

LA MICRO-MOBILITÉ

LA MOBILITÉ À BRUXELLES

FLYWHEELS, MICRO, AHOOGA

PG 13 - 14 | 16 | 18



ALFA ROMEO STELVIO

NOUVELLE BMW X5

UNE RICHESSE D'INNOVATIONS

A WEALTH OF INNOVATION

PG 08

L'ITALIENNE MONTE SUR DES TALONS !

THE ITALIAN UP ON HEELS!

PG 04 | 05



FORD MONDEO HYBRIDE

LA FAMILIALE SILENCIEUSE
THE SILENT FAMILY

PG 10 | 11



MERCEDES GLC AMG

POLE POSITION PEUT-ÊTRE !

POLE POSITION MAYBE!

PG 06

i-waik®

Urban2 Electric Scooter



LEISURE & GREEN COMMUTING

A partir de
1350,- TTC*
* 100% déductible

- APP & Bluetooth Speaker
- Adapt to multiple terrain
- Driving mileage: 35km/50km
- Max. Speed: 25 km/h

2 STEPS FOLDING EASY TO CARRY

- It can be quickly folded by 2 steps and occupies very little space, no matter in metro, bus or car trunk.



3 SECONDS TO DISASSEMBLE THE BATTERY PACK

- You can easily take the battery to home for charging
- There also have battery key to lock the battery



intéressé?  02 309 36 15

I-WALK.BE

SOMMAIRE

LES TRAJETS

Alfa Romeo Stelvio	4
Nouvelle Ford Mondeo Hybride	10

LES DÉPÊCHES

Nouvelle Mercedes GLC Coupe AMG	6
Nouvelle BMW X5	8

LA MICROMOBILITÉ

Flywheels	13
Micro	14
Ahooga	16

LA MOBILITÉ À BRUXELLES

Nous faisons le point sur chaque commune de BXL 18

PROCHAINEMENT 19

BRUSSELSROADS

Plateforme média des Hauts de Gamme

La Feuille Diplomatique

N°6 Mai - Juin 2018

Éditeur responsable | Chief editor

Kinoss Dossou
Avenue Louise 65
1050 Bruxelles
+32 (0)2 535 78 11
kinoss@brusselsroads.be
www.brusselsroads.be

Rédaction | Editing

Ed Aliter
Sarah Duval
Paul Gauthier
Geoffrey Halleux

Publicité & Partenariat | Advertising & Partnership

Rachid Boumaza
rachid@brusselsroads.be

Graphisme | Graphics

Iago Vieira
graphiste@iagovieira.com

Ndlr : Certaines photos reprises dans ce numéro appartiennent à leurs marques respectives. / Editor's note: Some photos in this issue belong to their respective brands.

ÉDITO



Pour ce nouveau numéro, la Feuille Diplomatique vous propose des trajets avec la toute nouvelle Ford Mondeo, le premier SUV d'Alfa Romeo répondant sous l'appellation de « Stelvio ». Le groupe américano-italien entend ainsi surfer sur la vague croissante de la demande européenne en matière des citadines surélevées.

Après deux mois de recherches, d'essais, de comparaison et d'interviews, nous sommes ravis de vous proposer dans ce numéro, les trois pages de notre dossier sur la micro-mobilité. Les responsables de Flywheels, Micro-mobility et Ahooga se sont prêtés au jeu des questions sur les différentes solutions qu'ils proposent pour une mobilité verte et douce. Vous découvrirez également dans ce dossier les caractéristiques et spécificités de chacune de ses nouvelles solutions de mobilité.

Enfin, c'est encore Mercedes Benz et BMW qui nous alimentent la rubrique des dépêches de ce bimestre avec pour la première, la toute nouvelle GLC Coupé AMG, s'il vous plaît ! dans sa version la plus vitaminée et la nouvelle X5 pour la deuxième. Vous découvrirez enfin sur la dernière page de magazine les prochains trajets qui occuperont l'ensemble de l'équipe de la Feuille Diplomatique.

Bonne lecture !

Kinoss Dossou
Responsable éditorial

ALFA ROMEO STELVIO

L'ITALIENNE MONTE SUR DES TALONS !

Empruntant le nom du plus haut col des Alpes italiennes mais aussi de sa sensationnelle route arpentée et ses 75 virages, la Stelvio, premier SUV de la firme milanaise cible quelques géants de la concurrence, une certaine Audi Q5, la BMW X3, la Porsche Macan ou autre Jaguar F-Pace.



PREMIERS CONTACTS

1 5 ans après nous avoir proposé le concept Kamal au salon de Genève en 2003, Alfa Romeo a décidé enfin de nous montrer ce tout premier SUV (mieux vaut tard que jamais!) prêt à franchir les obstacles de nos routes. Le nouveau venu partage la plateforme de la berline Giulia lancée en 2016, d'ailleurs élue « plus belle voiture de l'année ». Avec une silhouette très distinguée et des courbes arrondies vachement dynamiques, ce SUV refuse tout consensus rien que par ses dimensions. Mesurant 4,69m contre 4,66 pour la Audi Q5 et la BMW X3, la Stelvio, en tout cas dans sa version « first Edition » présente des proportions généreuses dignes d'un SUV mais peut-être que nous changerons d'avis à la vue d'autres versions plus baroudeuses.



L'HABITACLE AVEC MOINS D'AUDACE

La sensation qui nous envahit à la vue extérieure de la Stelvio reçoit un coup quand on y prend place. Autant la silhouette de l'auto procurait un enthousiasme inébranlable, autant le cockpit nous laissait voir le contraire une fois installé à bord. Certes, le bouton « Start » intégré au volant rappelle une certaine habitude chez Ferrari mais cela n'est pas suffisant pour impressionner. Il en est de même pour les énormes palettes en alu qui font penser aux « supercars » mais qui restent totalement confondus dans la vue sombre de l'intérieur. Outre l'ergonomie très appréciée et le dessin intérieur très réussi, il est à déplorer la qualité un peu légère des matériaux utilisés. Côté habitabilité, on retient les places arrière très grandes avec beaucoup d'espace pour les jambes et un coffre de 525 litres (suffisant pour rester dans la concurrence) pendant que la BMW X3 la Audi Q5 proposent 25 litres chacune en plus.

MOTEUR ET TARIFS

Avec une version 4 cylindres de 280 ch, notre modèle de trajet franchi la zone rouge à 5.500tr/min et c'est alors avec déception et frustration qu'on se rend compte du faible exploit de ce 4 litres là où la concurrence fait mieux. Peut-être que les ingénieurs italiens ont décidé de nous mettre d'abord l'eau à la bouche en attendant la réception de la superbe version vitaminée « Quadrifoglio » de 510 ch alimenté par un V6 biturbo. Si nous revenons à notre modèle d'essai, le 0 à 100 km est atteint en 5,7 secondes, soit une seule seconde de moins que la Porsche Macan. La Stelvio Quadrifoglio, le SUV le plus rapide du monde ? Sur route, nous avons noté une direction légère mais très adaptée avec une stabilité mordante. On peut en déduire le rôle joué par le poids de la voiture qui oblige la balance à pointer vers 1660 kg pendant qu'une Audi Q5 2.0 TSFI frôle littéralement les 1795 kg derrière la BMW X3 28i pour 1845 kg.



NOTRE BILAN

Déboursé presque 57.000 € pour notre version d'essai de 280 chevaux ne place pas forcément la Stelvio sur le banc des accusés de la cherté. Il y a tout de même une Stelvio déjà à 45.000 € même si la concurrence propose un tout petit peu mieux en matière de finition et d'option pour le même prix quasiment. Les performances et le comportement routier exemplaire de l'italien peuvent nettement faire oublier son manque d'amortisseur pilote, sa sonorité moteur ainsi que la qualité des finitions à bord.



ALFA ROMEO STELVIO

THE ITALIAN UP ON HEELS!

Taking its name from the highest peak on the Italian Alps but also from its stunning winding routes with 75 sharp bends, the Stelvio, first SUV of the Milan-based firm aims to compete with top-notch competitors such as Audi's Q5, BMW's X3, Porsche's Macan and Jaguar's F-Pace.

INITIAL CONTACT

1 5 years after the Kamal concept-car hit the 2003 Geneva Car Show, Alfa Romeo finally unveils its very first SUV (better late than never!), ready to hit our roads and overcome its hurdles. The newcomer shares the same platform as the Giulia launched in 2016, which was incidentally voted « car of the year ». With its very stylish silhouette and incredibly dynamic and rounded curves, this SUV rejects all consensus just by its size. Measuring 4m69, which is longer than the 4m66 of Audi's Q5 and BMW's X3, the Stelvio's dimensions on its "first edition" are worthy of an SUV, but maybe we shall see things differently after seeing other more adventurous versions.

LESS BOLD INTERIOR

The sensations you get whilst admiring the Stelvio's exterior is suddenly cut short when you take place behind the wheel. Whilst the car's silhouette brings an undoubted enthusiasm, the cockpit on the other hand gives quite a different feeling once seated on board. Admittedly, the « start » button placed on the steering wheel is a reminder of what is traditionally done by Ferrari, it's simply not enough to fully impress. Same goes for the large aluminium paddle shifters which can be found on supercars, but which unfortunately go unnoticed within such a dark interior. True that the ergonomics are much appreciated and that the interior design is quite a success, but what a shame to have used rather poor-quality materials. As for space inside, it's true that the rear seats are large with plenty of legroom and a boot capacity of 525-litres (large enough to stay in competition), which is 25 litres less than both BMW's X3 and Audi's Q5.

ENGINE AND RATES.

With the 4-cylinder 280hp, our test drive reaches its limits at 5,500 rpm. Quite disappointing and somewhat frustrating to see such poor achievement on this 4-litres model compared to the outperformance of its competitors. Or could it be that the Italian engineers want to wet our appetite in view of the launch of its pumped-up Quadrifoglio powered by a V-6 twin-turbo engine making 510hp. On our test drive model, you get from 0 to 100 kms in just 5.7 seconds, one second faster than the Porsche Macan, making some of us question if it really is the fastest sports SUV! Whilst driving, we felt a light steering though well adapted and with sharp stability. This is probably influenced by the weight of the car, 1,660 kgs, compared to the Audi Q5 2.0 TSF1 which is close to 1,795 kg, and the BMW X3 28i weighing in at 1,845 kg.

OUR ASSESSMENT

Our 280hp test drive is worth close to 57,000€, but that doesn't make the Stelvio the most expensive. There is however a version of the Stelvio at 45,000€, but at that price competitors tend to offer a bit more. The performances and flawless road handling of this Italian car can help set aside its lack of autopilot damper, its engine sound as well as the quality of its finishing on-board.



MERCEDES GLC COUPÉ AMG 63S :

POLE POSITION PEUT-ÊTRE !

Présentée dans sa version vitaminée, le GLC Coupé AMG nous a démontré à la conduite qu'un SUV est bien capable de rivaliser avec un véhicule de circuit. Doté de la nouvelle calandre béante de Mercedes pour les AMG, le bolide avale le zéro à cent kilomètres en 3,8 secondes.



A L'INTÉRIEUR

Dans le cockpit, le plancher de bord et les outils d'info-divertissement sont repris du GLC coupé classique. Quoi de plus normal ! La sellerie, évidemment, a été revue pour favoriser le confort « sport » ainsi que la touche AMG. Nous avons bien apprécié la couture "jaune" pour le modèle de trajet sachant que Mercedes annonce que l'utilisateur pourra disposer énormément de possibilités de personnalisation. En revanche, nous avons déploré la visibilité périphérique quoique l'alibi de justification pourrait être la coupe très sportive de la voiture.

SOUS LE CAPOT ET DANS LE PORTEFEUILLE

Le GLC 63S peut être commandé dans des versions de 375 ou 510 chevaux, les deux, pour une boîte automatique de 9 rapports. Avec un moteur en alimentation Turbo pour un couple de 700, le bolide sème la panique sur toutes sortes de routes et oblige les passants à tourner à maintes reprises la tête comme s'ils étaient à un match de tennis. Dotée d'une transmission 4X4, le GLC combat toutes les intempéries sur routes afin de laisser ses passagers apprécier son confort de suspension. La consommation annoncée par Mercedes est de 10,7 litres au 100 km, chose que nous n'avons jamais pu observer. On est plutôt dans les 15,35 litres au 100 km, même en consommation modérée. Bref ! Le GLC 63S est très gourmand en carburant et d'ailleurs, sa gourmandise ne s'arrête pas seulement au niveau du réservoir mais aussi dès sa mise en circulation pour près de 5.000 euros. Notre version de trajet hyper équipée avec options haut de gamme trône déjà à plus de 100.000 euros. ■

PREMIERS CONTACTS

A première vue, c'est la nouvelle calandre instaurée par Mercedes pour ses AMG qui attire l'attention. Telle un fauve prêt à se jeter sur sa proie, le GLC Coupé S63 profite du charme de cette calandre pour imposer un design très sportif soutenu par d'énormes roues 20 pouces. Sa carrosserie longue de 4,727m sur une largeur de 1,930m avec une hauteur de 1,530m montre bien que c'est un monstre des routes qui embarque tout de même un coffre exemplaire de près de 550 litres. Pesant légèrement moins de 2 tonnes, la voiture propose une vitesse de pointe de 250 km avec le 0 à 100 km en moins de 4 secondes.

POURQUOI COMMUNIQUER CHEZ NOUS ?

BRUXELLES, C'EST

30.000

FONCTIONNAIRES INTERNATIONAUX

5.600

DIPLOMATES

560

MISSIONS DIPLOMATIQUES
AUPRÈS DE L'UNION EUROPÉENNE

3.500

EXEMPLAIRES DE LA FEUILLE DIPLOMATIQUE

3 WEBSITES - 1 TWITTER - 1 VIMEO - 1 FLICKR - 1 INSTAGRAM

Contact : info@brusselsroads.be



Christophe Weerts
Communication BMW Group BeLux

NOUVELLE BMW X5

UNE RICHESSE D'INNOVATIONS EN PERSPECTIVE !

Après le lancement sur le marché de la première BMW X2, événement digne d'un film hollywoodien, c'est au tour de la quatrième génération de la BMW X5 de voir le jour avec un bagage d'innovations et d'aides à la conduite. Revendiquant le concept familier de SAV (Sports Activity Vehicle), la nouvelle X5 nous oblige à tendre le micro à Christophe Weerts afin d'en connaître ses spécificités.

1. DITES-NOUS LA GRANDE SPÉCIFICITÉ DE CETTE NOUVELLE BMW X5 ?

La nouvelle BMW X5 vise toujours plus haut. Son design extérieur a encore été musclé, elle bénéficie désormais d'un éclairage optionnel BMW Laserlight, des naseaux plus prononcés, une offre xOffroad pour la première fois et bien sûr d'un confort encore supérieur avec de nombreuses nouvelles fonctions et une palette de services BMW ConnectedDrive encore élargie.

2. ON PARLE D'UN DESIGN INTÉRIEUR ÉPURÉ POUR UNE ATMOSPHÈRE EXCLUSIVE. QU'EN EST-IL EXACTEMENT ?

Nous avons voulu offrir à nos clients un intérieur plus exclusif encore avec la mise en avant d'une nouvelle architecture d'intérieur. Nous inaugurons ainsi le BMW Live Cockpit Professional et développons le système de commande iDrive avec notamment un écran plus grand encore (12,3-pouces) mais aussi un nouvel écran de lecture tête haute (head-up display). Les graphiques sont toujours plus clairs et la structure du menu plus conviviale via le contrôle tactile, le conducteur pouvant facilement personnaliser son menu pour obtenir les informations qu'il souhaite quand il le souhaite. Office 365 sera aussi disponible à bord de la nouvelle BMW X5. Enfin, la troisième rangée de siège disponible en option sera accessible

plus facilement grâce à des sièges de deuxième rangée pouvant être déplacés électriquement.

3. PLUSIEURS VERSIONS PRÉVUES AU LANCEMENT. COURTES, LONGUES, POURQUOI CE CHOIX ?

Nous souhaitons offrir à nos clients le plus de modularité possible afin de répondre au plus grand nombre et permettre de ne pas se limiter à cinq places mais d'aller au-delà que ce soit pour un usage quotidien ou à titre exceptionnel.

4. BMW AUSSI VA VERS L'AUTOMATISATION DE LA VOITURE ? VU LE NOUVEAU SYSTÈME LIVE COCKPIT PRO DE SÉRIE ET LES NOMBREUSE AIDES À LA CONDUITE.

Il est clair que depuis longtemps, BMW offre à ses utilisateurs des aides à la conduite qui améliorent à la fois son confort d'utilisation mais aussi sa sécurité. La nouvelle BMW X5 profite de nos nouvelles avancées en la matière et fait un pas de plus vers la conduite autonome avec le Driving Assistant Pack Professional. Ceci augmente encore le plaisir de conduire lorsque le conducteur souhaite se détendre plus ou lorsqu'il est ralenti dans les files.

Atomium RESTAURANT

by Alexandre Masson

Brussels like you have never tasted
Brussel zoals je nog nooit hebt gesmaakt
Bruxelles comme vous ne l'avez jamais goûtée



Atomium RESTAURANT
Square de l'Atomium - 1020 Brussels
☎ 02 479 58 50
✉ restaurant@belgiumtaste.com
🕒 7/7, except Sunday evening



FORD MONDEO HYBRID

LA FAMILIALE SILENCIEUSE DES ROUTES

En annonçant un investissement de près de 11 milliards de dollars d'ici 2022 afin de produire 16 modèles 100% électriques, Ford semble être animé de la volonté de rattraper son retard en matière d'automobile propre. Mais avant, le groupe américain tente les moteurs alternatifs sur ses modèles déjà existants. Cas de la Mondeo Hybrid.

PRISE EN MAIN

Même si Toyota a hissé la barre très haute en matière de technologie hybride et surtout en tant que leader dans les ventes de véhicules à moteur alternatifs, certains constructeurs comme Ford tentent de faire coexister ce qui semble déjà dépassé. Dans un environnement où c'est plutôt l'hybride rechargeable qui bouscule les places, le groupe américain a pris le pari de proposer une routière familiale qui fait son petit chemin dans un contexte européen déjà pris d'assaut pas d'autres concurrents. Longue de 4,87m sur une largeur de 1,85m, la Mondeo Hybride pèse 1579 kg pour une consommation mixte de 4,2L/100 km. Dans l'habitacle, on note une disponibilité des places aussi bien à l'avant comme pour les passagers à l'arrière car l'espace occupé par le coffre de 383 litres n'a rien empêché. Au volant, on est face à des outils d'info-divertissement un peu plus modernes (Ford a décidé de suivre la réalité) NDLR. Les informations disponibles au tableau de bord attirent d'office l'attention du conducteur et c'est d'ailleurs appréciable.



En un coup d'oeil, il peut voir le fonctionnement du mode hybrid afin d'optimiser la gestion de la charge durant son trajet. Il peut aussi lire tous les détails liés à la puissance électrique et thermique tout en se renseignant sur le nombre de kilomètres effectués en mode EV, l'état de charge de la batterie hybride, etc.

MOTEUR, ENERGIE ET BILAN

Pour une puissance de 187 ch délivrée par un moteur à essence 2.0 à cycle Atkinson couplé à un moteur électrique de 88 kW alimenté par une batterie Li-ion d'une capacité de 1,4 kWh.

L'ensemble est associé à une transmission CVT et c'est le lieu d'avouer que cette hybride atteint parfaitement les performances des versions essence et Diesel de 180 ch. Quand on prend un peu de recul sur l'ensemble de la technologie hybride proposée dans cette Mondeo, on se rend compte de la ressemblance spectaculaire avec le HSD de Toyota 1 sachant que l'américain offre plus de prestation que la Prius III, certes, avec des tarifs très supérieurs.

On oserait alors comparer la Mondeo à la Volkswagen Passat VII mais seulement pour les performances des berlines familiales. Côté tarif, Ford propose des prix très inférieurs à la Passat GTE par exemple pour une technologie hybride revue au goût du jour et qui constitue une première pour Ford en Europe.

Produit dans le Michigan aux Etats-Unis et assemblée à Valence en Espagne, la Ford Mondeo Hybride a démontré durant notre trajet ses atouts et son confort de conduite même si elle éprouvera quelques difficultés dans une Europe aujourd'hui prise d'assaut par les SUVs compacts.

FORD MONDEO HYBRID

SILENT CRUISING WITH FORD'S FAMILY SALOON CAR

Investing nearly 11 billion dollars between now and 2022, to produce 16 fully-electric models, Ford seems to have a sudden ambition to catch-up in matters of clean vehicles. But before that, the American firm is trying out reciprocating engines on its already existing car models. This is the case with the Mondeo Hybrid.



THE DRIVE

Even if Toyota has set the highest standards in matters of hybrid technology, and more so as a leader in selling vehicles with reciprocating engines, other car makers such as Ford are attempting to get hybrid to coexist. In a context where Plug-In Hybrids are revolutionising the industry, the American car maker took a bet in offering a family car which is gradually setting its marks in a European landscape already dominated by other competitors. 4m87 long and 1m85 wide, the Mondeo Hybrid weighs 1,579 kgs and has a combined fuel consumption of 4,2 litres per 100kms. On the inside, there is plenty of room both at the front and back, and the boot with its 383-liter capacity has not deprived passengers from having space. Behind the wheel, the infotainment system is more modern (Ford decided to follow the latest trends). Information available on the dashboard is eye-catching, and appreciable.

At a glance, the driver can see the hybrid function and optimize the battery charge whilst driving. It is also possible to read all details related to the electric and thermal output, simultaneously checking the number of kilometres done in EV-mode, the state of the hybrid battery, etc.

ENGINE, ENERGY AND REVIEW

It comes in a 2 litre-petrol Atkinson-cycle engine of 187hp, coupled with an 88kw electric engine powered by a built-in lithium-ion battery of 1,4 kWh.

All of this is associated with a CVT transmission, and it's only fair to say that this hybrid performs just as well as the petrol and diesel 180hp-engines. Looking at the Mondeo's hybrid system, it's clear to see the resemblance with Toyota's HSD, although Ford offers more than the Prius III, admittedly at a higher price. One would even dare to compare the Mondeo with Volkswagen's Passat VII, but only for its performances in the family saloon car segment. Pricewise, Ford boasts lower prices than for instance the Passat GTE, with an updated hybrid technology making it a first for Ford in Europe. Produced in Michigan (United States), and assembled in Valencia (Spain), the Ford Mondeo Hybrid showed off a few of its assets during our test drive, but also gave us a comfortable drive. Nevertheless, we know it'll be a challenge for Ford to find its marks in a European market dominated by compact SUVs.



VOTRE VOITURE

neuve - d'occasion - de stock

Avec des conditions diplomatiques

01

Choisissez votre véhicule sur Diplostock parmi le stock des concessionnaires agréés.

Neuve ou de direction, profitez des meilleures offres et conditions !



Contactez le concessionnaire et prenez rendez-vous.

Testez votre voiture et profitez des offres de financement.

02

03

Finalisez votre achat en concession avec toutes les garanties.

Plus sûr ! Plus rapide ! Aucun versement n'est fait ni sur DIPLOSTOCK ni sur Internet.



WWW.DIPLOSTOCK.BE

Vos concessions "diplomatic sales" désormais chez vous !

1 - Flywheels propose des options pour une mobilité urbaine plus écologique ?

Oui en effet ! notre ville, nos pays, rencontrent d'importants problèmes de mobilité et une détérioration écologique sans précédent. Nos réseaux de transport en commun ont cessé de grandir et la voiture a envahi nos villes. Des grands parkings ont absorbé les voitures jusqu'au débordement. Actuellement, nous commençons à envisager nos déplacements d'une autre manière, plus propre, plus écologique, plus économique et plus rapide. Pour atteindre un résultat satisfaisant, nous sommes obligés de passer au véhicule électrique. Actuellement, 25 % des navetteurs journaliers utilisent un autre moyen de transport que la voiture. Donc, nous avons 75 % de navetteurs qui devraient changer leurs comportements. Pour cela le multi modal est une des pistes à suivre. Flywheels propose une panoplie d'engins électriques de mobilité douce comme la mono roue, le scooter électrique, la trottinette électrique, le gyropode (segway) etc. Ces engins sont combinables avec d'autres moyens de transport tels que la voiture, train, tram, bus.

2 - En quoi les mono-roues, trottinettes, segway sont-ils différents des autres moyens ?

Tous ces engins sont transportables et combinables avec train, tram, bus, voiture, bateau.... Ils sont compacts et pas trop lourds.

3 - Quels sont les aspects pratiques de votre solution mobilité ?

Comme ces engins sont combinables avec d'autres modes de transport, ils sont prévus pour parcourir de courtes distances. On peut imaginer de garer la voiture électrique sur un parking hors de la ville ou on la recharge et continuer sa route soit vers sa destination finale, soit vers les transports en commun. Comme les engins sont électriques, on ne transpire pas quand on arrive à destination. On a pris un bon bol d'air et fait aucun bruit.

4 - Qu'est-ce que l'utilisateur peut avoir d'exclusif dans votre solution de mobilité ?

Avec ce type de mobilité, comme la mono roue, trottinette et autres, le temps du parcours est toujours le même. Il n'y a pas de file ou de ralentissement. Vous connaissez toujours votre temps de trajet. Cela évite d'être en retard et stressé par le temps.

5 - En matière de mobilité connectée, quelles sont vos innovations durables ?

Pour l'instant nous n'avons pas encore de réelle innovation dans les mobilités connectées. On voit naître de plus en plus de bornes ou vous pouvez partager un moyen de transport avec d'autres usagers. A Singapour, un système de sharing a été mis en place pour des trottinettes électriques. Je suppose que dans un futur +/- proche, nous allons voir ce type de sharing grandir.

6 - Que représente le citoyen dans votre modèle économique ?

Notre modèle économique est basé sur le B2B et le B2C. L'ensemble de la population pourrait un jour passer au multimodal. Il est important que les sociétés soient attirées fiscalement pour promouvoir ce moyen de déplacement auprès de leurs employés. ■



Patrick De Cooman
Responsable



1 - Présentez-nous votre solution pour une mobilité urbaine plus écologique

La nouvelle emicro Condor est la trottinette idéale pour les navetteurs sur de plus longues distances. Grâce à sa batterie extra grande et sa plateforme extra longue elle offrira à son utilisateur un grand confort sur des distances allant au-delà des 20 km. La trottinette électrique Condor est munie d'un frein arrière ultra performant ainsi que d'un frein moteur (intégré à l'accélérateur) qui vous donnera un maximum de contrôle à tout moment. Les roues extra grandes sont indispensables pour le confort de conduite et d'absorption de chocs sur terrains irréguliers. Un vrai plaisir de trottinette électrique dont vous ne pourrez plus vous passer.

Pliable, léger et peu volumineux, ce moyen de transport s'combine parfaitement avec les TEC, tout en vous laissant une mobilité totale jusqu'à votre adresse souhaitée.

2 - En quoi MICRO est-il différent des autres moyens, des autres vélos?

Micro, inventeur de la trottinette pliable pour enfants des années '90 a toujours mis en avant le principe d'une planche à roulettes pour couvrir ce qu'ils appellent la « micro-distance », d'où leur nom. En effet, c'est la distance qui est trop longue à marcher, mais pas assez longue ou moins pratique à sortir son vélo. La trottinette est idéale, car vous l'emenez partout, même à l'intérieur. La longue expérience de production de trottinettes pliables ou freestyle (pour les skates parcs) donne un savoir-faire technique qui se traduit dans une qualité haut de gamme et un service après-vente irréprochable.

3 - Quels sont les aspects pratiques de votre solution mobilité ?

La trottinette est une des plus légères sur le marché, et est rechargeable avec une simple prise de courant, comme un laptop, en 2-3h dans votre bureau, chez vous ou même dans un endroit public. Elle est pliable pour se ranger plus facilement dans les transports en commun ou même dans le bureau. Ce qui est même temps une très bonne solution anti-vol. Voici quelques données techniques :

- Poids 10,8kg
- Taille de Roue 200mm
- Hauteur du guidon 820-1070mm
- Longueur totale 994mm
- Autonomie ±25km
- Poids Max. utilisateur 100kg
- Vitesse Max. 25km/h
- Puissance Max. (W) 500W
- Temps de charge 3h
- Phare arrière
- Accélérateur sur le guidon
- Capteur de mouvement intégré oui (en mode actif)

4 - Qu'est ce que l'utilisateur peut avoir d'exclusif dans votre solution de mobilité?

Il y a quelques aspects uniques chez Micro :

- La commande de gaz ultra précise, qui tourne dans les 2 sens : tournez la poignée en arrière, comme à une moto et vous accélérez, mais tournez la vers l'avant et le frein moteur sera actionné, qui lui en plus régénère de l'énergie vers la batterie. Pendant une descente, l'utilisateur gardera alors un contrôle parfait de la vitesse.

- un mode « actif » où le mouvement naturel de trottinette reste nécessaire, mais est amplifié par le moteur. Tel un vélo à assistance électrique, dans ce mode, vous continuez à faire un mouvement, très bon pour la santé d'ailleurs. Car il est fluide, rapide mais moins stressant pour les articulations, le dos etc que la course à pied.



Paul Baetens
Responsable

5 - En matière de mobilité connectée, quelles sont vos innovations durables?

Nous n'avons pas de produit connecté disponible pour l'instant. Nous travaillons à une app pour connecter la trottinette cependant.

6 - Quelle place occupe l'utilisateur dans votre politique de développement

Micro est toujours parti du citoyen comme point de départ. D'abord dans la recherche d'un moyen idéal de couvrir des petites distances, en développant la trottinette pliable. Et maintenant, avec l'arrivée de nos trottinettes électriques. Le retour que nous avons depuis des années venant d'utilisateurs journaliers est une mine d'information. Cela nous a permis de faire évoluer nos produits vers une ergonomie parfaite, combiné avec un confort et une durabilité digne d'un produit haut de gamme.



VOYAGEZ AVEC STYLE.

ÀPD
€2394*
ALLER-RETOUR

Profitez de nos nouveaux prix
Business irrésistibles vers l'Afrique !

BUSINESS

brusselsairlines.com
ou votre agence de voyages.

fly from
brussels
airport



**brussels
airlines**

*Conditions : voir brusselsairlines.com

1 - Présentez-nous votre solution de mobilité urbaine

Le Ahooga Hybrid Bike, produit multi-primé, est le premier vélo au monde à la fois électrique-et-hyperléger, pliant-et-performant. Pliant, donc intermodal. Pour de meilleures villes, de meilleures vies. Cette combinaison unique de fonctionnalités est ponctuée par un cadre rigide sans charnières, un design pur et élégant, et une disponibilité en 215 coloris. Contrairement à la plupart des e-bikes, lorsque l'assistance électrique est coupée, le Ahooga demeure un vélo léger, facile et agréable à conduire, rendant ainsi la notion d'autonomie étirable. Le Ahooga est un produit éprouvé, loué par les critiques. Il a déjà été livré à des centaines de clients heureux.

Conçu en Belgique. Produit en Europe. Assemblé à Bruxelles.

2 - En quoi Ahooga est-il différent des autres moyens, des autres vélos?

Avec Ahooga, nous avons voulu fusionner le meilleur des deux mondes. D'une part, le vélo pliant et tous ses avantages en termes de compacité, de portabilité, d'intermodalité, de solution contre le vol (car vous l'emportez partout où vous allez). D'autre part, les performances, les sensations, le confort d'un vélo dit de « pleine taille ». Nous y sommes arrivés grâce à un design et un cadre de notre conception tout à fait unique, produit en Europe, avec de l'aluminium acheté en Belgique.

Un deuxième aspect important à souligner est bien entendu le poids. Avec 13kg, moteur et batterie incluse, le Ahooga est probablement le plus léger du marché.

3 - Quels sont les aspects pratiques de votre solution de mobilité ?

Le Ahooga a été conçu pour répondre aux facteurs ralentissant l'adoption du vélo comme le relief, la transpiration, le vol, la pluie ou les longues distances. La Belgique est marquée par 40 ans d'automobile et une adaptation malheureusement trop lente de l'infrastructure routière et des transports à la croissance démographique. La clef de la réussite selon nous: l'intermodalité et la prise de conscience de sa redoutable efficacité. La compacité du Ahooga et son poids le rendent véritablement intermodal, permettant de parcourir de longues distances. En pas plus de 10-15 secondes, le vélo est plié ou déplié. Sans accroc, il peut être emmené dans toute forme de transport public ou privé. Une fois plié, il est discret et peut être rangé à l'intérieur (maison, bureau, bar, restaurant ...), à l'abri des intempéries et des personnes mal intentionnées.

L'assistance électrique est là, à la demande, pour supprimer les côtes et la transpiration.

Adapté à l'infrastructure urbaine et péri-urbaine en place, il est, nous le pensons humblement, parmi les moyens de transport les plus efficaces en 2018 pour un citoyen ou travailleur.

Enfin, nous offrons une large gamme d'accessoires, afin de répondre à tous les besoins : sacs, paniers, porte-bagages, remorques, siège pour enfant, kit main-libre, système de navigation, housse, poignée et sac de transport... Tout ce que vous feriez avec un vélo de taille pleine (et bien plus encore) est possible.

4 - Qu'est ce qu'on peut avoir d'exclusif dans votre solution de mobilité?

Nous l'avons déjà abordé, il faut à nouveau souligner la combinaison exclusive de ces 4 caractéristiques : Pliant, performant, électrique, hyperléger. Un autre aspect unique chez nous, est la disponibilité en 215 coloris. En réalité vous pouvez doubler ce chiffre car toutes ces couleurs sont disponibles en finition mate ou brillante (sourire). Ceci afin d'encourager l'adoption. Car nous pensons que, comme vos vêtements, votre vélo marque votre personnalité et devrait (même) vous ressembler. Outre la couleur, nous pouvons pousser la personnalisation du vélo avec un logo, une phrase ou un prénom. Les



Philippe Lefrancq
Co-fondateur

possibilités sont infinies. Il faut encore souligner un aspect : Nous croyons que la dilution des obstacles aux villes heureuses passe par des vélos incroyables à prix incroyables. Un vrai défi pour un produit conçu à Bruxelles et fabriqué en Europe.

5 - En matière de mobilité connectée, quelles sont vos innovations durables?

Actuellement, notre philosophie est « unplugged is the new smart ». Par conséquent, nous n'embarquons pas de connectivité intégrée au vélo. Cette connectivité devient rapidement obsolète et nous préférons donc la proposer en module dissocié. Ainsi nous proposons, entre autre, des systèmes de navigation et alarme « pairés » à votre smartphone afin d'améliorer l'expérience de l'utilisateur. C'est cette même philosophie qui nous a déterminés à développer un vélo hybride. Avec notre vélo hybride, vous n'êtes pas « prisonnier » de votre batterie dans le sens où un oubli de charge ne vous empêchera pas d'enfourcher votre monture.

6- Que représente l'utilisateur dans votre modèle économique ?

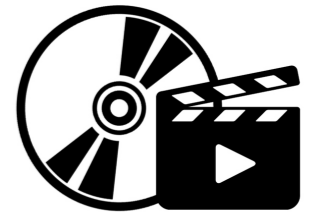
Il est sincèrement au cœur de notre modèle. Nous avons démarré l'aventure en 2015 avec un crowdfunding plutôt atypique, puisqu'il ne reposait pas sur une plateforme web, mais s'appuyait sur des rencontres physiques à Bruxelles et périphérie avec notre tout premier prototype. Nous souhaitons par là être proche de nos utilisateurs afin de nous assurer de leur satisfaction et de pouvoir récolter leurs commentaires facilement. Dans le même ordre d'idée, nous ne voulons pas emprisonner les Ahoogers dans un écosystème fermé, où le choix des composants est limité et le prix plus élevé. Nous avons donc fait le choix d'un écosystème ouvert. Cela veut dire que peu importe où vous vivez ou déménagez, vous êtes toujours en mesure de maintenir ou personnaliser votre vélo. Enfin, avec un projet comme le nôtre, c'est à dire des villes plus intelligentes et heureuses, il est évident que le sourire de nos clients est une priorité (sourire)...



NOTRE STUDIO POUR VOS ÉVÉNEMENTS

WORLDROADS

Avec nos pilotes agréés et nos techniciens audiovisuels chevronnés, nous capturons vos événements pour en faire des productions exceptionnelles.



CAPTATION TERRESTRE ET AÉRIENNE

Collectionner les détails

Notre équipe d'experts capturer les meilleurs moments de votre projet sur terre comme dans les airs.

SUBLIMATION ET ENRICHISSEMENT

Optimaliser les séquences

Nous enrichissons la matière captée en application des détails de votre propre scénario principal.

MONTAGE CRÉATIF ET DIFFUSION

Maîtriser les ressources

Nous produisons votre projet avec une pointe d'innovation couplée à la parfaite maîtrise des ressources.

Avenue Louise 65, 1050 Bruxelles
www.worldroads.net | info@worldroads.net

LA
MOBILITÉ
À BRUXELLES

Ixelles



Partagez avec nous les problèmes
de mobilité rencontrés dans votre
commune via info@brusselsroads.be

Vos préoccupations feront l'objet de notre grand dossier
consacré à la commune d'Ixelles dès le prochain numéro.

www.brusselsroads.be

Nos prochains grands trajets

LA FEUILLE DIPLOMATIQUE N°7

BMW i3S / Mercedes CLS COUPÉ /
Golf GTE / Ford Mustang

TOUTE L'ACTUALITÉ DU PREMIUM SUR WWW.BRUSSELSROADS.BE



Suivez l'actualité de nos trajets



Follow us on Twitter @BRUSSELSROADS



**DIPLOSTOCK**

Stock cars at your authorized dealers



TROUVEZ CHEZ NOUS VOTRE VOITURE
DE STOCK OU D'OCCASION AVEC DES
CONDITIONS DIPLOMATIQUES !

www.diplostock.be