AUTO MOTIONS

Magazine périodique de J&T Autolease
Edition 48 - mars 2020

ÉVADEZ-VOUS SUR 4 ROUES

J&T AUTOLEASE

Auto
Le succès des SUV en 5 étapes

Eco
Biocarburants: un coup de bio ne fait jamais de mal ...

Retromotions
L'espoir d'Hiroshima

LE NOUVEL OPEL
GRANDLAND X
HYBRID
F OA 711 E
LA PUISSANCE D'UN SUV.
L'INTELLIGENCE D'UN HYBRIDE.
Info environnementale (AR 19/03/2004) : opel.be
1,3–1,5 L/100KM 29–34 G/KM CO2 15,3–16,1 KWH/100KM
Donnons priorité à la sécurité.
Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO2 et d'autonomie indiquées sont conformes à la procédure d'essai WLTP sur la base de laquelle sont réceptionnés les véhicules neufs depuis le 1er septembre 2018. Cette procédure WLTP remplace le cycle européen de conduite (NEDC), qui était la procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO2 mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC. Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO2 et d'autonomie peuvent varier en fonction des conditions réelles d'utilisation et de différents facteurs tels que : la fréquence de recharge, le style de conduite, la vitesse, les équipements spécifiques, les options, les types de pneumatiques, la température extérieure et le confort thermique à bord du véhicule. Veillez à vous rapprocher de votre point de vente pour plus de renseignements. Plus d'informations sur www.opel.be.

L'ÉLECTRIFICATION N'EST DONC PAS ENCORE GÉNÉRALISÉE ?

Si vous vous êtes rendu en janvier dernier au Salon de Bruxelles, vous l'aurez constaté, les SUV ont plus que jamais le vent en poupe. Il en existe aujourd'hui de tous les gabarits, du petit SUV compact au gros SUV débordant de technologies de pointe. Mais pourquoi ces véhicules rencontrent-ils un tel succès ? Nous avons mené l'enquête et avons listé quelques atouts qui expliquent la popularité de ces véhicules.

Autre tendance forte aujourd'hui : l'électrification sous toutes ses formes, du véhicule 100 % électrique à l'hybride (rechargeable). L'intérêt pour la voiture électrique, ou du moins électrifiée, s'accroît, tout comme le nombre de modèles disponibles sur le marché. Mais le moteur thermique n'a pas dit son dernier mot. Le diesel, qui a été durant des années le chouchou de la clientèle fleet, est devenu aujourd'hui très sobre et très propre. Et cela bouge aussi dans le domaine des carburants. C'est ainsi que le biodiesel est devenu une alternative crédible et écologique. Et c'est vrai également pour le bioéthanol qui peut se substituer à l'essence.

Le climat et l'environnement sont désormais des préoccupations essentielles, mais ce qui compte aussi pour nous tous, c'est la sécurité sur la route. Malgré la présence d'arsenal de sécurité toujours plus impressionnant sur nos voitures, les accidents restent hélas une réalité. Nous en avons répertorié les causes principales. Certaines d'entre elles ne surprendront personne. Mais il n'est jamais trop tard pour corriger le tir !

L'une des ces causes tient à la vitesse excessive, parce que nous sommes tellement pressés … C'est pourquoi nous lançons une nouvelle rubrique intitulée 'Precious Time'. Une bonne organisation de son agenda favorise une conduite décontractée au volant de sa voiture de société.

Mais entamons sans plus tarder ce numéro d'Automotions en nous intéressant à deux start-ups belges : ParkD et Skipr. Elles ont au moins deux choses en commun : ce sont des entreprises innovantes qui améliorent notre mobilité et nous aident à gagner du temps.

Bonne lecture !

Jan Deknuydt
CCO International Car Lease Holding

J&T AUTOLEASE

Confortable pour votre budget mobilité.

CITROËN

SUV CITROËN
C5 AIRCROSS BUSINESS

CITROËN ADVANCED COMFORT

Suspensions avec Butées Hydrauliques Progressives®
3 sièges arrière indépendants de même largeur
Volume de coffre jusqu'à 720 L
Sièges Advanced Comfort
Boîte automatique EAT8

BUSINESS GPS
1.2 PURETECH 130 CH S&S BVM6

àpd
19.600 €(1) HTVA

Version hybride disponible

VAB
VOITURE FAMILIALE VAB DE L'ANNÉE

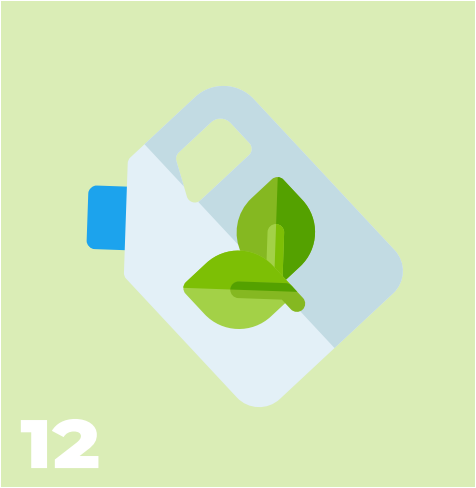
4,8 – 8,0 L/100 KM CO2 126 – 181 G CO_2/KM (WLTP)

Donnons priorité à la sécurité.

business.citroen.be

INSPIRED BY PRO

Citroën préfère Total. Informations environnementales (AR 19/03/2004) : citroen.be. Contactez votre Point de Vente pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. Véhicule illustré : SUV C5 Aircross Shine - Options : peinture blanc nacré /Pack Color Silver / Jante alliage 19" bi-ton diamantée ART. (1) prix HTVA au 01/03/2020, toutes remises déduites y compris la remise fleet, réservée aux détenteurs d'un numéro d'entreprise et valable du 01/03/2020 au 31/03/2020 sous réserve de modification du prix catalogue. Offre non cumulable avec toutes autres promotions en cours et valable dans les points de vente Citroën participants. Les équipements ci-dessus sont de série ou en option selon les versions. E.R. : A-L. Brochard, avenue du Bourget 20, 1130 Bruxelles. N° d'entreprise: BE0448.813.060, n° IBAN : BE55 4829 0520 2144. Tél. 02/206.68.00.



6 **News**
L'actualité de J&T Autolease

7 **Made In Belgium**
Des start-up belges prêtes à conquérir le monde

10 **Auto**
Le succès des SUV en 5 étapes

12 **Eco**
Biocarburants: un coup de bio ne fait jamais de mal ...

14 **Safety**
Voici les 5 causes d'accident les plus fréquentes

16 **Escape**
Evadez-vous sur 4 roues

18 **Precious time**
Tout est-il aussi important et urgent ?

20 **Retromotions**
L'espoir d'Hiroshima

FSC www.fsc.org MIX Papier van verantwoorde herkomst Papier issu de sources responsables FSC® C014229

Editeur responsable
J&T Autolease sa
Noordersingel 19
B - 2140 Anvers
tél. +32 (0)3 544 29 00
fax +32 (0)3 544 29 01

info@jentautolease.be
jentautolease.be

Responsable régie
Effective Media
Nancy Gryson
tél. +32 (0)2 467 61 57
gsm +32 (0)498 12 01 01
nancy.gryson@effectivemedia.be

Création
Effective Media
Anne Claes · Grégory Livis · Philip De Paepe · Kristof Winckelmans · Mika Tuyaerts

info@effectivemedia.be
effectivemedia.be

LE GROUPE PETER DECKERS, J&T AUTOLEASE ET LE GARAGE VAN KELST VONT COLLABORER ACTIVEMENT

Pour ses voitures de société, le Groupe Peter Deckers va collaborer avec J&T Autolease et le Garage Van Kelst. Le groupe entend externaliser au maximum la gestion de son parc de véhicules afin de se concentrer pleinement à ses activités et d'assurer la mobilité de ses collaborateurs en toutes circonstances.

Le Groupe Peter Deckers réunit diverses entreprises qui, ensemble, garantissent des travaux d'intérieur à la finition irréprochable. Il y a Woonontwerp Peter Deckers pour la création et l'architecture intérieure, Ecolectric pour les travaux d'électricité généraux, Van der Auwera-Intraval pour le chauffage et la ventilation, G&P pour tous les travaux en gyproc et le plafonnage, Janssens-Luyten pour la conception et la réalisation de meubles sur mesure et la menuiserie, et enfin Peter Deckers pour une finition soignée grâce aux travaux de peinture et de décoration.

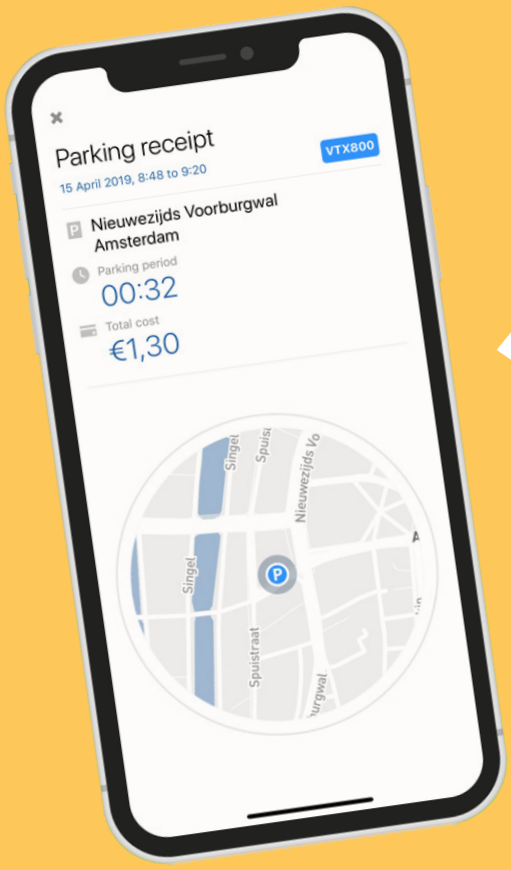
L'entreprise compte actuellement 45 voitures dans sa flotte, toutes gérées en interne. En plein essor, le Groupe Peter Deckers cherchait une solution pour externaliser la gestion de sa flotte, afin de permettre à ses collaborateurs de se concentrer pleinement sur leurs tâches principales. Le Garage Van Kelst, dont Peter Deckers est un client fidèle depuis des années, a trouvé la solution sous forme d'un leasing opérationnel sur mesure via J&T Autolease.

Van Mossel Automotive Group, actionnaire de J&T Autolease, a annoncé fin de l'année dernière la reprise du Groupe Van Kelst, qui compte des établissements PSA à Schriek, Aarschot et Leuven, ainsi qu'un établissement KIA à Aarschot. Ce lien entre le Groupe Van Kelst et J&T Autolease a permis de proposer une solution globalisée au Groupe Peter Deckers.

Concrètement, toutes les voitures de leasing du groupe pourront être suivies par le Garage Van Kelst de Schriek, que ce

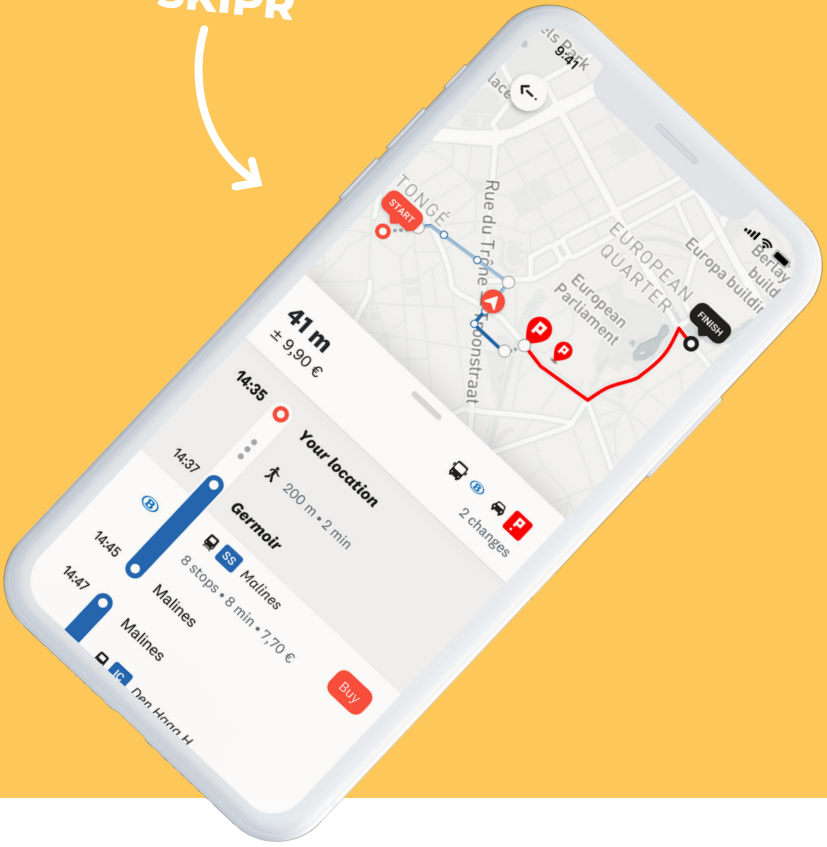
soit pour les entretiens, les réparations, les pneus, les travaux de carrosserie et les bris de vitres. Par ailleurs, au Garage Van Kelst, deux fourgonnettes seront en permanence à la disposition du Groupe Peter Deckers comme véhicules de remplacement. Même en cas de panne ou d'accident, la continuité de l'activité pourra donc être garantie. Du parc de véhicules actuel, J&T Autolease reprendra cinq véhicules via une opération de 'sale and lease back'. Les autres véhicules seront remplacés à court terme par de nouveaux modèles Citroën et Peugeot par le biais d'un contrat de leasing auprès de J&T Autolease.

Au travers de cette collaboration, J&T Autolease démontre son expertise en matière de leasing et sa capacité à proposer des solutions sur mesure grâce à son approche personnalisée.



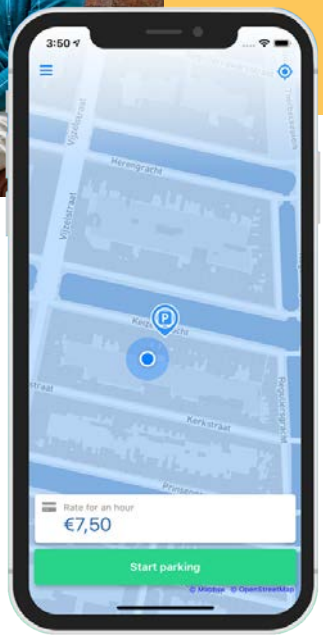
PARKD

SKIPR



DES START-UP BELGES PRÊTES À CONQUÉRIR LE MONDE

Les start-up belges dans le domaine de la mobilité poussent comme des champignons après la pluie. Mobility as a Service, la gestion de votre flotte, le parking ou le carpooling ... Tout cela devrait être plus facile à l'avenir, si l'on en croit les jeunes entrepreneurs. Automotions vous présente deux start-up prometteuses ...



PARKD
FINI LES AMENSES DE STATIONNEMENT!

Tout le monde a déjà connu ça: on se gare, mais on oublie de prendre un ticket de parking, de stopper le compteur de parking avec un SMS, ou, plus grave, on a payé mais on arrive 5 minutes après la fin du stationnement autorisé et le PV est déjà là, sous l'essuie-glace ... Ce sont des déboires que connaissent les automobilistes mais aussi les techniciens, infirmières et vendeurs qui sillonnent le pays quotidiennement et qui à chaque arrêt, doivent se conformer à des prescriptions de stationnement différentes. Avec, à la clé, des coûts en hausse sensible. C'est ici que l'entreprise Parkd propose du neuf.

Elle a développé une solution innovante et brevetée qui enregistre automatiquement les data de la voiture connectée lorsque celle-ci est stationnée dans une zone payante ainsi que quand elle quitte celle-ci. Les frais de parking sont calculés de façon entièrement automatique, à la minute près. Les amendes pour parking non autorisé appartiennent dès lors au passé, le personnel gagne du temps et l'administration est grandement simplifiée au niveau de l'entreprise. Cette invention belge rencontre un grand succès aussi bien dans le pays qu'à l'étranger. C'est ainsi que Parkd couvre déjà tout le marché néerlandais et a dans sa ligne de mire tout le reste de l'Europe.

6.000 euros épargnés par an

Olivier de Clercq, CEO et co-fondateur de Parkd, explique: «L'idée de Parkd est née tout naturellement, suite aux frustrations éprouvées par Nelson (son collègue, NDLR) et moi-même. Lorsque l'on se rend souvent au centre-ville, le risque d'écoper d'une amende pour stationnement non autorisé est monnaie courante. Le marché de la voiture connectée est en plein boum, mais il y a peu de solutions qui apportent une réelle valeur ajoutée. Faire klaxonner sa voiture à distance ou en allumer le chauffage, c'est rigolo, mais ça n'apporte pas grand-chose. Avec Parkd, en revanche, la valeur ajoutée est significative. Les utilisateurs de Parkd avouent qu'ils n'ont aucune envie de revenir à l'ancien système de paiement, tandis que les gestionnaires de parc voient leurs dépenses de parking chuter dès le premier jour d'utilisation. Un parc automobile moyen de 60 voitures épargne de la sorte quelque 6.000 euros par an avec Parkd. C'est loin d'être négligeable ...»

Et pour bénéficier de ces facilités, l'entreprise paie relativement bon marché. Concrètement, les clients Parkd s'acquittent d'une redevance fixe mensuelle de 5 euros par voiture. «Ce montant est récupéré immédiatement. Les entreprises épargnent en moyenne 20 pour cent sur leur facture de parking», assure le fondateur de Parkd.

Projets de développement

Cette année, Parkd vise une croissance importante. Début 2020 il a initié deux projets-pilotes, respectivement avec une société de leasing et avec une société de location de voitures. Parkd souhaite ensuite s'implanter en France, en Espagne et au Portugal. A l'avenir le système devrait être utilisé non seulement pour le parking sur la voie publique, mais aussi , grâce à la reconnaissance d'immatriculation, dans les parkings souterrains fermés.

Les voitures de location constituent aussi une opportunité de croissance pour l'entreprise. «Souvent les touristes ne savent pas comment payer leur parking à l'étranger. Et ici nous pouvons venir en aide aussi bien à l'utilisateur final qu'aux sociétés de parking. Imaginez que vous louiez une voiture à Barcelone, par exemple, et que vous la stationniez sur un emplacement autorisé et que vous puissiez régler les frais de parking au moment de rendre la clé. Il reste encore de très nombreux marchés à conquérir. Nous sommes persuadés que les projets-pilotes de 2020 vont nous ouvrir des portes, qu'il s'agisse de prendre pied sur d'autres marchés ou d'attirer de nouveaux investisseurs», conclut Nelson Dheedene, co-fondateur de Parkd.

Plus d'infos?
Surfez sur parkd.com

SKIPR
LA MOBILITÉ DANS VOTRE POCHE

Une appli qui vous indique toutes les alternatives à la voiture et calcule pour vous l'itinéraire le plus rapide? La start-up bruxelloise Skipr l'a fait et veut ainsi contribuer à l'amélioration de la mobilité dans notre pays.

«Skipr ne peut naturellement pas apporter une solution à toute la problématique de la mobilité en Belgique, mais ambitionne d'y contribuer», explique son CEO Mathieu de Lophem. «Nous proposons une appli qui joue la carte de la multimodalité, afin de sortir les gens de leur voiture. Nous savons ce qui est nécessaire pour y parvenir: il faut que la solution proposée ne soit pas plus chère et qu'elle soit plus rapide, ou du moins aussi rapide, que la voiture. Et enfin elle doit être confortable à utiliser. Et c'est possible! Si l'on considère toutes les dépenses liées à la voiture, on réalise que le recours aux transports publics, aux vélos partagés et autres solutions permet de s'en sortir. Quand on sait que la vitesse moyenne d'une voiture dans Bruxelles ne dépasse pas 11,5 km/h, quasi n'importe quelle alternative est plus rapide.»

Un confort d'utilisation qui convainc

C'est toutefois par son confort d'utilisation que Skipr veut faire la différence. Et cette appli le fait en combinant de façon intelligente toutes les options de transport. Elle calcule pour vous ce dont vous avez besoin pour atteindre le plus vite possible votre destination. «Cela peut être une combinaison de trottinette partagée, de transport en commun et de voiture Poppy, par exemple», explique-t-on chez Skipr. «Et en rendant autant que possible ces différentes options financièrement abordables avec notre appli, nous voulons rendre le tout facile à mettre en œuvre pour l'utilisateur final, sans qu'il ait besoin d'argent liquide ou même de carte bancaire.»

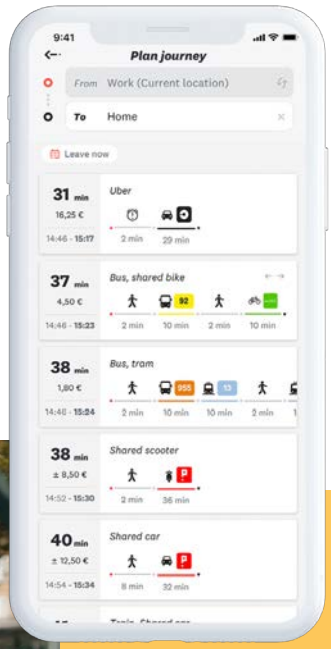
Skipr propose de très nombreuses possibilités de transport. «La SNCB, De Lijn, Poppy et Uber font partie de notre offre et peuvent être réservés via notre appli. Les bus et trams de la STIB et des TEC sont repris dans notre système de calcul d'itinéraire, mais il faut encore acheter soi-même son titre de transport. Même chose pour les vélos partagés Villo et Velo ou les trottinettes partagées de Circ. C'est cette intermodalité qui rend notre appli unique, tout comme notre philosophie d'être réellement le copilote de l'utilisateur. On pourrait même imaginer de pouvoir coupler son agenda avec l'appli, de façon à ce que celle-ci calcule le meilleur itinéraire en temps voulu et sans intervention, avant de réserver les moyens de transport nécessaires, de façon à ce que vous arriviez à votre réunion sans vous soucier de rien.»

Utilisateurs professionnels

Le 12 septembre dernier, Skipr a également lancé une offre professionnelle, d'après lui unique en son genre. Skipr met ici à profit ce qu'on appelle le budget de mobilité. «Ce dernier constitue un incroyable pas en avant pour résoudre nos problèmes de mobilité. Et il est magnifique de constater que sur ce point, c'est la Belgique qui donne le ton en Europe», se réjouit Mathieu de Lophem. «Nous espérons que ce type d'incitant va se développer pour tous les travailleurs en Belgique, de façon à rendre les solutions de mobilité alternatives fiscalement attirantes pour tout le monde.»

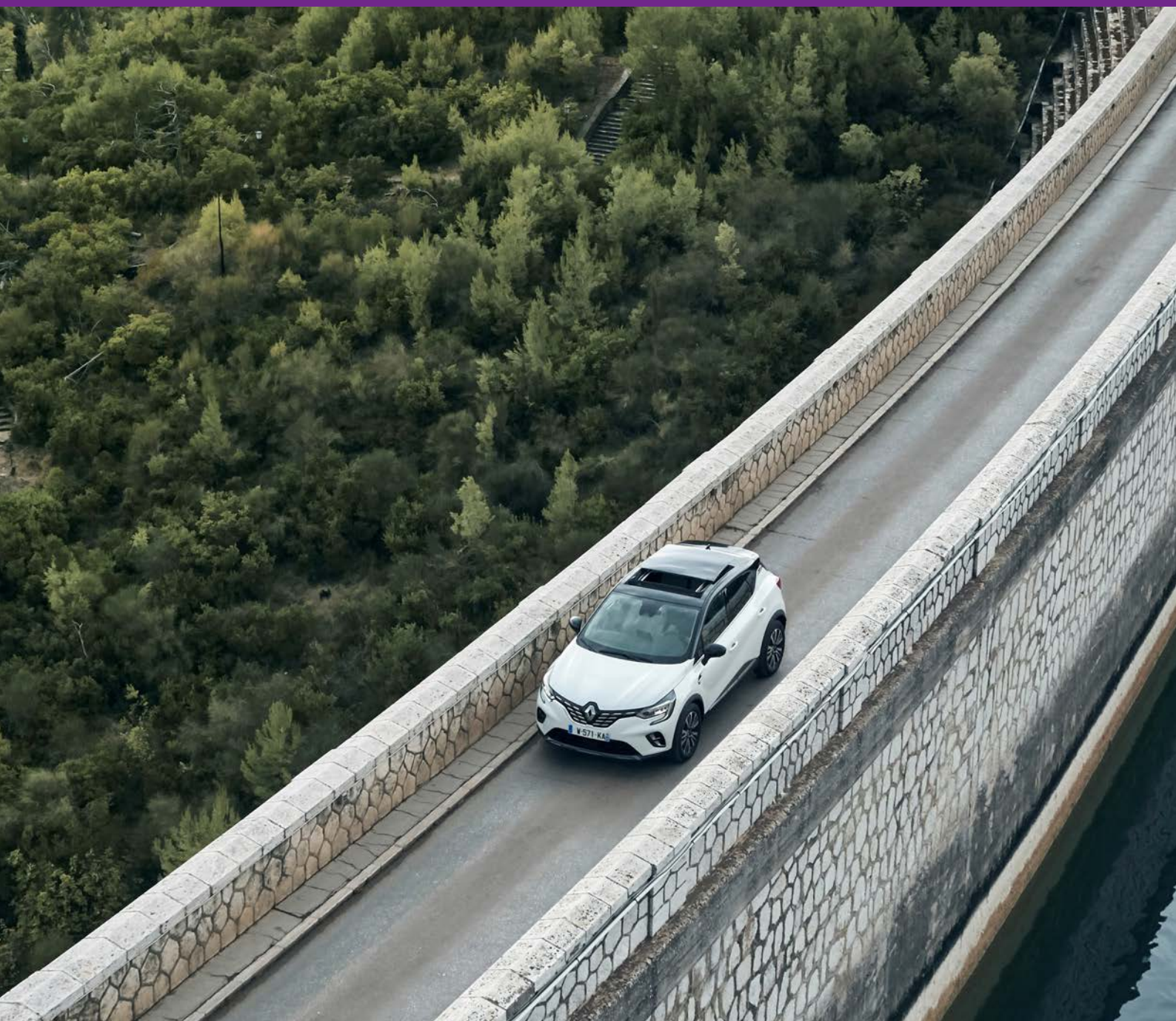
En fonction de ce qui a été prévu avec l'employeur, l'appli fait aussi la différence entre déplacements professionnels et privés. Un trajet en train pour se rendre à une réunion de travail, par exemple, apparaîtra sur la facture destinée à l'employeur, tandis qu'un trajet en voiture Uber pour aller dîner au restaurant avec des amis sera imputé sur le budget mobilité. L'appli a déjà été testée chez Accenture, Securex et Bain&Company.

Plus d'infos?
Surfez sur skipr.co



LE SUCCÈS DES SUV EN 5 ÉTAPES

Plus de six millions d'exemplaires en ont été vendus en Europe en 2019. Aujourd'hui, ils pèsent 38% sur les immatriculations du Vieux Continent. Tendance plutôt similaire en Belgique: l'an dernier, 39% des voitures neuves enregistrées en étaient. Vous l'aurez compris: le raz-de-marée évoqué ici est celui des SUV. La rédaction d'Automotions a tenté de percer les mystères de ce succès un peu à contre-courant ...



SEGMENTATION HORIZONTALE

Jusque dans les années 1930, les constructeurs (américains, en particulier) jouent la carte de la standardisation, avec une segmentation verticale. C'est l'idée qui se cache, par exemple, derrière la production massive du Ford T.

Dans les années 60, l'industrie automobile commence sa transformation, avec une segmentation horizontale des véhicules. «Ils vont alors segmenter les utilisations, en proposant autant de véhicules qu'il y en a d'usages», avance Yoann Demoli, maître de conférences au département Sociologie de l'Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines et spécialisé dans les usages sociaux de l'automobile. «C'est à ce moment-là qu'émergent les premiers breaks, les premiers coupés aussi. Le succès du SUV est un produit de la segmentation industrielle horizontale.»

RAPPORT À L'ESPACE

Le sociologue français a analysé le profil des propriétaires de SUV dans son pays. «Les consommateurs de SUV sont d'intenses consommateurs d'espace: ils sont nombreux à vivre dans des pavillons, principalement en banlieue et en zone rurale, même s'ils peuvent travailler ou se rendre en ville régulièrement», constate Demoli. «On retrouve cette dimension d'évasion et de retour à la nature dans le nom de certains modèles, avec par exemple des tribus indiennes dans le Jeep Cherokee ou le Porsche Cayenne. Le SUV peut ainsi épouser une image de véhicule pour aventurier moderne, cherchant une certaine solitude sur la route, au-dessus de la mêlée du trafic. Le SUV permet aussi de s'extraire de la concurrence sur la route: plus il y a de voitures, moins je m'y sens seul, avec une conduite moins agréable. Mais avec mon '4×4' (qui souvent, d'ailleurs, n'en est pas un, ndlr), au final en étant un peu surélevé je m'échappe en quelques sortes des autres conducteurs, je domine un peu l'espace, je vois plus haut, plus loin. Une dimension essentielle pour comprendre cette tendance des SUV.»

DISTINCTION SOCIALE

Les consommateurs tentent toujours de se distinguer au fur et à mesure de la banalisation d'un produit. Il y a moins d'un siècle, avoir une voiture permettait de s'élever socialement. Dans les années 70, il fallait en avoir deux pour se différencier. Aujourd'hui, de plus en plus de ménages disposent de deux véhicules. Les SUV ont donc été vus comme une aubaine pour prendre de la hauteur, dans tous les sens du terme. Pourtant, à force d'en voir, ils se banalisent. «D'où l'engouement pour les SUV premium ou, plus subtilement, pour les couleurs voyantes ou des options de personnalisation originales», explique Yoann Demoli.

ASPECT RASSURANT

Aux Etats-Unis, le segment des SUV a décollé plus tôt qu'en Europe. Dès les années 90 en fait. «Certains auteurs ont relié cette tendance à la guerre du Golfe, notamment avec le rôle du véhicule militaire Humvee, décliné en Hummer pour sa version civile», explique Demoli. «Le SUV reprend cette dimension sécuritaire, empruntée aux 4×4 utilisés par les services de secours ou militaire.»

Il y a donc aussi une dimension de sécurité et de protection face aux autres usagers. Voire face à la délinquance. «Aux Etats-Unis, on a cette dimension dans les publicités pour le SUV où il est souvent présenté comme une forteresse. Ce qu'on retrouve en France avec des propriétaires de 4×4 et de SUV qui dépensent plus que les autres en vidéosurveillance et alarme pour leur maison ou leur appartement.»

Les SUV, c'est en quelque sorte le monospace version 'cool' pour les jeunes mères. «On estime que 30 à 40% des conducteurs de SUV sont des femmes. Ce n'est pas la majorité mais il faut comparer par exemple avec les grandes berlines, où la proportion de femmes descend davantage à 10%. Les femmes qui conduisent des SUV sont également plus jeunes que les hommes qui conduisent des SUV et le plus souvent sont des mères. C'est un point un peu surprenant qui peut être relié au sentiment de sécurité avec cette idée d'une meilleure protection des enfants dans un 4×4 ou un SUV.»

PAS SI INCOHÉRENT D'UN POINT DE VUE ÉCOLOGIQUE

En pleine prise de conscience environnementale, il peut sembler étonnant de voir ces SUV envahir les villes. Pas vraiment, rétorque le sociologue. «Tout d'abord, il faut rappeler les SUV se retrouvent davantage hors des villes. Mais certes parfois avec des gens qui viennent travailler en zones urbaines. Et comme ce sont de gros véhicules, il y a un effet de visibilité qui peut donner lieu à une certaine surreprésentation. Ceci dit, les SUV sont avant tout des modèles récents. On peut donc s'y retrouver en termes de consommation et donc de pollution si l'on compare avec une vieille citadine par exemple.»

BIOCARBURANTS

UN COUP DE BIO NE FAIT JAMAIS DE MAL …

Le mot 'biocarburants' peut faire croire qu'il s'agit d'alternatives écologiques aux carburants fossiles. Or ce n'est qu'en partie vrai, puisque 'bio' fait d'abord référence aux matières organiques (surtout végétales) au départ desquelles sont fabriqués ces carburants. Est-ce bon pour l'environnement et le climat? Aujourd'hui plus que hier en tout cas …

Les biocarburants, ce n'est pas nouveau. Dans les années 70 en Amérique du Sud, ils étaient déjà une alternative importante aux carburants fossiles. Au Brésil, par exemple, ils étaient produits à base de canne à sucre. Mais ils n'étaient pas vraiment 'biologiques': des pans entiers de la forêt amazonienne ont été sacrifiés pour faire place à des plantations de canne à sucre. Un aspect éthique entrait également en ligne de compte: les surfaces agricoles consacrées à la canne à sucre ne pouvaient plus être utilisées pour produire de la nourriture. Pour ces biocarburants de première génération, on a aussi utilisé d'autres substances végétales comme l'huile de palme, le colza et le maïs.

La deuxième génération de biocarburants est produite à base de déchets, comme des restes de maïs ou des plantes ne pouvant servir de nourriture, comme des copeaux de bois ou certains types d'herbe, mais aussi des graisses animales, des huiles de friture usagées ou d'autres déchets. Il existe encore une troisième génération de biocarburants. Elle est en cours de développement et est produite au départ d'algues. Dans les biocarburants de quatrième génération, enfin, ce sont des micro-organismes qui produisent eux-mêmes le carburant ou les substances chimiques nécessaires à la fabrication de celui-ci.

Il n'est pas simple d'opérer une distinction entre ces différentes générations. Aussi utilise-t-on aujourd'hui le terme 'conventionnel' pour désigner les biocarburants de première génération et le mot 'avancé' pour parler des autres.

Durable? Oui, mais …

Indépendamment du fait que les biocarburants sont une solution aux quantités limitées de carburant fossiles subsistant sur la planète, ils ont l'avantage d'être plus durables. Lorsque les plantes poussent, elles captent le CO_2 contenu dans l'atmosphère. Quand on brûle du biocarburant, on libère à peu près autant de CO_2 que la quantité retenue lors de la production (quand les plantes poussent). Il ne s'agit pourtant pas d'un carburant climatiquement neutre. Au cours de la production et du transport de biocarburants, on utilise des carburants fossiles mais c'est surtout l'utilisation d'engrais chimiques qui génère des émissions de gaz à effet de serre (N2O ou oxydes d'azote). L'influence des biocarburants sur le climat dépend donc fortement de la manière dont ils sont produits.

Quels carburants?

Les biocarburants les plus importants sont le biodiesel et le bioéthanol (une alternative à l'essence). Dans sa forme pure, ce dernier n'est pas encore utilisable en Belgique pour faire le plein: il existe une réglementation qui fixe les pourcentages de biocarburant à ajouter aux carburants fossiles (les chiffres mentionnés font ici référence au pourcentage).
Dans le cas du biodiesel, ce pourcentage s'élève à 7 pour cent pour le gasoil standard (B7). Depuis 2018, on trouve sur le marché belge des biodiesels à plus forte teneur en biocarburant (B10, B20 et B30) ainsi que du diesel XTL (synthétique). Les B20 et B30 ne sont pas destinés aux stations-services, mais uniquement à des groupes de véhicules spécifiques qui utilisent ces carburants de manière contrôlée.

Dans le cas de l'essence E5 (l'ancien Euro 98), le pourcentage de biocarburant est de 5 pour cent. Pour l'E10 (anciennement Euro 95), il grimpe à 10 pour cent.

INDÉPENDAMMENT DU FAIT QUE LES BIOCARBURANTS SONT UNE SOLUTION AUX QUANTITÉS LIMITÉES DE CARBURANT FOSSILES SUBSISTANT SUR LA PLANÈTE, ILS ONT L'AVANTAGE D'ÊTRE PLUS DURABLES

MÉTHANOL: LA MEILLEURE ALTERNATIVE POUR L'AVENIR?

En marge des biocarburants, des recherches sont également menées dans le domaine des carburants dits synthétiques, qui peuvent être fabriqués à base d'hydrogène et de CO_2. Ce dernier peut être capté dans l'atmosphère et ensuite être combiné à de l'hydrogène renouvelable, de manière à produire du méthanol, par exemple. On peut ainsi boucler le cycle du CO_2. Lors de la production de méthanol, le CO_2 est extrait de l'air ambiant. Quand le méthanol brûle, il libère dans l'atmosphère la même quantité de CO_2. Au final, il n'y a donc plus de rejets de CO_2.

Le méthanol est en outre un excellent carburant qui peut être utilisé à haut rendement, grâce à ses bonnes qualités de combustible et au fait qu'il s'agit d'une molécule simple en comparaison avec les actuels carburants fossiles. C'est ainsi qu'il n'y a pas de liaison carbone-carbone dans la molécule, ce qui évite la production de suies ou de particules fines.

Un autre avantage du méthanol est qu'il peut être facilement mélangé à d'autres carburants, ce qui permet d'organiser une transition progressive plutôt qu'un changement abrupt.

Le méthanol peut être utilisé comme carburant dans le secteur du transport, comme produit de base notamment dans le secteur de la chimie et comme produit de stockage dans le secteur de l'énergie. Aujourd'hui il n'est pas encore une alternative financièrement réaliste aux carburants fossiles, mais techniquement il peut les remplacer. Il existe des projets-pilotes, en Islande notamment, où l'on fabrique du méthanol au départ de CO_2 et d'hydrogène. En Flandre, des pourparlers sont en cours en vue d'installer une usine de fabrication dans le port de Gand. L'énergie renouvelable des parcs éoliens de la Mer du Nord et le CO_2 produit par les activités industrielles dans la zone portuaire de Gand faciliteraient la fabrication de méthanol.

QU'EN EST-IL DU «BLUE DIESEL»?

Aux Pays-Bas, on peut remplir son réservoir de 'blue diesel'. Il s'agit d'un carburant à base d'huiles végétales ou de déchets. C'est le premier biocarburant qui ne doit pas être mélangé avec du gasoil fossile et qui ne nécessite pas de modifications techniques sur le véhicule.

Selon Johan Mattart, directeur général de la Fédération belge des Négociants en Combustibles et Carburants (Brafco), ce gasoil est aussi plus respectueux de l'environnement. «Nous ne comprenons pas que le 'blue diesel' soit aussi fortement taxé que le gasoil normal», déplore-t-il. «Parce qu'il est pauvre en carbone, ses rejets de CO_2 sont inférieurs de 90%. Il affiche aussi un très bon bilan en matières de particules fines et de NO_x. Nous ne voyons donc pas pourquoi un produit aussi vertueux est taxé de la même manière que le gasoil fossile.»

VOICI LES 5 CAUSES D'ACCIDENT LES PLUS FRÉQUENTES

Il ressort d'une enquête mondiale (étude ESRA pour E-Survey of Road users' Attitude), qui a cherché à mettre en carte le comportement des automobilistes, que le Belge prend certaines libertés avec le code de la route. C'est ainsi qu'en Belgique, il arrive à 6 conducteurs sur 10 de rouler trop vite. Or c'est justement la vitesse excessive qui figure en tête de la liste des causes d'accident les plus fréquentes. Automotions a cherché à savoir celles qui complètent le top-5.

1 VITESSE EXCESSIVE

Selon la Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV), la vitesse excessive est non seulement la cause d'accidents la plus fréquente, mais peut sérieusement en augmenter la gravité. Pour faire simple, on peut comparer le choc subi lors d'un accident avec une chute: plus on roule vite, plus on tombe de haut!

C'est ainsi qu'une collision à 50 km/h contre un objet fixe correspond à une chute d'une hauteur de 10 mètres, soit le 3ème étage d'un immeuble à appartements. En cas de collision à 120 km/h, l'effet est proportionnellement beaucoup plus important: on peut comparer une telle collision à une chute d'une hauteur de 57 m, ou du 19ème étage ...

L'impact sera plus grave encore lorsque l'on percute un autre véhicule qui arrive en face à la même vitesse. Si les deux véhicules roulent à 50 km/h, le choc est similaire à celui subi lors d'une collision à 100 km/h contre un obstacle fixe.

2 CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE L'ALCOOL

Inutile d'encore expliquer ici pourquoi la conduite sous influence doit être strictement prohibée. Le nombre d'accidents impliquant un conducteur sous influence a heureusement diminué de 20 pour cent ces 10 dernières années (source: Institut Vias), mais on a quand même dénombré en 2018 plus de 4.000 accidents avec des tués ou des blessés (soit 11 par jour) impliquant un conducteur sous l'influence de l'alcool.

La consommation d'alcool a différents effets négatifs sur le comportement au volant: allongement des distances de freinage, diminution de la concentration, augmentation du temps de réaction, trajectoires hasardeuses, variations de vitesse plus importantes et apparition d'une forme de somnolence.

Plus de 4 conducteurs sur 10 impliqués dans un accident ont un taux d'alcool dans le sang supérieur à 1,8 pour cent, soit 3,5 fois la limite autorisée. En cas d'accident de la circulation, ces conducteurs courent 200 fois plus de risques de mourir qu'un conducteur sobre.

DISTRACTION (SUITE À L'UTILISATION D'UN TÉLÉPHONE, PAR EXEMPLE)

Une enquête de l'Institut Vias fait apparaître que l'utilisation du téléphone au volant concerne surtout les conducteurs les plus jeunes. 1 conducteur sur 6 âgés de moins de 35 ans reconnaît qu'il a déjà envoyé un message ou placé une photo sur les réseaux sociaux en conduisant. 1 sur 5 admet lire des SMS ou des e-mails. C'est deux fois plus que pour les conducteurs de 35 à 45 ans. Encore plus inquiétante est la constatation qu' 1 jeune sur 8 reconnaît avoir déjà tourné une vidéo ou fait un selfie alors qu'il/elle conduisait !

Les études d'accidents montrent que la distraction joue un rôle dans 10 à 12 pour cent des accidents. Et encore, ce n'est qu'une estimation ... Les forces de l'ordre ne sont pas capables de préciser de quelle forme de distraction il s'agit. Les éléments de preuve ne peuvent souvent être fournis que par le conducteur lui-même ou des témoins. Sur base de cette estimation, on peut dire qu'il se produit chaque année en Belgique plus de 4.000 accidents dus à l'inattention et que quelque 5.000 blessés et 60 morts sont dus à l'utilisation du téléphone portable au volant.

NON PORT OU MAUVAISE UTILISATION DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

Grâce à des campagnes de sensibilisation menées depuis des années, le port de la ceinture de sécurité, à l'avant comme à l'arrière, est aujourd'hui à peu près entré dans les mœurs. Il ressort toutefois d'une enquête ESRA qu'en Belgique 3 personnes interrogées sur 10 reconnaissent ne pas toujours boucler leur ceinture à l'arrière. Lorsqu'elles sont au volant, par contre, elles portent généralement leur ceinture. Ce qui n'empêche pas 14 % des conducteurs belges de ne toujours pas attacher leur ceinture à l'avant ...

L'importance du port de la ceinture de sécurité, à l'avant comme à l'arrière, ne doit pas être sous-estimée: elle réduit de moitié le risque d'être sérieusement blessé ou tué en cas d'accident. Si l'on ne porte pas sa ceinture, on court aussi le risque d'être éjecté de la voiture en cas de collision, ce qui diminue de façon très importante les chances de survie.

FATIGUE

Savez-vous que 50 pour cent de tous les accidents sont causés par la somnolence ? Sur autoroute, cette proportion grimpe même à 2 sur 3. Le risque d'accident est alors multiplié par 4, voire même 6. Il faut également savoir que les accidents causés par l'endormissement du conducteur sont souvent plus graves. Souvent on ne détecte pas de trace de freinage ou de manœuvre d'évitement, ce qui augmente la force de l'impact.

Il est important d'évoquer ici ce qu'on appelle les 'micro-sommeils'. Ils durent de 1 à 4 secondes et se produisent surtout lors d'activités monotones quand on est fatigué. Il est aisé de comprendre que ces micro-sommeils peuvent tuer lorsque l'on est au volant ...

Pour ces raisons, il importe de ne pas méconnaître les signaux annonciateurs des micro-sommeils. Lorsque l'on commence à bâiller, que l'on ne parvient plus à trouver une position de conduite confortable, qu'on se frotte plus fréquemment les yeux ou le nez et/ou que l'on commence à dodeliner de la tête, il est temps de faire une pause. Il faut alors trouver un endroit tranquille avant de réellement céder au sommeil. Ce devrait être suffisant pour éviter l'accident.

5 DESTINATIONS DE CHOIX
POUR DES VACANCES EN VOITURE,
DANS LE VRAI SENS DU TERME

EVADEZ-VOUS SUR 4 ROUES

L'aiguille calée sur 130 km/h – enfin plutôt 137, nous restons quand même des Belges –, le GPS qui indique encore 362 kilomètres d'autoroute vers le sud, et un système audio qui égrène une terrible playlist de Studio 100 pour inciter votre descendance à garder le silence pendant les 8 prochaines heures: avouez, pour le conducteur, la perspective des vacances classiques en voiture n'est pas vraiment très réjouissante. «L'important, ce n'est pas la destination, c'est le voyage», dit-on. Avec cette idée en tête, nous avons voulu trouver cinq escapades en voiture facilement réalisables et qui raviront les amoureux de l'automobile.

1. ECOSSE

NC 500 – LA ROUTE 66 DES HIGHLANDS ÉCOSSAIS

Pour les motards, la NC500 est une référence depuis des années. Mais le grand public commence seulement à découvrir cette superbe route traversant les Highlands écossais. Le concept de la NC500 est très simple: en quittant le point de départ de cette route, à Inverness, vous dites adieu à la civilisation pour un trip de quelque 500 miles, qui vous fera découvrir jour après jour des décors semblant directement issus du Seigneur des Anneaux. Tout au long de cet itinéraire, vous pourrez admirer des panoramas spectaculaires, des châteaux en ruines, des distilleries de whisky artisanales et – important aussi – profiter des plus belles routes asphaltées d'Europe ...

northcoast500.com

2. FRANCE

CITÉ DE L'AUTOMOBILE MULHOUSE – ROUTE DES CRÊTES

Pour les amoureux de l'automobile, les Vosges comptent aussi un joyau caché: la Cité de l'Automobile à Mulhouse, qui est selon ses propres dires 'le plus grand musée automobile du monde'. Pendant que vous admirerez bouche bée la plus grande collection de Rolls-Royce et de Bugatti, les enfants pourront s'adonner à de nombreuses expériences interactives. En vous y rendant, ne manquez pas d'emprunter la célèbre Route des Crêtes, un itinéraire de rêve long de 73 kilomètres qui vous permet de découvrir les plus belles routes de montagne et les panoramas les plus somptueux des Vosges.

citedelautomobile.com

3. BELGIQUE

RALLYE DE DURBUY (30/04 – 03/05)

Si l'état déplorable de notre réseau routier est un sujet qui peut faire débat, tout le monde s'accorde pour souligner la beauté des routes scéniques, majoritairement situées en Wallonie, que compte notre pays. La région de Durbuy se prête parfaitement à des vacances belgo-belges où le plaisir de conduire est prépondérant. Ce n'est pas un hasard si, chaque week-end, voitures et motos de nombreux clubs étrangers sillonnent les superbes routes du coin. Un conseil pour les amateurs de voitures de sport classiques: au cours du premier week-end de mai, les organisateurs du célèbre Zoute Rally mettront le cap sur la province de Luxembourg pour la toute première édition du Rallye de Durbuy, une épreuve de régularité accueillant quelque 125 ancêtres exclusifs.

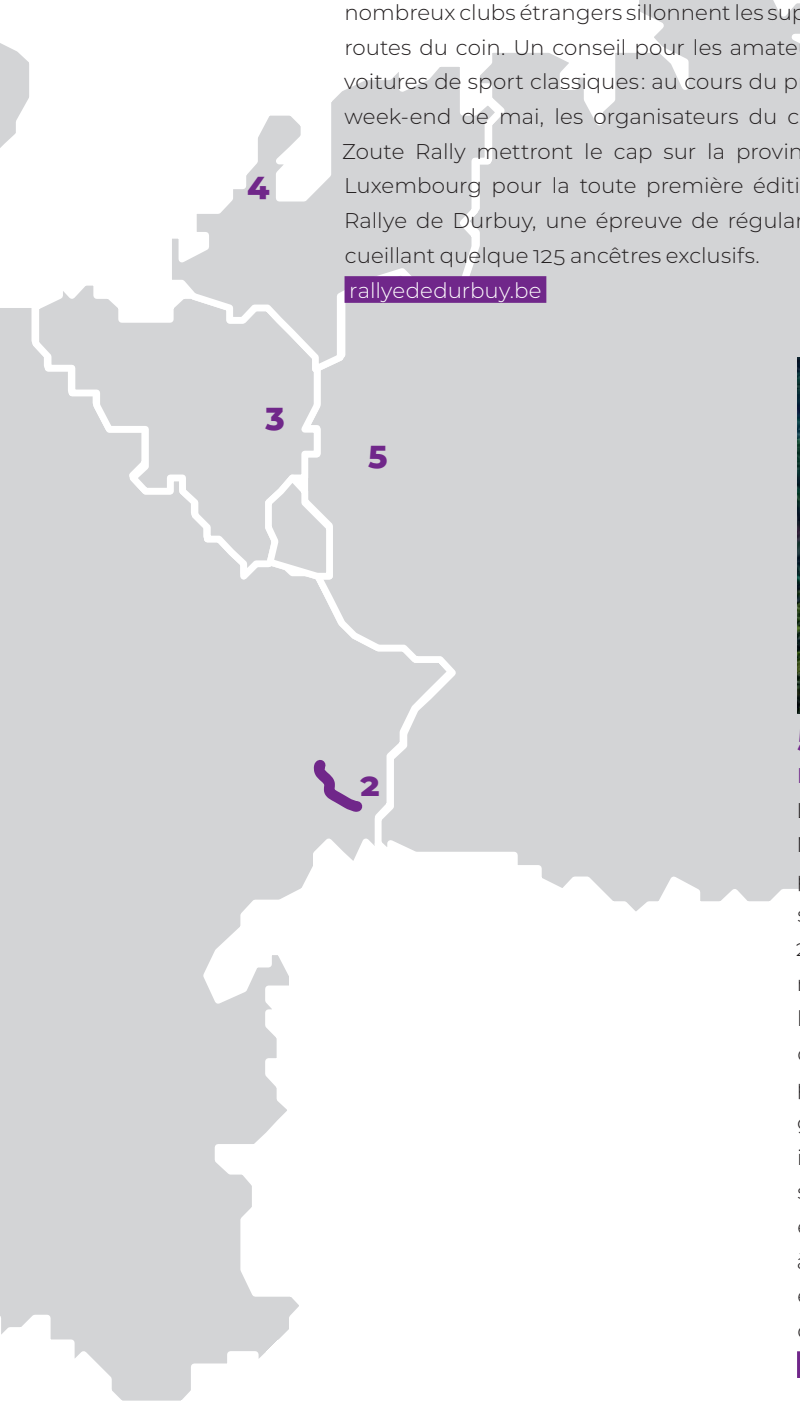
rallyededurbuy.be

4. PAYS-BAS

LOUWMAN MUSEUM DEN HAAG – FORMULE 1 ZANDVOORT (01 – 03/05)

Peut-on encore prendre beaucoup de plaisir au volant chez nos voisins du Nord? Depuis l'invention des radars tronçons et le récent abaissement de la vitesse à 100 km/h, nous pouvons en douter. Pourtant, quand on aime l'automobile, il existe des raisons d'aller outre-Moerdijk. Par exemple pour découvrir le magnifique Louwman Museum à Den Haag (La Haye), un joyau architectonique dans lequel la famille Louwman (l'équivalent en quelque sorte de la famille D'Ieteren aux Pays-Bas) présente l'une des plus belles collections privées au monde. Trop statique pour vous? Alors, vous pouvez vous rendre début mai au circuit de Zandvoort, où se tiendra le premier Grand Prix de Formule 1 des Pays-Bas depuis 1985. Mais préparez-vous à un week-end de folie au milieu des fans de Max Verstappen …

louwmanmuseum.nl



5. ALLEMAGNE

EIFEL – NÜRBURGRING

Le plus beau circuit du monde, c'est celui de Francorchamps. Mais le deuxième plus beau se situe littéralement à un jet de pierre de nos frontières: le légendaire circuit du Nürburgring, surnommé 'l'Enfer Vert'. Depuis 90 ans, son tracé de quelque 20 kilomètres est la Mecque des vrais fans de belles mécaniques, qui peuvent régulièrement goûter aux joies de la piste lors des célèbres 'Touristenfahrten'. En plus de nous valoir d'innombrables vidéos de crashes sur YouTube – ne manquez pas d'en visionner si vous êtes plutôt du genre à mettre les gaz –, ces sessions de piste permettent de vivre des moments inoubliables. Mais pour cela, il faudra quand même débourser 25 euros (et même 30 euros le week-end) avant de pouvoir étaler vos talents de pilote. Conseil: faites-vous une faveur (et à votre employeur en même temps) et évitez d'user les pneus et les freins de votre voiture de société, et profitez simplement de ce paradis vert qu'est le massif allemand de l'Eifel …

nuerburgring.de

TOUT EST-IL AUSSI IMPORTANT ET URGENT ?

Le nouveau slogan de J&T Autolease est 'Because your time is precious', parce que ce que nous voulons, c'est que vous n'ayez plus à vous soucier de la gestion de votre parc automobile, et que vous puissiez y consacrer le moins de temps possible. Aussi avons-nous cherché, dans cette nouvelle rubrique d'Automotions, à vous proposer quelques conseils pour utiliser votre temps de manière aussi efficace que possible.

Bien que l'expression 'le temps file' soit parfois utilisée à tort et à travers, les journées ne font que 24 heures pour tout le monde. Pourquoi certaines personnes sont-elles mieux à même d'assumer ce qu'il y a à faire que d'autres ? Une explication pourrait être qu'elles sont capables de gérer leur temps de manière plus efficace. Mais nous est-il possible de faire autrement face à l'avalanche de tâches qui sollicitent notre attention immédiate ?

Etablir des priorités

A une époque où ne pas respecter une deadline est exclu, le tableau de l'auteur américain Steven Covey (auteur entre autres de 'Les 7 habitudes de ceux qui réussissent tout ce qu'ils entreprennent') peut être d'un précieux secours. Le tableau de Covey, inspiré lui-même du général et homme politique américain Dwight D. Eisenhower, vous permet de mieux cerner vos priorités. Covey utilise 4 cases qui vous montrent le degré d'importance et d'urgence de la tâche, de manière à ce que vous puissiez déterminer si vous devez l'exécuter immédiatement ou si vous pouvez la reporter.

Avant toute chose, Steven Covey opère une distinction entre ce qui est important et ce qui est urgent :

- **Les choses importantes** contribuent à vous faire atteindre vos objectifs.
- **Les choses urgentes** exigent votre attention immédiate. Bien que ces activités concernent surtout l'atteinte de leurs objectifs par d'autres personnes, leur non-exécution aura des conséquences directes.

Covey utilise cette distinction pour arriver à 4 cases de 'time management'.

CASE 1

URGENT ET IMPORTANT

Les activités reprises dans cette case peuvent être subdivisées en imprévisibles et en prévisibles. Dans ce dernier cas, on peut les éviter en établissant un planning et en étant suffisamment attentif à l'exécution en temps et heure de la tâche en question.

Cette première case ne devrait idéalement contenir que des choses qui demandent votre attention immédiate. Elle devrait être réservée aux cas d'urgence et aux deadlines extrêmement importantes. Lorsqu'une vraie situation de crise vient à survenir, vous devrez reporter d'autres tâches.

CASE 2

NON URGENT, MAIS IMPORTANT

Les activités que l'on retrouve dans la case 2 sont très importantes, parce qu'elles joueront un très grand rôle dans le futur. Cette case est réservée à la planification stratégique, mais aussi à la santé, à l'apprentissage, au sport et à la carrière. Investir du temps dans ces différents domaines ne semblent peut-être pas urgent sur le moment, mais revêt une très grande importance à long terme.

Faites en sorte de consacrer suffisamment de temps aux activités de la case 2, pour éviter qu'elles ne viennent à glisser dans la case 1. Vous augmenterez ainsi votre capacité à effectuer des tâches en temps et heure.

	URGENT	NON URGENT
IMPORTANT	**1** **URGENT ET IMPORTANT** Situations de crise Problèmes urgents Projets avec une deadline Plaintes Rapports	**2** **NON URGENT ET IMPORTANT** Planification et préparation Prévention Gestion des relations Détente Travailler sur soi-même
PAS IMPORTANT	**3** **URGENT ET PAS IMPORTANT** Situations de crise d'autrui Interruptions inutiles Certaines réunions Certaines conversations téléphoniques Rapports superflus	**4** **NON URGENT ET PAS IMPORTANT** Gaspillage de temps Activités de 'fuite' Trop de télévision et ou d'internet Certains posts et e-mails Certaines conversations téléphoniques

Source: Time management matrix de Stephen Covey

CASE 3

URGENT, MAIS PAS IMPORTANT

La 3ème case contient surtout des choses qui semblent urgentes mais qui n'ont guère d'importance. Certaines de ces tâches sont 'imposées' par notre ego, mais n'ont pas de valeur en soi. Pire encore, ces activités s'interposent entre vous-même et vos objectifs. Essayez de déléguer les tâches de ce type ou de les reporter.

Lorsqu'une autre personne tente de vous imposer une tâche de la case 3, vous pouvez la refuser de manière polie. Si ce n'est pas possible, essayez de faire en sorte de ne pas être distrait ou interrompu continuellement en accordant un laps de temps bien précis aux personnes qui sollicitent souvent votre aide. De cette manière, vous pourrez résoudre tous leurs problèmes en une fois, sans perdre votre concentration en étant continuellement interrompu.

CASE 4

NON URGENT ET PAS IMPORTANT

La 4ème et dernière case établie par Covey regroupe toutes les activités qui n'apportent aucune valeur ajoutée et ne sont rien d'autre que du gaspillage de temps. Vu qu'elles ne font que vous distraire de vos objectifs, vous devriez les éviter autant que possible, bien qu'elles soient parfois synonymes de détente.

COMMENT UTILISER CE TABLEAU ?

Quand vous utilisez le tableau 'Important-Urgent', essayez de consacrer le maximum de temps aux activités de la case 2. Cela vous permettra, à terme, d'éviter nombre d'activités de la case 1, puisqu'elles auront déjà été effectuées dans le cadre de la case 2, parce que mieux planifiées.

Le but de l'utilisation de ce schéma est de voir par vous-même si une tâche donnée vous rapproche de vos objectifs ou pas. Si c'est le cas, ces tâches doivent bénéficier d'une priorité plus haute que les tâches qui sollicitent votre attention, mais ne contribuent pas à atteindre vos objectifs. Reportez donc ces activités au moment où les tâches importantes auront été exécutées.

A TRIP DOWN MAZDA LANE

L'ESPOIR D'HIROSHIMA

Concert de klaxons et saké à volonté chez Mazda! La marque automobile japonaise fête ses 100 ans d'existence. A cette occasion, nous revenons sur les faits marquants de l'histoire de ce constructeur atypique.

Jujiro Matsuda

1935

1949

Hiroshima

1949

1920

Les débuts: Toyo Cork Kogyo Co.

Toyo Cork Kogyo Co., voilà un nom qui ne vous dit sans doute pas grand-chose. C'est pourtant ici que se trouvent les racines de Mazda. Cette modeste société produit des bouchons dans la ville d'Hiroshima. En 1920, elle passe aux mains du *self-made man* Jujiro Matsuda, qui laisse tomber le mot 'cork' dans la dénomination de l'entreprise et en diversifie rapidement les activités. Après un incendie en 1925, l'usine repart à zéro et s'oriente vers la fabrication d'outillages (à partir de 1927) et de motos (à partir de 1929). Deux ans plus tard, Toyo Kogyo commercialise son premier trois roues motorisé doté d'une benne: le Mazda-Go.

1940 – 1945

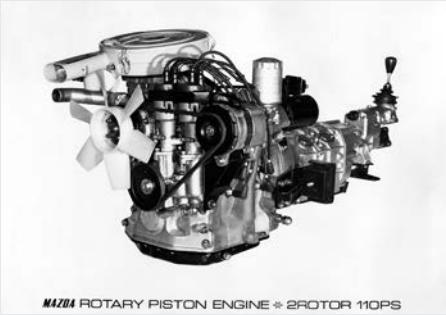
Le miracle: la bombe atomique

Au milieu des années 30, avant même la naissance de la première Toyota, Matsuda comprend que le marché est prêt à accueillir un premier 4 roues. Les prototypes d'une camionnette et d'une petite berline voient le jour, mais ces rêves d'automobile doivent être mis brusquement au frigo lorsqu'éclate la Deuxième Guerre mondiale. L'usine Mazda est alors contrainte de produire de l'armement pour les forces armées japonaises, jusqu'au jour où, en août 1945, la première bombe atomique est larguée sur Hiroshima, qui est rayée de la carte. Matsuda, qui fête son 70e anniversaire le jour de l'explosion de la bombe atomique, est chez son coiffeur, au centre-ville. Il échappe par miracle à un océan de feu … tout comme l'usine Mazda, en grande partie épargnée parce que protégée par une colline. Quelques mois seulement après le survol d'Hiroshima par Enola Gay, la production de véhicules utilitaires reprend chez Mazda.

1960

1964

1967



1967

1991

1960

Les débuts (bis): la première voiture particulière

La première Mazda destinée au particulier se fait attendre, jusqu'en 1960, année où la marque présente le R360, une 'kei-car' (type de voiture ultracompacte qui bénéficie au Japon de différents avantages fiscaux, NDLR) de seulement 380 kilos et 16 ch. Pas vraiment une voiture conforme au 'jinba ittai', l'actuelle philosophie Mazda qui prône une symbiose étroite entre l'homme et la machine … Mais le succès commercial est au rendez-vous et conduit à l'apparition, en 1967, de la Cosmo Sport, une authentique driver's car. Avec elle, Mazda se positionne petit à petit comme une marque à part au Japon, et peut donc se permettre de faire des choix techniques audacieux. C'est ainsi que la Cosmo jette les bases d'une longue tradition en matière de moteurs rotatifs (Wankel), une solution qui va devenir une véritable spécialité chez Mazda, sorte de fil rouge qui ponctue son histoire depuis des décennies.

1989

La percée: naissance d'une icone

Dans les années 70, Mazda vend son âme à Ford. La gamme, elle, perd une part de la sienne … Mais en 1989, la marque sort de son chapeau une certaine MX-5, qui dit s'inspirer des petits roadsters britanniques de la belle époque. A cette recette éprouvée – poids plume, roues arrière motrices, capote souple – Mazda ajoute un élément déterminant: la fiabilité mécanique. La MX-5 devient un best-seller planétaire. Aujourd'hui, avec plus d'1 million d'exemplaires écoulés, elle est le cabriolet le plus vendu de tous les temps.

1991

Un couronnement sportif: la victoire au Mans

Avec la MX-5, Mazda a conquis le Vieux Continent. Aussi les Japonais mettent-ils un point d'honneur a renforcer leur image sportive en s'alignant dans des épreuves sportives en Europe. L'objectif fixé par les dirigeants de Mazda est aussi clair qu'ambitieux: gagner les 24 Heures du Mans! Un terrain de jeu idéal pour illustrer la légendaire fiabilité japonaise. Et ce que ses compatriotes Nissan et Toyota n'ont toujours pas réussi, Mazda va le faire: battre les constructeurs automobiles européens et américains sur leur propre terrain. La première tentative a lieu en 1990: Mazdaspeed engage deux 787 (préparées par Jacky Ickx) mais aucune ne rallie l'arrivée. Un an plus tard, Mazda revient dans la Sarthe pour y signer, contre toute attente, la première victoire d'un constructeur japonais dans l'épreuve mancelle, avec la 787B.

2010

La révolution esthétique: le KODO-design

Au début de la décennie dernière, Mazda inaugure une nouvelle ère avec le KODO-design, une 'griffe' que l'on retrouve aujourd'hui encore dans tous les produits de la marque. C'est un coup gagnant: alors que certaines marques asiatiques peinent à trouver leur voie sur le plan du style, Mazda y réussit parfaitement et sort de son chapeau un certain nombre de concept-cars aussi superbes que salués par la presse. Nos préférés sont le RX Vision et le Vision Coupé (photo), deux études de style qui illustrent parfaitement l'audace et la créativité dont Mazda fait preuve aujourd'hui.

2017

2020

La boucle est bouclée: la MX-30

Lorsque Mazda utilise les mythiques lettres 'MX' (Mazda eXperimental, NDLR) pour une voiture de série, on sait qu'il faut s'attendre à ce qu'elle marque les esprits. Dans le cas de la MX-30, il s'agit de la première Mazda 100 % électrique, un jalon essentiel dans la stratégie 'Sustainable Zoom-Zoom 2030'. Pour réduire l'empreinte écologique du véhicule sur toute la durée de son cycle de vie, Mazda non seulement opté pour une pack de batteries léger et compact, de 35,5 kWh, mais aussi pour une planche de bord réalisées en bouteilles PET recyclées, un garnissage des sièges 'vegan' et des inserts décoratifs réalisés à partir de chutes de liège. Jujiro Matsuda aurait-il pu rêver plus beau cadeau d'anniversaire pour sa marque ?

2018

2019

MAZDA MOTOR CORPORATION 1920 100 YEARS 2020

100 ANS DE MAZDA À AUTOWORLD

Vous souhaitez en savoir davantage sur la riche histoire de Mazda ? Alors rendez-vous au musée Autoworld à Bruxelles, du 12 septembre au 25 octobre 2020, pour découvrir l'exposition temporaire consacrée au patrimoine de la marque. Elle réunira une impressionnante série de modèles grâce auxquels Mazda a marqué de son empreinte l'histoire de l'automobile.

Plus d'informations sur
autoworld.be

2019

FCA
FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES
FLEET & BUSINESS

DÉCOUVREZ LA JEEP® RENEGADE.

POUR LE BUSINESS ET POUR VOUS !

DESIGN, CONFORT, SÉCURITÉ, ÉQUIPEMENTS ET TECHNOLOGIE AVANCÉE : PRÊTE POUR VIVRE VOTRE VIE !

DONNEZ À VOTRE BUSINESS LA BONNE DIRECTION. CONTACTEZ VOTRE BUSINESS CENTER JEEP® POUR UNE OFFRE FLEET SUR MESURE. PLUS D'INFOS SUR JEEP.BE.

Jeep®
THERE'S ONLY ONE

5,3 - 7,5 L / 100 KM • 141 - 196 G / KM CO_2 (WLTP)

Donnons priorité à la sécurité.

E.R. : Yann Chabert. Annonceur FCA Belgium S.A., Avenue Da Vinci 3 - 1930 Zaventem. RPM : Bruxelles. BCE 0400.354.731. IBAN FCAB : BE86 4829 0250 6150. Informations environnementales (A.R. 19.03.04) : jeep.be. Photos à titre illustratif et non-contractuelles. Les véhicules illustrés ne correspondent pas à l'offre indiquée. Contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. Jeep® est une marque déposée du FCA US LLC.

→ mgmotor.be

Recharge yourself

MG est de retour!

100% électrique
100% prête pour l'avenir

€ 30.985* **(Comfort Edition)**
€ 32.985* **(Luxury Edition)**

Autonomie (263 km)	AC charge (avec Wallbox 7,5h)	DC charge rapide (0-80% 40 min)	Disponibilité (de stock)	Toit panoramique (Luxury Edition)	Volume de coffre (448 L)

0 L/100km. 0 G/KM CO2 (WLTP) Donnons priorité à la sécurité.

*Prix catalogue recommandé tvai. Informations sur l'environnement (D.R. 19.03.2004) sur www.mgmotor.be. Toutes les spécifications sont susceptibles d'être modifiées sans préavis. Contactez-nous pour obtenir les dernières informations. Maxomotive N.V. ne peut être tenue responsable d'éventuelles erreurs d'impression. Lieu : Maxomotive, Pierstraat 229, B-2550 Kontich, numéro d'entreprise BE 0430.801.744.