

SALON DE L'AUTO

Sur l'année des salons belges, celui consacré à l'automobile est le plus populaire. Cette année encore, la **FEBIAC (Fédération Belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle)** organisatrice espère franchir le cap des 550.000 personnes qui viendront découvrir, sur 95.000 m², ce que propose les industries de l'automobile et du deux-roues motorisé, ainsi que la mobilité douce et partagée, dans le cadre de la 98^e édition de son *Brussels Motor Show*.

Il n'empêche qu'indépendamment d'une visite toujours sympa et inédite des *Palais du Heysel*, c'est chez votre concessionnaires local que la signature de votre bon de commande se concrétisera idéalement, et à cet égard nous espérons que le présent dossier vous permettra d'orienter votre choix. Mais quoi qu'il en soit, ne perdez pas de vue l'importance que revêt la proximité. Une réalité qui ne se fera jour qu'à l'usage. Sans compter que pour son véhicule aussi, il est bon de... **VISEZ LOCAL**.

L'automobile face à son destin

Depuis un certain temps, la prise de conscience écologique des populations engendre une reconsidération de la manière de nous mouvoir. L'automobile est donc largement pointée du doigt. A tort ou à raison, ce n'est pas le débat ici, mais ce qui est sûr, c'est que face à cette situation, l'industrie automobile est confrontée à ce qui constitue sans doute le plus gros challenge de son histoire. Pourtant, les voies explorées aujourd'hui n'ont rien de neuf...



Grosso-modo, on ne peut pas dire que l'automobile a fondamentalement changé depuis sa naissance à la fin du 19^e siècle. Certes, elle s'est améliorée à tous les niveaux, en conception, style, confort, sécurité... Mais globalement, les fondements

techniques perdurent, avec par exemple toujours des moteurs thermiques.



Lobbying

Cela dit, ce choix pour le moteur thermique qui fonctionne aux carburants fossiles a toujours été téléguidé par le puissant lobbying du pétrole. Au 19^e siècle, l'air comprimé fut utilisé comme force motrice où, dans certaines situations (réseaux miniers et urbains notamment), il était nécessaire d'éviter les risques d'incendie et les pollutions inhérents à la locomotive à vapeur ordinaire (photo : *Tramway à air comprimé* à La Rochelle). Si la mise en œuvre pour l'automobile a par la suite fait l'objet de quelques réalisations, cette technique n'a jamais réellement percé, notamment sous l'effet du lobbying du

pétrole. Beaucoup plus près de nous, le Français *Guy Nègre*, un ancien ingénieur de *Formule 1*, a réactualisé cette invention par le biais de la société *MDI* qu'il a créée en 1991. En 2007, le géant indien *TATA Motors* a acquis la licence exclusive de la technologie moteur *MDI* jusqu'à entamer un programme d'industrialisation mais diverses circonstances ont interrompu cette démarche, dont... la mort suspecte du directeur général de *Tata Motors*, *Karl Slym* (2012). Depuis, plus de nouvelle...

Le tout est d'opter pour le meilleur compromis "du puits à la roue"

PSA Peugeot-Citroën avait aussi annoncé un véhicule hybride moteur thermique/air comprimé... mais on n'en a plus jamais entendu parler... Pourquoi ? Actuellement, la société normande *Anthos air power* s'intéresse aussi à ce type de propulsion mais au vu de ce qui se passe depuis près de 200 ans, Dieu seul sait quel avenir lui prédire...

PACIFIC TILKIN CARROSSERIE
TOUTES MARQUES
À BASSENGE

AGRÉÉE DES ASSURANCES

Tél. : 04 257 99 00 - www.pacific-tilkin.be
Rue de la Résistance 44A - 4690 Bassenge

Beaucoup de solutions... pas vraiment nouvelles



Alléchant sur le papier, puisqu'il ne rejette que de l'air froid, le moteur à air comprimé n'est pas exempt de défauts, mais ceci est valable pour tous les types de moteurs, qui présentent chacun leurs avantages et inconvénients, le tout étant d'opter pour le meilleur compromis "du puits à la roue". Et des types de moteurs, il y en a beaucoup.

A commencer par l'électricité, dont on parle tant depuis un moment. Il faut dire que ceci n'est pas nouveau, puisqu'il faut se souvenir que la première automobile à avoir franchi la barre des 100 km/h, la "Jamais Contente" du Belge Camille Jenatsy, en avril 1899, était ainsi propulsée (deux moteurs électriques, placés à l'arrière entre les roues, d'une puissance maximale totale de 50 kW, soit environ 68 ch). Quant à l'hybrida-

tion, que Toyota a popularisée dès 1997 en commercialisant sa Prius, Ferdinand Porsche l'avait déjà mise en œuvre dès 1899, avec la *Lohner-Porsche*, qui associait un moteur à essence à des moteurs électriques intégrés au moyeu des roues.

Alors que tous les politiques semblent se braquer totalement sur l'électricité, nous pouvons être en droit de nous poser quelques questions quant à ce choix, à commencer par nous demander s'il est aussi vertueux que ce que l'on tente de nous faire croire.

Mais en imaginant que la voie électrique se confirme, l'avenir sera-t-il fait de batteries (qui polluent par leurs composants issus de ressources qui ne sont pas inépuisables, nécessitent beaucoup de temps pour la recharge et causent problème au moment du recyclage), ou de piles combustibles pour véhicules à hydrogène (pas besoin d'embarquer des centaines de kilos de batteries donc plus léger, aucune émission de gaz à effet de serre, grande autonomie, capacité à se recharger en quelques minutes et bientôt filières de production "propres") ? Si l'électricité "de base" se propage largement, comme en témoignent notamment les nombreuses nouveautés annoncées en ce début d'année et présentées au salon,

tant en hybridation légère, que hybrides, hybrides rechargeables ou 100% électrique, l'hydrogène ne semble pas avoir dit son dernier mot.

Le choix électrique est-il aussi vertueux que ce que l'on tente de nous faire croire ?

Bien que plus récent (première adaptation à l'automobile par General Motors et son *ElectroVan*, en 1966), l'hydrogène pourrait lui aussi percer à l'avenir. Si la diffusion des rares modèles de ce type commercialisés (Honda Clarity, Hyundai Nexa, Mercedes GLC F-Cellmake et Toyota Mirai) reste confidentielle, la Californie entend par exemple que sur son parc de 15 millions d'automobiles en circulation, un million soit à hydrogène sur ses routes en 2030. Pour ce faire, cet état américain prévoit de passer de 50 stations aujourd'hui, à 1000 à cette échéance. A titre de comparaison, précisons que l'on dénombre 8.300 stations qui délivrent des carburants fossiles... *Bosch*, premier équipementier automobile mondial, a pour sa part annoncé la mise en production à échelle industrielle de piles à combustibles d'un nouveau type bien moins coûteuses d'ici 2022. (suite page 12)

Ouvert tous les week-end de janvier

myCar.be
PROTECTUM

VOITURES NEUVES & À DES PRIX PRESQUE NEUVES DE TOUTES MARQUES TRÈS AVANTAGEUX

myCar.be

PACIFIC TILKIN

BASSENGE	Tél. : 04 257 99 00 Fax : 04 286 47 91	VISÉ	Tél. : 04 379 31 31 Fax : 04 379 33 86
-----------------	---	-------------	---

myCar.be > Centre de véhicules neufs et d'occasion toutes marques
> Service d'entretien Eurorepar > EUROREPAR
> Carrosserie toutes marques agréée toutes assurances

CITROËN

Votre distributeur exclusif Citroën dans la Basse-Meuse

E-mail : info@pacific-tilkin.be - www.pacific-tilkin.be



GARAGE
WILLEMS

SEAT SKODA
VW AUDI

**ACHAT
VENTE**

Véhicules neufs et
occasions garanties

**CARROSSERIE
MÉCANIQUE
PNEUS**

TOUTES MARQUES

Route de Maestricht 84
4600 Visé

Tél : 04/379.91.00

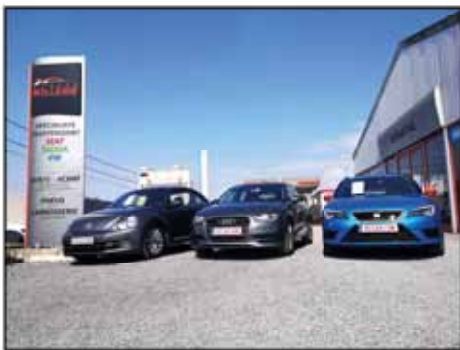
 Garage Willems - Visé

www.garagewillems.be

Conditions salon sur toute la gamme

Willems : Au nom du Service

Le garage Willems est un établissement connu à Visé. De longue date établi dans la zone d'activité de Visé, rue de Maestricht, il a vu Yves succéder à son papa, Alain, voici 4 ans. Un passage du témoin qui s'est accompagné d'une décision radicale, motivée par le souci du service à la clientèle.



Après plus de 30 ans de fidélité à la marque espagnole SEAT, dont la famille Willems fut la représentante officielle à Visé, Yves a décidé de s'en détacher.

Ce faisant, il se libérait des toujours plus nombreuses et coûteuses contraintes imposées par les marques

automobiles. Tout en conservant son important département carrosserie, le garage Willems entendait toutefois faire profiter de sa grande expérience des mécaniques liées au groupe VW, auquel appartient SEAT, mais aussi Audi, Škoda et... VW. C'est dans ce rôle de spécialiste des productions de l'ensemble de ces marques que les activités étaient recentrées, avec la vente d'occasions récentes et une attention toute particulière vis-à-vis du service au client, notamment en après-vente.

Toujours des SEAT neuves

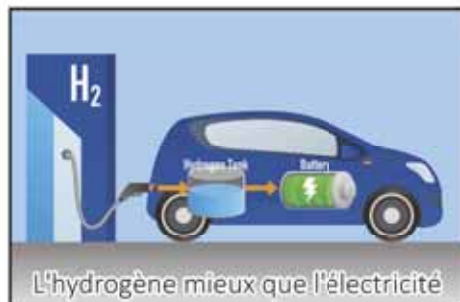
Parallèlement, le garage Willems propose toujours les nouveaux véhicules de la gamme SEAT, qui en attendant d'accueillir la nouvelle León en cours d'année, s'est bien développée avec un joli trio de SUV, composé des Arona, Ateca et Terraco. Répondant de la sorte à une demande toujours plus grande pour ce type de véhicule, la marque de Barcelone va aujourd'hui encore un peu plus loin, en déclinant précisément le Terraco en variante PHEV (hybride rechargeable), toujours pour s'aligner sur l'évolution du marché. Avec sa chaîne cinématique qui fournit 245 ch et 400

Nm de couple (petit moteur à essence TSI 1.400 associé à une unité électrique) et sa batterie de 13 kWh, il est annoncé pour pouvoir rouler jusqu'à 50 km en mode totalement électrique (WLTP), tout en restant sous la barre des 50 g/km de rejets en CO₂.

Pour compléter son offre électrifiée, SEAT propose aussi une citadine 100% électrique, la Mii electric Plus, qui annonce pour sa part une autonomie qui peut aller jusqu'à 360 km (WLTP). D'ici 2021, ce sont non moins de six modèles électriques ou hybrides rechargeables qui seront présentés par Seat et Cupra, sa filiale sportive.



Derniers exemples, Hyundai compte produire annuellement 500.000 véhicules à hydrogène d'ici 2030, tandis que la deuxième génération de Toyota Mirai sera cette fois produite en masse et proposée à un prix nettement inférieur au modèle actuel.



Retour à la case départ

Jamais sans doute autant de solutions n'ont été envisagées pour donner vie à nos automobiles. Une remise en question qui sonne toutefois comme un retour à la case départ, puisque comme nous l'avons vu, les solutions explorées ne sont pas nouvelles. Et il en est encore une autre qui permettrait de réduire l'empreinte carbone en continuant à utiliser les moteurs actuels, avec cet autre avantage de ne pas devoir révolutionner le réseau de distribution existant : le carburant synthétique.

Cette fois, il va falloir trancher...

L'équipementier Bosch, encore lui, travaille au développement de ce carburant synthétique, applicable tant pour les voitures à essence que les diesels, et qui rend les moteurs à combustion neutres en CO₂. De quoi permettre une réduction de 2,8 gigatonnes de CO₂ d'ici 2050, rien qu'en Europe. Cette solution est déjà expérimentée en Finlande, en Norvège et en Allemagne mais Bosch croit plutôt en une solution hybride électrique/moteur thermique à carburant synthétique.

Mais une fois encore, le carburant synthétique n'a rien de nouveau, puisque déjà étudié dès les années 20, avant que l'armée allemande y ait recours durant la 2^e Guerre Mondiale (les territoires conquis par le III^e Reich n'étaient pas riches en ressources pétrolières et il fallait trouver une solution pour alimenter rapidement les troupes motorisées et les chars). Une fois encore,

la découverte des champs pétrolifères en Arabie Saoudite dès 1950 a sonné le glas de ce carburant, qui refait donc doucement surface, ce compris chez les militaires américains, qui évitent ainsi la dépendance de l'approvisionnement.

Electricité, hydrogène, air comprimé, diesels plus propres, essence à base de déchets... La quête du carburant propre n'est pas nouvelle. Il semble juste que cette fois, il va falloir trancher... Qui vivra verra mais sachant que la conception d'une voiture électrique est plus polluante que celle d'une voiture thermique, puisque la conception des batteries, et notamment la récolte des métaux rares qui

servent à leur création, est une question écologique majeure pour les années à venir, pas sûr que la voie sur laquelle nos politiques nous emmènent (électrification à outrance) soit la bonne...



LE SALON C CONFORT

C'EST LE MOMENT D'AUGMENTER VOTRE ZONE DE CONFORT

SUV CITROËN C5 AIRCROSS
BOÎTE AUTOMATIQUE EAT8
SUSPENSIONS AVEC BUTÉES HYDRAULIQUES PROGRESSIVES*

SUV CITROËN C3 AIRCROSS
12 AIDES À LA CONDUITE
GRIP CONTROL
COFFRE JUSQU'À 520 L

CITROËN C3
11 AIDES À LA CONDUITE
NAVIGATION CONNECTÉE
SIÈGES ULTRA CONFORT

CONDITIONS SALON SUR TOUTE LA GAMME CITROËN

PORTES OUVERTES DU 6 AU 31 JANVIER OUVERT 7/7

Jusqu'à **9.500€⁽¹⁾** d'avantage
et jusqu'à **100%⁽²⁾** d'options offertes sur une sélection de véhicules

INSPIRED BY YOU

SUV C5 AIRCROSS | **SUV C3 AIRCROSS** | **C3**

€l.43-80€/100KM@136-181GCO₂/NM(METP) | €l.43-70€/100KM@118-158GCO₂/NM(METP) | €l.42-68€/100KM@111-154GCO₂/NM(METP)

Citroën préfère Total. Informations environnementales (AR 10/03/2006) citroën.be. Contactez votre Point de Vente pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. (1) Offres valides à l'achat d'un Citroën SpaceTourer Business Shine Diesel 2.0 BlueHDi 545 180 EAT8. L'avantage global reprend le remise de 8.420€ en la prime conditionnelle EcoTech de 3.000€, (2) 100% de remise sur les options d'achat (hors peinture papeterie) sur les modèles concernés au choix : CITROËN C3, SUV C3 Aircross, C4 Cactus et C4 SpaceTourer. (3) Incl. 50% de remise sur toutes les options d'achat, y compris le premier entretien, à l'achat d'une nouvelle CITROËN (sauf les Biames). Offres valides dans le réseau participant du 1/1/20 au 31/1/20 sous réserve de conditions dans la limite des stocks disponibles et notamment aux particularités. Les équipements sont de série ou en option selon les versions. Plus d'infos chez nous.

avis clients
★★★★★
citroën adviseur
citroën.be

PACIFIC TILKIN

VISÉ | **Tél. : 04 379 31 31**
Fax : 04 379 33 86

Voire distributeur exclusif Citroën dans la Basse-Meuse

E-mail : info@pacific-tilkin.be - www.pacific-tilkin.be

Profitez des
CONDITIONS SALON
jusqu'au 31 janvier



OUVERT TOUS LES DIMANCHES DE JANVIER

 5,4-6,5 L/100 KM.  123-148 G/KM. (WLTP)

Informations environnementales (A.R. 19/03/2004) : www.fr.ford.be/environnement. Les chiffres de consommation et d'émission de CO₂ sont calculés pour un véhicule avec les équipements de base. Des équipements optionnels (comme des pneus et/ou des jantes) peuvent affecter ces chiffres. Le cas échéant, les distributeurs Ford, Ford et le constructeur du véhicule déclinent toute responsabilité quant à ces différences. Le véhicule affiché peut différer des spécifications réelles. Pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule, au véhicule présenté ou à son prix, contactez-nous ou rendez-vous sur www.fr.ford.be. **DONNONS PRIORITE A LA SECURITE. ford.be**

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



**GARAGE
ANTONACCHIO**

Chaussée d'Argenteau, 20 – Argenteau
Tél. 04 374 19 15

**GARAGE
HEUZE & FILS** sprl

Route de Maastricht, 83 – Visé
Tél. 04 379 27 32



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX,
TOUJOURS
PLUS LOIN

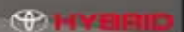
NOUVEAU TOYOTA C-HR

OFFRE SPÉCIALE SALON

JUSQU'À
2.500€ + iPhone 11
DE REMISE OFFERT



- Jusqu'à 30% de consommation en moins⁽¹⁾
- Se recharge en roulant
- Jusqu'à 50% du temps de trajet en électrique⁽²⁾
- Nouvelles motorisations Hybrides



Scerbo Haccourt

Avenue des Courtils 11 – 4684 Haccourt

Tél: 04 379 40 79

4,8-5,3 L/100KM | 109-119 G/KM (WLTP) | www.toyota.be

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

Données protégées à sa sécurité.

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

5 ANS GARANTIE
10 ANS ASSISTANCE
10 ANS BATTERIE HYBRIDE

(4) Véhicule illustré avec options ou accessoires. (1) Nouvelle Toyota C-HR - iPhone 11 gratuit + upgrade gratuit du niveau de finition de niveau de finition supérieur est offert au prix du niveau de finition juste en dessous - cf. liste des prix. Toyota C-HR disponible chez votre concessionnaire Toyota; abonnement téléphonique non compris. L'offre "iPhone gratuit" est cumulable avec l'offre "upgrade gratuit" qui correspond à une remise de 2.500€ sur les versions C-ENTER et C-LUB, 2.750€ sur les versions C-MIC et C-LUX, 2.000€ sur la version C-URUD. Offres optionnelles, disponibles uniquement pour les clients particuliers, non cumulables et assujetties à conditions. Offres (non cumulables) valables du 01.01.2020 au 31.03.2020 ou jusqu'à épuisement du stock. À l'achat d'une nouvelle voiture chez les concessionnaires Toyota agréés en Belgique. Offres réservées aux clients particuliers, sauf mention contraire. Plus TVA, sauf mention contraire. sous réserve de leur disponibilité. (2) Sur base des essais du Toyota C-HR Hybrid (5,0 L/100 km) et de ses concurrents (motorisations essence, 8,1 L/100 km en moyenne) publiés par l'Autoguides. (3) En moyenne sur base d'un parcours mixte (route/ville) selon conditions, chargement et facteurs extérieurs. La base du pourcentage est une campagne d'essais de la gamme Toyota hybride en France: les "Essais Alternatifs" de Toyota France (www.toyota.fr), chiffres arrêtés au 31.03.2017: 48.501 essais, 685.847 km parcourus, 54% du temps de chargement "en moyenne" est effectué en mode électrique, 44% du temps de chargement "en moyenne" est effectué en mode essence. Dans le cadre de ces essais, le véhicule est équipé d'un système embarqué permettant d'arrêter le moteur, entre autres, la distance en la durée du parcours en mode électrique, la vitesse moyenne, etc. (6) Garantie 10 ans gratuite, assistances 24h Toyota Europe ou jusqu'à 10 ans moyennant paiement annuel dans le réseau agréé Toyota, prolongation jusqu'à 10 ans de la couverture de la batterie hybride moyennant paiement annuel gratuit dans le réseau agréé Toyota; offres soumises à conditions. Plus d'infos sur toyota.be - toyota.be ou dans votre Point de Vente Toyota agréé en Belgique ou au Grand Duché de Luxembourg.

Toyota C-HR : 100% hybride

En ce début 2020, Toyota présente en première belge la version 2020 de son SUV urbain né C-HR en 2016. Notamment au programme, une offre moteur revue au profit de l'hybride.

L'hybride et Toyota, c'est une déjà longue histoire. Depuis le premier modèle ainsi motorisé lancé en 1997 (Prius), toutes les Toyota ou presque ont adopté cette propulsion hybride HSD (Hybrid Synergy Drive). Moralité, ces versions représentent désormais une grande partie des ventes de la marque.

Exit l'essence

Et le C-HR n'échappe pas à la règle, puisque des 400.000 exemplaires écoulés en trois ans sur le vieux-continent, 80% étaient des hybrides. On comprend dès lors pourquoi le géant japonais a décidé de retirer le 1.2-116 ch turbo essence, au profit d'une offre intégralement hybride, puisqu'un second ensemble est en effet proposé. Celui-ci associe le 2.0-152 ch essence à un moteur électrique de 80 kW, déjà

connu pour équiper la Corolla, le tout fournissant une puissance cumulée de 184 ch. Par rapport au connu 1.8-122 ch, qui demeure mais troque sa batterie Nickel-Métal-Hydrure pour une lithium-ion, celle du "2 litres" annonce une capacité légèrement accrue. Le nouveau C-HR est donc exclusivement proposé en hybride, avec boîte automatique e-CVT à variation continue.

Le jeu des 7 erreurs

Doté d'une vraie personnalité, dont le style extrêmement osé a manifestement beaucoup plu, le C-HR n'évolue qu'extrêmement peu esthétiquement, le travail des designers s'étant limité à de subtiles évolutions des boucliers. Au final, distinguer le millésime 2020 de celui auquel il succède relève du jeu des 7 erreurs. De son côté, l'intérieur reste tel qu'on le connaît depuis 4 ans.

Trois finitions sont prévues pour le "1.8" et quatre pour le "2.0", avec un tarif qui débute à 28.36€ et court jusqu'à 36.210€, éventuelles options non comprises. Précisons encore que la garantie offerte par Toyota est de 10 ans ou 200.000 km.



NEW PEUGEOT 208
UNBORING THE FUTURE



PEUGEOT i-COCKPIT* 3D
CONDUITE SEMI-AUTONOME
BOÎTE AUTOMATIQUE EAT8

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

NEW SUV PEUGEOT 2008
UNBORING THE FUTURE



PEUGEOT i-COCKPIT* 3D
CONDUITE SEMI-AUTONOME
BOÎTE AUTOMATIQUE EAT8

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

WEEK-END DE LANCEMENT LES 11 & 12 JANVIER

10-16.4L/100KM 104-144 GNM (SELON NORME WLTP)

Peugeot i-Cockpit* 3D, Conduite semi-autonome, Boîte automatique EAT8

14-18 ans, permis B, assurance, assurance responsabilité civile, assurance incendie et vol, assurance kasko, assurance assistance

14-18 ans, permis B, assurance, assurance responsabilité civile, assurance incendie et vol, assurance kasko, assurance assistance

15-18.4L/100KM 118-163 GNM (SELON NORME WLTP)

Peugeot i-Cockpit* 3D, Conduite semi-autonome, Boîte automatique EAT8

14-18 ans, permis B, assurance, assurance responsabilité civile, assurance incendie et vol, assurance kasko, assurance assistance

14-18 ans, permis B, assurance, assurance responsabilité civile, assurance incendie et vol, assurance kasko, assurance assistance

50 ans d'expérience,
à votre service.

Schyns
Visé

62, Allée Verte 4600 Visé
Tél: 04/379.22.31 - peugeot-schyns.be

OUVERT LES DIMANCHES 12, 19 & 26 JANVIER

La famille "deux-zéro" est une ligne de produits extrêmement importante pour Peugeot. En 2013, histoire de suivre la tendance du marché, toujours davantage séduit par les SUV (Sport Utility Vehicles), à la berline à 5 portes/hayon s'est ajoutée une telle variante sous l'appellation 2008. Aujourd'hui, la marque sochaliennaise vient précisément de renouveler ces deux modèles. Petite présentation des nouvelles 208 et 2008 de deuxième génération.

De longue date, les "deux-zéro" de Peugeot sont des réalisations séduisantes et cette deuxième génération de 208, ainsi que son pendant SUV 2008, n'échappent pas à la règle, avec cette fois un style musclé et dynamique clairement inspiré de la 508, ceci tant dehors, que dedans, où l'on s'installe dans un univers futuriste ponctué par le nouveau i-Cockpit... 3D, une première sur la marché.

Le Peugeot Drive Assist pourra vous accompagner dans une conduite semi-autonome qui comprend contrôle de position de voie, reconnaissance des panneaux et régulation de la vitesse et de la distance de sécurité.

Si les mécaniques retenues sont connues, à savoir la dernière génération Euro6 des

"classiques" essence **PureTech** 1.2-75, 100 et 130 ch (aussi 155 ch pour la 2008 GT) et diesel **BlueHdi** 1.5-100 ch (plus un 130 ch pour le 2008), le nouveau duo de la marque au lion ajoute une toute nouvelle version totalement électrique de 100 kW (l'équivalent de 136 ch) et 260 Nm de couple, annoncée pour une autonomie qui dans le cas de la 208 peut atteindre 340 km (WLTP).

Dès 14.378€

La gamme de cette nouvelle 208 s'articule autour de cinq degrés de finition : *Like*, *Active*, *Allure*, *GT Line* et *GT*, avec un prix d'attaque fixé à 14.378€. On notera que la *GT* est exclusivement proposée en E-208 à motorisation électrique, celle-ci n'étant en revanche pas prévue pour la finition *Like*, que le 2008 délaisse. L'offre du SUV citadin de Peugeot débute dès lors avec l'*Active*, indisponible en électrique. "En haut", au contraire de la berline, une version à essence de 155 ch est prévue aux côtés du E-2008 électrique. Affiché dès 21.105€, le 2008 est à juste titre considéré comme un 3008 de plus petite taille. Quand on connaît le succès rencontré par ce dernier, voilà qui est plutôt flatteur ! reste maintenant à confirmer par les chiffres...



"INTERDIRE LA PUB POUR LES VOITURES" ...



"Les publicités pour les voitures, c'est comme celles pour les cigarettes, il faut les interdire". Cette idée est celle de l'Inter-Environnement Wallonie. Nous visons décidément dans un drôle de monde, où l'on ne voit plus que par interdictions et répressions. Pour rester crédible, sans doute conviendrait-il plutôt de relativiser et raisonner honnêtement.

Comme on peut s'en douter, c'est dans l'air du temps, ce que vise surtout cette association sont les SUV, "lourds, pollués et dangereux". Sauf que SUV est une appellation qui a bien évolué au cours des ans, avec aujourd'hui des modèles compacts, voire urbains (Citroën C3 Aircross, Peugeot 2008, Ford Ecosport, Kia Stonic...), qui se passent le plus souvent de la transmission intégrale et qui ne sont guère plus gros et polluants que des berlines traditionnelles, dont les dérivés breaks sont, eux, plus long, donc "plus gros", et plus lourds. Il en va de même pour les monovolumes, bien qu'ici aussi des variantes de plus petits gabarits aient vu le jour ! mais ce marché est en perte de vitesse. Avec des aérodynamismes de cube, les

ludospaces (camionnettes aménagées pour le transport de personnes, style Citroën Berlingo) ne sont pas nécessairement moins voraces elles non plus ! Etonnant qu'un cabriolet, également généralement plus lourd que le modèle dont il dérive en raison des renforts nécessaires à la rigidification de l'ensemble, mais dont le type de conduite décontracté qu'ils suggèrent limite consommation, et donc émissions, ne soient pas eux aussi incriminés ! Et tant qu'à faire, qu'on discute sur les *utilitaires légers*, qui eux aussi sont encombrants et lourds... Mais qui sait, cela viendra peut-être ! Plus rien n'étonne dans le monde dans lequel nous vivons aujourd'hui...



Accès aisé

Pourtant, à en croire les utilisateurs, de plus en plus nombreux, de ces modèles dits SUV, en fait des véhicules surélevés au look parfois un peu baroudeur, si la sensation de sécurité est effectivement un argument qui revient souvent, ce qui est surtout apprécié, c'est la facilité d'accès à bord, surtout quand on prend de l'âge. Sûr qu'il est plus aisé

de se laisser glisser dans l'habitacle que d'y "tomber"... C'est aussi l'avantage des breaks et berlines traditionnelles surélevés, mode initiée dès la fin des années 90 par Volvo et sa V70 Cross Country et depuis largement repris par bon nombre de constructeurs (Audi Allroad et Citycarver, Dacia Stepway, Ford Active, Mini Countryman, Opel Country, Škoda Scout...).

Par ailleurs, comme le représentant de la FEBIAC (Fédération Belge de l'Automobile et du Cycle) le souligne, on ne peut pas réellement dire que les crash-tests aient démontré une dangerosité aussi importante que ce que certains ont envie de faire croire.

A contrario, du fait du poids conséquent de ses batteries, un véhicule électrique est, lui, plus lourd ! Alors à chacun de se faire sa propre opinion mais force est de constater que de nos jours, certains usent et abusent de théories qui, le plus souvent, visent à tromper. Est-ce de cette manière que l'on parviendra à avancer dans le bon sens ? Pas sûr... Alors pourquoi tant de haine vis-à-vis des SUV ?



DEPANNAGES ORGANISES

Sans doute en avez-vous entendu parler de cette nouvelle diffusée par la Sofico (Société wallonne de Financement Complémentaire des infrastructures), désormais, tout véhicule léger en panne le long des autoroutes ou voies assimilées en Wallonie devra faire appel à un dépanneur agréé, via le numéro unique "101".

Cette nouvelle disposition s'organise autour d'une plateforme informatisée qui organise le transfert des informations nécessaires quant aux interventions de dépannage et désigne le dépanneur qui est en mesure d'intervenir le plus rapidement possible selon l'endroit où vous vous situez. Prendre contact se fera par le seul et unique numéro "101" (à retenir...), via lequel les informations seront transférées vers les secours et/ou la société d'assistance.

Afin d'éviter tout débordement, la Sofico a annoncé des tarifs standardisés, peuvent toutefois se greffer certains frais supplémentaires selon la situation. On parle de 150€ HTVA (lundi-vendredi de 7h à 19h) et 225 € HTVA (nuit, week-end et jours fériés).



ZONES BASSES EMISSIONS : RENSEIGNEZ-VOUS

Les zones basses émissions, qui visent à interdire la circulation aux véhicules les plus polluants, s'appliquent dans diverses villes belges et européennes afin d'y améliorer la qualité de l'air. Mais si vous y êtes confrontés, savez-vous ce qu'il en est de votre voiture ? Que vous circuliez en Belgique ou à l'étranger, ce qui suit vous sera utile si vous souhaitez éviter une amende qui pourra s'élever à plusieurs centaines d'euros.

D'abord, sachez que dans notre belle Europe uniformisée, plutôt qu'avoit adopté une désignation unique (ex. LEZ, pour *Low Emission Zone*), selon le pays, celle-ci diffère tant pour les zones (LEZ, ZCR, *Umwelt Zone*...) que pour les vignettes (*Eco-Pastille*, *Crit'Air*, *E-Pastille*, *Distintivo Ambiental*, *EcoSticker*...). Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué !

En Belgique, on relève actuellement trois zones (Anvers, Bruxelles et Gand, auxquelles s'ajouteront cet été Malines et Willebroek), mais elles sont parfois

nettement plus nombreuses pour certains pays qui nous entourent : 2 au Portugal et en Norvège, 4 au Danemark et en Espagne, 6 en Autriche, 8 en Grande-Bretagne, 15 aux Pays-Bas, 28 en France et même 58 en Allemagne.

Quelle norme pour mon véhicule ?

La règle pour ces zones est basée sur la norme à laquelle répond votre véhicule. Normalement, cette info figure sur la carte grise (ligne codée "V9") mais si tel n'est pas le cas il faudra vous en référer à la date de première immatriculation, pareillement mentionnée sur ladite carte. A partir de là, vous saurez si oui ou non l'accès à la LEZ vous est autorisé et, si oui, s'il est limité dans le temps. Voici ces normes pour une voiture de catégorie M1 (jusqu'à 8 passagers + conducteur) :

- Euro1** : 01.07.1992/31.12.1996 !
- Euro2** : 01.01.1997/31.12.2000 !
- Euro3** : 01.01.2001/31.12.2005 !
- Euro4** : 01.01.2006 /31.12.2010 !
- Euro5** : 01.01.2011/31.08.2015 !

- Euro6** : 01.09.2015/31.08.2019 !
- Euro 6d-TEMP** : 01.09.2019/31.12.2020.

Si vous êtes pris en défaut à l'étranger, sachez qu'en cas de non-paiement, une procédure d'exécution dans le pays d'origine pourra être établie, conformément à la directive européenne qui vise à "faciliter l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière".

Si vous vous posez d'autres questions sur ce thème, www.lez-belgium.be y répondra sans doute sans problème.



ASTUCES POUR PASSER L'HIVER

En période hivernale, on est tout à fait en droit de s'attendre à des gelées. Un phénomène météorologique qui ne manquera pas de vous impacter si votre voiture reste dehors. Il vous sera d'autant plus utile d'anticiper, que comme vu par ailleurs, l'évolution des législations n'est pas toujours claire.

Avant tout, il est bon de savoir que plus vos vitres sont sales, plus elles vont facilement givrer. Les maintenir aussi propres que possible sera donc non seulement, et surtout, un gage de sécurité mais aussi un acte pratique. Parallèlement, une première idée simple et efficace consiste à protéger le pare-brise. S'il existe des *protèges pare-brise* chez les accessoiristes, d'ordinaires panneaux de carton maintenus en place par les essuie-glaces feront parfaitement l'affaire. Des essuie-glaces qui constituent un autre élément important dont il faut tenir compte. En aucun cas, vous ne devez les utiliser s'ils collent au pare-brise à cause du givre ! les enclencher dans cet état pour nettoyer la vitre abîmerait non seulement les balais, dont l'efficacité serait entamée, mais risquerait surtout d'abîmer le moteur qui les commande. Pour éviter ce désagrément, vous pouvez simplement soulever les bras des essuie-glaces pour qu'ils ne soient plus en contact avec le pare-brise, ou les enrober d'un textile (ex. vieilles chaussettes).

Si malgré tout vous êtes appelés à agir pour dégivrer les vitres, le plus efficace reste le bon grattoir. Ne vous satisfaites pas d'un outil bon marché, qui en plus de manquer d'efficacité, risquerait d'endommager votre pare-brise. Il en existe même associé à un gant, pour garder votre main au chaud... Tant qu'à faire, faite le tour des vitres pour plus de sécurité et pour éviter une amende. Si des dégivreur de pare-brise se trouve facilement en magasin, en aucun cas n'utilisez d'eau chaude : le moindre éclat pourrait se transformer en véritable fissure...

Ne payez que le JUSTE PRIX pour vos impressions...

AM Production 0475/ 71 04 82
amprod@skynet.be

L'ELECTRICITE EN QUESTION

Le défi du recyclage des batteries

On le sait, la popularisation attendue des voitures électriques engendre un défi de taille pour les années à venir : le recyclage des batteries. Composées de métaux précieux, rares et toxiques, ainsi que de plastiques et d'acides, les batteries de voitures électriques contiennent des matières dangereuses et polluantes qu'il faudra tenter de contenir et de valoriser. Un enjeu tant stratégique (les métaux rares sont essentiellement concentrés dans quelques pays et les recycler permettrait d'en sécuriser une partie de l'approvisionnement), qu'économique (si le manque de volume empêche aujourd'hui la filière d'être rentable, à terme elle pourrait gagner de l'argent grâce à la revente et à la réutilisation desdits métaux). A ce titre, les sociétés qui investissent dans ce business devraient être rassurées, du moins si l'on en croit Christel Bories, Présidente du *Comité stratégique de la filière mines et métallurgiques*, qui prédit que les 15.000 tonnes recyclées actuellement passeront à environ 50.000 tonnes d'ici 2027, un chiffre qu'elle voit encore croître jusqu'à... 700.000 tonnes à l'horizon 2035.



Automobile : Les assurances n'aiment plus les véhicules électriques...

Certes, pour l'heure, les véhicules électriques ne représentent qu'une infime partie du parc automobile. Il n'empêche que les compagnies d'assurance se sont déjà penchées sur le problème pour évaluer leurs propres risques et le bilan n'est guère favorable aux engins électriques, qui compteraient 40% de sinistres de plus que leurs homologues à mécanique thermique.

Ce sont en fait les spécificités des véhicules électriques qui sont à l'origine du problème. A commencer par leur silence de fonctionnement ! pour ainsi dire inaudible, un véhicule électrique surprend cyclistes et piétons. La puissance et le couple important directement et totalement disponibles (au contraire de la linéarité des moteurs thermiques) surprendraient par exemple les utilisateurs jusqu'à engendrer des accidents. Les assistances autonomes auraient aussi pour effet un excès de confiance qui se traduit par un manque de réaction du conducteur en situations délicates. Et puis, comme cela s'est déjà souvent produit, les batteries sont extrêmement inflammables, l'incendie provoqué particulièrement difficile à maîtriser, sans compter qu'elles peuvent s'enflammer jusqu'à 48 heures après une collision...



AUTOMOBILE

UN DELIT DEGIVRER SON PARE-BRISE ?

Depuis le 1^{er} mars 2019, laisser son moteur tourner alors qu'on est à l'arrêt est devenu une infraction environnementale en *Wallonie*. Cette infraction est passible d'une amende de 130€ en perception immédiate. Les usagers doivent veiller à couper leur moteur lorsqu'ils ne se trouvent plus dans la circulation, comme lorsqu'ils attendent leurs enfants aux abords des écoles.

L'article 8.6 du Code de la route stipule : "Les conducteurs doivent veiller à ne pas laisser le moteur en marche au point mort sauf en cas de nécessité". D'où cette question qui se pose en cette période hivernale : dégivrer son pare-brise peut-il être considéré comme une nécessité ? Et bien, sachez que la loi reste vague et ne donne pas de précisions à ce sujet. Ce sera à l'agent constatateur de prendre une décision... Dans le même style, nous pourrions aussi nous demander ce qu'il en serait si d'aventure nous laissons tourner le moteur de notre véhicule pour ne pas être frigorifié ! Bref, nous en déduisons que cette nouvelle loi reste fort subjective...



Permis de conduire : Juste la photo

Il semblerait que les réseaux sociaux aient fait circuler une information erronée quant à l'obligation de passer une visite médicale pour renouveler son permis de conduire. Il n'en est rien. Pas de panique donc ! Pour rappel, la seule chose qui importe est que la photo qui figure sur le document corresponde à la réalité. Si elle juge que tel n'est pas le cas, la police est susceptible de dresser un PV. "C'est tout..."

WLTP : C'est quoi ?

Vous en avez sans doute entendu parlé, en remplacement du cycle européen de conduite (NEDC, pour *New European Driving Cycle*), devenu obsolète, le WLTP (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures*) est entré en application en Europe en septembre 2017 pour les nouveaux modèles et en septembre 2018 pour tous les véhicules neufs. Mais le WLTP, c'est quoi ?

Mise au point par des experts de l'Union européenne, du Japon et de l'Inde sous les auspices du *Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies*, cette procédure d'essai mondiale harmonisée permet de mesurer la consommation de carburant, l'autonomie électrique et les rejets de CO₂ et de polluants d'une façon qui reflète des conditions de conduite avec plus de réalisme.

Divisé en quatre parties, avec des vitesses moyennes différentes (faible, intermédiaire, élevée et très élevée), le WLTP prévoit diverses phases de conduite, comme l'arrêt, l'accélération et le freinage, pour chaque partie du cycle. Pour chaque type de voiture, chaque configuration du moteur est testée pour la version la plus légère (la plus économique) et la plus lourde (la moins économique). Il prend également en compte l'impact des équipements optionnels sur le poids, l'aérodynamique, etc. Il y a du boulot !

En revanche, une variable individuelle telle que le type de conduite n'est pas prise en compte, alors que pourtant elle peut avoir un impact sur la consommation et les émissions.



Automobile : L'essence comme le blé et le pain

"Près de 80% de la population française se déclare dépendante de la voiture et le prix de l'essence c'est le nerf de la guerre ! C'est une variable aussi sensible que le prix du blé et du pain sous l'Ancien Régime. Et c'est peut-être quelque chose qu'on a du mal à voir de Paris". (Jérôme Fourquet, directeur du département Opinion et stratégies d'entreprise de l'IFOP)



Déductibilité : Le calcul

Si en 2019 les modèles hybrides rechargeables restaient 100% déductibles sous la barre des 60 g de CO₂/km (essence ou diesel), la règle a changé au 1er janvier 2020. Si vous souhaitez acquérir un véhicule à usage professionnel dont la déductibilité fiscale est intéressante, un nouveau mode de calcul est désormais en vigueur. Accrochez-vous à vos pinceaux...

Pour savoir de quel pourcentage de déductibilité le véhicule que vous convoitez bénéficie, il vous "suffit" de partir de 120%. Parallèlement, multipliez 0,5% par le coefficient du carburant utilisé (1,0 pour le diesel, 0,95 pour l'essence et 0,90 pour le gaz naturel, s'ils affichent une puissance fiscale inférieure à 11 CV) et par le grammage de rejet en CO₂/ km. Reste à soustraire le résultat de cette petite multiplication des 120% et vous obtenez le taux de déductibilité fiscale, limité à 100%. En gros, ce coefficient est surtout intéressant pour les hybrides/hybrides rechargeables, tout en veillant à éviter d'accorder cette faveur auxdits "faux hybrides". Soulignons encore que pour bénéficier de ce calcul, une hybride rechargeable doit être homologuée sous le seuil des 50g de CO₂/km et présenter un rapport d'au moins 0,5 quand on divise la capacité énergétique de sa batterie (en kWh) par son poids total (par 100 kg). Vous avez suivi ? Alors, à vos calculettes !



BON A SAVOIR...

Taxes liées aux véhicules

TMC (Taxe de Mise en Circulation)

Taxe unique payable à la mise en usage de tout type de véhicule neuf ou d'occasion, calculée selon la valeur la plus élevée entre puissance moteur, exprimée en chevaux fiscaux (CV), et kilowatts (Kw). Ce montant est dégressif avec l'âge du véhicule. La TMC comprend une composante *éco-malus* calculée sur base des émissions de CO₂ du véhicule exprimées en g/km à partir d'une émission de 146 g.

TC (Taxe de Circulation)

Taxe annuelle dont le montant est basé sur la puissance fiscale exprimée en chevaux fiscaux (CV), la cylindrée ou la masse maximale autorisée (MMA) du véhicule. Une taxe supplémentaire s'applique pour les véhicules qui roulent (entièrement ou partiellement) au LPG.

Éco-malus

Réparti en 12 catégories, varie de 100 à 2.500€ en fonction du taux d'émission de CO₂ (g/km) du véhicule.

Païement échelonné

Le cas échéant, il est possible de demander des facilités de paiement auprès du receveur compétent, en complétant le formulaire en ligne prévu à cet effet (www.wallonie.be/fr ! "Taxes de circulation" ! "Demander l'étalement du paiement d'une taxe régionale") ou de renvoyer la version papier à l'administration fiscale de Wallonie avant la date limite de paiement par email à fiscalite.wallonie@spw.wallonie.be ou par courrier postal (29, Avenue Gouverneur Bovesse, 5100 Jambes).



PRÊT POUR LA FISCALITÉ 2020!

Demandez nos offres et solutions pour une conduite économique.
Gamme étendue disponible de véhicules hybrides et électriques.



GRUPE
SPIRLET
AUTOMOBILES
www.spirletautomobiles.be

LIEGE - TROIS-PONTS - VERVIERS - BARCHON

Pour que l'automobile soit toujours un plaisir!

GARAGE DEMEZ



STATION SERVICE Q8 ET SHOP

**Concession familiale à
votre service depuis 45 ans**

Rue du Sacristain, 2 - 3798 Fourn-le-Comte

Tél.: 04/381.00.02

Renault Captur : Dans l'air du temps

Dans la foulée des nouvelles moutures des Clio et Zoé, Renault lance la nouvelle génération du Captur et complète ainsi le renouvellement d'une famille urbaine mieux adaptée à la ville que jamais.

Commercialisée depuis quelques semaines, la nouvelle Clio, cinquième du nom, est bien plus nouvelle qu'il y paraît de prime abord. En effet, sous une robe qui n'est finalement qu'une évolution un peu plus athlétique du modèle sortant, tout est nouveau ! Fort modernisée, elle joue de surcroît la carte technologique, en se déclinant notamment en une version électrifiée bien dans l'air du temps.

Hybride rechargeable

La tendance s'orientant toujours plus vers le typage SUV (Sport Utility

Vehicle), la marque au losange a logiquement décliné une telle variante de sa Clio, le Captur. Lancé en 2013, c'est tout naturellement que cet autre best-seller se renouvelle cette année, en adoptant une recette similaire à la petite sœur, à savoir une robe qui se différencie surtout à la forme des feux en "virgules" et un habitacle qui progresse fortement en termes de qualité et de design, avec un nouveau "Smart Cockpit" doté de grands écrans, dont une tablette centrale. En plus d'un fort contenu technologique, le nouveau Captur adopte lui aussi le label E-TECH mais ici de type Plug-in rechargeable (hybride pure pour la Clio), ce qui constitue une première sur le segment. Les motorisations thermiques classiques restent bien entendu d'application, avec une offre essence (TCe) et diesel (Blue dCi) comprise entre 100 et 155 ch. Soulignons qu'à moins 18.000€, le nouveau Captur d'entrée en gamme n'augmente pour ainsi dire pas par rapport à son prédécesseur.





Conditions Salon survoltées.

Kia.com

Large gamme, grand choix de modèles électrifiés.

OUVERT TOUS LES DIMANCHES DE JANVIER



The Power to Surprise

Profitez-en déjà chez votre concessionnaire Kia et sur Kia.com

La tension monte chez Kia... Du 10 au 19 janvier, venez découvrir toutes nos nouveautés au Salon de l'auto. Vous ne pouvez pas attendre ? Profitez dès maintenant des conditions 'survoltées' sur toute la gamme, y compris sur de nombreux modèles électrifiés ! Rendez-vous chez votre concessionnaire Kia : la Kia qui vous convient vous y attend déjà !

DONNAY S.A.

Rue de Maastricht 94
4600 Visé
Tél.: 04/ 379 64 92

SERVICE DE QUALITÉ

donnay.kia@skynet.be



7 ANS MAP UPDATE

* 7 ans de garantie sur 120.000 km (ou la première limite atteinte, sans limite de kilomètres pendant les 3 premiers années).
** 7 ans / 120.000 km (ou la première limite atteinte, sans limite de kilomètres pendant les 3 premières années) pour le système de navigation (maximum tous les 12 mois chez tous les concessionnaires agréés Kia ou réparateurs Kia agréés de l'Union Européenne uniquement sur véhicule-voiture). Cette option concerne tout acheteur d'une Kia neuve venant à partir du 01/01/2013 sur les véhicules livrés en Belgique ou au Grand-Duché de Luxembourg et équipés d'un système de navigation. Lié même à l'usage.
*** Photo et mise à jour.
† Garantie valable de 2012 au 31/01/2020.

0 - 0,0 - 10,9 l/100 km (WLTP) 0 - 247 g/km (WLTP) contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule.

E.C.

Donnez priorité à la sécurité.

Kia Xceed : Nouvelle star



On le sait, la progression effectuée par Kia depuis le début des années 2000 est pour le moins spectaculaire. La Xceed, récemment lancée, en est une nouvelle belle illustration.

On le sait, la progression effectuée par Kia depuis le début des années 2000 est pour le moins spectaculaire. La Xceed, récemment lancée, en est une nouvelle belle illustration.

Venant compléter l'offre SUV de Kia, après les Sorento, Sportage et Stonic, le Xceed est incontestablement la star du moment de la firme de Séoul. Le SUV (Sport Utility Vehicle) étant désormais le type de modèle à succès (n'en déplaise à leurs détracteurs...), c'est assez

logiquement que Kia a décidé de décliner une telle variante de son cheval de bataille Ceed, dont la troisième génération a été lancée en 2018. Née en 2007, la cee'd a amorcé la nouvelle philosophie de la marque, tant en termes de présentation que de finition et de design, tout en inaugurant la fameuse garantie 7 ans transmissible qui s'est rapidement généralisée à l'ensemble de la famille. Au gré de ses générations, la cee'd (aujourd'hui devenue Ceed...) n'a fait qu'embellir et se bonifier. L'heure était donc venue de lui prévoir une version SUV. Mais ce n'est pas tout !

Hybridations

Superbement profilé façon coupé sur 4,40 m de long, le Xceed partage ses mécaniques avec la berline dont il est issu, tant pour l'essence (T-GDI 1.0-120 ch, 1.4-140 ch et 1.6-204 ch), que pour les diesels (nouveaux CRDi 1.6-115 et 136 ch), et l'hybridation légère MHEV 48 V en finition Business Line (système de groupe motopropulseur EcoDynamics+ associé à la dernière version du 1.6 CRDi, avec batterie au lithium-ion 48 volts).

En ce début d'année, le Xceed se décline également en variante hybride rechargeable (PHEV), un modèle présenté en première belge au salon de Bruxelles, au même titre que le break Ceed SW PHEV, avec lequel le Xceed partage précisément cette technologie qui combine moteurs à essence GDI 1.600 et électrique, ensemble déjà installé à bord du Niro et qui assure une conduite en mode totalement électrique annoncée pour plus de 50 km en zone urbaine.

De quoi compléter une gamme électrifiée, parmi les plus complètes du marché et confirmer une impressionnante métamorphose qui a vu passer Kia de petit constructeur à bas coûts, à référence en matière de SUV et de technologies innovantes.

