut ensuite commencer à la comparer à une VW ID.3, qui est légèrement plus courte et encore moins haute. Le caractère voyou du design est toujours présent, avec à l'avant et à l'arrière les bandes LED obligatoires. A l'arrière, il ne peut nier sa parenté avec les modèles Mercedes. Si vous optez ensuite pour une couleur contrastée pour le toit flottant, le look est encore plus espiègle et ludique. Ce n'est que dans le coffre qu'elle est peut-être encore un peu trop petite voiture de ville, puisque vous ne pouvez y mettre que 313 litres. Heureusement, la banquette arrière est amovible et bien sûr rabattable.

272 À 428 CH

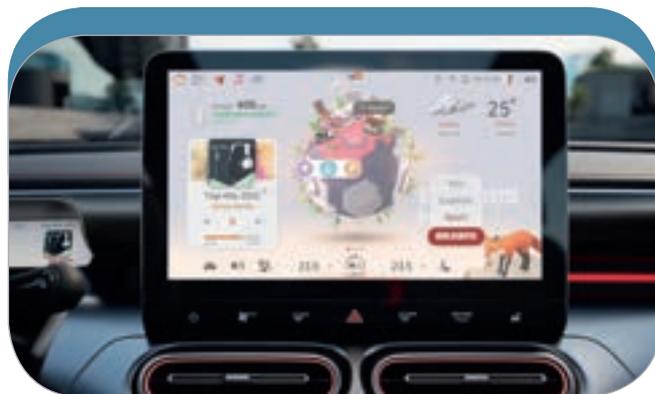
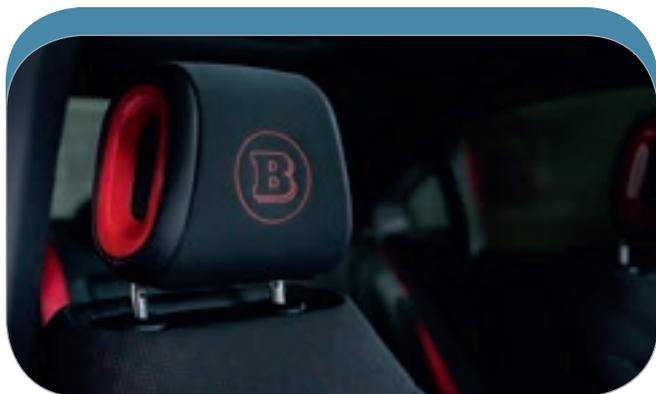
Le fait que la nouvelle smart ne veuille plus être une petite voiture est également prouvé par son système de propulsion et son pack de batteries. La smart #1 reçoit de série un moteur électrique de pas moins de 200 kW, soit 272 ch, qui entraîne les roues arrière. Avec cela, elle atteint 100 km/h en 6,7 secondes et s'arrête à 180 km/h. Si vous voulez impressionner vos

collègues en leur disant «j'ai une voiture électrique très rapide», optez pour la smart #1 Brabus, qui dispose de pas moins de 315 kW ou 428 ch et transmet cette puissance via quatre roues motrices. Ils sont nécessaires, car en 3,9 secondes, le compteur de vitesse affiche 100 km/h dans la Brabus, quoique en mode Brabus, qui se règle via l'écran d'infodivertissement de 12,8 pouces de la console centrale.

Sous le plancher, les batteries représentent 66 kWh de charge utile. Cela permettra à la nouvelle smart #1 de parcourir 440 ou 400 km selon les chiffres WLTP, dans le cas de la Brabus. Nous n'avons pas été en mesure de vérifier l'autonomie réelle le long de la côte et des routes de montagne de Lisbonne, jusqu'au point le plus à l'ouest de l'Europe (Ponta Da Roca). Nous le ferons lorsque la voiture sera disponible chez nous. La consommation après une conduite énergique a indiqué 22,2 kWh à 24,6 kWh.

Mais ce que la smart excelle particulièrement, ce sont ses capacités de charge. À partir du deuxième niveau de finition Premium, la capacité de charge est de 22 kW, si votre installation peut le supporter, et une pompe à chaleur est également de série. Dans la version de base, cette puissance est limitée à 7,4 kW. La recharge rapide, quant à elle, peut aller jusqu'à 150 kW, ce qui est un beau chiffre.



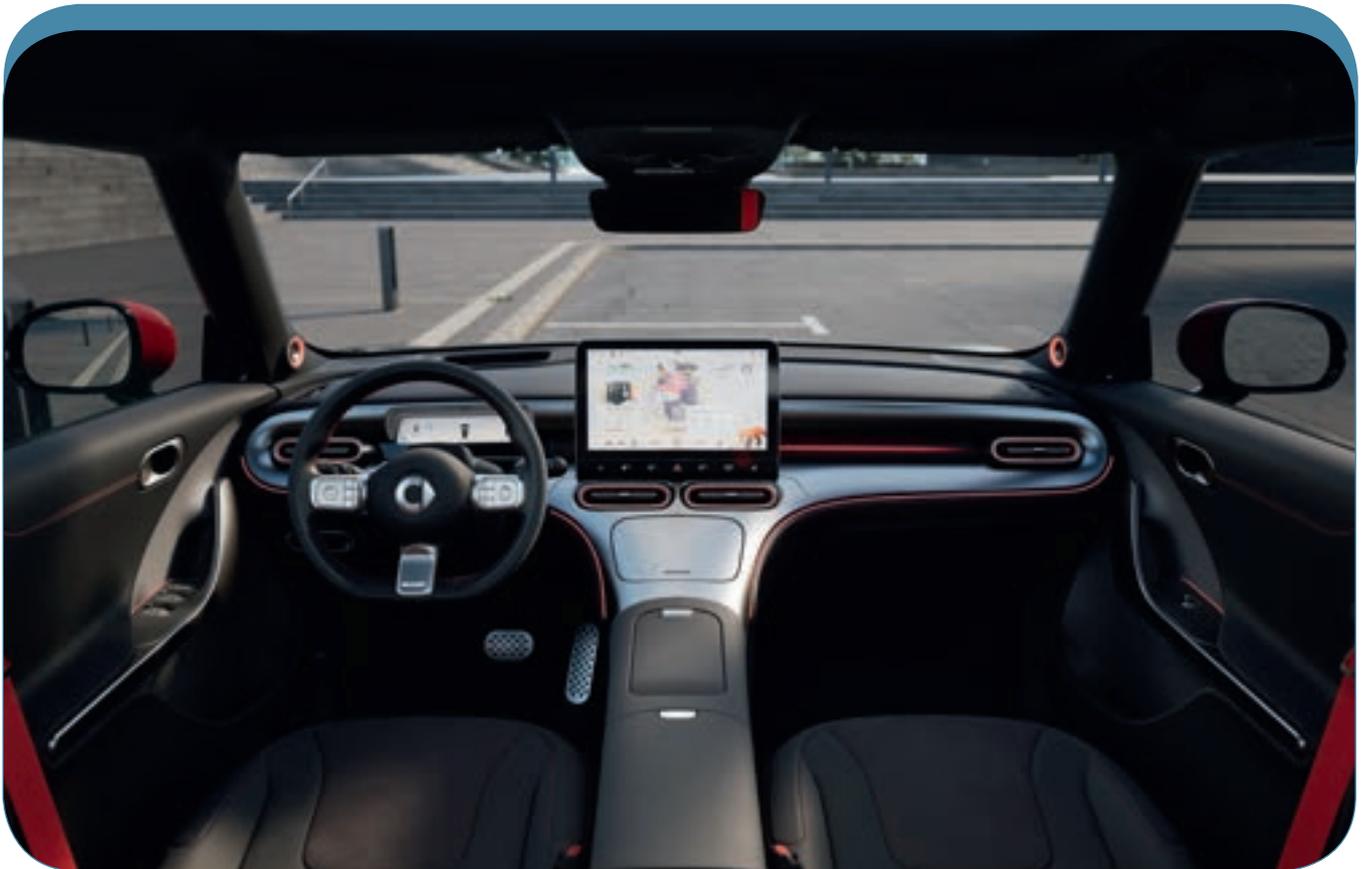


CONDUITE

La smart #1 pèse au moins 1800 kg et on peut le sentir de temps en temps dans les virages abrupts. Mais dans l'ensemble, il s'agit d'une voiture de taille moyenne agréable et confortable avec un comportement sain. Les sièges sont confortables, le volant et la suspension ne sont pas trop souples et plusieurs modes de conduite sont disponibles. Bien entendu, c'est avec la Brabus à pleine puissance et à transmission intégrale que l'on s'amuse le plus, l'adhérence étant parfaite. La conduite régénérative ne peut pas être réglée via les palettes au volant, pour cela il faut déjà

chercher le mode e-pedal dans l'écran d'infotainment. Certaines autres commandes peuvent également être réglées via cet écran, par exemple les rétroviseurs extérieurs. Sinon, l'écran est bien lisible, la navigation fait très bien son travail et la commande vocale est excellente. L'équipement de série est déjà bien présent dès la version de base appelée Pro+, avec notamment une caméra à 360 degrés, une climatisation à trois zones et des jantes de 19 pouces. La smart opte pour des poignées de porte encastrées électroniquement, ce qui est un peu gênant.





PRO+, PREMIUM, LAUNCH EDITION OU BRABUS

La version de base Pro+ est proposée à partir de 40 495 euros TVA comprise. Si vous voulez au moins la capacité de charge de 22 kW, vous feriez mieux d'opter pour la Premium pour 43 995,- €. Au lancement, il existe également une série Launch Edition limitée à 1 000 exemplaires et numérotée avec quelques extras supplémentaires pour 45 595,- €. Avec les accents sportifs, les logos Brabus, la puissance supérieure et les 4 roues motrices, vous dépenserez 47 995 € pour la Brabus. Le prix supplémentaire par rapport à la version standard n'est pas trop élevé, à notre avis. Elle peut être commandée à partir de décembre, moyennant un paiement initial de 500 € - vous pouvez même la personnaliser ou annuler votre commande jusqu'en mars 2023. Les premières livraisons sont prévues à partir de l'été 2023.

La nouvelle smart #1 se présente à nouveau avec un design frais et des couleurs coquines associées à son toit flottant. D'ailleurs, elle n'est plus la citadine d'antan. Il se situe dans la classe moyenne et le fait avec une puissance et une taille de batterie intéressantes. En outre, elle se conduit de manière agréable et ludique et, si vous le souhaitez, avec une grande puissance dans la version Brabus. Le nouveau départ de smart nous semble une réussite.



APERÇU

+

- performance
- capacités de charge
- finition

-

- infotainment pas toujours intuitif
- la conduite régénérative ne peut pas être réglée par les spatules
- poignées de porte gênantes



ARVAL OUVRE UN PARKING AVEC 95 BORNES DE RECHARGE

«NOUS VOULONS ENVOYER UN SIGNAL FORT»

L'électrification, le transport multimodal et la construction d'écosystèmes dans lesquels la coopération est centrale: tels sont les défis d'Arval. «La mobilité durable est une nécessité», affirme Laurent Loncke, General Manager d'Arval Belgium.

TEXTE: HILDE PAUWELS - PHOTOS: ARVAL

Arval a installé un tout nouveau parking avec 95 stations de recharge, ceci juste devant le site de l'entreprise à Zaventem. Le ruban a été symboliquement coupé le 9 septembre. «Nous en sommes très fiers. Le tout est magnifique et correspond à l'image de marque d'Arval. Nous appelons parfois le projet «charging forest» en raison de sa couleur verte typique. Avec les bornes de recharge qui étaient déjà là, le compteur s'élève maintenant à 103», explique le General Manager Laurent Loncke.

L'entreprise est spécialisée dans le leasing intégral et les solutions sur mesure. Pour de nombreuses entreprises, la gestion de la flotte n'est souvent pas une activité essentielle; elles peuvent l'externaliser entièrement à Arval. Elle a également pour mission d'aider les clients à passer à une flotte plus responsable. À cette fin, une solution entièrement électrique a été développée. Outre les voitures électriques en location, il existe également une solution de recharge pour le domicile ou le travail, une carte de recharge pour les réseaux publics, un remboursement automatique pour l'utilisation à domicile, une application mobile pour trouver des points de recharge et une formation à la conduite électrique. Le slogan est le suivant: une flotte plus intelligente, une flotte plus verte!

PRIORITÉ À L'ÉLECTRIFICATION

«Nous nous concentrons très fortement sur l'électrification. La dimension écologique, avec la réduction des émissions de CO₂ et la durabi-

lité, est un élément clé. Il y a aussi la décision du gouvernement de supprimer les avantages fiscaux pour les voitures qui ne sont pas électriques à partir de 2026. Une autre raison encore est que nos clients commandent davantage de voitures électriques et hybrides. Le délai de livraison des voitures, y compris les voitures électriques, est parfois long, mais nous voyons certains constructeurs donner la priorité à la

production de voitures électriques, simplement parce qu'ils remarquent la demande des clients.»

DONNER L'EXEMPLE

Laurent Loncke souligne qu'en tant qu'entreprise, Arval veut envoyer un message fort. «Nous sommes convaincus que notre rôle est de donner l'exemple. Vous ne pouvez pas conseiller à un client d'électrifier sa flotte et ne rien faire





vous-même. Avec le comité exécutif, nous avons décidé d'inclure de plus en plus de voitures électriques dans notre flotte. Il y a deux ans, le comité exécutif lui-même a franchi le pas et s'est mis à conduire des voitures électriques, puis notre personnel commercial qui visite les clients a suivi, et maintenant les autres membres du personnel suivent progressivement. Notre déclaration est que chaque voiture de société de nos employés devrait être électrique. Bien sûr, cela signifie aussi que nous avons besoin de plus de stations de recharge. Récemment, nous avons remarqué qu'il est parfois difficile de trouver une station de recharge. Nous avons décidé de réaliser l'investissement nous-mêmes, avec deux partenaires.»

DÉMYSTIFIER

«Nous constatons toujours un préjugé parmi nos clients pour rouler en électrique. Elle diminue, mais il est toujours nécessaire de bien expliquer le concept, de montrer une démo et de donner une voiture d'essai pendant une semaine, par exemple. Nous devons encore le démystifier. Les comités exécutifs et les gestionnaires de flotte des grandes entreprises sont généralement convaincus. Parmi les conducteurs, qui doivent conduire les voitures, nous constatons des réactions mitigées. Certains réagissent positivement, d'autres ont peur de l'inconnu. Ils pensent qu'ils ne trouveront pas de bornes de recharge, qu'ils ne pourront plus se rendre en France, etc. Nous nous engageons alors avec eux, mais une fois qu'ils ont pu l'essayer, ils réagissent positivement. Récemment, nous avons fait un test avec une vidéo YouTube. Un spécialiste

des véhicules électriques a clairement montré qu'avant le test de conduite, seuls 30 % des personnes interrogées avaient une opinion positive du véhicule, contre 70 % après le test. Nous devons donc travailler sur la perception.»

MOBILITÉ DURABLE

«Dans notre vision, nous mettons fortement l'accent sur la mobilité durable. Il est indispensable d'aller plus loin dans ce domaine. Notre vision s'orientera principalement vers les voitures électriques, mais à l'avenir, l'hydrogène pour les bus, les avions, les bateaux et les voitures sera peut-être aussi possible. Les voitures électriques ont tendance à passer de la catégorie «noire» à la catégorie «verte». La décision du gouvernement en matière de fiscalité a été très claire et a un effet positif. Elle assure une accélération. Nous le voyons tous les jours dans les commandes. Il y a deux ans, 9 % des commandes étaient des véhicules hybrides ou électriques. Maintenant, c'est environ 50%. C'est bien, mais ça pourrait être mieux. D'autres pays ont également accordé davantage d'incentives aux particuliers. La Belgique offre des avantages fiscaux pour l'installation de bornes de recharge à domicile, mais il y a toujours une pénurie de bornes de recharge publiques. Les autorités régionales travaillent sur des plans pour mieux organiser cela.»

MULTIMODAL

Une autre évolution est le passage du mono-mouvement à la multimodalité. «Parmi la jeune génération dans les villes, on voit déjà cela plus

souvent. Leur utilisation de la mobilité peut être différente chaque jour, en fonction de la météo ou d'un rendez-vous en soirée. Ils prennent la voiture, un taxi, le métro, un vélo, un scooter, une trottinette. Je pense que nous devons être plus flexibles. La mobilité varie d'une personne à l'autre. Les personnes vivant dans une ville comme Anvers, Gand ou Bruxelles auront besoin de différentes options de transport que celles vivant dans des zones rurales. Nous le constatons également avec le leasing. Nous avons souvent des contrats standard de quatre à cinq ans. Maintenant, il y a plus de demande pour d'autres contrats, par exemple pour deux mois.»

ÉCOSYSTÈME

Laurent Loncke souligne qu'en raison des nombreux angles et des nouveaux développements, des partenaires sont nécessaires. Il y a le core-business d'Arval, mais il faut aussi coopérer avec des entreprises qui s'y connaissent en logiciels, comme Optimile, ou en bornes de recharge, comme e-RS. Ils ont participé à la réalisation du nouveau parking d'Arval et sont en pleine croissance. Engie et Luminus, deux grands acteurs, sont également partenaires pour installer des bornes de recharge à domicile. «C'est une nouvelle stratégie qui se concentre sur l'électrification, l'écologisation, la multimodalité. Il est entendu que nous ne pouvons pas nous occuper de tout cela nous-mêmes. La création d'un écosystème est l'une de nos forces. Nous combinons cela avec 30 ans d'expérience dans le conseil en matière de gestion de flotte et de politique automobile. Un troisième facteur qui contribue à déterminer notre force est la diversité.

Auparavant, l'accent était mis sur les grandes entreprises, mais aujourd'hui, toute entreprise, tout conducteur, tout client peut s'adresser à nous. Il peut s'agir d'une PME ou d'un travailleur indépendant. Nous avons beaucoup évolué dans ce domaine ces dernières années.»

CHANGE MANAGEMENT

Laurent Loncke travaille comme General Manager chez Arval Belgium depuis deux ans et a beaucoup de pain sur la planche. Avant cela, il a travaillé pour BNP Paribas Fortis Retail Banking. Il est devenu directeur commercial pour les clients privés et responsable de toutes les activités de vente pour le marché de l'etail banking en Belgique. «J'ai vécu beaucoup de changements dans les filiales. Chez Arval, nous

sommes confrontés à de nouveaux défis qui impliquent également de grands changements, une gestion du changement en quelque sorte. Une transformation est nécessaire maintenant, ce qui signifie développer de nouveaux produits, avoir besoin de nouvelles compétences, repenser l'organisation interne, de nouvelles fonctions, préparer le personnel commercial à de nouvelles discussions avec les clients. Au lieu d'un seul produit, la voiture, nous devons penser aux stations de recharge à domicile, au développement d'une application pour répondre à la multimodalité. Et il y a le covoiturage: nous mettons désormais deux voitures à la disposition du personnel à cette fin. Il s'agit donc d'un projet très vaste qui est nouveau pour tout le monde. Tout cela est très excitant, mais c'est aussi un véritable défi que nous affrontons pas à pas.»

ÉCHANGE INTERNATIONAL

Arval fait partie de l'Element-Arval Global Alliance, une filiale de BNP Paribas Fortis. Le groupe est présent dans une cinquantaine de pays, dont 30 en Europe. En termes de taille, Arval Belgium occupe la sixième place. «BNP Paribas Fortis est un actionnaire qui nous apporte beaucoup de soutien, il y a un bel équilibre. Un atout est que nous pouvons louer des voitures avec un bon accord avec la banque. En même temps, nous sommes très autonomes. En tant qu'actionnaire, c'est la banque qui décide de notre stratégie, le top management d'Arval doit développer la stratégie de pointe pour tous les pays: Arval Beyond est un plan quinquennal. Chaque pays peut développer ses propres priorités dans ce contexte. Cela est nécessaire pour répondre à la situation locale. La fiscalité est différente en Belgique qu'en Italie, par exemple. Les pays



scandinaves se concentrent beaucoup plus que nous sur le leasing privé. Les pays scandinaves nous apprennent beaucoup de choses sur les VE, ils ont commencé à le faire plus tôt. J'apprends aussi beaucoup sur le leasing privé, car en Belgique, le marché est limité à environ 20 000 voitures. C'est fascinant de pouvoir échanger des expériences.»

E-RS: CONCEPT GLOBAL POUR LES SOLUTIONS DE CHARGE

L'un des partenaires d'Arval pour le développement du nouveau parking est e-RS, une jeune entreprise commune entre les sociétés Raepsaet Product Design et Sagro. Ils ont combiné leur expertise dans e-RS, qui se concentre sur les solutions de recharge et opère en Belgique et aux Pays-Bas. Evi Van der Plas, CEO: «Avec nos partenaires, nous avons été responsables de la réalisation concrète



du parking d'Arval. Raepsaet Product Design s'est chargé des stations de recharge. Ce qui est bien, c'est que nous pouvons adapter la conception des stations de recharge aux besoins du client. Les couleurs et le logo d'Arval

ont été utilisés dans ce projet. Sagro/De Bokx ont fait le travail de fondation et le câblage. Ensuite, il y a Aatechnics qui s'est occupé de la configuration, de l'installation et de la connexion des points de charge et les boîtiers de distribution.»



CONCEPT TOTAL

La start-up e-RS a été lancée début 2022 et recrute aujourd'hui en force, la demande du marché étant forte. «Nous proposons un concept global pour les solutions de recharge, notamment pour les parkings. Le champ d'application est très large: il peut s'agir d'entreprises, de parcs de vacances, de centres commerciaux ou d'immeubles d'habitation. Nos clients peuvent compter sur une approche de A à Z. Nous voulons décharger le client et être son unique point de contact. Nous fournissons les bornes de recharge, nous creusons, nous posons les câbles, nous organisons l'installation et la configuration des bornes

de recharge et des boîtiers de distribution des câbles, et nous maintenons la place de recharge opérationnelle par la suite grâce à un entretien régulier et à des interventions en cas de problème. Arval est notre premier grand projet, mais nous travaillons sur plusieurs autres grands projets qui seront réalisés dans les prochains mois.»

UNE TECHNOLOGIE UNIQUE

Evi Van der Plas souligne que l'e-RS offre une technologie unique. «Le défi majeur d'Arval était qu'il s'agissait d'un projet de grande envergure, l'un des plus importants en Belgique. Pour ces

projets, nous travaillons avec une technologie centralisée et modulaire. L'électronique se trouve généralement dans la station de recharge elle-même, mais nous proposons une solution où les composants de la recharge sont centralisés dans des armoires pour piétons. Il y a quatre boîtiers de distribution sur le site d'Arval. Les composants sont des composants de charge industriels - provenant de notre partenaire Phoenix Contact - qui ont une durée de vie plus longue. La centralisation des composants de charge présente un certain nombre d'avantages. Par exemple, vous pouvez organiser 'load balancing' pour l'ensemble du parking. Le système



est également plus sûr car les points de charge ne sont alimentés que lorsqu'une voiture est en cours de chargement. Par conséquent, la borne de recharge n'a pas besoin d'être sécurisée.»

UNE PARTIE DE L'INFRASTRUCTURE

La conduite électrique étant de plus en plus répandue, le besoin de bornes de recharge est important. «Nous voyons des entreprises se lancer dans l'action pour équiper des parkings entiers de bornes de recharge. Notre concept va dans ce sens, car il apporte une valeur ajoutée, surtout si vous travaillez à plus grande échelle. Alors qu'une borne de recharge était auparavant principalement un bien de consommation, nous constatons aujourd'hui une évolution vers des solutions de recharge qui font partie de l'infrastructure d'un site d'entreprise. Par l'intermédiaire de notre partenaire Phoenix Contact, nous travaillons également avec la plateforme MINT pour la gestion de l'énergie. Ainsi, vous pouvez relier le parking à des panneaux solaires, par exemple. Il permet d'utiliser de manière optimale les actifs destinés à l'e-mobilité, aux énergies renouvelables et au stockage de l'énergie.» Evi Van der Plas est heureuse de l'issue du projet Arval. «C'est un beau projet et une première réalisation positive de l'e-RS. De plus, j'ai travaillé chez Arval avant cela, c'était donc très agréable de participer à cette réalisation.»

LOGICIELS D'OPTIMILE

Optimile est passée d'une petite entreprise à une entreprise de grande envergure comptant 50 employés.

An De Pauw, CEO: «Nous sommes actifs dans le développement de services de recharge de voitures électriques et de mobilité multimodale. Nous proposons des solutions logicielles pour ces deux piliers. Vous pouvez les voir séparément, mais aussi les combiner en une seule solution intégrée. Nos actionnaires sont BNP Paribas Fortis, AG Insurance et Touring, donc d'une certaine manière nous sommes liés à Arval.»

Les 95 bornes de recharge du parking d'Arval ont été équipées du logiciel Optimile. Elles sont ainsi devenues des stations de recharge intelligentes qui permettent de démarrer, d'arrêter et de gérer les opérations de recharge. Ce dernier point est important pour le marché B2B. «Grâce à la plateforme 'cloudbased' d'Optimile, les entreprises peuvent très facilement intégrer la recharge des véhicules électriques dans leur offre

globale à leurs clients et employés. La plateforme logicielle d'Optimile permet, par exemple, d'ouvrir les stations de recharge aux clients et aux visiteurs, de régler facilement les sessions de recharge publiques, de rembourser automatiquement les employés pour leurs recharges à domicile, etc. L'application pour smartphone qui nous accompagne indique à l'avance tous les prix des bornes de recharge accessibles au public et la carte de recharge qui l'accompagne donne accès à l'un des plus grands réseaux de bornes de recharge d'Europe, avec plus de 230 000 points de recharge au total.»

PRIX DE L'ÉNERGIE

Non seulement le secteur des véhicules électriques est en plein essor, mais les prix de l'énergie le sont aussi. Optimile propose des solutions 'Charging-as-a-Service' (CaaS). «Cela inclut tout ce qui concerne les bornes de recharge et la mobilité électrique. Nous fournissons une connexion entre la station de recharge et notre plateforme logicielle. Vous pouvez donc réinitialiser la station de recharge à distance et cela permet aux employés de recharger leur voiture à la maison ou sur la route. Les employés qui rechargent leur voiture de société à domicile ressentent immédiatement l'augmentation des prix de l'énergie et souhaitent être remboursés pour leurs recharges à domicile. Le logiciel s'assure que l'employeur est facturé, cela est automatisé. Le logiciel permet également de se connecter à des panneaux solaires. Le logiciel est intéressant si vous faites payer votre employeur à la maison, en public ou sur la route. De nombreuses entreprises cherchent également à rendre leur gestion de l'énergie plus intelligente. Ils achètent parfois l'énergie moins cher, ce qui rend la recharge à l'entreprise plus intéressante. Avec un logiciel, vous pouvez traiter la tarification de manière dynamique.»

IL FAUT DAVANTAGE DE BORNES DE RECHARGE

«Une percée a été réalisée sur le marché des voitures électriques et des solutions de mobilité flexible. J'estime que pour atteindre l'objectif d'un parc automobile d'entreprise 100 % électrique d'ici 2026, plus de 100 000 nouvelles bornes de recharge accessibles au public seront nécessaires en Belgique. Optimile est convaincu que le marché B2B jouera un rôle décisif à cet égard: entreprises, promoteurs immobiliers, détaillants, fournisseurs d'énergie, distributeurs de

voitures et exploitants d'installations de recharge. De plus, les constructeurs automobiles, les gouvernements, les développeurs d'infrastructures de recharge, les producteurs de logiciels et les sociétés de leasing innovantes telles qu'Arval, sont pleinement engagés dans des partenariats durables en matière d'eMobility.»

MODAL SHIFT

Optimile est également convaincu que les utilisateurs de la mobilité et les entreprises effectueront le 'modal shift'. «Ils voudront faire l'expérience de la liberté ultime de la mobilité publique et partagée comme alternative aux voitures privées ou de société. Nous fournissons des solutions logicielles aux entreprises qui souhaitent offrir des solutions 'Mobility-as-a-Service' (MaaS) à leurs employés. Notre plateforme logicielle Mobility-as-a-Service regroupe diverses solutions de mobilité en une seule application qui permet aux utilisateurs de planifier, réserver et payer leur voyage en une seule fois. Grâce à notre planificateur d'itinéraires de mobilité multimodale intégré et développé en interne, l'application Optimile suggère différentes options d'itinéraires incluant des combinaisons de différents modes de transport, par exemple les transports publics et un vélo partagé. Vous achetez ensuite les billets pour le voyage directement à partir de l'application grâce aux méthodes de paiement intégrées. Il s'agit d'une solution pour les entreprises et les particuliers qui souhaitent utiliser la mobilité partagée, le vélo, la voiture, le scooter, les transports publics, les facilitateurs de stationnement et les véhicules électriques. Enfin, l'application d'Optimile et la plateforme logicielle sous-jacente basée sur le cloud peuvent être utilisées immédiatement lors de l'introduction d'un budget de mobilité des employés promu par le gouvernement.»

PLUS D'INFOS

www.arval.be

www.e-rs.be

www.optimile.eu

**PREMIER ESSAI:
VOLKSWAGEN ID.BUZZ ET ID.BUZZ CARGO**

FOURGON BRANCHÉ

Dans les années 1950, Volkswagen a lancé un fourgon appelé T1. Disponible en version passagers et fourgon. Le minibus T est devenu de plus en plus populaire et, au fil des ans, il a connu de plus en plus de versions, de couleurs et d'équipements. Il a participé à de nombreux concerts et campings, d'où son nom de «bus hippie».

TEXTE: FILIP DEWULF - PHOTOS: VOLKSWAGEN





LEVEZ LE POUCE

Pour la nouvelle génération de la fourgonnette, VW frappe une fois de plus. Le constructeur allemand donne même au nouveau fourgon une place dans sa famille ID pour arriver au nom de VW ID.Buzz. Et une fois de plus, ils réussissent à briser des cœurs. C'est ce qui ressort de la présentation à la presse internationale et des essais routiers qui l'accompagnent à Copenhague. Jamais auparavant, lors de nos essais, nous n'avions reçu autant de réactions positives, de visages souriants, de cyclistes et de piétons qui sortaient spontanément leurs smartphones, dans l'une des plus grandes villes cyclistes d'Europe, Copenhague. Volkswagen a réussi à donner au nouveau ID.Buzz une allure élégante et frappante, surtout si vous le choisissez dans la combinaison de deux couleurs, jaune, vert ou orange, avec un toit blanc. Suivi par le blanc à l'avant qui se poursuit contre le pare-chocs. Le nom de «hip» est plus que justifié. Sinon, l'ID.Buzz est clairement un enfant de la famille ID, avec ses phares étroits à LED, ses grandes roues et ses gros pare-chocs à l'avant.

UN GROUPE MOTOPROPULSEUR FAMILIER

Pour la propulsion électrique, le Buzz fait appel à la technologie déjà existante des ID.3, ID.4 et ID.5, entre autres. Il s'agit d'un moteur électrique à propulsion arrière délivrant 150 kW ou 204 ch. Cela ne lui confère pas des performances de pointe, puisque son poids et sa ligne de profil sont encore un peu plus élevés que ceux d'un ID.4, par exemple. L'accélération à 100 km/h se fait en 10,2 secondes et la vitesse de pointe est limitée

à 145 km/h. Le pack batterie est celui de 77 kWh. L'autonomie théorique peut donc atteindre 423 km. Nous n'avons pas pu le vérifier lors des premiers essais, mais la consommation constatée laisse présager le meilleur. VW donne 18,6 kWh/100 km/h comme consommation. Nous sommes allés légèrement au-dessus, autour de 21 kWh, mais à condition d'avoir le pied moins lourd, il devrait être possible de passer sous la barre des 20 kWh. La charge va encore plus loin que ce que nous savions déjà, avec des capacités de charge aux chargeurs rapides allant jusqu'à 170 kW, ce qui permet à votre ID.Buzz d'être remplie à 80 % en 30 minutes. La recharge standard à une station de recharge publique ou à votre wallbox peut se faire à 11 kW.

CONFORTABLE

La VW ID.Buzz se conduit comme une VW ID.4, à la différence que l'on ressent encore plus le poids. En raison du silence à bord, le bruit de roulement des pneus était également très audible. La suspension est assez raide, mais pas insurmontable. De plus, la VW ID.Buzz est très confortable avec de bons sièges. Le grand satellite situé à côté de l'écran d'information sur la conduite a été déplacé sur le côté droit du volant et ressemble désormais davantage à un levier, comme celui des clignotants, mais un peu plus épais. La navigation comprend également toujours une bande lumineuse au bas de la fenêtre intérieure pour indiquer si vous devez tourner à gauche ou à droite.

Et malheureusement, nous avons été à nouveau gênés par les curseurs permettant de contrôler

le volume de la radio ou le réglage de la température de la climatisation en bas de l'écran multimédia.

Dans une voiture destinée au transport de passagers, il est dommage qu'elle ne soit pas disponible avec une 3ème rangée de sièges à l'arrière. Mais il est possible que nous puissions encore nous attendre à cela dans une version étendue. Les sièges de la 2e rangée de sièges sont également fixes, ce qui nuit un peu à la modularité, pour ceux qui veulent déjà passer d'une sortie en famille à une autre ou qui veulent emporter un peu plus de choses.

ID.BUZZ CARGO

Pour transporter vos commandes, matériaux de travail ou autres, Volkswagen lance une version transporteur de l'ID.Buzz avec le suffixe Cargo. La partie arrière peut accueillir 3 900 litres de marchandises. Et oui, le Buzz Cargo est tout aussi charmant. Nous avons également mis celui-ci à l'épreuve et en le conduisant, il semble même légèrement plus léger que la version passager. La consommation est également au même niveau.

PAS BON MARCHÉ

Avec un prix de départ de 60 699 € pour l'ID.Buzz et de 53 155 € pour le Cargo, ce n'est certainement pas une affaire. Et traditionnellement, vous pouvez le compléter par un grand nombre d'options. La VW ID.Buzz est d'ores et déjà disponible à la commande. Entre-temps, la production à Hanovre tourne à plein régime, car les commandes se succèdent à un rythme très élevé.

APERÇU

+

- look
- autonomie et consommation
- confort à bord

-

- pas de 3^{ème} rangée de sièges possible
- bruit des pneus
- prix

Le nouveau VW ID.Buzz affiche un look branché, perpétuant la tradition du van hippie original. Bien sûr, il est électrique, ce qui le rend confortable et silencieux. Il n'offre pas de performances exceptionnelles, mais il est suffisamment souple. Cependant, ceux qui voyagent avec 7 ou 8 personnes devront attendre une éventuelle version étendue.



TEST: VW ID.5 GTX ET PRO PERFORMANCE

L'AMI DE TOUS

Il ne fait aucun doute que des dérivés de l'ID.3 et de l'ID.4 seront également utilisés par Volkswagen. C'est le tour de la VW ID.5, que nous avons pu tester en deux versions.

TEXTE: FILIP DEWULF - PHOTOS: VOLKSWAGEN

On peut dire que l'ID.5 est la version plus moderne de l'ID.4. Avec sa ligne fluide de coupé, il apparaît comme plus stylisé que l'ID.4, légèrement plus robuste. Le plus frappant est la ligne de toit inclinée de l'ID.5, tout le reste reste identique: la plate-forme (la MEB bien connue), l'empattement et la technologie. Même à l'intérieur, l'espace est le même et il est généreux. Il y a beaucoup d'espace à l'avant et à l'arrière, et le coffre est également satisfaisant avec 549 litres à 1561 litres avec les sièges arrière rabattus. Ce qui souligne certainement aussi les ambitions familiales de cette voiture.

204 OU 299 CV

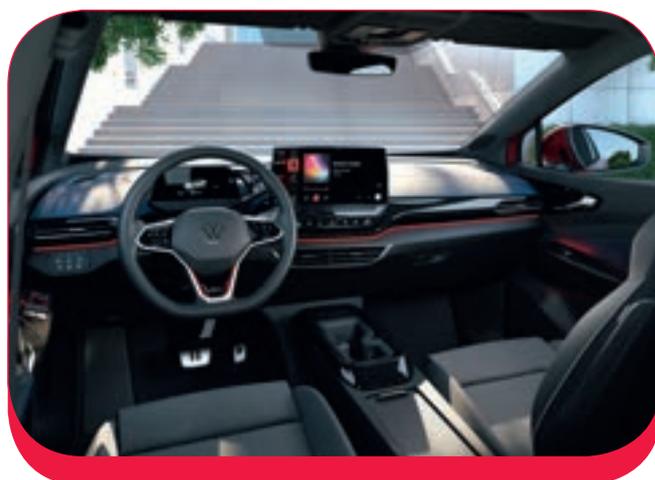
Dans la Pro Performance, vous disposez d'un moteur électrique placé sous les roues, qui alimente les roues arrière. Comme sur les autres modèles ID, cette combinaison garantit des performances en douceur et vous atteindrez les 100 km/h en 10,4 secondes. Ceux qui trouvent que cela ne suffit pas peuvent opter pour la GTX. Après les appellations GTI, GTE et GTD, cela devrait faire apparaître le modèle sportif dans la gamme électrique. La GTX le fait grâce à deux moteurs qui assurent la transmission des roues et une puissance de 299 ch. Avec cela, le compteur de vitesse affiche 100 km/h après 6,3 secondes. La voiture est très souple et enthousiaste, sans doute aussi grâce à la direction plus directe, qui donne même une impression de légèreté. La suspension est également réglée un peu différemment, et ceux qui cochent le Pack Sport Plus dans la liste des options peuvent modifier certains réglages via différents profils de conduite. Cette option est disponible sur les deux versions, mais définitivement recommandée sur la GTX.

77 KWH

Les deux modèles disposent d'une batterie de 77 kWh sous le plancher. Avec une batterie complètement chargée, notre Pro Performance affichait une autonomie maximale de 471 km sur l'ordinateur de bord. La GTX a fait environ 30 km de moins. En pratique, ils atteignent donc facilement

400 km. Surtout si, dans le cas de la GTX, vous ne voulez pas aller à toute vitesse tout le temps, c'est un beau résultat. La consommation de la Pro varie de 15,6 kWh/100 km à 24,2 kWh/100 km et 17,5 kWh. Pour la GTX, ce chiffre est logiquement légèrement supérieur, avec des chiffres allant de 17,5 kWh/100 km à 25,6 kWh.

La recharge des batteries peut se faire à une vitesse maximale de 135 kW si la station de recharge est équipée pour cela, ce qui est légèrement plus rapide que l'ID.4, avec ses 125 kW. À cette vitesse, vous pouvez recharger à 80 % en 28 minutes, selon les chiffres officiels. Après un trajet d'Ostende à Namur, en explorant la région et le retour, la navigation nous a indiqué de nous arrêter à Wetteren chez Ionity. Le temps d'un frappuccino rafraîchissant



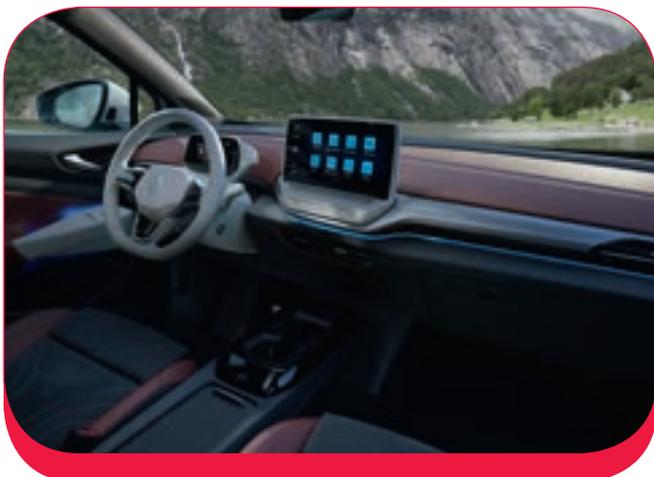


et de suivre brièvement les exploits de Wout van Aert dans le Tour, pour avoir 200 km supplémentaires à notre disposition dans une demi-heure de retour. Nous n'avons pas connu de stress de charge avec cette voiture, car le nouveau logiciel planifie soigneusement les arrêts de charge via la navigation et indique également la capacité de la station de charge.

INTÉRIEUR

Beaucoup a déjà été dit et écrit sur l'intérieur et surtout sur sa finition dans toute la gamme ID. Nous avons remarqué qu'il varie assez fortement en fonction de la finition choisie. Nos deux versions avaient une combinaison de couleurs contrastantes à l'intérieur et les matériaux utilisés étaient corrects. Ce n'est qu'au bas du tableau de bord et des panneaux de porte (ce qui était particulièrement visible dans la Pro) que l'on trouve des plastiques durs.

Nous apprécions moins les glissières de commande de la température situées en bas de l'écran d'infodivertissement, ainsi que l'inévitable «clunk» qui vous fait toujours sursauter lorsque vous actionnez les vitres ou les rétroviseurs. Seuls 2 boutons sont disponibles pour les commandes de vitres électriques, vous devez donc appuyer à chaque fois sur le bouton «arrière» pour actionner les vitres arrière.



PAS BON MARCHÉ

Les SUV ne sont déjà pas vraiment bon marché et certainement pas la gamme électrique. Notre ID.5 Pro Performance commence avec un prix de base de 50 990,01 € et, dans le cas de la GTX plus puissante, c'est déjà 57 205 €. Ajoutez quelques (belles) options et vous vous rapprochez des 68 000,00 € (Pro) et 72 000,00 € (GTX). Les indépendants sont évidemment avantagés par la fiscalité et la déductibilité favorables, les particuliers y réfléchissent déjà à deux fois.

Volkswagen a ajouté une version supplémentaire à la gamme avec l'ID.5. A part la ligne de toit inclinée, c'est la même voiture qu'une ID.4. Il n'y a rien de mal à cela, car elle se conduit agréablement, silencieusement et confortablement. L'autonomie est à la hauteur, ce qui rend le stress de la recharge inutile. La GTX ajoute un certain plaisir de conduite avec une tenue de route plus précise, plus d'adhérence et de meilleures performances, sans être une véritable voiture de sport.

APERÇU

- | | |
|---|---|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • autonomie et consommation de conduite • espace • tenue de route | <ul style="list-style-type: none"> • pas de prix cassés • boutons de commande de la climatisation • bruit irritant aux commandes |

la BOURSE DU VIN

Assortiment Découverte

Découvrir nos vins uniques et laissez-vous surprendre par cet assortiment Découverte avec 2 verres ! Testez et savourez :

- le frais Wairau Pacific Sauvignon Blanc
- le Victoria 'Favorite Selection' Chardonnay médaillé d'or
- le sublime Marques de Cus Verdejo
- le fruité Numéro 20 'Fragrance' Rosé
- le majestueux Massimo Firelli Susumaniello Prestige
- le souple Truffe d'Or Merlot

Bénéficiez de **36 % de réduction**
et de la livraison gratuite grâce au
code **EMAD141**.

~~76,24~~
-36 %
Seulement
48²⁰ €
par assortiment

Une sélection de notre Panel de dégustation

Tous nos vins sont testés à l'aveugle par un panel de dégustation composé de neuf experts en vin, qui comptent ensemble 170 ans d'expérience de dégustation. Les meilleurs vins les plus intéressants sont sélectionnés par leur soin.



Notre savoir-faire se déguste avec sagesse.



Commandez sur **BOURSEDUVIN.BE/ECOMOBIEL**

SCANNEZ
ET PASSEZ
COMMANDE



*Action valable jusqu'au 30/11/2022 inclus ou jusqu'à épuisement des stocks. Art. E102594. Assortiment de 6 bouteilles (75 cl) + 2 verres. Réduction et livraison gratuite disponible avec code. Commandez par téléphone au 011/98 83 79, lun. - ven. 08h30 - 17h00.



Dégustation à l'aveugle



100% satisfait ou remboursé



Commandez aujourd'hui et soyez livré demain



100 ans d'expérience de dégustation

TSG Charge

Votre partenaire pour les solutions d'e-mobilité

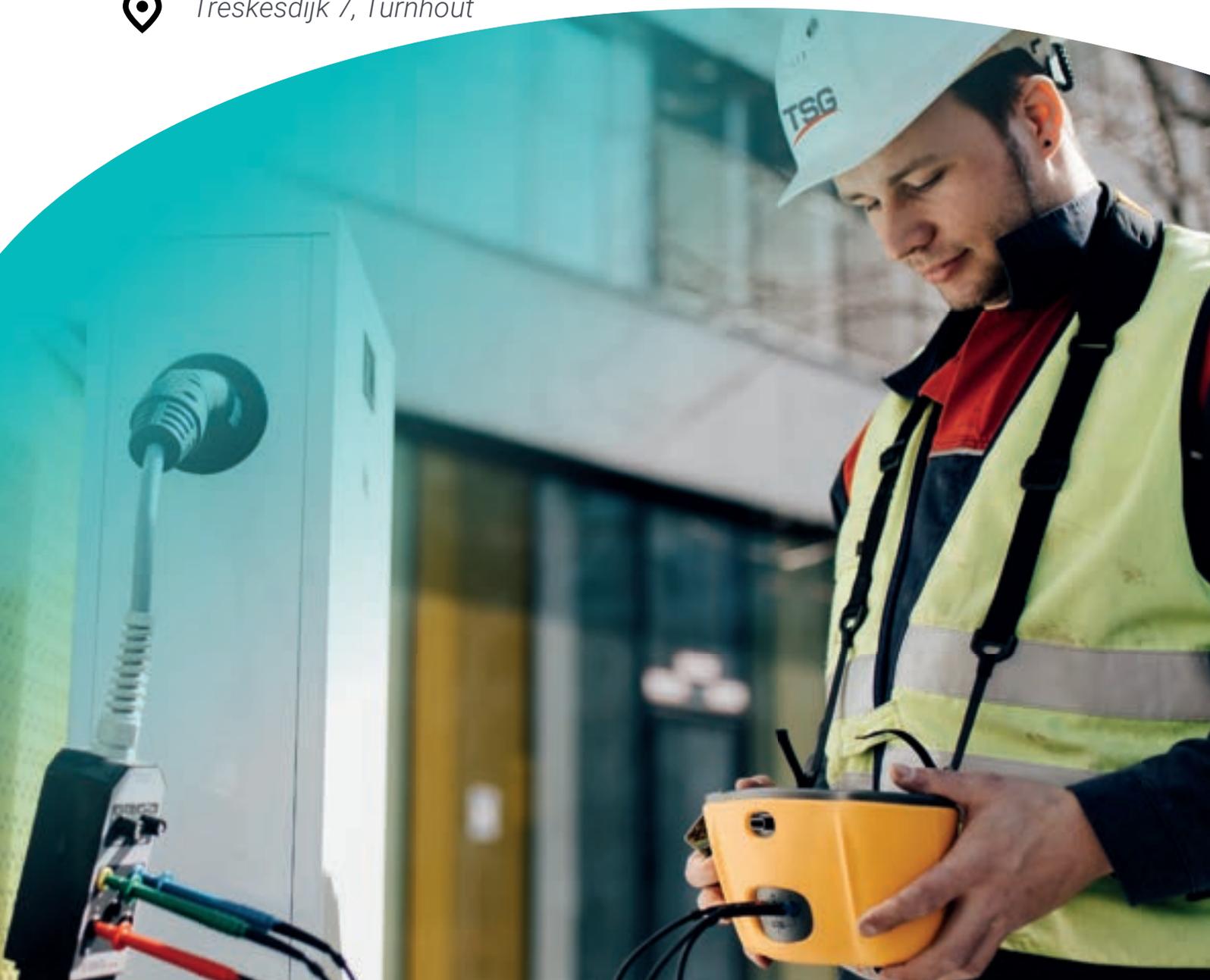
Fournisseur de solutions globales pour les réseaux de distribution d'énergie

 <https://www.tsg-solutions.com/be-fr/tsg-charge/>

 +32 14 44 85 00

 ev.turnhout@tsgnortheurope.com

 Treskesdijk 7, Turnhout



IVECO

En route vers le changement



eDAILY. Libérez une nouvelle énergie.

eDAILY. SIMPLEMENT ÉLECTRIQUE

-  **Polyvalent et flexible**
 - Gamme complète de fourgons et châssis-cabine de 3,5 tonnes à 7,2 tonnes
 - Jusqu'à 15 kW ePTO et même puissance de traction que le diesel
-  **100% connecté et assisté**
 - Systèmes d'assistance avancés et intelligents
 - Contrats d'entretien et de réparation sur mesure
-  **Solide et puissant**
 - Châssis unique avec carrosserie sur poutrelles
 - Moteur 140 kW avec Hi Power boost et le mode Eco
-  **Durable et dynamique**
 - Zéro émission et extensible batteries jusqu'à 111 kWh
 - Faibles coûts d'exploitation





Une offre polyvalente à haut rendement énergétique

La voiture électrique, c'est l'avenir. Il est donc important de posséder une borne de recharge de qualité chez soi ou sur le parking de son entreprise.

Atteindre ensemble l'objectif **zéro émission**



- Les solutions de recharge commerciales de Wallbox sont conçues pour offrir des sessions de recharge de VE efficaces à grande échelle. Pour le stationnement partagé dans les bureaux, les magasins, les restaurants, les bâtiments commerciaux et autres lieux possibles.
- Les entreprises peuvent **combiner** nos chargeurs avec n'importe lequel des abonnements de la **plateforme myWallbox** et **gérer** tous leurs points de charge depuis le cloud.
- Wallbox propose également des **solutions OCPP** (Open Charge Point Pro-protocol) qui peuvent être intégrées à d'autres plateformes. Cela permet d'assurer l'interopérabilité au fur et à mesure que votre infrastructure de recharge se développe.



L'équipe expérimentée

de Project Zero partage ses connaissances sur les émissions zéro et la gestion plus intelligente de l'énergie à travers **diverses formations**.

www.project-zero.be
www.wallbox.com

Les 5 piliers de Projet Zéro

- **Produire** sur la base de l'énergie solaire, avec nos panneaux solaires Solartech.
- **Stocker** l'énergie lorsque vous avez des excédents en utilisant des batteries domestiques.
- **Gérer** l'énergie de manière intelligente grâce aux solutions domotiques de Smappee.
- **Utiliser** l'énergie selon vos besoins grâce aux stations de recharge pour voitures électriques.
- **Réduire** votre consommation d'énergie grâce à l'éclairage LED à économie d'énergie.

Project Zero Belgique

Tél. +32 (0)56 71 15 01

Fax: +32 (0)56 70 11 54

E-mail: sales@project-zero.be

www.project-zero.be

PROJECT
ZERO[®]
one stop energy shop

ETAP^{PRO}

Une nouvelle solution de charge visionnaire

Le nouveau ETAPpro combine le meilleur de la technologie et de la mobilité en un seul appareil. Il peut être utilisé comme une station de charge fixe, mais peut aussi être emporté en voyage pour se recharger n'importe où avec un câble adaptateur adapté. Vous pouvez gérer et surveiller l'ETAPpro partout et à tout moment grâce à une application sur votre téléphone.

L'ETAPpro offre non seulement une flexibilité mobile, mais dispose également d'une multitude de fonctionnalités qui ne feront que croître avec le temps. Nous nous sommes assurés que tout le matériel nécessaire est fourni dans l'ETAPpro pour mettre en œuvre toutes les nouvelles fonctionnalités futures via des mises à jour logicielles automatiques et sécurisées.

L'ETAPpro s'adapte automatiquement à votre consommation domestique ou à la production de vos panneaux solaires, dispose de fonctions de programmation très complètes, d'une option d'écrêtement des pointes (tarif de capacité !), peut surveiller les prix dynamiques de l'électricité pour décider du moment de la charge et communique toutes ses données à notre stockage cloud, où elles sont accessibles pour des rapports détaillés, la facturation fractionnée et bien plus encore.

L'installation est simple, la connexion se fait via l'application ETAP pour Android ou iPhone, et la communication entre plusieurs chargeurs ETAPpro et le compteur numérique ou un compteur d'électricité se fait via le câblage électrique, donc sans connexion wifi ou câblage supplémentaire. Le chargeur est équipé de la communication standard Bluetooth, WIFI, RFID, GPS, 4G et PLC. Aucune option supplémentaire coûteuse n'est nécessaire.

Le fait qu'ETAPpro soit si intelligent vous permet d'économiser chaque année une somme considérable sur votre facture d'électricité, ce qui fait de ce chargeur le plus avancé et le plus rentable du marché.

- Mono ou triphasé jusqu'à 22kW*.
- RFID pour l'utilisation de la carte de paiement.
- GPS pour les réglages spécifiques à un lieu et la protection contre le vol.
- Entièrement compatible avec OCPP 1.6 et 2.01** pour une utilisation avec les plateformes CPO.
- Des capacités d'équilibrage de charge très étendues entre différents ETAPpros.
- Idéal pour une installation à domicile ou avec plusieurs points de charge sur une ligne d'alimentation électrique.

* Certaines fonctionnalités seront implémentées dans les futures mises à jour gratuites et automatiques du logiciel.

**OCPP 2.01 sera mis en œuvre au premier semestre 2023.



EVCHARGEKING

Contact: info@evchargeking.com
www.evchargeking.com



STROMER ST3 SPECIAL EDITION

Lors du Stromer Universe à Anvers, un événement destiné aux concessionnaires Stromer, un nouveau membre de la famille Stromer ST3 a été présenté. Il s'agissait d'une édition spéciale du ST3 Pinion qui a été lancée plus tôt cette année. L'édition spéciale a été peinte en Ipanema Brown et est limitée à 700 exemplaires, ce qui la rend particulièrement exclusive.

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE - PHOTOS STROMER

TRANSMISSION HAUT DE GAMME

Le Stromer ST3 Special Edition est un dérivé du STR3 Pinion. Ce speed-pedelec utilise une transmission Pinion à 9 vitesses. La particularité de ce Pinion est qu'il est monté sur le pédalier, et non dans la roue arrière. Avec la boîte de vitesses Pinion, vous pouvez facilement passer d'une vitesse à l'autre grâce à un commutateur rotatif situé sur votre guidon, et ce, à l'arrêt ou en roulant. En outre, l'e-bike est équipé d'une transmission par courroie Gates Carbon, issue de la compétition moto. La «boîte de vitesses» et la courroie d'entraînement fonctionnent de manière particulièrement souple et silencieuse, et sont également très durables et nécessitent peu d'entretien.

La boîte de vitesses Pinion nécessite un cadre adapté, et dans ce ST3, avec la transmission par courroie, elle est intégrée de manière très élégante au design du vélo. Cela donne à la ST3 Special Edition une allure très élégante.

DES TRAJETS LONGS ET CONFORTABLES

Le moteur situé dans la roue arrière délivre une puissance élevée de 820 Watt avec un couple de 44 Nm. Cela garantit une accélération douce et silencieuse jusqu'à 45 km/h. En outre, cette édition spéciale est équipée d'une batterie d'une capacité impressionnante de 983 Wh.

Cette batterie lourde de près de 1 kWh vous permet de parcourir jusqu'à 180 kilomètres avec le ST3, sans avoir à le recharger, ce qui est particulièrement loin pour un pedelec rapide.

Vous pouvez d'ailleurs parcourir ces 180 kilomètres dans le plus grand confort. Le ST3 Special Edition est équipé d'une tige de selle à suspension Kinect, et peut être obtenu en option avec une fourche à suspension. Tous ces éléments garantissent que chaque nid de poule ou bosse pendant votre trajet en vélo est pris en charge, vous offrant ainsi un confort de conduite maximal.



ENTIÈREMENT CONNECTÉ

Comme les autres vélos Stromer, celui-ci est entièrement connecté via le réseau mobile et l'application Stromer OMNI Connect. Grâce à cette application, les réglages du moteur de votre vélo peuvent être entièrement adaptés à vos préférences personnelles, et vous pouvez également accéder à de nombreuses statistiques à tout moment. Par exemple, vous pouvez facilement voir combien de fois vous avez déjà roulé à vélo, au total ou pendant une période spécifique.

Plus important encore, l'application OMNI Connect offre une triple protection antivol. Lorsque le vélo est verrouillé, mais qu'il est déplacé ou remorqué, ce système est en action. Le vélo est alors immédiatement verrouillé, les

feux se mettent à clignoter et le klaxon retentit, le positionnement GPS est activé et le propriétaire est averti par SMS et/ou par e-mail que quelqu'un essaie de voler son vélo.

En outre, le système connecté garantit que les mises à jour logicielles du vélo sont effectuées automatiquement, que vous pouvez verrouiller ou déverrouiller le vélo à distance et que vous pouvez déconnecter la batterie sans utiliser de clé.

Ce qui est également agréable, c'est que de nouvelles fonctionnalités sont régulièrement ajoutées dans l'application, de sorte que vous êtes toujours au courant des dernières technologies utilisées par Stromer.



LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

Lorsque vous prenez la route avec un Speed-Pedelec, il est préférable de le faire de la manière la plus sûre possible. De série, la Stromer ST3 possède des caractéristiques qui améliorent la sécurité, comme des pneus à haut volume et un excellent éclairage qui vous rend plus visible pour les autres usagers de la route.

En option, la ST3 Special Edition est également disponible avec l'ABS. Le système ABS garantit que votre roue avant ne se bloquera pas. Cela permet également de maintenir le contrôle de votre vélo lors des manœuvres de freinage brutales. Grâce au système ABS, il est presque impossible de se retourner lors de ce freinage

brutal, ce qui améliore la sécurité. Même lors d'un trajet en automne, où la surface de la route est jonchée de feuilles sèches et humides, l'ABS peut vous aider à éviter de glisser lors du freinage.

DISPONIBILITÉ

La Stromer ST3 Special Edition sera disponible en deux versions dès cet automne. Vous pouvez choisir un vélo avec ABS et fourche à suspension, ou sans ABS et fourche à suspension. Les deux modèles sont finis en Ipanema Brown. La version sans ABS sera disponible à partir de septembre 2022, tandis que la version avec ABS et fourche à suspension sera disponible en octobre.

Notez qu'il s'agit d'une édition limitée, dont seulement 700 unités seront fabriquées. Si ce speed-pedelec semble être votre truc, n'attendez pas trop longtemps pour trouver un concessionnaire, afin de pouvoir encore tester le confort et la sécurité de la ST3 Special Edition cet hiver.

PRIX

Special Edition Ipanema Brown: à partir de €8,258

Special Edition Ipanema Brown avec ABS et fourche suspendue: à partir de 9 108 euros



PREMIER ESSAI: NOUVELLES DS7 E-TENSE 225 ET E-TENSE 360 4X4

L'ÉLÉGANCE ET LE CONFORT COMME RÉFÉRENCES

DS, la marque de luxe et de haut de gamme du groupe Stellantis. Et bien sûr, un SUV ne peut manquer à sa gamme. La DS7 a commencé sa carrière en tant que DS7 Crossback en 2017, lorsque même Emmanuel Macron l'a choisie comme voiture de service. Chez DS, le DS7 Crossback représente 42 % des ventes totales, dans un segment où 1 acheteur sur 5, soit environ 57 %, choisit un SUV. Il est temps d'adopter un nouveau style et de nouvelles motorisations, DS misant fortement sur la technologie hybride rechargeable. Nous avons pu mettre la nouvelle DS7 à l'épreuve près de Nice, sur la Côte d'Azur. Donc, à partir de maintenant, nous l'appellerons DS7 sans le suffixe Crossback.

TEXTE: FILIP DEWULF - PHOTOS: DS AUTOMOBILES

DS AUTOMOBILES

Le caractère de la nouvelle DS 7 est dû à des changements radicaux à l'avant et à l'arrière. Ces derniers sont reconnaissables à leur nouveau front aux lignes plus nettes. On notera en particulier la nouvelle signature lumineuse, le DS LIGHT VEIL, comme on appelle les nouveaux feux de jour. À l'arrière, on retrouve les feux arrière à LED en forme de spirale avec effet vortex et finition métallique foncée. Et le plus frappant, c'est que le nom «DS AUTOMOBILES» occupe toute la largeur de l'arrière. A l'instar de marques comme Porsche ou Lexus, il existe des références plus terribles. Il existe également de nouvelles couleurs, comme le bleu saphir et le gris laqué, en plus du gris platine, du noir Perla Nera, du perle de cristal et du blanc perle.

3X HYBRIDE RECHARGEABLE

La gamme DS7 se concentre principalement sur les véhicules hybrides rechargeables, avec lesquels DS séduit le marché des flottes en proposant une fiscalité attractive. La gamme débute avec l'E-TENSE 225 à traction avant, qui combine un moteur à essence de 180 ch et un moteur électrique de 110 ch. Cette appellation trahit la puissance combinée de 225 ch. Entre les deux, il y a l'E-TENSE 300 4x4, qui combine un moteur à essence de 200 ch avec deux moteurs électriques de 110 ch et 113 ch, respectivement. Au sommet de la gamme, on trouve la nouvelle DS7 E-TENSE 360 4x4, qui dispose également d'un moteur à essence et de deux moteurs électriques



entraînant les quatre roues, pour une puissance combinée de 360 ch. Cela vous permet de sprinter jusqu'à 100 km/h en 5,2 secondes.

Toutes les versions utilisent une batterie de 14,2 kWh pour leur puissance électrique. L'autonomie en mode électrique peut ainsi atteindre 62 km. Dans notre version testée de 225 ch, l'ordinateur de bord indiquait même une autonomie de 66 km avec une batterie complètement chargée. Dans la version 360 ch, elle n'était que de 38 km. Nous avons fait un tour d'environ 150 km avec la E-TENSE de 225 ch et là, nous avons pu enregistrer une consommation d'essence de 5,6 litres aux 100 km. Le parcours se composait en partie d'autoroutes et de routes de montagne à travers l'arrière-pays de Cannes. Avec la E-TENSE de 360 ch, le trajet a été d'environ 120 km à travers de petits villages et sur des routes de montagne principalement, et ici le pouvoir de récupération de la batterie était particulièrement frappant. En

partant d'une batterie chargée à 100% et d'un ordinateur de bord indiquant seulement 38 km d'autonomie électrique, nous avons réussi à avoir environ 8 km d'autonomie électrique restante, malgré le fait que nous ayons conduit la dernière partie de notre parcours en mode purement électrique. Une grande réussite, qui démontre une fois de plus l'interaction parfaite entre les moteurs à essence et électriques.

CONFORT

DS est synonyme de confort raffiné et la E-TENSE 225, en particulier, est à la hauteur. Nous avons effectué notre essai en toute tranquillité, aidés en cela par la boîte automatique à 8 rapports qui passe parfaitement les vitesses. Dans le cas de la E-TENSE, nous avons été à nouveau agréablement surpris par le compromis entre ce même confort et des suspensions plutôt agréables. Sans doute grâce à la SUSPENSION ACTIVE SCAN DS, proposée de série sur les versions E-TENSE.

La nouvelle DS7 perd son nom de Crossback et affiche fièrement DS Automobiles sur le couvercle du coffre à l'arrière. Avec 3 hybrides rechargeables, il a l'embaras du choix, allant du confort à la française dans la 225 E-TENSE à une certaine sportivité et puissance de traction dans la version supérieure 360 E-TENSE 4x4.



BASTILLE, RIVOLI OU OPERA

Vous choisissez d'abord la nouvelle DS7 dans la gamme Performance Line ou Performance Line+, avant de la compléter par l'un des habitages Bastille, Rivoli ou Opera. Caractéristique est la montre BRM sur la console centrale, à côté du cuir avec des inserts et des coutures assortis à la couleur, l'élégance à la française comme ils aiment l'appeler. Le système d'infodivertissement DS IRIS demande un peu de temps pour s'y habituer, car nous devons parfois chercher certaines fonctions. Nous trouvons également dommage qu'il n'y ait pas de boutons physiques pour contrôler la climatisation, tout est commandé sur l'écran tactile.

La nouvelle DS7 en 225 E-TENSE Bastille est proposée à partir de 52 800 €. Pour une version supérieure 360 E-TENSE, vous payez 73 850 €.

APERÇU

+

- consommation
- compromis confort-sport (360 E-TENSE)
- style

-

- commandes d'info-divertissement
- pas de boutons physiques pour la climatisation
- prix version supérieure



**VETON PROPOSE DES BORNES DE RECHARGE DESIGN
POUR DES ALLÉES ET DES FAÇADES ATTRAYANTES**

**«POUR UNE FINITION SUBLIME,
CHAQUE DÉTAIL COMPTE»**

Les voitures électriques ne peuvent plus être ignorées parce qu'elles sont meilleures pour l'environnement. Les bornes de chargement classiques ont un aspect très neutre, mais Veton a proposé des alternatives élégantes. Les entreprises de construction, les architectes et les installateurs sont heureux de les suivre.

TEXTE: HILDE PAUWELS - PHOTOS: VETON



Disposer de sa propre station de recharge est vraiment essentiel pour ceux qui optent pour une voiture électrique. Pour des raisons écologiques, la conduite électrique est un excellent choix. Une borne de recharge a une capacité plus élevée qu'une prise ordinaire, elle est donc plus rapide et plus sûre. Généralement, ils sont placés à l'entrée ou contre la façade. «Nous nous sommes demandés comment nous pouvions également rendre un poste de charge esthétiquement agréable, en tenant évidemment compte de tous les aspects fonctionnels nécessaires. Il devrait vraiment être un élément de design qui ajoute du cachet à une belle allée ou à une belle façade», affirment Jens Téblick et Brend Brentjens de la société Veton. Ce sont des entrepreneurs dans l'âme. Ils ont auparavant travaillé ensemble en tant que fondateurs et collègues d'une société informatique axée sur les idées créatives et innovantes. Aujourd'hui, ils adoptent une approche différente, mais la dimension créative et originale ressort toujours avec force dans leur nouvelle entreprise.

FINITION HAUT DE GAMME

Veton conçoit lui-même les stations de recharge. Plus important encore, ils sont facilement utilisables. Le design est particulièrement esthétique. Le look est épuré et minimaliste, donc intemporel. Une lumière LED chaude et une couleur intérieure dorée et réfléchissante

procurent une sensation agréable. «Lorsque vous passez devant une allée la nuit et que vous voyez la station de recharge avec un éclairage, c'est très attrayant», expliquent Jens et Brend. Quatre couleurs sont disponibles pour la finition: Noir impérial, blanc coton, bleu nuit et vert médusa. En ce qui concerne le matériau, outre le modèle standard en acier revêtu de poudre, il existe plusieurs options telles que le bois de teck, la pierre naturelle bleue et le marbre. «Nous proposons des bornes de recharge exclusives et élégantes qui s'harmonisent avec le design extérieur. Elles attirent le regard et s'intègrent harmonieusement dans l'environnement. Notre vision est qu'opter pour des véhicules électriques n'est pas seulement écologiquement responsable, mais que cela peut aussi être beau.»

VALEUR AJOUTÉE SUPPLÉMENTAIRE

L'aspect visuel est remarquable, mais les stations de recharge sont également très pratiques. Les modèles «One» et «Two» de Veton sont des modèles autonomes, nommés ainsi parce qu'ils permettent de recharger une ou deux voitures simultanément. Les modèles «Wall» ont été conçus pour être fixés à la façade. «L'électronique est en place et fonctionne. Tout ce qui est techniquement possible aujourd'hui, nous le fournissons. Par exemple, les contrôleurs peuvent être intégrés dans des systèmes domotiques ou être commandés de l'extérieur via des applications. Par exemple, par des plateformes capables de suivre les sessions de facturation et de les régler avec l'entreprise.»

DURABLE

Jens Téblick et Brend Brentjens adoptent une approche durable. Si vous disposez de panneaux solaires, vous pouvez utiliser une énergie renouvelable pour la recharge. En conduisant électriquement, vous réduisez les émissions de polluants particuliers et de CO₂, entre autres. Veton est une jeune entreprise qui a été lancée officiellement en février 2021 et qui est très orientée vers l'avenir. «Il est important de noter que nous utilisons de l'acier résistant à la rouille pour nos modèles, contrairement aux autres fabricants qui travaillent principalement avec du plastique ou de l'aluminium. C'est pourquoi nos produits sont extrêmement robustes. Ils ont une durée de vie plus longue et peuvent résister à tous les types de temps, que ce soit la neige, le froid ou la chaleur. Cela est principalement dû au fait que l'électronique est logée dans un boîtier séparé, qui est placé à l'intérieur. Si quelque chose se casse, ce composant peut être facilement remplacé. C'est également beaucoup plus solide sur le plan écologique et économique que si l'on doit remplacer toute la station de recharge.»

LES PARTENAIRES SONT LES BIENVENUS

Le marché cible de Veton se compose principalement de particuliers. Pour la distribution et l'installation, l'entreprise travaille avec des partenaires tels que des architectes, des installateurs et des entreprises de construction. Parfois, ceux-ci n'achètent que le cadre et pour la finition, ils recherchent, par exemple, le même type de marbre que celui utilisé dans la maison. De cette façon, la station de recharge s'intègre parfaitement à son environnement. Les partenaires désireux de travailler avec Veton sont les bienvenus. Nous travaillons avec un certain nombre d'installateurs et d'entreprises de construction certifiées. Entre autres, l'entreprise de construction Vlassak-Verhulst travaille avec les stations de recharge Veton. Vlassak-Verhulst possède de nombreuses années d'expertise dans la construction de villas exclusives. Vlassak-Verhulst et Veton partagent les mêmes valeurs: le souci du détail, une finition parfaite, l'authenticité.

GOÛTEZ À L'ATMOSPHÈRE ET LAISSEZ-VOUS INSPIRER:

www.veton.be - info@veton.be
+32 (0)3 375 51 20
Prins Boudewijnlaan 7 Unité A07
2550 Kontich

iLucharge

Prenez en main la recharge de votre véhicule électrique.

L'iLucharge est la meilleure solution pour recharger les véhicules hybrides et électriques de manière fiable, abordable et intelligente. Combinez l'écologie et l'économie avec notre mode intelligent, et chargez votre véhicule avec votre surplus d'énergie solaire.



Une charge intelligente.

Contrôlé par iLusmart, iLucharge charge votre voiture avec l'énergie solaire excédentaire.



Télécommande.

Contrôlez la recharge de votre véhicule électrique et obtenez des informations sur l'historique de vos chargements.



Chargement à partir du mur.

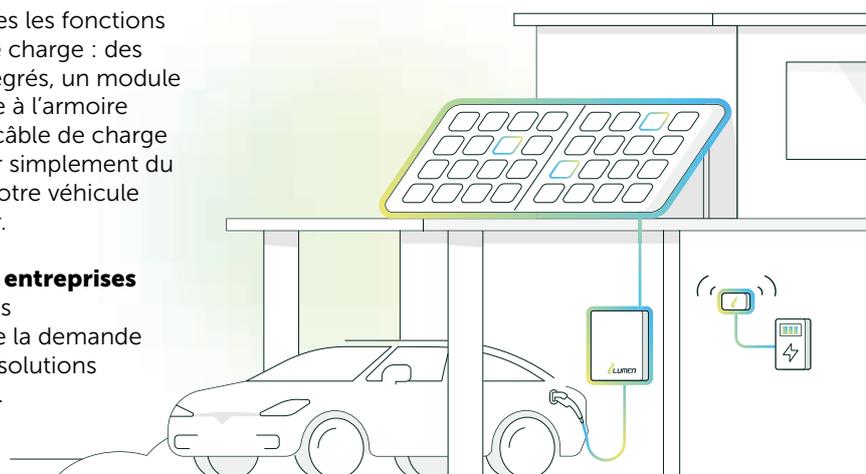
Mise en œuvre facile dans votre système énergétique. Un câble fixe qui charge votre véhicule électrique en toute sécurité avec l'énergie solaire ou simplement une borne de recharge ? Le choix est le vôtre.



iLucharge contient toutes les fonctions standard d'une station de charge : des dispositifs de sécurité intégrés, un module de charge qui se connecte à l'armoire électrique existante et un câble de charge fixe qui permet de le retirer simplement du mur et de le brancher sur votre véhicule électrique pour le recharger.

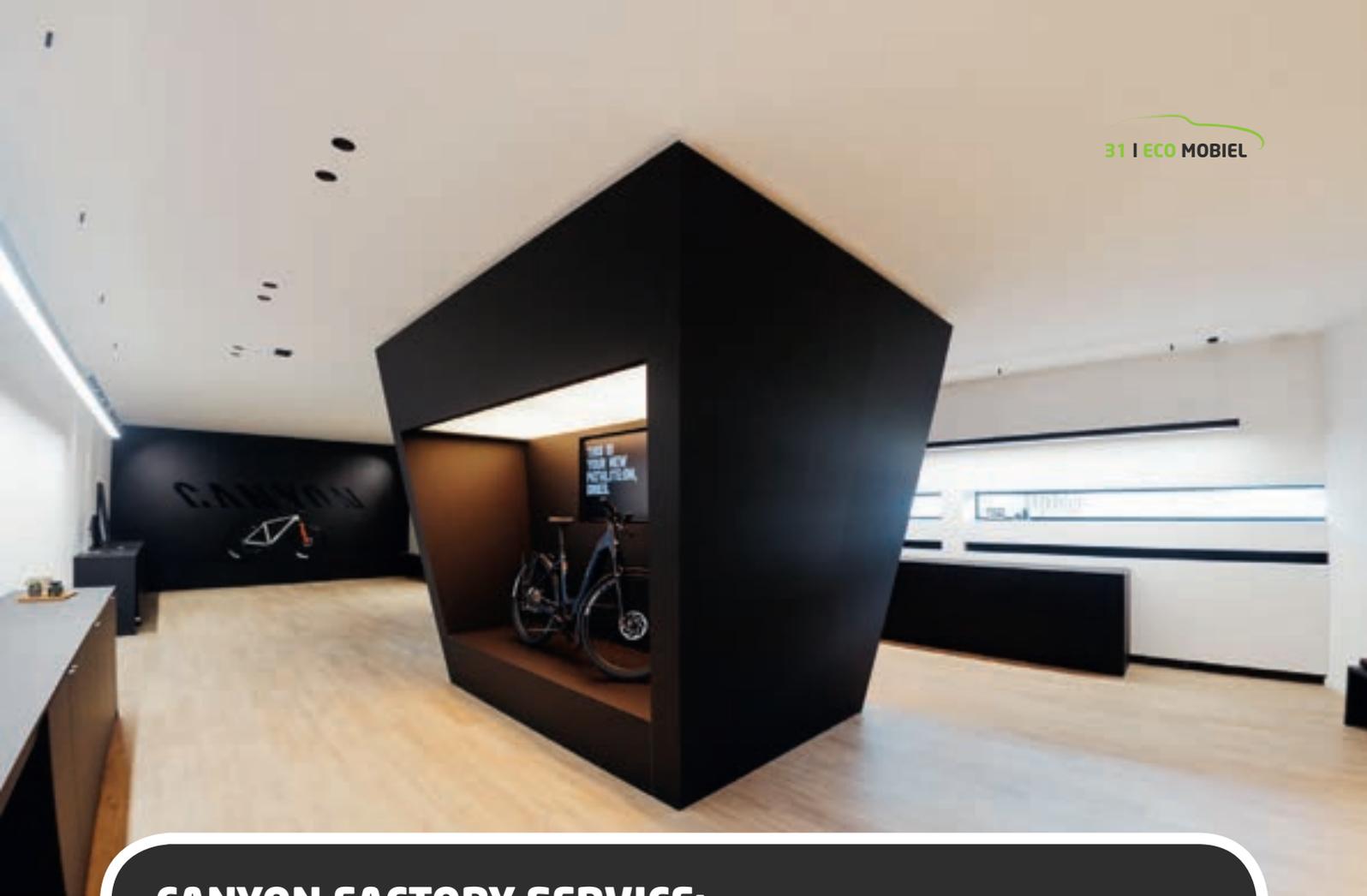
La solution idéale pour des entreprises

iLumen propose des solutions personnalisées en fonction de la demande de l'entreprise, y compris des solutions pour les employés à la maison.



iLUMEN

L'économie verte est ici. Et c'est pourquoi iLumen offre déjà maintenant une gestion de l'énergie avancée pour optimiser le rendement de votre énergie solaire tant pour des particuliers que pour des entreprises.



CANYON FACTORY SERVICE: LA BELGIQUE EN TANT QUE PIONNIÈRE

Canyon est connue comme une marque de vélos avec un excellent rapport qualité/prix, mais aussi comme la marque qui ne vend ses vélos qu'en ligne. Jusqu'à récemment, vous pouviez entretenir votre vélo Canyon dans quelques centres de service répartis dans toute la Belgique, mais Canyon a récemment ouvert le Canyon Factory Service à Rotselaar. Un atelier moderne et haut de gamme où vous pouvez toujours aller avec votre vélo Canyon.

TEXTE: JOCHEN SCHEIRE - PHOTOS CANYON



PAS SEULEMENT DANS LES COURSES

En particulier dans le monde des vélos de course, Canyon est devenu un très grand acteur. Dans le peloton cycliste, vous trouverez une ou plusieurs équipes professionnelles qui font confiance à la marque allemande pour réaliser des performances de haut niveau depuis des années. Avec Mathieu Van Der Poel comme pièce maîtresse, sa popularité a encore augmenté. Dans le monde des vélos électriques aussi, Canyon est devenu très populaire.

Et dans le monde de l'e-bike aussi, Canyon se distingue par sa haute qualité et sa gamme étendue. Chaque type d'e-biker trouvera un vélo à son goût chez Canyon. Outre les vélos pour la

ville, Canyon propose également des vélos de trekking et une large gamme de VTT électriques, de vélos de gravier et de vélos de course. Idéal pour les plus sportifs d'entre nous qui veulent quand même un peu de soutien.

Sur le site web de Canyon (www.canyon.com), on vous présente également très bien la gamme. Le large choix de vélos électriques est soigneusement divisé par catégorie, et pour chaque modèle, vous obtenez une explication très détaillée de toutes les possibilités du vélo. Logique, puisque ces vélos ne peuvent également être commandés que via la boutique en ligne de Canyon.



LES CRAINTES DU SEUIL

Depuis la pandémie, nous avons tous commencé à nous intéresser au shopping en ligne. Pour beaucoup de gens, commander quelque chose par ordinateur était une expérience excitante il y a encore quelques années. Entre-temps, tout le monde a trouvé sans effort le chemin du commerce électronique. Mais pour certains produits (lire: plus chers), le seuil de commande par un clic de souris est un peu plus élevé.

Pour les vélos, en plus de cela, au bout d'un moment, il faut faire l'entretien de son deux-roues. La plupart des gens savent lubrifier une chaîne et changer un pneu, mais si des pièces doivent être remplacées ou si un problème survient sur le vélo, les non-techniciens doivent faire appel à un professionnel.

Jusqu'à récemment, Canyon faisait face à ce problème en coopérant avec une douzaine de partenaires de service agréés. Ils sont répartis dans tout le pays, et vous pouvez toujours en trouver un à une distance raisonnable. Un tel partenaire de service connaît l'ensemble de la gamme Canyon et dispose également de pièces spécifiques en stock, ou peut les commander rapidement. Le nombre de partenaires de service augmentera également à l'avenir. Pour les petites réparations, vous pouvez bien sûr vous adresser au magasin de vélos du coin, mais pour les réparations plus importantes ou plus coûteuses, il est bon pour votre confiance que votre partenaire de service ait toujours les bonnes pièces et connaisse bien la gamme Canyon.

Si vous voulez voir les vélos en vrai, vous pouvez le faire au showroom de Coblenz, en Allemagne. Vous pourrez les admirer et les mettre à l'épreuve si vous le souhaitez. Coblenz est une ville agréable, et une visite au showroom peut être combinée avec une courte excursion en ville, mais pour beaucoup, c'est encore un peu loin.

CANYON FACTORY SERVICE

Afin de surmonter cette barrière pour nous aussi, Belges, Canyon a ouvert le 10 septembre le Canyon Factory Service à Rotselaar. Il s'agit d'un nouveau concept de Canyon, qui est lancé en Belgique pour la première fois. Rien d'étonnant quand on sait que la Belgique est un marché de vente très important pour Canyon.

Le Canyon Factory service est conçu comme l'atelier ultime pour les vélos Canyon. Vous pouvez toujours vous y rendre pour une réparation mineure, mais si vous souhaitez un service plus important, il est préférable de prendre rendez-vous. Les tarifs de votre service sont également très transparents, vous pouvez les trouver sur le site web de Canyon, et vous ne serez jamais désagréablement surpris.

Si vous souhaitez un conseil personnalisé avant de commander votre vélo Canyon en ligne, vous pouvez également passer dans notre magasin de Rotselaar. Les experts de Canyon présents sur place pourront certainement répondre à toutes les questions de dernière minute que vous pourriez avoir avant de passer commande.

NEW BIKE DAY

Si vous avez commandé votre vélo en ligne, il sera livré à votre domicile quelque temps plus tard. Vous recevrez ensuite des instructions pour que votre vélo ou votre e-bike soit prêt à être utilisé.

Avec le New Bike Day, Canyon veut également décharger le client à cet égard. Pour un petit supplément, vous pouvez désormais choisir de faire livrer votre vélo à Rotselaar, où vous pourrez le récupérer le jour de votre nouveau vélo. Un expert vous fera ensuite visiter votre nouveau deux-roues pendant trente minutes, et un réglage de base du vélo est également inclus. Cela permet de s'assurer que votre vélo a la bonne taille avant que vous ne le preniez sur la route. Dans le cadre du Canyon Factory Service, vous pouvez également faire monter le jour même, si vous le souhaitez, les accessoires qui sont en stock.

Le Canyon Factory Service devient ainsi l'étape intermédiaire idéale entre le monde en ligne et le monde hors ligne. Vous le trouverez au Wingepark 16 à Rotselaar.



LEASING OU FINANCEMENT

Une petite exception à la commande en ligne standard de Canyon est un leasing de vélo via O2O leasing à Gand. Si, en tant qu'entreprise, vous souhaitez offrir à vos employés un vélo Canyon, vous pouvez y aller. Canyon travaille avec eux en Belgique en tant que partenaire pour le leasing. (www.o2o.be)

Un financement est également possible si vous commandez un vélo Canyon. Vous trouverez toutes les informations dont vous avez besoin sur le site web de Canyon.

Electromobilité

Rechargez votre véhicule partout et à tout moment!



Au travail



À domicile



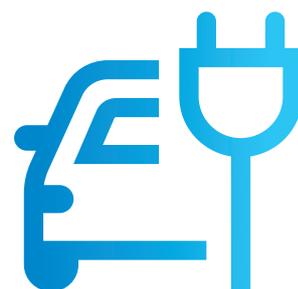
Sur la route



Demandez votre devis sans engagement!



TotalEnergies



Contactez TotalEnergies pour plus d'informations :
✉ ev-charge.belgium@totalenergies.com totalenergies.be

RENAULT CLIO E-TECH FULL HYBRID



219 € à partir de /mois*

avec une dernière mensualité majorée de 9 428 €
grâce au crédit ballon 3-ways

4,2 - 4,4 l/100 km · 95 - 102 g CO₂/km (wltp)

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

exemple représentatif: prêt à tempérament avec dernière mensualité majorée. prix au comptant: 28 273 € tva. acompte (facultatif): 3 605,29 €. montant du crédit: 24 667,71 €. taeg (taux annuel effectif global) de 4,49 % et taux débiteur annuel fixe 4,49 %. durée du crédit: 48 mois. remboursable en 47 mensualités de 361,68 €. dernière mensualité majorée: 10 822,69 €. valable du 01/10/2022 au 31/10/2022. montant total dû (hors acompte): 27 821,77 €.

*exemple illustratif: Renault clio e-tech full hybrid evolution 145: 20 465 € tva. acompte 3 116,87 €. montant du prêt (acompte déduit): 17 348,13 €, pour une durée de 48 mois. 47 mensualités de 219 €. dernière mensualité majorée de 9 428 €. montant total dû (acompte et remises conditionnelles déduits): 19 721 €. offre crédit ballon 3-ways valable uniquement pour les particuliers chez les concessionnaires Renault participants. infos et conditions sur renault.be. sous réserve d'acceptation de votre demande de crédit par alpha credit s.a., prêteur, montagne du parc 8c, 1000 bruxelles, tva be 0445 781 316, rpm bruxelles. votre revendeur Renault agit en qualité d'agent à titre accessoire. modèle illustré: Renault clio e-tech engineered full hybrid 145. prix catalogue conseillé (options incluses): 29 050,00 €. annonceur: Renault belgique-luxembourg s.a. (importateur), chaussée de mons 281, 1070 bruxelles, rpm bruxelles, tva be 0403 463 679 - iban be76 0017 8828 2195. informations environnementales [A.R.19.03.2004] sur www.renault.be DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

Renault préconise Castrol

renault.be

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