Magazine périodique de J&T Autolease - N° 37

AVRIL 2017

Automotions

MADE IN BELGIUM

Racing Steel

L'art de l'authenticité

DANS CE NUMÉRO

DOSSIER ÉNERGIES ALTERNATIVES
Journées sans diesel

TESTIMONIAL
Mercedes-Benz Classe E Break : un salon sur roues

CLIENT À L'HONNEUR
EWS Group brille par sa diversification

J&T AUTOLEASE

www.jentautolease.be

LA PERFORMANCE
DANS LES MOINDRES DÉTAILS
ALFA ROMEO GIULIA
WWW.ALFAROMEO.BE
E.R. : Yann Chabert. Annonceur : FCA Belgium S.A., Rue Jules Cockx 12a, 1160 Bruxelles. RPM : Bruxelles. BCE 0400.354.731. IBAN FCAB : BE 86 4829 0250 6150. Informations environnementales [AR 19/03/2004] : www.alfaromeo.be. Veuillez contacter votre concessionnaire Alfa Romeo pour plus d'informations. Photo à titre illustratif et non-contractuelle.
4,2-8,5 L/100 KM
99-198 G CO2/KM
Donnons priorité à la sécurité.
FCA | FLEET & BUSINESS
La meccanica delle emozioni
ALFA ROMEO

DANS CE NUMÉRO

4 News
L'actu de J&T Autolease

8 Dossier énergies alternatives
Journées sans diesel

12 Client à l'honneur
EWS Group brille par sa diversification

14 Made in Belgium
Racing Steel :
l'art de l'authenticité

16 Testimonial
Mercedes-Benz Classe E Break :
Un salon sur roues

20 Retromotions
La 'SL Bobby Ewing' de Frank Mathues

22 Auto
(R)Évolution des systèmes audio embarqués

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
tel. +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 • Julien Libioul
info@effectivemedia.be • effectivemedia.be

Édito

Cher lecteur,

Je suis heureux d'ouvrir cet édito avec une nouvelle réjouissante : la famille J&T Autolease vient de s'agrandir considérablement. En effet, juste avant l'envoi de cette édition à l'impression, nous annoncions la reprise de Leasense. Grâce à cette acquisition, nous gérons désormais une flotte de plus de 12.000 véhicules. Plus de détails à ce sujet dans un prochain numéro d'Automotions, mais nous souhaitons d'ores et déjà la bienvenue aux clients de Leasense.

Les défis « privatifs » semblent être en vogue : un mois sans alcool, un mois sans viande. Une tendance que nous avons décidé de nous approprier : que penseriez-vous d'une « période sans souci » ? Chez J&T Autolease, nous sommes fiers de ne pas proposer de solutions standard à nos clients. C'est logique, puisque chaque client est différent. Nous souhaitons donc offrir un service qui ressemble plus à un costume sur mesure qu'à du prêt-à-porter afin de vous procurer un sentiment de sérénité à tout moment.

Un service sur mesure suppose aussi une réflexion proactive de notre part quant aux meilleurs choix pour votre parc automobile. C'est pourquoi vous trouverez dans ce numéro d'Automotions un article portant le titre mélodieux « Journées sans diesel ». Ces dernières années, le diesel a été le souverain absolu dans le monde du leasing. Cette suprématie évolue doucettement, l'offre d'alternatives étant de plus en plus diversifiée. Et l'une de ces alternatives est peut-être adaptée à votre flotte. C'est pourquoi nous vous offrons une piqûre de rappel instructive et écologique : du 100% électrique au gaz naturel.

Comme à l'accoutumée, nous mettons un client fidèle à l'honneur. Cette fois, c'est au tour d'EWS Group, spécialisé dans toutes les formes de lutte antiparasitaire, fumigation, mesure de gaz, ventilation et traitement bio des marchandises entreposées. Un business où la diversité tombe à point nommé.

Ces dernières semaines, plusieurs de nos chauffeurs ont pu prendre place au volant de la nouvelle Mercedes-Benz Classe E : un vaisseau amiral dans son segment qui permet de lâcher le volant et de goûter à la conduite autonome. Ce n'est pas que nous ayons encouragé cette avancée, mais nous vous invitons à découvrir les réactions de nos pilotes d'essai face à ce véritable concentré de technologies du constructeur allemand.

C'est également la marque à l'étoile qui apporte la touche de nostalgie dans ce numéro. Nous avons rencontré le propriétaire d'une Mercedes-Benz W107, un roadster avec du flair. Enfin, puisque nous ne rechignons pas devant un peu de culture, nous vous emmenons dans le monde merveilleux de Racing Steel, l'alliage inédit du vintage et du sport automobile !

Bonne lecture !

Jan Deknuydt
Directeur général

J&T AUTOLEASE

Van Day : Nissan et J&T Autolease sous le feu des projecteurs

Nissan n'est pas seulement le sponsor principal de la Champions League de football. Le constructeur japonais a également mis sur pied, fin 2016, la quatrième édition du Van Day en collaboration avec TRANSPORTMEDIA et J&T Autolease. Le moment était idéal pour présenter le nouveau NV300 aux gestionnaires de flotte.

Le Van Day est aujourd'hui l'un des événements les plus renommés dans le secteur des utilitaires légers. Au cours de cette journée, un public composé de gestionnaires de flotte professionnels échange ses expériences dans le secteur. De nombreux essais routiers figurent aussi au programme de ce Van Day, ainsi que de nombreuses animations. Tradition oblige : l'événement se clôture toujours par un grand dîner au cours duquel les participants commentent allègrement sur la journée. À chaque édition du Van Day, les gestionnaires de flotte peuvent faire connaissance avec une vaste gamme d'utilitaires légers. Nissan a vu ses parts de marché dans le segment des véhicules utilitaires légers sensiblement augmenter ces dernières années. A titre d'exemple, les ventes ont progressé de 40% en un an. Et avec le lancement du nouveau NV300, le succès de la marque va encore se renforcer. Chez Nissan, les attentes sont vraiment importantes : « Ce Van Day nous permet de faire découvrir à nos clients actuels et aux clients potentiels notre NV300, un modèle qui vient vraiment renforcer notre gamme LCV », explique Peter Colman, Leasing Manager de Nissan Belux.
« Pour J&T Autolease également, ce Van Day est un rendez-vous extrêmement important », enchaîne le J&T Autolease LCV Manager, Patrick Jaspers. « Nous avons veillé à toujours rester en phase avec les développements et les innovations sur le marché des utilitaires. Pas seulement pour notre entreprise, mais aussi pour pouvoir aider et conseiller nos clients afin de réaliser le meilleur choix de véhicule en fonction des activités de leur société. »
Les responsables de flotte présents lors du Van Day étaient unanimement enthousiastes, attendant avec impatience la prochaine édition, qui sera bientôt programmée.

J&T Autolease reçoit le diplôme Trends Gazelle 2017

Votre société de leasing J&T Autolease a eu le grand honneur de se voir décerner le titre de 'Grande Gazelle'. Et ce n'est pas donné à tout le monde de recevoir cette récompense, attribuée début mars à J&T Autolease par le magazine Trends !

La liste des Trends Gazelles met à l'honneur, par province, les entreprises qui enregistrent la croissance la plus rapide. Seules les 100 entreprises se développant le plus rapidement dans la catégorie des grandes entreprises, à laquelle appartient J&T Autolease en raison de son chiffre d'affaires (+10 millions d'euros en 2011), reçoivent le titre de 'Grande Gazelle' dans chaque province. Les 75 entreprises de taille moyenne se développant le plus vite reçoivent le titre de Moyennes Gazelles, et les 50 petites entreprises enregistrant la croissance la plus rapide se voient décerner le titre de Petites Gazelles.

Cette croissance est mesurée sur une période de cinq ans. Pour cette édition des Trends Gazelles, l'année 2015 a été comparée à l'année 2011. Cette analyse de la croissance prend en compte 3 variables : le chiffre d'affaires, le personnel et le cashflow, en valeur absolue et en pourcentage. Ce qui permet d'obtenir six classements partiels. Les places obtenues dans chacun de ces classements sont additionnées, ce qui permet de connaître le score global. Ce score détermine la place dans le classement final. Et cette année, J&T Autolease brille avec sa 92e place dans la province la plus concurrentielle.

« Ce titre a une grande valeur », explique Jan Deknuydt, directeur général de J&T Autolease. « En raison de son intense activité économique, la Province d'Anvers est très concurrentielle. En outre, de nombreuses entreprises figurant dans cette liste possèdent leur siège dans la province, mais aussi des franchises dans d'autres provinces. Leur champ d'activité est donc plus vaste. Certaines sont à la fois actives sur le marché B2B et B2C, et d'autres exportent massivement. J&T Autolease doit sa place dans ce classement avec une seule activité et nous pouvons donc en être particulièrement fiers. »

FORD MOTOR COMPANY PRÉSENTE

VIGNALE

NOTRE GAMME PREMIUM : LE FORD S-MAX VIGNALE ET LA FORD MONDEO VIGNALE.
À DÉCOUVRIR SANS ATTENDRE SUR VIGNALE.FR.FORD.BE

FORD **S-MAX VIGNALE**

ATN net[1] à partir de	L/100 KM à partir de	CO_2 à partir de
152,66€	5,0	129

FORD **MONDEO VIGNALE**

ATN net[2] à partir de	L/100 KM à partir de	CO_2 à partir de
109,81€	4,3	112

SEARCH **FORD VIGNALE**

Ford

Go Further

S-MAX VIGNALE: 5,0-7,9 L/100 KM. 129-180 G/KM CO_2.
MONDEO VIGNALE: 4,3-7,6 L/100 KM. 112-176 G/KM CO_2.

Les chiffres de consommation et d'émission s'appliquent aux véhicules avec les pneus de série, comme décrit dans les équipements de série. Des pneus optionnels peuvent engendrer d'autres valeurs d'émission de CO_2 et de consommation. Pour plus d'informations, renseignez-vous auprès de votre distributeur Ford et rendez-vous sur notre site www.fr.ford.be/FleetLeasing. (1) Basé sur le Ford S-Max Vignale 1.5 EcoBoost – 160 cv. (2) Basé sur la Ford Mondeo Vignale 2.0 TDCi – 150 cv. Le calcul de l'Avantage net mensuel se fonde sur le taux maximal de précompte professionnel de 53,5%. Ces valeurs sont données à titre purement indicatif et n'engagent pas la responsabilité de Ford Motor Company SA en cas de différence entre l'Avantage indiqué et l'Avantage finalement obtenu. Spécifications des véhicules affichés non représentatives. Ford Vignale disponible exclusivement dans les FordStores. Donnons la priorité à la sécurité. Informations environnementales [A.R. 19/03/2004]: www.fr.ford.be/environnement. **ford.be**

J&T Autolease ouvre le Salon de l'Auto en beauté

Si le Van Day est devenu une bonne habitude annuelle, c'est aussi le cas du petit déjeuner organisé par J&T Autolease pour marquer l'ouverture du Salon de l'Auto de Bruxelles.

Le Club News du Stade Roi Baudouin était une nouvelle fois le décor de cet événement unique permet-tant de renforcer les liens entre les clients de J&T Autolease. Après un petit déjeuner copieux, Jan Deknuydt, Managing Director de J&T Autolease, a pris la parole, abordant les valeurs de J&T Autolease avant de présenter les résultats exceptionnels de 2016 ainsi que les objectifs pour 2017. Après ce bref discours, Jan Deknuydt a levé son verre, trinquant avec chaque participant à la Nouvelle Année. Une année qui a d'ailleurs démarré très fort : une augmentation de 3,41 % a été enregistrée au cours des deux premiers mois .

La division sinistres de J&T Autolease se renforce

Une flotte qui se développe sans cesse entraîne aussi des conséquences pour le traitement des sinistres. J&T Autolease a dès lors décidé de renforcer cette division en engageant Serina Forster.

« J'ai rejoint fin décembre le département Insurance & Damage, qui assure le suivi de A à Z des sinistres de toutes les voitures en leasing », explique Serina Forster. « Notre travail consiste à ouvrir des dossiers de sinistres, choisir les réparateurs, informer les conducteurs sur la procédure avant de clore les dossiers, d'établir la facturation, etc. C'est un travail très varié en fait. »
Serina Forster connaît déjà bien le secteur du leasing et J&T Autolease : « Je travaillais auparavant au sein du bureau d'expertise avec lequel collaborait J&T Autolease. Lorsque j'ai su qu'une fonction se créait au sein de la société de leasing, j'ai posé ma candidature. Le travail est différent, mais je savais parfaitement à quoi m'attendre puisque j'ai souvent été en contact avec J&T Autolease. »
Et cette nouvelle fonction ravit Serina. « J'ai intégré une super équipe composée de collègues directs très sympas. Mais c'est surtout l'atmosphère globale qui règne chez J&T Autolease a de quoi donner de l'énergie à tout le monde. L'envie d'avancer est présente chez chaque collaborateur et cela fonctionne très bien. Nous sommes une entreprise en pleine croissance et je pense que cela va se poursuivre dans les années à venir ! Et je compte bien participer à ce développement », conclut Serina Forster.

Mercedes Vans, élu Most Loved Van 2017

Le Salon des Véhicules utilitaires légers, qui se déroulait en janvier dernier à Bruxelles, a permis d'élire – pour la toute première fois – le 'Most Loved Van', sur une initiative conjointe de Febiac et de TRANSPORTMEDIA. C'est Mercedes-Benz qui s'est emparé de cette reconnaissance unique en son genre, avec une gamme qui, manifestement, dispose de nombreux atouts de séduction, que ce soit du côté du Citan, du Vito ou du Sprinter et leurs nombreuses possibilités en termes de transformations et d'aménagements.

Pour cette élection, les professionnels ont été invités à voter en ligne pendant un bon mois. A la clé, deux beaux prix : un chèque de 15.000 euros à valoir sur l'achat d'un nouveau véhicule utilitaire et un bon de 1.200 euros pour l'aménagement de son véhicule utilitaire.

FAITES PLACE À L'AMBITION

LA NOUVELLE TIPO STATION WAGON

TIPO STATION WAGON EASY BUSINESS À PARTIR DE 18.041€ (1) HTVA

Avec ses lignes à la fois élégantes et sportives, la Fiat Tipo Station Wagon est extrêmement spacieuse et polyvalente. Elle offre non seulement de la place pour de l'ambition mais aussi un équipement standard qui offre au conducteur professionnel un maximum de fonctionnalité et du style. Elle est également respectueuse de l'environnement grâce à son pack-ECO(2) qui réduit l'émission de CO_2 jusqu'à 89 g/km.

PRINCIPALES OPTIONS EASY BUSINESS:

- Uconnect™ LIVE 5" avec Bluetooth et Système de Navigation
- Aide au stationnement arrière
- Cruise Control
- Peinture Métallisée
- Système Start & Stop
- Jantes en alliage 16"
- Accoudoir central avant
- 550 litre capacité du coffre

IL SUFFIT DE PEU POUR AVOIR BEAUCOUP.

fiat.be

(L/100 KM): **3,4**-6,0 CO_2 (G/KM): **89**-139

Donnons priorité à la sécurité.

(1) Offre réservée aux utilisateurs professionnels, valable pour une Fiat Tipo Station Wagon 1.3 MultiJet Easy Business 95 cv du 01/01/2017 au 30/04/2017. Pour une offre sur mesure, contactez votre distributeur Fiat. Retrouvez le réseau Fiat participant sur www.fiat.be. E.R. Yann Chabert. Annonceur FCA Belgium SA, rue Jules Cockx 12a - 1160 Bruxelles. RPM: Bruxelles. BCE: 0400.354.731. KBC: IBAN BE 86 4829 0250 6150. Informations environnementales [AR 19/03/2004]. La photo présentée ne correspond pas au loyer communiqué.
(2) Uniquement disponible sur la Tipo Station Wagon 1.6 MultiJet 115 cv.

FCA | FLEET & BUSINESS

Journées sans CO_2 Diesel

Remplacer son steak bien tendre par quelques morceaux de tofu ou, pire, par un bol de salade pour sauver la planète... voilà qui demande une solide dose de courage culinaire et de sacrifice. En revanche, dans le domaine de la mobilité, on observe une évolution permanente au niveau des mentalités, surtout depuis que l'on sait à quel point les fines particules et les oxydes d'azote affectent la viabilité de nos villes. Le tout est de savoir si les alimentations alternatives peuvent constituer une réelle alternative. J&T Autolease s'est penché sur la question.

La Belgique fait partie de ces pays où la culture du diesel est encore très vivace. Après des années de domination, le moteur diesel est clairement en perte de vitesse. L'inversion de la tendance s'explique en grande partie par le 'dieselgate', par une sensibilisation croissante à l'écologie et par la réforme de la fiscalité automobile. Le marché fleet aussi commence à se rendre compte que le diesel n'est pas forcément le meilleur choix, même si la plupart des voitures de leasing abritent encore ou moteur diesel traditionnel sous le capot. Dans cet article, nous allons oublier l'amour du Belge pour le diesel et nous pencher plutôt sur les alimentations alternatives afin de savoir si elles peuvent constituer des alternatives valables.

Si l'on en croit de récentes études, la règle traditionnelle qui voulait que les conducteurs parcourant plus de 20.000 kilomètres privilégient le diesel, n'est plus de mise.

Essence

Chez nous, l'essence fait un retour en force. Grâce aux évolutions technologiques et aux moteurs downsizés de dernière génération, les moteurs à essence ont comblé le fossé qui les séparait des diesels actuels sur le marché privé. En revanche, sur le marché de la voiture de société, la dédiesélisation est plus laborieuse, même si l'année dernière, la proportion de voitures diesel est passée d'un coup de 78% à 72,5%, une évolution qui prouve que le marché fleet aussi est en train de revoir sa car policy. Et à juste titre, apparemment.
Si l'on en croit de récentes études, la règle traditionnelle qui voulait que les conducteurs parcourant plus de 20.000 kilomètres privilégient le diesel, n'est plus de mise. VAB, l'organisation de défense de la mobilité, a calculé que si l'on tient compte de tous les paramètres (achat, taxes, entretien, consommation...), il faudrait aujourd'hui mettre la barre à 30.000 km. Un kilométrage annuel rarement atteint par la majeure partie des automobilistes particuliers. Bref, la barre ne cesse de grimper, au profit des voitures à essence. Avantage supplémentaire : du fait du regain d'intérêt pour la voiture à essence, sa valeur résiduelle a augmenté, ce qui profite aussi au TCO. Cela fait déjà un certain temps que J&T Autolease a remis à niveau les valeurs résiduelles des voitures diesel et à essence comparables.

Hybride plug-in

Année	Essence	%	Diesel	%
1991	319.594	69,2%	142.500	30,8%
1992	317.996	68,2%	148.185	31,8%
1993	236.689	63,0%	138.712	36,9%
1994	222.978	57,6%	164.365	42,4%
1995	190.847	53,2%	168.000	46,8%
1996	215.856	54,3%	181.425	45,7%
1997	198.666	50,1%	197.324	49,8%
1998	215.677	47,7%	235.942	52,2%
1999	223.353	45,6%	265.748	54,3%
2000	223.981	43,5%	290.284	56,3%
2001	182.716	37,4%	305.831	62,6%
2002	167.003	35,7%	300.444	64,3%
2003	145.431	31,7%	313.157	68,3%
2004	145.227	30,0%	339.266	70,0%
2005	130.347	27,2%	348.618	72,7%
2006	132.220	25,1%	392.328	74,6%
2007	118.809	22,6%	404.302	77,0%
2008	110.953	20,7%	422.683	78,9%
2009	115.619	24,3%	358.412	75,3%
2010	127.396	23,3%	415.744	76,0%
2011	134.662	23,5%	431.060	75,3%
2012	145.640	29,9%	335.519	68,9%
2013	164.220	33,8%	315.217	64,9%
2014	173.228	35,9%	299.182	62,0%
2015	189.254	37,8%	300.322	59,9%

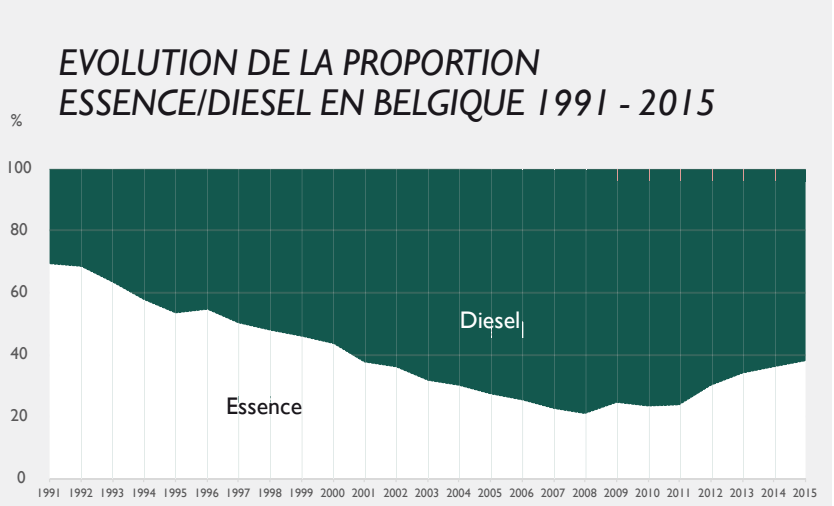
Source : SPF Mobilité et Transport - FEBIAC

Hybride

Au sens strict du terme, toute voiture recourant à plusieurs formes d'alimentations peut s'appeler 'hybride'. En pratique, la combinaison essence/électricité est de loin la plus courante. Dans cette configuration, l'électromoteur joue un rôle auxiliaire et soutient le classique moteur à combustion. Sur papier, cette technique d'alimentation appelée parallèle-hybride est surtout efficace dans le contexte d'un trafic stop & go. C'est sur les premiers mètres que l'électromoteur est le plus performant, c'est-à-dire au moment où la courbe de couple d'un moteur à combustion est en pleine phase de démarrage. En profitant des qualités des deux systèmes d'alimentation au bon moment, chacun compense en grande partie les faiblesses de l'autre : les véhicules 100% électriques continuent de souffrir d'un manque d'autonomie et il devient difficile d'encore améliorer le rendement énergétique des moteurs à combustion de dernière génération.

Hybrides plug-in

Pour pallier le manque d'autonomie des voitures hybrides, les constructeurs ont créé il y a quelques années les hybrides plug-in. Il s'agit de voitures hybrides équipées d'une puissante batterie qui ajoute 50 km d'autonomie sans émissions à l'autonomie standard. L'inconvénient, c'est qu'il faut ensuite recharger la batterie via une prise de courant classique ou une borne de chargement (rapide). Ces voitures sont toutefois très intéressantes pour le marché fleet, en raison du régime très avantageux dont elles bénéficient selon les mesures de consommation NEDC (New European Driving Cycle). En témoigne l'Audi Q7 e-Tron, un gros SUV de 373 chevaux. Consommation normative moyenne (théorique) : 1,7 litre/100 kilomètres, avec un taux d'émission de CO_2 de 46 g/km, trois fois moins qu'un Q7 équipé d'un moteur traditionnel.
Nous ne sommes pas ici pour nous prononcer sur l'objectivité très contestée des tests de consommation NEDC, mais les chiffres nous amènent à un thème beaucoup plus important : l'énorme impact du conducteur sur la consommation réelle. Il va de soi qu'un gros SUV consommera plus qu'1,7 litre/100 km comme annoncé. Mais combien en plus ? Cela dépend du



conducteur et des trajets à parcourir. Et pour en finir avec un autre a priori : non, un véhicule hybride n'est pas un véhicule lent. Il faut néanmoins que le conducteur en comprenne bien la technologie pour en tirer le meilleur parti. Eviter d'accélérer trop fort au démarrage, pour éviter que le moteur à essence ne doive intervenir prématurément pour fournir de la puissance supplémentaire... ou anticiper suffisamment afin de récupérer au maximum l'énergie cinétique dégagée lors de la décélération. Celui qui respecte ces règles de base appréciera très vite les qualités incontestables d'une alimentation hybride.

CNG (Gaz naturel)

Le nombre de véhicules alimentés au gaz naturel a considérablement augmenté en 2016, passant de 656 en 2015 à 2138 l'année dernière. Chez J&T Autolease, nous avons également constaté un intérêt croissant pour cette forme d'alimentation. Plusieurs clients ont déjà fait ce choix et ne le regrettent absolument pas.

Il ne faut surtout pas confondre CNG (Gaz Naturel Comprimé) et LPG. Le CNG affiche une pression de 200 bars et présente moins de risques que le LPG. Le CNG est considérablement plus léger que l'air, de sorte qu'en cas de fuite accidentelle, il se dissipe rapidement dans l'atmosphère. De ce fait, il n'est que très faiblement explosif et les véhicules roulant au CNG sont admis dans les parkings souterrains.

Le CNG est injecté dans un moteur à combustion très proche d'un moteur à essence ordinaire. Les moteurs CNG se distinguent toutefois par leur caractère non polluant. Ils émettent jusqu'à 95% de particules en moins et réduisent le taux d'émission de CO_2 de 27 et de 12% par rapport à un moteur conventionnel à essence ou diesel, respectivement. Par ailleurs, le prix au kilo du CNG est nettement inférieur à celui d'un litre d'essence (€ 0,89/kg contre € 1,34/litre). Les moteurs tournant au CNG sont quasi aussi performants, plus silencieux et moins sujets à l'usure.

Mais à l'instar de tout carburant alternatif, le CNG présente aussi quelques inconvénients. Un litre de carburant délivre environ 10 kWh d'énergie, tandis qu'un kilo de CNG en fournit cinq fois moins. Autre problème : celui du stockage. Le CNG est stocké dans des réservoirs spécifiques montés dans le plancher du châssis de la voiture, à côté du réservoir à carburant ordinaire. Cette solution est encombrante et coûteuse (comptez environ € 2000 de plus par rapport à un véhicule classique équivalent). Et enfin, personne ne peut actuellement prédire la valeur résiduelle de ces véhicules.

Electricité

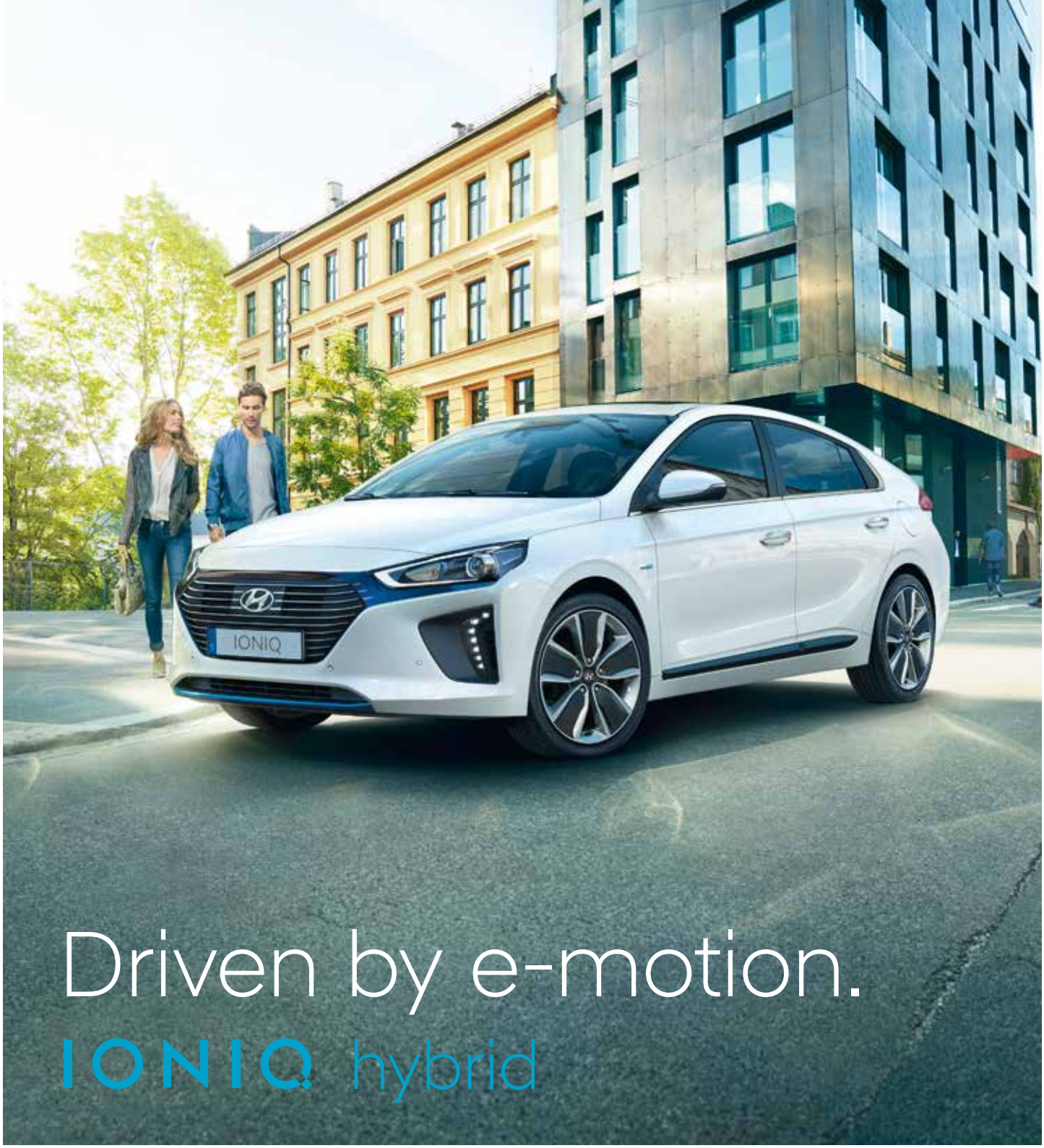
Reste un dernier mode d'alimentation : l'électricité. Sans doute le plus prometteur, mais aussi le moins prévisible. Même si le nombre de voitures électriques sur nos routes augmente de façon spectaculaire (+54% en 2016), leur nombre en chiffre absolu reste très faible (2235 unités). Il semblerait toutefois que l'avènement de la voiture électrique ne soit qu'une question de temps. Visionnaire, le patron de la société Tesla, Elon Musk, croit fermement en une mobilité 100% électrique... et les faits lui donnent progressivement raison.

Avant les avancées de Tesla, l'industrie automobile butait contre les deux handicaps majeurs de la voiture électrique : le manque d'autonomie et la durée (excessive) du rechargement, deux inconvénients imputables à la batterie. Mais grâce aux derniers développement technologiques et aux promesses des pouvoirs publics de mettre très bientôt en place une infrastructure de chargement correcte, la situation devrait s'améliorer. Pour preuve : même les prestigieux constructeurs allemands misent massivement sur la voiture électrique.

Entretemps, les instances publiques cherchent à montrer l'exemple. Il suffit d'observer la liste de clients de J&T Autolease, dont la ville de Saint-Trond qui vient de remplacer 30 voitures de sociétés usagées par 22 exemplaires électriques. Résultat ? 68 tonnes de CO_2 en moins et une économie annuelle de près de € 80.000. Et dès qu'une avancée prouve sa rentabilité économique, ce n'est généralement plus qu'une question de temps pour que le monde de l'entreprise et le marché du particulier l'adoptent à leur tour. Reste à savoir si le secteur énergétique est prêt pour répondre à la demande d'électricité, de préférence verte...

DIRK DURY (J&T AUTOLEASE): « AVANT DE DÉCIDER, IL CONVIENT D'EXAMINER LE TCO GLOBAL. »

Dirk Dury, Sales & Account Manager chez J&T Autolease, a constaté que plusieurs clients majeurs remettent en question le choix du diesel. Un choix qui jadis leur semblait évident mais qui n'est plus systématique. « En effet, à l'heure de souscrire un nouveau contrat, beaucoup d'entreprises nous demandent de faire un comparatif entre les voitures diesel et les alternatives éventuelles », ajoute Dury. « Si une entreprise envisage de passer à une alimentation alternative, nous l'invitons toujours à tenir compte du TCO et du RCU (Real Cost of Use - N.d.l.r) A l'achat, une voiture alimentée par un carburant ou une énergie alternative coûte un peu plus cher qu'une voiture équivalente roulant à l'essence ou au diesel. En revanche, ses frais d'entretien sont généralement inférieurs et elle bénéficie d'un régime fiscal plus avantageux, ce qui compense le surcoût à l'achat. »



Plus d'émotions. Moins d'émissions.

Découvrez la nouvelle Hyundai IONIQ hybride et laissez-vous enivrer par le plaisir de conduire en produisant un minimum d'émissions tout en consommant peu de carburant. Grâce à sa longue autonomie et sa garantie de 8 ans sur la batterie Lithium-Ion Polymer*, l'IONIQ hybride livre des performances hors du commun. Vous vous laisserez charmer par son design raffiné, récompensé lors du Red Hot Design Award 2016, qui en fait l'une des voitures les plus aérodynamiques du marché. Une chose est certaine, ce bijou d'élégance et de technologie ne vous laissera pas indifférent. Plus d'infos sur Hyundai.be

HYUNDAI

8 ANS / 200.000 KM GARANTIE DE LA BATTERIE**

5 ANS GARANTIE KILOMÉTRAGE ILLIMITÉ*

(L/100KM): 3,4 - 3,9 • CO_2 (G/KM): 79 - 92

Donnons 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.
** Sur la batterie lithium-ion-polymère, Hyundai offre une garantie de 8 ans ou 200.000 km, selon première échéance. Pour plus d'informations sur les termes et conditions : Hyundai.be ou vous référer à votre distributeur Hyundai. Annonceur: Korean Motor Company S.A. (importateur), Pierstraat 229 à B-2550 Kontich - TVA BE 0404.273.333 - RPM Anvers - DEXIA IBAN BE36 5503 3947 0081 - BIC: GKCCBEBB. Photo non contractuelle. Information environnementale (A.R. 19/3/2004): hyundai.be

EWS Group **brille** *par sa diversification*

Société d'origine néerlandaise, EWS Group (EWS pour Eco Worldwide Solutions) a vraiment la diversification dans le sang. Aujourd'hui, ce groupe est spécialisé dans toutes les formes de lutte antiparasitaire, fumigation, mesure de gaz, ventilation et traitement bio des marchandises entreposées.

Pour EWS Group, tout a commencé en 1999 avec la création du Plagen Preventie Dienst (PPD) aux Pays-Bas. À cette époque, la prévention et la lutte contre les parasites constituaient l'activité principale de l'entreprise. Dans le cadre d'un accord de coopération passé en 2009, PPD reprenait l'entreprise belge EWS. La société était alors rebaptisée PPD/EWS. En 2015, la direction décidait de regrouper toutes ses activités sous le nom de EWS Group. La spécialisation du groupe dans divers marchés de niche et la poursuite de son internationalisation exigeaient en effet une structure bien définie ainsi qu'une dénomination parfaitement reconnaissable et multilingue. « Aujourd'hui, EWS Group est actif dans 9 pays européens », explique Joren Nieuwenhuizen, COO de EWS Group. « Notre siège est établi à Werkendam, aux Pays-Bas. Nous possédons aussi des implantations en Belgique, en France, en Espagne, en Italie, en Allemagne, en Autriche, en Scandinavie et au Royaume-Uni. »

> En plus de la gestion des parasites, EWS propose d'autres services, notamment au travers des branches EWS Mesure de gaz et EWS Fumigation.

MESURER, C'EST SAVOIR

En plus de la gestion des parasites, l'entreprise propose d'autres services, notamment au travers des branches EWS Mesure de gaz et EWS Fumigation. Les activités de EWS Mesure de gaz consistent à analyser les gaz (résiduels) dans les conteneurs et éventuellement assurer le dégazage de conteneurs. « De très nombreuses marchandises arrivent dans les grands ports européens en provenance d'Extrême-Orient », poursuit Joren Nieuwenhuizen. « Les procédures y sont différentes de celles appliquées en Europe. Certains produits et composants chimiques peuvent encore y être utilisés alors qu'ils sont interdits chez nous. C'est le cas par exemple de certaines colles utilisées pour les chaussures. Ces chaussures sont acheminées en très grands nombres dans des conteneurs et arrivent dans les ports. En moyenne, les conteneurs parviennent à destination un mois et demi après avoir été fermés. Pendant ce temps, les gaz émanant de ces colles ont pu former un nuage toxique dans le conteneur. Si l'on n'est pas conscient du danger, les travailleurs qui déchargent ce conteneur peuvent être exposés à ces gaz lorsqu'ils ouvrent les portes, avec toutes les conséquences possibles. »

VENTILATION CONTRÔLÉE

Afin de prévenir ce risque, EWS Group intervient. « Avant que le conteneur ne puisse être ouvert, nous mesurons les

Un échantillon de l'air du conteneur est prélevé dans une petite poche d'air. Cet échantillon est alors analysé dans un laboratoire mobile.

concentrations de gaz dans l'air pour ce conteneur. Nous disposons d'un appareillage très évolué. Nous prélevons un échantillon dans une petite poche d'air, et l'échantillon est alors analysé dans notre laboratoire mobile. En trois minutes, nous avons une analyse très détaillée de la concentration atmosphérique », enchaîne le COO de EWS Group. Après cette analyse, les spécialistes décident s'il convient de ventiler les conteneurs dans lesquels les concentrations de gaz sont trop élevées, et de quelle manière procéder. « L'opération est rapide, efficace et sûre », ajoute encore Joren Nieuwenhuizen.

UN LARGE PANEL DE SERVICES

EWS Fumigation propose des services spécialisés dans les traitements de quarantaine et la lutte contre toutes sortes de parasites à l'aide de gaz, notamment dans les conteneurs destinés à l'importation ou à l'exportation. « Cette branche s'occupe aussi de fumiger les parasites s'attaquant au bois dans les grands bâtiments industriels, les églises, les orgues, les pièces de musée, etc. », enchaîne le Chief Operating Officer du groupe. « Nous pouvons même empaqueter entièrement des maisons et les fumiger ! »

Les services de EWS Group ne se limitent pas à ces deux branches. La lutte contre les parasites peut aussi se faire à bord des bateaux et pendant le transport. Son service 'Gestion de la faune' apporte une solution aux problèmes causés par les animaux sauvages et en liberté, les oiseaux ou encore les animaux exotiques. Et enfin, EWS propose aussi depuis peu des traitements biologiques. « EWS reçoit de plus en plus souvent des demandes pour un traitement biologique des marchandises, sans faire appel à des produits toxiques. Il était donc logique d'apporter une réponse adaptée à cette demande », conclut Joren Nieuwenhuizen. Comme vous le voyez, EWS possède une solution pour chaque 'nuisance'. Avec évidemment toujours le client au centre des priorités.

EWS GROUP ET J&T AUTOLEASE : DES PARTENAIRES QUI PARTAGENT UNE MÊME VISION

Un service à la clientèle rapide et efficace : voilà le cheval de bataille de EWS Group. Ce n'est donc nullement un hasard si l'entreprise s'est adressée à J&T Autolease pour la gestion de son parc de véhicules.

« Les utilitaires de notre siège aux Pays-Bas sont en leasing auprès du Groupe Van Mossel », explique Serge Van den Wouwer, qui assure en parallèle de sa fonction de CFO de EWS Group également la gestion de la flotte des véhicules. « En deux ans, nous avons quasiment totalement renouvelé notre parc de véhicules aux Pays-Bas, soit plus ou moins 50 véhicules, en faisant appel à cette société de leasing. Et comme nous avions en Belgique aussi un parc de véhicules relativement ancien, nous sommes entrés via le Groupe Van Mossel en contact avec J&T Autolease Belgique. Le premier véhicule pris en leasing en Belgique auprès de J&T Autolease a intégré notre flotte mi-2015. Depuis, nous renouvelons progressivement notre parc. Actuellement, nous avons une dizaine de voitures de chez J&T Autolease. L'objectif à terme est d'avoir l'intégralité de notre flotte, c'est-à-dire 13 véhicules, en leasing opérationnel auprès de la société de leasing », poursuit le responsable du parc.

La décision de délaisser la gestion propre pour adopter le leasing opérationnel a été un grand soulagement pour Serge Van den Wouwer : « La flotte commençant à prendre de l'âge, de plus en plus de (petits) soucis apparaissaient sur les véhicules. Des problèmes que nous devions donc résoudre nous-mêmes. Grâce à J&T Autolease, nous n'avons plus à nous soucier de ces problèmes. Nous sommes très heureux de leur service. Ils sont toujours en mesure de nous proposer des solutions sur mesure et offrent une très grande flexibilité. Pour nous, ce sont des atouts inestimables ! »

Que l'on soit ou non passionné d'automobile, il faut avouer que les œuvres de Racing Steel décorent avec goût différents types d'environnements !

Racing Steel

L'art de ***l'authenticité***

Connaissez-vous Racing Steel ? Cette entreprise collisionne automobile, décoration, peinture, histoire, pour ouvrir dans votre salon une fenêtre sur ce que la voiture a de plus légendaire. Une initiative qui partage des valeurs chères à J&T Autolease : la passion pour l'automobile et la confection sur mesure.

Racing Steel, « l'acier de la course ». Deux termes qui désignent la société fondée par Alexandre Lechat, graphiste de formation et mordu d'automobile : « Ma passion pour l'automobile me vient de mon père. Un fana de course, Porschiste dans l'âme. Il avait l'habitude de m'emmener voir les 24 Heures de Francorchamps. J'ai toujours aimé l'ambiance toute particulière de la course ». C'est sur ce terreau qu'est né l'ambition de Racing Steel, celui de créer des objets artistiques et décoratifs sur le thème de l'automobile.

QUAND LE SUPPORT PARTICIPE DE L'ŒUVRE

Un vécu particulier, temporel, ce petit quelque chose qu'une simple photo, qu'une simple peinture ne suffit pas à faire transparaître. C'est là qu'intervient l'acier ! Longtemps en gestation, le projet d'Alexandre est aujourd'hui réalité : il commercialise des œuvres d'art, des peintures sur métal. En récupérant des tôles industrielles usées, oxydées, patinées, il offre un support parlant que des artistes de talents recouvrent, colorent avec une précision et une fidélité épatante. La matière première est dénichée en Belgique ou à l'étranger, des tôles venant de tous horizons qui doivent être facile à assembler. Un travail d'orpailleur !

« Je réalise moi-même les encadrements sur lesquels se fixent les œuvres et je confie la tâche artistiques à des peintres que je choisis en fonction de leurs forces et de leurs affinités avec le sujet, en concertation avec l'artiste lui-même. » Mais l'essentiel du travail d'Alexandre est ailleurs, dans la sélection. Son œil de graphiste et une bibliothèque richement garnie lui servent de vivier, dans lequel il puise l'inspiration de ses futures réalisations. « J'adore le côté visuel et cette recherche du bon sujet », confirme Alexandre.

Une telle réalisation se compose de tôles chinées et de la reproduction réalisée par un peintre, le tout fixé sur un robuste support confectionné sur mesure. Selon sa taille, le poids peut atteindre plusieurs dizaines de kilos.

A LA COMMANDE

Au-delà des propositions spontanées, de la galerie de ses envies, Racing Steel répond également à des commandes. Une photo d'époque vous a marqué, vous disposez d'un cliché ayant été pris lors des primes années de votre ancienne voiture, vous aimeriez voir votre grandpère et sa première automobile figurer en bonne place dans votre salon, avec cette touche d'authenticité, cet aspect brut qui manque à la reproduction photo clinique ? C'est à ces missions que se voue Racing Steel : « Je pense par exemple à un client, propriétaire d'une Jaguar XK120 OTS, qui nous a commandé une reproduction d'une photo de la Coupe des Alpes 1953. Il s'agit d'une XK120 OTS pilotée par l'excellent Ian Appleyard et copilotée par l'épouse de celui-ci, la fille de Sir William Lyons, le fondateur de Jaguar ! » Racing Steel peut réaliser la reproduction que vous désirez, dans les dimensions qui vous conviennent et pousse le service jusqu'à le suspendre dans l'endroit de votre choix…

PAS UNIQUEMENT POUR LES PASSIONNÉS

S'il va de soi que la clientèle de Racing Steel montre un certain amour pour l'automobile et pour la compétition en particulier, les « tôles » réalisées s'adressent à d'autres publics. « Bien entendu, nous nous adressons avant tout à des fanatiques de voitures. Des collectionneurs, qui veulent une représentation de leur joyau. Mais nous avons également des clients qui sont à la recherche d'éléments de déco originaux. Dans nos tableaux, l'automobile n'est pas toujours en évidence, au centre et en grand. Elle est parfois le prétexte, le véhicule d'une représentation pleine de caractère, d'un paysage, d'un univers. »

Des voitures modernes ? Pour l'instant la question ne s'est pas posée. « Je ne sais pas ce que ça donnerait. En même temps, on aurait réalisé un travail similaire dans les années 80, il aurait peut-être tout autant de cachet aujourd'hui… »

LA QUESTION QUI… NE FÂCHE PAS OUTRE MESURE

Combien ça coûte ? Pour décorer votre bureau, votre salon, votre garage à l'aide des réalisations de Racing Steel, il faudra compter entre 1.000 et 2.000 euros pour une tôle standard. Mais les prix dépendent de la taille et de la technique requise par l'œuvre à représenter, voire par le support. Un tarif raisonnable. Il est question d'œuvres d'art, d'un style particulier, impliquant techniques spécifiques, des talents particuliers et une recherche avisée. Nous nous laisserions volontiers tenter…

Mercedes-Benz Classe E Break 200d/220d

*Un **salon** sur roues*

Le nouveau porte-drapeau de la marque à l'étoile, la Mercedes-Benz Classe E, est aussi déclinée en version break. Au niveau du look, ce break fait penser au fruit d'un croisement entre un break Classe C et la CLS Shooting Brake. Avec sa ligne de toit plongeante, la Classe E Break possède une silhouette particulièrement dynamique et séduisante. Mais sous sa carrosserie, elle présente encore bien d'autres atouts. Nos trois essayeurs peuvent en témoigner.

Checklist Testimonials

Nom: Zoran Ivanović

Extérieur	1	2	3	4	5
Intérieur	1	2	3	4	5
Espace	1	2	3	4	5
Position de conduite	1	2	3	4	5
Ergonomie	1	2	3	4	5
Technologie	1	2	3	4	5
Confort de conduite	1	2	3	4	5
Consommation	1	2	3	4	5
Tenue de route	1	2	3	4	5
Boite de vitesses/automatique	1	2	3	4	5
Puissance	1	2	3	4	5

ZORAN IVANOVIĆ
(Duvimex Belgium)

Sales & Account manager chez Duvimex Belgium, notre premier essayeur, Zoran Ivanović, passe beaucoup de temps dans sa voiture de société. Au volant de sa Volkswagen Passat Variant, il parcourt en effet quelque 50.000 kilomètres par an. Et il a accepté de la délaisser pour découvrir cette nouvelle Mercedes-Benz Classe E Break. En plus d'être Sales & Account manager, Zoran est également responsable de la gestion du parc de véhicules de son entreprise. Il était donc parfaitement placé pour nous donner son avis.

« Ce que je retiendrai tout d'abord, c'est la qualité de finition intérieure. Jusque dans les moindres détails. Le cuir garnissant les sièges est vraiment de très haute qualité. Rien de comparable aux sièges en cuir que je connaissais. Extérieurement aussi, la finition est excellente. Jusque dans les détails là aussi. La ligne de la Classe E est superbe, et la version break n'a rien à lui envier. »

La technologie équipant la Classe E a également impressionné Zoran. « Vous pouvez adapter cette voiture à vos préférences individuelles jusque dans les moindres détails. Il est même possible d'ajuster l'éclairage intérieur. Avec ce genre d'attentions, on se sent vraiment comme à la maison. Ce qui n'est pas un luxe quand on passe autant de temps que moi en voiture. » Les technologies 'plus utiles' de la Classe E ont également séduit notre essayeur. « La console centrale intègre un énorme écran, qui permet de se promener dans des menus très intuitifs. Il faut juste faire attention à ne pas se perdre dans toutes les possibilités. Celles-ci sont en effet quasiment infinies ! »
Et au volant ? Là aussi, Zoran Ivanović s'est montré très enthousiaste. « Dès que l'on prend la route, on remarque rapidement que cette Classe E possède vraiment une tenue de route supérieure. C'est une mécanique parfaitement huilée. Et je ne parle même pas de l'effet qu'elle a eu sur mon entourage… Tout le monde voulait l'admirer de près. C'est là que l'on comprend quand même que la marque à l'étoile s'est forgé une réputation unique. »
Le Sales & Accountmanager de Duvimex Belgium conclut par une petite critique : « La seule chose que je regrette, c'est en fait que trois jours s'avèrent bien insuffisants pour découvrir toutes les facettes de cette voiture. »

KOEN VAN RIET
(Stabiplan)

Le responsable de la sprl Stabiplan, Koen Van Riet, s'est prêté à son tour au jeu, prenant le volant d'un véhicule de test. Pour des raisons d'organisation, Koen Van Riet a conduit une version un peu plus puissante (220d au lieu de 200d), équipée en outre d'un pack AMG Line. Une voiture très proche finalement de sa propre voiture de société, une Audi A6 S-Line.

« Je dois tout d'abord avouer que je suis un vrai fanatique d'Audi. Et pourtant, cette Mercedes-Benz Classe E m'a vraiment séduit. Ce qui m'a le plus marqué, et Mercedes a visiblement fait beaucoup d'efforts dans ce domaine, ce sont les équipements technologiques dont elle regorge. Comme je travaille dans une société qui développe des logiciels, c'est aussi mon domaine et j'ai pris beaucoup de plaisir à passer en revue les écrans et les boutons pour découvrir toutes les possibilités offertes. Mais je peux cependant parfaitement comprendre que d'autres s'y perdraient avec toutes ces fonctionnalités », sourit Koen Van Riet.

> « J'ai cherché avec plaisir à découvrir toutes les possibilités des équipements technologiques. »

Le look sportif de la Classe E Break a également séduit Koen Van Riet. « Tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, elle est très belle dans cette exécution AMG. Extérieurement, elle se distingue par quelques détails. Mais dans l'habitacle, c'est vraiment une impression générale. Le volant Sport est agréable et les sièges étaient aussi fantastiques. On a vraiment la sensation d'être confortablement installé dans son salon. »
Ce confort se retrouvait-il aussi sur la route ? « Je dois admettre que j'ai une conduite plutôt sportive et que je suis habitué à une motorisation plus puissante. À mes yeux, le moteur aurait donc pu être plus dynamique ! »

Et Koen serait-il prêt à troquer son Audi contre une Mercedes-Benz ? « Ce n'est pas pour tout de suite car je suis vraiment très attaché à mon Audi A6. Si je devais pour l'une ou l'autre raison changer de marque, cette Mercedes-Benz Classe E aurait cependant toutes ses chances ! », conclut notre deuxième essayeur.

Checklist Testimonials

Nom: Koen Van Riet

Extérieur	1	2	3	4	5
Intérieur	1	2	3	4	5
Espace	1	2	3	4	5
Position de conduite	1	2	3	4	5
Ergonomie	1	2	3	4	5
Technologie	1	2	3	4	5
Confort de conduite	1	2	3	4	5
Consommation	1	2	3	4	5
Tenue de route	1	2	3	4	5
Boite de vitesses/automatique	1	2	3	4	5
Puissance	1	2	3	4	5

DIETER NAENEN
(Electro Zwijsen)

Le dernier essayeur qui a pu tester notre véhicule d'essai est Dieter Naenen, administrateur-délégué de la société Electro Zwijsen. Située à Duffel, cette entreprise comptant 150 collaborateurs est spécialisée dans les installations électrotechniques destinées aux bâtiments dans divers secteurs. La voiture de société actuelle de Dieter Naenen est une Volvo XC60 à moteur D4. À son volant, il parcourt annuellement quelque 40.000 kilomètres. Qu'a-t-il donc pensé de la version break bien plus basse de cette Mercedes-Benz Classe E ?

« Ma première impression de cette Classe E, c'est qu'elle possède une ligne assez sportive », lance d'emblée Dieter Naenen. « Et pour une voiture de ce gabarit en version break, c'est déjà un sacré défi. Mais si vous cherchez une voiture au comportement sportif, ce n'est pas le modèle que je recommanderais. Ce break, c'est plutôt un salon sur roues ! Je n'ai jamais conduit de voiture aussi confortable. Elle offre aussi une excellente tenue de route et l'on se sent parfaitement en sécurité. Quel luxe aussi ! Dès que l'on pénètre dans son habitacle, le luxe est omniprésent. Le grand écran garnissant la console centrale est vraiment moderne et séduisant. Il s'utilise aussi de manière très intuitive. Jusqu'à l'extrême d'ailleurs. Toutes les fonctions, que ce soit pour le GPS ou la climatisation notamment, peuvent être contrôlées de diverses manières : au volant, via le pavé tactile ou le grand écran tactile. Cet aspect renforce encore le niveau de confort. »

> « Je n'ai jamais conduit de voiture aussi confortable. »

Avec ses 2 mètres, Dieter Naenen est particulièrement grand. De quoi compliquer les choses quand il faut trouver la position de conduite idéale. « Cette voiture est particulièrement spacieuse, surtout par rapport aux autres modèles du segment. Mais dans mon cas, le problème se situait au niveau du siège conducteur. Dans la position la plus basse, mon crâne touchait encore souvent le plafond. En soit, ce n'est pas un gros problème. Mais avec cette position basse, je ne pouvais pas voir l'affichage tête haute. Et comme je devais reculer le siège au maximum pour pouvoir caser mes jambes, ce n'était pas facile pour moi d'atteindre la console centrale. Mais voilà, c'est plus un problème lié à ma personne qu'à la voiture. Malgré ces petits bémols, j'ai vraiment apprécié de découvrir cette Classe E. Je la recommanderais certainement. Mais pas à ceux qui dépassent le double mètre (rires). »

Checklist Testimonials

Nom: Dieter Naenen

Extérieur	1	2	3	4	5
Intérieur	1	2	3	4	5
Espace	1	2	3	4	5
Position de conduite	1	2	3	4	5
Ergonomie	1	2	3	4	5
Technologie	1	2	3	4	5
Confort de conduite	1	2	3	4	5
Consommation	1	2	3	4	5
Tenue de route	1	2	3	4	5
Boite de vitesses/automatique	1	2	3	4	5
Puissance	1	2	3	4	5

DIRECTEUR SALES MERCEDES-BENZ CARS CARSTEN DIPPELT

« Avec la nouvelle Classe E, Mercedes-Benz fait un grand pas vers le futur. La dixième génération de notre grande berline se distingue par un design plus épuré, mais aussi émotionnel, et un intérieur de qualité supérieure. La Classe E peut également compter sur de nombreuses premières mondiales innovantes qui lui assurent un niveau de confort et de sécurité inégalé. Les nouveaux systèmes d'aide à la conduite et de sécurité de Mercedes-Benz inaugurent de nouvelles voies dans le domaine de la sécurité, du confort et de l'assistance au conducteur. Avec le DRIVE PILOT, Mercedes-Benz fait à nouveau un pas important en direction de la voiture autonome. L'addition de toutes les innovations, comme l'assistant au changement de voie de circulation actif, permet à la Classe E d'être la berline la plus intelligente de son segment. Grâce aussi à son architecture légère, le nouveau moteur diesel (2.0 – 4 cylindres – 195ch – 102gr CO_2/km) se positionne également comme une référence en termes de performances. »

La nouvelle Classe E Break avec 7 places.
Un chef-d'œuvre en matière d'aménagement de l'espace.

Au volant de la nouvelle Mercedes Classe E Break, vous avez un avant-goût de la conduite de demain. Cela, vous le savez déjà. Mais ce qui vous ne savez peut-être pas, c'est que ce chef-d'œuvre d'intelligence est équipé d'une troisième rangée de sièges en option. Dès maintenant, ce puissant concentré de technologie est donc aussi disponible avec 7 places.

Mercedes-Benz
The best or nothing.

Portrait : la 'SL Bobby Ewing' de Frank Mathues

« L'anti-stress ultime »

En 2010, alors qu'ils avaient vécu près de quatre décennies chacun de leur côté de part et d'autre du globe terrestre, les chemins de Frank Mathues et de sa Mercedes 450SL se sont croisés pour la première fois. Le reste, c'est l'histoire d'une amitié intense entre un homme, sa machine… et Bobby Ewing.

« La plupart des amoureux d'anciennes Mercedes rêvent d'une SL Gullwing. Moi, j'ai toujours eu un faible pour la Mercedes SL Baureihe 107 », explique Frank Mathues. Un plaisir coupable que l'habitant de Dilbeek explique très simplement. « J'ai grandi avec Dallas. La série. Et j'ai toujours voulu me balader avec la Mercedes SL de Bobby Ewing. »

Voici sept ans, Frank Mathues réalisait son rêve d'enfant en achetant à un Néerlandais amateur d'ancêtres sa 450SL cabriolet. « C'est une voiture relativement rare, surtout en Europe », poursuit le propriétaire. « Cet exemplaire a passé d'ailleurs la première partie de sa vie en Californie, même si le précédent propriétaire l'a fait transformer entièrement pour qu'elle réponde aux normes européennes. » C'est ce même propriétaire qui a fait greffer sur le 4.5 V8 d'origine une installation LPG, question évidemment de maîtriser le coût en carburant. Tout le monde ne possède quand même pas le compte en banque de Bobby Ewing.

LA VOITURE DE SOCIÉTÉ IDÉALE

« Vue a posteriori, cette décision de passer au LPG était une très bonne idée », poursuit Frank Mathues. « Le moteur tourne encore comme une horloge alors que la voiture affiche quand même 180.000 miles (environ 300.000 kilomètres, NdlR) au compteur. » Dans sa vie professionnelle, Frank Mathues a travaillé plus de 15 ans pour la marque à l'étoile et il utilisait quotidiennement cette SL pour ses déplacements. « C'était la voiture de société idéale pour moi. J'ai effectué à son volant plus de 50.000 kilomètres pour mon travail. Elle est parfaite pour les longues distances. » En effet, cette SL affiche quand même une puissance de 225 chevaux avec un couple particulièrement généreux, transmis aux roues par une boîte automatique à trois rapports d'une onctuosité unique.

PRIORITÉ DE GAUCHE

« À son époque, la SL était considérée un peu comme un symbole de décadence. Elle possédait en effet la direction assistée, la climatisation et même une malle de coffre électrique (rires). Aujourd'hui, même si les voitures modernes sont bien plus en avance que ma SL sur le plan technologique, elle demeure une référence au niveau du confort. En matière de confort acoustique, elle est même bien plus efficace que de nombreux cabriolets modernes. La manière dont les ingénieurs sont parvenus à réduire les turbulences a rarement été égalée depuis. »
Cette SL classique possède également un autre avantage. Psychologique celui-là : elle fait disparaître toute trace d'agressivité dans la circulation. « C'est valable pour le conducteur comme pour les autres usagers de la route. Les gens me laissent même parfois la priorité de gauche. Tout simplement parce qu'ils ont

envie de regarder cette SL. Au volant, elle offre aussi une sensation qui est difficile à décrire. C'est en quelque sorte l'anti-stress ultime. »

ASBL JOSÉPHINE

Actuellement, cette 450SL séjourne en France. Début avril, elle participera au Rallye des Princesses, un rallye d'ancêtres réservé exclusivement aux participantes féminines. « La SL contribuera à cette occasion à récolter des fonds pour l'asbl Joséphine, une association qui a pour ambition de réaliser les rêves des enfants malades. Les sponsors sont toujours les bienvenus naturellement », ajoute Frank Mathues avec malice.
Mais n'a-t-il pas lui aussi attrapé le virus des rallyes ? « L'an dernier, nous avons participé avec mon épouse au Rallye Télévie et cette expérience nous a vraiment plu. Si notre agenda le permet, nous serons plus souvent présents lors de ces événements. »

ROMANCE ÉTERNELLE

La belle histoire entre Frank Mathues et sa 450SL n'est donc pas prête de se terminer. Même si ce cabriolet ne rajeunit pas non plus. « Je ne pourrai jamais souligner suffisamment l'importance d'un entretien régulier et en profondeur », poursuit-il. « Évidemment, entretenir une ancienne Mercedes de ce type n'est pas bon marché, mais un vrai amoureux des voitures anciennes ne doit pas se laisser effrayer par cela. S'il rechigne sur la facture de maintenance, ce sera sa voiture… et lui-même qui en payeront le prix. » Et c'est ainsi que les plus belles histoires peuvent mal se terminer…

Plus d'informations sur le Rallye des Princesses et l'asbl Joséphine :

www.vzw-josephine.be
www.zaniroli.com/rallye-des-princesses

(R)Évolution des systèmes audio embarqués
Pour le plaisir des ***mélomanes***

Aujourd'hui, de nombreux automobilistes connectent leur smartphone au système d'infodiver tissement de leur voiture afin de pouvoir profiter en streaming de leur musique favorite sur leur trajet quotidien. Peut-être n'ont-ils pas conscience qu'en 100 ans, musique et automobile ont vécu une véritable révolution. Êtes-vous prêt pour un voyage dans le temps ? En musique bien sûr…

Musique et trajets en voiture sont deux notions indissociables de nos jours. Cette musique, elle vous permet de retrouver la sérénité après une journée de travail éreintante ou de vous évader sur la route des vacances. Pourtant, cela n'a pas toujours été le cas. Au cours des 40 premières années de l'histoire de l'automobile, tout ce que les occupants d'une voiture pouvaient entendre, c'était le son du moteur. Ou plutôt souvent son vacarme. C'était avant que les frères Paul et Joseph Galvin n'inventent en 1930 la toute première radio pour automobile : la Motorola 5T71. Cet accessoire coûtait à l'époque 130 dollars. L'équivalent de 1.700 euros aujourd'hui. Une fortune donc. Mais à l'époque, l'automobile était aussi réservée aux plus nantis…
Même si l'opinion publique était hostile à la musique en voiture, estimant qu'elle déconcentrait trop le conducteur, Chrysler présentait pourtant en 1956 son système Highway Hi-Fi, un tourne-disque embarqué… Non, ce n'est pas une invention sortant de notre imagination ! Ce que les Américains ne disent pas, c'est qu'au moindre trou dans la route, vous pouviez allez rechercher votre disque dans le coffre.

> Musique et trajets en voiture sont deux notions indissociables de nos jours.

La démocratisation de l'autoradio FM, intervenue dans les années '50 sous l'impulsion des constructeurs allemands, allait quand même faciliter les choses. L'autoradio FM permettait aux automobilistes de profiter d'un son Hi-Fi clair et stable, même si la norme en radio était encore à l'époque la fréquence AM, avec évidemment le bruissement qui l'accompagne. Et puis arrivèrent les Golden Sixties...

< à gauche :
Depuis l'avènement de Spotify et des autres services de streaming, les voitures sont désormais en mesure de faire découvrir aux passagers de nouvelles musiques sur la base de leurs préférences personnelles.

DEVENEZ UN VRAI DJ

À la fin des années '60, rien ne semblait pouvoir arrêter le progrès technologique. L'homme venait de poser le pied sur la Lune. Mais sur Terre, désormais, le commun des mortels pouvait aussi s'offrir un moyen de transport qui, jusque là, était encore inaccessible : une automobile. Cette démocratisation de l'automobile entraînait aussi une accélération de la technologie. Au début des années '70, les premiers lecteurs 8 pistes faisaient leur apparition. Ensuite, ce fut la fameuse cassette audio. Qui fut à son tour concurrencée par le CD à la fin des années '80. À cette époque, les changeurs-CD occupaient souvent la moitié de l'espace de coffre disponible. Cet inconvénient n'était évidemment pas suffisant pour décourager les automobilistes, qui pouvaient bénéficier d'une qualité audio supérieure et, plus important encore, se transformer en DJ sans avoir à subir le choix musical d'une station de radio ou d'un animateur. Désormais, il n'était plus nécessaire de bobiner ou rembobiner la cassette. Pour se balader dans sa bibliothèque musicale, il suffisait de pousser sur un bouton. C'était magique, pensait-on. Ce que personne ne savait, c'est que du côté d'Apple Inc., une petite entreprise de la Silicon Valley, on était en train d'inventer quelque chose de totalement innovant : l'iPod.

RÉVOLUTION NUMÉRIQUE

L'arrivée de ce fameux iPod (en 2001, NdlR) déclenchait une véritable révolution dans l'univers de la musique. Le genre de révolution qui permet d'offrir une nouvelle dimension à ses préférences musicales. Les constructeurs automobiles surfaient rapidement sur la vague du succès de l'iPod et des autres lecteurs MP3 en intégrant une prise jack, ce qui permit aux automobilistes d'avoir ainsi à portée de main des milliers de pistes musicales. Depuis l'avènement de Spotify et des autres services de streaming, qui proposent l'accès à une bibliothèque musicale numérique quasiment infinie et hébergée dans le cloud, les systèmes audio des voitures sont désormais en mesure de faire découvrir aux passagers de nouvelles musiques sur la base de leurs préférences personnelles. Ceux qui sont nés avec un smartphone dans la main ne jurent plus que par Apple CarPlay et Android Auto. Et puis, c'est un luxe extraordinaire de pouvoir écouter à tout moment et partout n'importe quelle musique existante, sans même devoir disposer du moindre support !

R·D·S
RADIO DATA SYSTEM

LA RADIO CONSERVE UN GRAND SUCCÈS

Malgré les possibilités quasiment infinies en matière d'expérience musicale, la radio continue à jouer un rôle essentiel dans nos voitures. La radio a aussi vécu une évolution majeure. Sa fonctionnalité a fait un bond en avant dans les années '80 avec l'arrivée de la fonction RDS (Radio Data System). Grâce à ce système, il n'était plus nécessaire de se mettre sans cesse à la recherche de la bonne fréquence pour continuer à écouter la même station lors des longs trajets. Plus tard, cette même technologie allait permettre d'accéder temporairement à une autre station pour écouter les bulletins d'informations sur la circulation. La fonction TMC (Traffic Message Channel) permet aussi de transférer ces informations sur la circulation directement depuis le système RDS vers le système de navigation. Il n'est donc plus nécessaire d'interrompre l'écoute de la radio pour bénéficier des informations routières les plus récentes concernant l'itinéraire que vous suivez.

Besoin d'essuie-glaces ?
Venez chez Carglass®

Carglass® est le partenaire privilégié de J&T Autolease. Aussi pour les essuie-glaces. Rendez-vous dans un Centre de Services Carglass® près de chez vous. Notre **spécialiste examinera gratuitement vos essuie-glaces** et, au besoin, les remplacera immédiatement pour que vous puissiez **reprendre la route en toute sécurité**. Nous réglerons directement la facture avec J&T Autolease.

©2017 Mercurius DM - Carglass®, Belron® et le logo sont des marques déposées de Belron SA et de ses filiales.

Réservez en ligne **carglass.be**
ou via l'App gratuite (24/24-7/7)

CARGLASS®