

# BRUSSELSROADS

PLATEFORME MÉDIA DES HAUTS DE GAMME

Bimestriel d'analyse et de décryptage de l'automobile premium | Bimonthly analysis and decryption of premium cars

La Feuille Diplomatique

Novembre - Décembre 2017

Première année, n° 3

 [www.brusselsroads.be](http://www.brusselsroads.be)

 @Brusselsroads

 @brusselsroads\_tv

 /brusselsroads



SARAH BOVY  
PILOTE DE COURSE



PIERRE LACONTE  
MOBILITÉ À BRUXELLES



ANOUK VAN VLIET  
EXCLUSIVITÉ DS 7



## MASERATI GHIBLI

L'ATOUT FINAL DE LA CHASSE ?

THE ULTIMATE WEAPON IN THE RACE?



NEW BMW TOURING 520D



AMG GT ROADSTER



RANGE ROVER NEW DISCOVERY



## TESLA MODEL X

LA PLUS RAPIDE AVEC SEPT PLACES !  
THE FASTEST WITH SEVEN REAL SEATS!

A STAR ALLIANCE MEMBER  20 YEARS



# VOYAGEZ AVEC STYLE.

À PD  
**€2394\***  
ALLER-RETOUR

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

 BUSINESS

[brusselsairlines.com](http://brusselsairlines.com)  
ou votre agence de voyages.



\*Conditions : voir [brusselsairlines.com](http://brusselsairlines.com)

## SOMMAIRE

### LES TRAJETS

BMW Série 5 Touring Luxury line.....	4
Land Rover New Discovery TDV6.....	6
Maserati Ghibli.....	8
Tesla Model X P100D.....	14

### LES DÉPÊCHES

Dieseltgate et le Groupe Volkswagen.....	10
Mercedes AMG GTC Roadster.....	11

### AU FÉMININ

Sarah Bovy, Cheffe d'entreprise et Pilote de course.....	16
--	----

### LA MOBILITÉ

L'avis de Pierre Laconte sur la mobilité à Bruxelles.....	18
---	----

### INTERVIEW

Anouk Van Vliet nous parle de la DS 7 Crossback.....	20
--	----

PROCHAINEMENT.....	23
--------------------	----

## BRUSSELSROADS

Plateforme média des Hauts de Gamme

**La Feuille Diplomatique**  
N° 3 Novembre - Décembre 2017

### Éditeur responsable | Chief editor

Kinoss Dossou  
Avenue Louise 65  
1050 Bruxelles  
+32 (0)2 535 78 11  
[kinoss@brusselsroads.be](mailto:kinoss@brusselsroads.be)  
[www.brusselsroads.be](http://www.brusselsroads.be)

### Rédaction | Editing

Ed Aliter  
Sarah Duval  
Paul Gauthier

### Publicité & Partenariat | Advertising & Partnership

Rachid Boumaza  
[rachid@brusselsroads.be](mailto:rachid@brusselsroads.be)

### Graphisme | Graphics

Iago Vieira - Geoffrey Halleux

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

## ÉDITO



Nous sommes heureux de vous présenter le troisième numéro de la Feuille Diplomatique, le bimestriel consacré exclusivement aux véhicules du segment Premium.

Dans ce numéro, la BMW Série 5 Touring Luxury line, la Land Rover New Discovery TDV6, la Maserati Ghibli et la Tesla Model X P100D ont été mises à rude épreuve pour vous, dans la rubrique « Trajets ».

Notre nouvelle rubrique « Au féminin » permet à Sarah Bovy, chasseuse de têtes et pilote de course professionnelle pour l'écurie Lamborghini, d'aborder son rapport émotionnel aux belles mécaniques. Les dépêches évoquent, d'une part, le fantôme du logiciel truqué, qui plane toujours sur l'un des plus grands groupes automobiles, Volkswagen. D'autre part, nous annonçons une course de félins opposant prochainement l'AMG GTC Roadster, de Mercedes et la F-Type, de Jaguar.

Nous vous présentons ensuite la sortie exclusive de la DS 7 Crossback, lors du lancement du nouveau DS Store de Tour & Taxis, avec une interview d'Anouk Van Vliet, Directrice de la Communication de PSA BeNeLux.

Comme les questions de mobilité touchent tout le monde, nous avons interrogé Pierre Laconte, président de la Fondation pour l'Environnement urbain, expert de renommée internationale. Il nous donne son avis sur les problématiques actuelles de mobilité à Bruxelles (tunnels, viaduc Hermann-Debroux) et évoque la place de la voiture Premium dans la mobilité de demain.

**Bonne lecture !**

**Geoffrey Halleux**  
Communication Director



## LA NOUVELLE 520D TOURING LUXURY LINE : RACÉE, MAIS TROP TIMIDE

Sa ligne ? Superbe. Son aérodynamisme ? Nettement amélioré, par des mesures ciblées sur la carrosserie (Active Air Stream, Air Curtain et Air Breather). Le véhicule phare de la marque munichoise se présente comme un modèle d'efficacité et de technologies. Vrai en toutes circonstances ?

### Le confort, c'est bien...

Certes, l'intérieur de la nouvelle BMW 520d Touring Luxury line accorde un bel espace aux places avant et arrière. Les sièges moelleux se montrent enveloppants et l'on s'y sent bien. Le cuir Nappa surpiqué s'avère robuste, de belle facture, et l'appuie-tête est particulièrement agréable et doux. En termes d'ergonomie, aucune originalité : les boutons et commandes sont fonctionnels et bien positionnés. Le tableau de bord, revêtu de Sensatec, un similicuir appliqué sur une mousse semi-rigide, confère une impression de luxe à l'habitacle. La console centrale reste efficace, mais sans surprise. On regrette beaucoup le conservatisme de l'intérieur. Malgré les finitions en bois noble Finition Ridge et le joli éclairage d'ambiance LED, l'effet « waouh » n'est pas au rendez-vous.

Les finitions auraient pu être améliorées en remplaçant, par exemple, tous les petits éléments de plastique. L'impression globale de luxe aurait beaucoup gagné en intégrant un véritable système audio haut de gamme et en redessinant complètement la console centrale, décidément trop vieillotte. On aurait également apprécié un toit panoramique, même partiel, pour apporter un peu de gaieté à l'habitacle.

### ... les performances, c'est mieux !

Nous avons essayé la 520d Touring, pourvue d'une motorisation de base de 190 ch (140 kW), avec boîte automatique Steptronic à huit rapports. Nous aurions toutefois apprécié une motorisation plus puissante, par exemple celle de la Touring 530d de 265 ch (195 kW). Car, en effet, à bas régime, en ville ou dans les embouteillages, le moteur et la boîte de vitesses ne sont pas en symbiose parfaite et le manque de couple se fait cruellement sentir (400 Nm pourtant). On ressent comme des à-coups, des envolées de décibels, des manques de réactivité. La boîte de vitesses a semblé mal étagée et nous a paru manquer singulièrement de souplesse. La consommation, en mode urbain, de ce raisonnable diesel de 1.995 cm<sup>3</sup>, s'est même avérée assez importante, de l'ordre de 8,4 l/100 km.

Par contre, sur autoroute, on ne s'est pas privé du plaisir de conduire : le break allemand avale les kilomètres sans problème. La consommation

en mode extra-urbain est d'ailleurs d'environ 5 l/100 km. Nous avons fort apprécié le mode de conduite « Eco Pro » du Driving Experience Control, qui permet jusqu'à 20 % d'économie de carburant, en adaptant intelligemment l'accélérateur, la boîte de vitesses, la climatisation et le chauffage. Les kilomètres de carburant ainsi épargnés sont indiqués sur le tableau de bord, près du tachygraphe. Le duo EfficientDynamics et Brake Energy Regeneration ont joué parfaitement leur rôle, de même que la suspension très confortable.

Des performances, c'est mieux ? Le véhicule nous a paru efficace et performant sur autoroute, mais beaucoup moins agréable en mode urbain. L'étagement de la boîte de vitesses, l'insonorisation et le système audio auraient sans doute pu être améliorés. ■

Initial price (520d Touring)	
On-the-road price (OTR)	From € 51.250
Engine	
Total displacement (cc)	1,995
Arrangement / cyl. / valves	4 / 16
Power: hp (kW) at rpm	190 (140) / 4,000
Torque: Nm at rpm	400 / 1,750-2,500
Performance	
Top speed (mph / km/h)	140 / 225
Boot capacity (l)	
Fuel tank capacity / reserve (l)	66
Turning circle (m)	n/c
Fuel consumption	
Urban (mpg / l/100 km)	48 / 4,9
Extra-urban (mpg / l/100 km)	58.8 / 4,0
Combined (mpg / l/100 km)	54.7 / 4,3

## THE NEW TOURING 520D LUXURY LINE: RACY LINES, BUT TOO SHY

Its line? Superb. Its aerodynamics? Notably improved, thanks to targeted measures taken on the car body (Active Air Stream, Air Curtain and Air Breather). The flagship car of the Munich brand is presented as an efficient and technology filled model. Is that the case in all circumstances?

### The Comfort is good ...

Admittedly, the interior of the new BMW Touring 520d Luxury line provides good space in the front and rear seating. The soft seating is cocooning and it feels good to sit in them. The Nappa stitched-leather proves to be strong, of quality, and the headrests are particularly pleasant and soft. In terms of ergonomics, nothing new: the switches and commands are functional and well placed. The dashboard is covered with Sensatec, artificial leather on semi-rigid foam, giving a premium-feel to the interior. The central console remains practical, but with no surprise to it. One regrets the conservatism on the inside. Despite the Finition Ridge wood finishings and the attractive LED ambient lighting, there is certainly no "wow" effect.

Finishing could easily be improved by replacing all the plastic items for instance. The general premium feel would have been enhanced with a premium sound system, and

with a complete make-over of the central console undoubtedly too old-fashioned. We also would have appreciated a panoramic rooftop, even if partial, to bring a hint of brightness to the interior.

### ... Performances are better!

We tested the Touring 520d, with a basic 190 hp engine (140 kW), and an 8-speed automatic Steptronic gearbox. We would have preferred a more powerful engine, like the Touring 530d with its 265 hp (195 kW). Because at low engine speed, in town or in traffic jams, the engine and gearbox aren't in perfect symbiosis and there is a lack of engine torque (although it has 400 Nm). We sometimes felt jolts, sudden increase in noise-level, and lack of responsiveness. The transmission didn't seem well tuned and seemed to lack smoothness. The fuel consumption, in urban mode, for this little 1.995 cm<sup>3</sup> diesel, even deemed to be quite high, at 8,4 l/100 km.

On the other hand, once on the motorway, we didn't miss out on the fun: the German station wagon eats up kilometre after kilometre with ease. The fuel consumption in extra-urban mode is incidentally of 5 l/100 km. We really enjoyed the "Eco Pro" drive mode on the Driving Experience control, which allows you to save up to 20% in fuel, in adapting wisely the use of the accelerator, the gearbox, the air-conditioning and the heating system. The kilometres saved as a result of using this drive mode are indicated on the dashboard, by the tachograph. The duo EfficientDynamics and Brake Energy Regeneration played their part, as well as the comfortable suspensions.

Better performances? The vehicle seemed efficient and capable on motorways, but a lot less pleasant on urban roads. The gear ratios of the transmission, the soundproofing of the vehicle and the sound system need yet to be improved. ■



**LAND ROVER**  
**ALL-NEW DISCOVERY 3.0 TD6 HSE :  
LA PUISSANCE D'UN ATHLÈTE !**

Depuis sa sortie en 1989, le Land Rover Discovery, cinquième génération, a sérieusement évolué. Design, innovations, confort, sécurité, performances... Arrêtons-nous un instant sur les prestations de cet authentique 4x4...



**LAND ROVER**  
**ALL-NEW DISCOVERY 3L TD6 HSE:  
THE POWER OF AN ATHLETE!**

Since it was first sold in 1989, the Land Rover Discovery, now in its fifth edition, has considerably evolved. Design, innovations, comfort, security, performances ... Let's stop for a minute and contemplate the performances of this rather authentic 4x4 ...



**Des proportions musclées**

Le nouvel athlète de la marque britannique Land Rover, doté d'une carrosserie monocoque allégée, en aluminium, s'appelle All-New Discovery. Ses proportions avantageuses de 4,97 m de long sur 2,22 m de large (rétroviseurs déployés) et 1,88 m de haut, pour une masse de 2.230 kg, le prédisposent déjà à des parcours intéressants. Si vous ajoutez une très bonne motorisation diesel de 2.993 cm<sup>3</sup>, délivrant 258 ch (190 kW), pour un couple de 600 Nm, et une transmission automatique à huit rapports ZF, d'une grande réactivité, alors vous obtenez ce qui se fait de mieux en termes de polyvalence et de confort, pour tous types de trajets.

Les capacités tout-terrain du Discovery, grâce à sa garde au sol de 28,4 cm, couplée à une suspension pneumatique électronique à quatre roues indépendantes et aux systèmes Terrain Response (1 et 2), sont particulièrement remarquables. Vous franchissez un gué de 90 cm de profondeur et vous attaquez le hors-piste avec un angle ventral de franchissement de 27,5°... De quoi rassurer tout le monde en cas de balade familiale dans les Highlands !

Nous avons beaucoup apprécié la souplesse et la puissance du moteur 3.0 TD6, qui s'adapte facilement à toutes les situations. Ville, embouteillage, autoroute ou terrain boueux, le ronronnement du six cylindres répond à toutes les demandes.

**Un intérieur quasi royal**

L'intérieur en cuir Tan/Ebony et Oxford de notre version HSE First Edition, de belle facture, s'est montré très agréable et confortable. Nous

avons apprécié le sélecteur de mode de la boîte de vitesses, typique du Groupe Jaguar-Land Rover, parfait pour sa simplicité. Le tableau de bord, le tachygraphe et le compte-tours pourraient être revus, pour une meilleure lisibilité des informations, surtout en conduite nocturne. La console d'infodivertissement InControl Touch Pro de 10,2" nous a paru très complète et pourvue des dernières technologies, en termes de connectivité et de multimédia (dont la TV numérique embarquée). Toutefois, le système audio Meridian™ Digital Surround System de 825 W nous a semblé manquer à ses promesses. La présence d'un minifridge dans l'accoudoir central avant, le magnifique double toit panoramique, et la possibilité d'incliner et de rabattre électriquement les rangées des sièges 2 et 3, ont prouvé toute leur raison d'être. Le volume de coffre de la version sept (vraies) places est de 1.137 litres et 2.406 litres, sièges rabattus, ce qui en fait l'un des 4x4 les plus spacieux du segment. L'espace, la modularité et les nombreux rangements en font assurément un véhicule idéal pour un baroudeur comme pour une famille. ■

**Les plus**

- Puissance et robustesse
- Qualités tout-terrain
- Espace royal

**Les moins**

- Système autoradio à améliorer
- Encombrement en ville, difficile de trouver une place
- Prix très élevé

**Impressive measurements**

The latest athlete in the British Land Rover range, fitted with a lighter aluminium monocoque body, is named the All-New Discovery. It's well-proportioned with its 4,97 m in length, 2,22 m in width (including side mirrors), 1,88 m in height, and a total weight of 2 230 kg, which predisposes it to some exciting trips. If you're lucky to have it fitted with a good engine like the 2 993 cm<sup>3</sup>, with its 258 hp (190 kW), a torque of 600 Nm, and an 8-speed ZF automatic transmission which has good responsiveness, then you have the best in terms of versatility and comfort, under all circumstances.

The all-road capabilities of the Discovery are particularly remarkable, thanks to its ground clearance of 28,4 cm, combined with the latest four-corner electronic air suspension and Terrain response systems (1 and 2). You cross a 90 cm-deep ford and carry on off-track with a crossing angle of 27,5° ... Somewhat reassuring if you're on a road trip to the Highlands with the family!

We liked the driveability and power of the 3L TD6 engine, which easily adapts to any condition. Driving in town, through traffic jams,

on motorway or muddy terrain, the roaring sound of the 6-cylinder engine responds to every need.

**A near-noble interior**

The Tan/Ebony and Oxford quality leather interior of our test drive model, the HSE First Edition, felt pleasant and comfortable. We liked the gearshift paddle, a distinctive sign of the Jaguar-Land Rover Group, which is perfect in its simplicity. The dashboard, the tachograph and the tachometer could be redesigned, for increased visibility of the displayed information, especially when it is night-time. Touch Pro, the InControl infotainment system console of 10,2 inches seemed very complete, integrating the latest technologies in terms of connectivity and multimedia (of which digital TV feature).

However, the Meridian surround sound system with 825 W didn't seem to deliver on its promises. The mini fridge in the front central armrest, the superb panoramic roof top, and the possibility to electrically recline the second and third row seats confirmed their added value. The boot capacity on the 7 (real)-seats version is of 1 137 litres and 2 406 litres, with rear seats

folded, which makes it one of the most spacious 4x4 in its segment. The space, the modularity and the numerous storage spaces make it an ideal vehicle for an adventurer or a family. ■

Initial price (3.0 TD6 diesel 258 hp)	
On-the-road price (OTR)	From € 62.200
Engine	
Total displacement (cc)	2,993
Arrangement / cyl. / valves	V / 6 / 24
Power: hp (kW) at rpm	258 (190) / 3,750
Torque: Nm at rpm	600 / 1,750-2,250
Performance	
Top speed (mph / km/h)	130 / 209
Boot capacity (l)	
Fuel tank capacity / reserve (l)	85
Fuel consumption	
Urban (mpg / l/100 km)	28.3 / 8,3
Extra-urban (mpg / l/100 km)	36.2 / 6,5
Combined (mpg / l/100 km)	32.7 / 7,2



## MASERATI GIBLI : L'ATOUT FINAL DE LA CHASSE ?

Après avoir apporté quelques améliorations au Mondial de Paris en 2016, Maserati n'a pas attendu longtemps pour reproposer, cette année encore, à Francfort, un léger lifting.

### La Ghibli, récemment...

Il a fallu patienter jusqu'au Salon de Francfort, en septembre dernier, pour distinguer, en vrai, les détails spécifiques de la dernière mise à jour de la marque au Trident. Maserati propose désormais deux versions de sa fameuse Ghibli, pour le millésime 2018. Retenez la GranLusso, pour la version offrant un peu plus de confort, et la GranSport, pour la version plus dynamique. Pour les deux, la face avant du véhicule arbore des optiques entièrement LED et de nouvelles aides à la conduite. La seule chose qui différencie les deux, à la vue, reste le bouclier avant plus sportif pour la GranSport. À l'intérieur, pas de grandes révolutions, à part le système d'aide à la conduite, l'écran d'infodivertissement de 8 pouces, qui a déjà fait ses heureux. La Maserati Ghibli peut embarquer, sans gêne, quatre adultes pour un beau voyage, même de longue durée.

### Pour l'instant, restons sur la version 2017 !

Première berline sportive de luxe à cinq portes de Maserati, la Ghibli s'est offert une promenade de santé après sa première alimentation en diesel, il y a quelques années. Chose qui a plutôt marché, d'autant que l'esprit « coupé » a été conservé, malgré la silhouette berline de la carrosserie. Les phares, qui font ressortir la calandre, réaffirment le côté félin de la bête, facilement identifiable rien que par le montant arrière. Côté moteur, on retient, pour ce qui nous concerne, trois motorisations V6 turbocompressés, couplées à une boîte automatique à huit rapports ZF AT8 – HP70.

Cinq modes de conduite sont proposés par la transmission, à savoir : Auto Manuel, Auto Sport, Manuel Normal, Manuel Sport et, enfin, le mode I.C.E., qui pourrait faire économiser quelques litres de carburant. Forcément, le mode « Auto Sport » renforce l'adrénaline, tout en modifiant le passage des rapports. Pour les puristes, ce sera le seul mode accepté, car en mode « Auto Normal », par défaut, la concurrence propose déjà mieux.



### Sous le capot et dans le portefeuille

Le moteur V6 de 3.0 litres turbocompressés, à injection essence, affiche un couple de 500 Nm, pour 350 ch, et franchit le zéro à 100 km/h en 5,6 secondes. 8,9 litres sont nécessaires pour avaler les 100 km, tout en rejetant environ 210 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre. Pour ce qui concerne le moteur V6 biturbo de 410 ch, toujours à injection essence, le couple maximal est de 550 Nm, disponible à partir de 4.500 tr/min. Il permet d'atteindre une vitesse de pointe de 285 km/h. Il faudra alors 5 secondes pour le zéro à 100 km/h. Ajoutons que ces deux moteurs ont été développés par Ferrari, dans son usine de Maranello.

Enfin, le V6 diesel turbocompressé de 3.0 litres, Common Rail à injection directe, développe une puissance de 275 ch et un couple de 600 Nm. Première Maserati à recevoir un bloc diesel, la Ghibli V6 accélère de zéro à 100 km/h en 6,3 secondes et est aussi la première Maserati équipée de la technologie Start & Stop. La consommation revendiquée NEDC est de 5,9 litres aux 100 km, mais, en réalité, nous avons situé les responsabilités aux alentours des 6,4 litres aux 100 kilomètres.

Les tarifs, pour une Ghibli diesel 3.0 litres, commencent dès 68.000 € et se situent légèrement au-dessus de 70.000 €, pour les versions essence. Ces prix sont supérieurs à ceux des BMW Série 5 ou Série 6, de la Jaguar XF, de la Mercedes Classe E, que le félin latin entend concurrencer. C'est d'ailleurs l'un de ses points faibles, sans compter un poids important. Le positif se résume à l'identité visuelle, au confort exquis, à la propulsion et aux suspensions. ■

Initial price (Ghibli diesel 275 hp)	
On-the-road price (OTR)	From € 68.600
Engine	
Total displacement (cc)	2,987
Arrangement / cyl. / valves	V / 6 / 24
Power: hp (kW) at rpm	275 (202) / 4,000
Torque: Nm at rpm	600 / 2,000-2,600
Performance	
Top speed (mph / km/h)	155 / 250

After unveiling a couple of improvements at the Paris Motor Show in 2016, it wasn't long before Maserati disclosed once again a slight new facelift, this year in Frankfurt.

### The Ghibli, recently ...

We had to wait until the Frankfurt Motor Show, in September, to distinguish the specific details of the latest updates brought to the trident brand. Maserati offers two versions of its famous Ghibli, in the 2018 version. Notably the GranLusso, which is the slightly more comfortable version, and the GranSport, the more dynamic version. On both, the front sports complete LED optics and new driver-aids. The only thing which differs them both, at first sight, is the front panel, sportier on the GranSport. Inside, no major revolution, apart from the driver-aids, the 8-inch Infotainment screen, which has already made a few people happy. The Maserati Ghibli can easily take on-board four adults for a pleasant journey, even a long one.

### For the time being, let's focus on the 2017 version!

First premium sporty sedan with five doors for Maserati, the Ghibli enjoyed quite a walkover since its first feed of Diesel a few years ago. It was quite a success, especially as the "coupé" spirit remained, and despite its sedan silhouette. The headlights, which emphasize the grille, and reinforce the feline side to the beast, recognizable by its rear frame. On the engine side, key takeaways, at least for us, are the 3 turbocharged V6 engines, coupled with an 8-speed automatic transmission ZF AT8 – HP70.

There are five different driving modes from the transmission: Manual Auto, Sport Auto, Manual Normal, Manual Sport and, lastly, the I.C.E. mode, which can make you save a few litres of fuel. Inevitably, the "Auto Sport" mode accentuates the adrenalin, whilst still altering the gear-shifting. For those purists amongst us, it will be the only acceptable mode, because in default "Normal Auto" mode, competitors already exceed.

### Under the bonnet and in the wallet

The V6 3-litre turbocharged engine, with fuel injection, delivers a torque of 500 Nm, for 350 hp, and goes from zero to 100 km/h in 5,6 seconds. 8,9 litres are required to drive those 100 km, emitting around 210 grams of CO<sub>2</sub> per kilometre. When it comes to the V6 biturbo engine with its 410 hp, again with fuel injection, the maximum torque is 550 Nm, available as of 4.500 rpm. It can reach a top speed of 285 km/h. It will then make zero to 100 km/h in 5 seconds. To note also that both of these engines were developed by Ferrari, in its Maranello factory.

Finally, the diesel 3-litre V6 turbocharged engine, Common rail with direct injection, delivers 275 hp and a torque of 600 Nm. Very first Maserati to get a diesel engine, the V6 Ghibli goes from zero to 100 km/h in 6,3 seconds and it is also the first Maserati to get equipped with the Start & Stop technology. The claimed NEDC consumption is 5,9 litres for every 100 km, but we found it to be more in the lines of 6,5 litres for every 100 kilometres.

Prices of the Ghibli 3-litre diesel start at 68.000 € and are a little over 70.000 € on the petrol versions. These prices are higher than those of the BMW 5-Series, or 6-Series, of the Jaguar XF, and the Mercedes E-Class, which the Latin feline wants to compete against. It's in fact one of its weak points, and moreover a significant burden. The positive aspects of the Ghibli are its visual identity, supreme comfort, rear-wheel drive, as well as its suspensions. ■

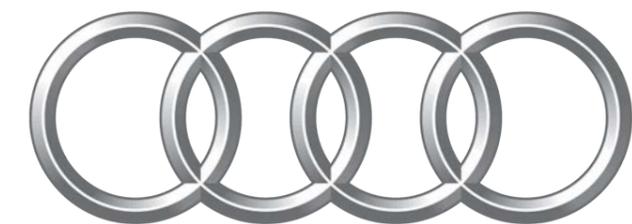
## VOLKSWAGEN ET SES FILIALES TOUJOURS DANS L'OMBRE DU DIESELGATE !



Deux ans après l'éclatement du scandale dit du « Dieselgate », le constructeur allemand Volkswagen et ses filiales Audi, Seat, Škoda et, dans une moindre mesure, Porsche, sont toujours dans la tourmente.

On est en automne 2015 quand le grand groupe allemand Volkswagen reconnaît avoir installé un logiciel truqueur dans les moteurs diesel, qui équipent 11 millions de ses voitures dans le monde. L'objectif était simple à l'époque : faire passer les véhicules pour moins polluants qu'ils ne l'étaient et ce, au nez et à la barbe de tous les spécialistes, pouvoirs publics et experts automobiles. Après cette annonce à feuillet médiatique, tous les propriétaires de Volkswagen, mais aussi de Seat, de Škoda et d'Audi, équipés du moteur diesel de type EA189, après avoir reçu un courrier, devaient se rendre à la concession la plus proche afin de procéder à la modification du logiciel truqué.

Après plus d'un an consacré à cette large opération de nettoyage et de modification sur les millions de véhicules concernés, les propriétaires n'en sont toujours pas satisfaits. Il y a un mécontentement général et massif, car beaucoup de propriétaires, dont les moteurs ont été réglés à nouveau, ont constaté une perte de puissance ou un blocage du moteur suite à la modification. Pour Volkswagen, cité par nos confrères du Figaro en France, « la mise en œuvre de l'action de service n'a pas de conséquence négative, que ce soit sur la consommation de carburant, les émissions de CO<sub>2</sub>, les performances et le couple du moteur, les émissions sonores mais également sur la longévité du moteur et de ses composants ». Cependant, lors d'une simple recherche sur Internet, on tombe sur de nombreux forums dédiés à cette question, avec des propriétaires de voitures très mécontents après la mise à jour de leur moteur. Notons tout de même que d'autres constructeurs tels que General Motors et PSA sont aussi visés par des enquêtes préliminaires toujours sur ce sujet de logiciel espion. Dans un registre qui n'est pas tout à fait identique, Audi, filiale de Volkswagen, a rappelé mi-juillet près de 850.000 véhicules, dans le but d'abaisser leurs émissions de CO<sub>2</sub>, chose que son concurrent Daimler avait également annoncée quelques jours auparavant. On en retient donc que le scandale du Dieselgate avec Volkswagen va encore planer sur l'actualité automobile des prochains mois, voire des prochains grands rendez-vous automobiles comme le Salon de l'Auto de Bruxelles, où chacun voudra démontrer sa bonne foi. À la rédaction, nous serons heureux de vous proposer un dossier spécial dans nos prochaines parutions. ■



## VOLKSWAGEN AND ITS SUBSIDIARIES STILL IMPACTED BY THE DIESELGATE!

Two years after the "Dieselgate" scandal broke out, the German manufacturer Volkswagen and its subsidiaries Audi, Seat, Škoda and, to a lesser extent, Porsche, are still in the turmoil.

It's back in the Autumn of 2015 when the German automotive group Volkswagen admitted to installing a defeat device software in its diesel engines fitted to 11 million of its vehicles around the world. At the time, the objective was simple: make out the vehicles were less polluting than they were, right under the noses of all specialists, public authorities and automotive experts. After the scandal broke out, with high media coverage, all Volkswagen drivers, but also those of Seat, Škoda and Audi, who had a vehicle fitted with a EA189 diesel engine, received a letter inviting them to go to their nearest car dealer to change the cheating software.

After more than a year focused on this large operation of cleaning and altering its millions of vehicles, owners are still unhappy. There is indeed a massive general feeling of dissatisfaction, because many of them, whose engine was set rightly, have noticed a loss of power or even a motor block following the alteration. Quoted by one of our fellow journalists at the Figaro in France, Volkswagen claim that "la mise en œuvre de l'action de service n'a pas de conséquence négative, que ce soit sur la consommation de carburant, les émissions de CO<sub>2</sub>, les performances et le couple du moteur, les émissions sonores mais également sur la longévité du moteur et de ses composants". However, by simply searching on the Net, we see several forums dedicated to this very question, where car owners share their dissatisfaction after their engine was updated. Still, it should be noted that other manufacturers such as General Motors and PSA are also subject to preliminary investigations on the same matter of defeat device software. On another matter, Audi, subsidiary of Volkswagen, recalled almost 850.000 vehicles mid-july, with the objective of reducing its CO<sub>2</sub> emission, which was also something announced by its competitor Daimler just a few days earlier. One thing for sure, the Dieselgate and Volkswagen scandal will continue to overshadow the automotive news feed in the coming months, even maybe the Brussels Auto Show, where every manufacturer will be seeking to demonstrate its good will. From our editorial office, we look forward to issuing a special feature on the matter in our upcoming reviews. ■



## MERCEDES AMG GTC ROADSTER : LES YEUX, LE PIED ET L'OUÏE EN PLEINE PASSION !

Après qu'elle soit décapsulée, l'AMG GT se propulse désormais dans un rôle de donneuse de leçons à ses concurrentes. Pour une fois, nous n'avons pas fait le trajet en GTC Roadster pour vous en raconter le contenu, car vous avez déjà eu droit à un trajet GTR par le passé.

Avec sa gueule béante, dessinée comme pour avaler tout spécimen qui oserait se présenter sur son chemin, l'AMG GTC Roadster n'est pas une bête. C'est un démon des routes, qui ne se refuse aucune limite. Il n'a peur de rien et ne connaît pas le dépassement. Au contraire ! Pour l'homo sapiens que nous sommes, nous avons l'impression d'être en face d'une véritable Formule 1, revisitée pour le monde profane. Oui, en effet, c'est de cela qu'il s'agit ! Avec des limites hors d'atteinte sur route, soit 557 ch, ce loup de grands chemins expédie le zéro à 100 km en 3,1 secondes ! Ce n'est pas plus mal, car l'autre bête que nous mettrons en face dans notre « prochaine sale besogne », c'est la Jaguar F-Type R. Un félin radicalement pénible à maîtriser et qui ne se refuse aucune limite non plus : 550 ch pour commencer, puis on parlera du reste ensuite. Une Jaguar va vite, très vite, et si jamais elle peut rugir entre deux accélérations, alors nous pensons qu'il est temps d'appréter les deux prédateurs pour une chasse unique. À vos marques ! Résultats dans la prochaine Feuille Diplomatique ! ■

## MERCEDES AMG GTC ROADSTER: PASSION SPARKLING IN YOUR EYES, FEET AND EARS!

Once the hood is opened, the AMG GT is geared to giving lessons to its competitors. For once, we didn't take the GTC Roadster for a drive before telling you about it, because you have already read about the GTR drive in the past.

With its gaping mouth, designed as if it was going to swallow all other specimens which would dare to stand in its way, the AMG GTC Roadster isn't a beast. It's a road demon, which knows no boundaries. It fears nothing and at no time feels disoriented. Quite the opposite! For us human beings, it is just like being in front of a Formula 1, revisited for the secular world. Indeed, it is precisely that! With limits remaining out of reach on our roads, because of its 557 hp, this beast dashes from zero to 100 km in only 3.1 seconds! It's probably better that way, because the other beast which it will be set against in our "next dirty job" will be the Jaguar F-Type R. A feline, difficult to master and which has no limits either: 550 hp to begin with, and other features which we'll talk about later. A Jaguar is fast, very fast, and if it can roar in between two accelerations, then it's about time the two predators prepare themselves for an exceptional chase. On your marks! Results in our next Diplomatic Review! ■

DICANNO



“La route vous réserve  
parfois bien des surprises !”

Surprenez-vous avec notre collection sur [www.dicanno.com](http://www.dicanno.com)

**Collection Haute Couture**  
Vente et location de robes de soirée

Chaussée de Bruxelles 216B  
1410 Waterloo  
+ 32 (0)2 203 40 74

TESLA MODEL X :  
LA PLUS RAPIDE AVEC SEPT VRAIES PLACES !



La Model X, version 2017, propose, deux ans après sa première commercialisation, quelques mises à jour et innovations avec toujours l'ascendant électrique.

Prise en main et habitacle

Une longueur de 5,008 m et d'une largeur de 2,083 m, la première SUV 100 % électrique de série de l'histoire propose désormais une autonomie allant jusqu'à 565 km, selon le constructeur. Le silencieux bolide franchit la barre du 0 à 100 km en moins de 4 secondes, avec une agilité presque incroyable, car le véhicule a été bâti sur la plateforme de sa petite sœur, la Tesla Model S. L'habitabilité est à l'image des dimensions extérieures et offre, pour la version sept places, deux places arrière escamotables pouvant accueillir confortablement deux adultes de taille moyenne. C'est déjà une réussite ! En configuration six places, le volume de coffre peut atteindre 2.180 litres, plus encore 187 litres supplémentaires sous le capot avant.

Installé au volant, on constate la même planche de bord que la Tesla Model S, l'écran tactile de 17 pouces central, au format portrait, qui concentre toutes les nombreuses fonctions de la voiture. Il s'agit de la climatisation, de la gestion des portes électriques, du niveau de performances, de la hauteur des suspensions ou encore du pilotage automatique, le tout pouvant être mis à jour à chaque instant par la connexion permanente à Internet. Comme dans la berline, on retrouve les commodos et les commandes de lève-vitres et de réglages des rétroviseurs d'origine Mercedes, et ce n'est pas plus mal. Néanmoins, ce n'est pas encore suffisant pour égaler les standards du premium allemand, car certains assemblages et choix de matériaux, voire de la finition, ne sont pas à la hauteur.

À l'extérieur, on note le rituel qui fait détourner tous les regards : les portes « Falcon », selon Elon Musk, dotées d'une double charnière pour limiter l'encombrement. Il suffit d'appuyer sur le petit rectangle chromé, en lieu et place de l'habituelle poignée, pour lancer la cérémonie d'ouverture des portes. Pas plus de huit caméras entourent le véhicule et permettent

une vision à 360°, tandis que douze capteurs à ultrasons se chargent de la détection des objets aux alentours. Cet ensemble vous évitera sûrement les éventuels accidents avec les passants, un cycliste étourdi ou les murs d'un garage trop exigü.

Puissance, confort et prix

Bénéficiant depuis janvier 2017 d'une autonomie NEDC supérieure à 550 km, la Model X de Tesla est actuellement le SUV électrique de série le plus puissant et offrant la plus grande autonomie. Outre les bornes de recharge ordinaire ou à domicile, le constructeur s'est lancé dans l'équipement en « superchargers » de certains endroits stratégiques, ce qui permet au conducteur de reprendre quasiment toute l'autonomie en 30 minutes. Coup de maître quand même pour Tesla, car ce niveau d'agilité et de comportement dynamique pour un géant de 2,4 tonnes est assez bluffant. Ce qui est moins bluffant reste bien évidemment le prix de base, qui est de 149.450 €, là où les hybrides Plug-in S 500e de Mercedes (124.600 €) ou 740e de BMW (95.750 €) offrent un peu plus de raffinement et zéro émissions sur les trajets courts.

En conclusion, l'agilité surprenante, la technologie avancée, le confort mérité restent les grands points positifs de la Model X tandis que la finition indigne du tarif, la visibilité périphérique arrière insatisfaisante ainsi que les émissions discutables en sont les points faibles. ■

Initial price (X P100D)	
On-the-road price (OTR)	From € 158.450
Engine	
Autonomy (km NEDC)	~542
Power: hp (kW) at rpm	503 (375) / 5,950
Torque: Nm	649
Performance	
Top speed (mph / km/h)	155 / 250
Electric consumption	
kWh / 100 km	23

TESLA MODEL X :  
THE FASTEST WITH SEVEN REAL SEATS!

The X-Model, the 2017 version, offers just 2 years after its first version, a few upgrades and innovations, and remains at the forefront of electric vehicles.

Handling and Interior

5,008 m long and 2,083 m wide, the very first fully electric SUV production car has an autonomy of up to 565 km, according to its manufacturer. The silent racer goes from 0 to 100 km in under 4 seconds, with an incredible dexterity, given it was built on the same platform as its little sister, the S-Model. The interior reflects the dimensions on the outside and offers, for the 7-seat configuration, two foldable places in the rear comfortably seating two average-size adults. It's already a big success! With the 6-seat configuration, the boot capacity can reach 2.180 litres, on top of the extra 187 litres under the bonnet.

Behind the wheel, we see the same dashboard as on the Tesla S-Model, the 17-inch central portrait touchscreen, which centralises the numerous functionalities of the car. Amongst which the air-conditioning, the controls of the electrical doors, the performance levels, the height of the suspensions and also the automatic piloting, all of which can be altered at any moment in time thanks to its ongoing internet connection. Just like on the hatchback, it also has column switches and controls for the window openings and mirror adjustments coming from Mercedes, which is not a bad thing. Nevertheless, it deems to be insufficient in light of standards from the Premium German car maker, because the build and the use of some materials, even of its finishings, are incomparable.

On the outside, what catches everyone's attention are the "Falcon" doors, as so-called by Elon Musk, equipped with a double-hinge to remain compact. All you need is to press the small chromed rectangle placed

where you would normally find the door-handle, to set-off the somewhat ceremonial opening of the doors. Eight cameras surround the car allowing you to have complete 360° vision, whilst twelve ultrasonic sensors take care of detecting surrounding objects. This complete set will most certainly save you from having an accident with pedestrians, a drowsy cyclist or in a cramped garage space.

Power, comfort and price

Since January 2017, the Tesla X-Model benefits from an NEDC autonomy above 550 km, and is currently the most powerful electrical production SUV, offering also the largest autonomy. Besides the public and home charging points, the manufacturer has started equipping strategic locations with "superchargers", which allows drivers to regain almost complete autonomy in just 30 minutes. It's a big hit for Tesla though, because this level of agility and dynamic behaviour on such a giant, weighing 2,4 tonnes, is quite impressive. What is less remarkable is its base price of 149.450 €, if we compare with the Plug-in Hybrid Mercedes S500e (124.600 €), or BMW's 740e (95.750 €) which offer a little more refinement and zero-emission on short distances.

In conclusion, surprising agility, advanced technology, pleasant comfort, remain the strong positive aspects of the X-Model, whilst its high price range, the insufficient driver's peripheral vision at the rear, as well as the debatable emissions are its weak points. ■

## SARAH BOVY PILOTE PRO



À la ville, Sarah est titulaire d'un diplôme de Marketing Management et Senior Consultant dans une multinationale (cabinet de recrutement SThree). Elle est également cheffe d'entreprise et coach certifié Lamborghini Driving Academy. Sur pistes, elle est la plus jeune pilote à avoir couru aux 24h de Spa-Francorchamps et la seule femme pilote courant pour Lamborghini au championnat Super Trofeo Europe...

Petit aperçu de son palmarès des deux dernières saisons

### 2017

- \* Certification d'Instructeur professionnel par Lamborghini
- \* 25h VW Funcup : victoire en catégorie Twin
- \* Total 24h de Spa : course avec une Lamborghini Huracan GT3, seule femme au départ sur plus de 200 pilotes - 6<sup>e</sup> de Classe

### 2016

- \* Lamborghini Blancpain Super Trofeo : course avec une Huracan LP 620-2, team Leipt Motorsport
- \* 24h de Silverstone, UK : course avec une Peugeot 208 officielle - Victoire en Classe A3T et 4<sup>e</sup> au Général
- \* 24h de Dubaï, UAE : course avec une Peugeot 208 officielle

Propos recueillis par la rédaction.

**Sarah Bovy, quel chemin parcouru depuis vos premières séances de karting ! Comment s'est déroulée votre saison ?**

La saison se termine et a été un peu moins remplie que la précédente. Je n'ai pas participé au championnat complet mais j'ai participé aux 24h de Spa, sur une Lamborghini GT3, et j'ai pu terminer la course, pour la première fois, ce qui représente un bel objectif. 2017 a été une année d'essai, car j'ai lancé mon activité dans le coaching et j'ai commencé à travailler beaucoup plus avec Lamborghini. En 2018, mon objectif est de faire au moins aussi bien et de garder le contact avec la course, tout en continuant à développer mes activités en coaching et incentive.

**En tant que cheffe d'entreprise, vous faites partie de la Wonderful Women Community, réseau de femmes entrepreneures et porteuses de projet en Belgique. En quoi vous reconnaissez-vous dans leur slogan « Imparfaites et fières de l'être » ?**

Personne n'est parfait et l'on peut toujours chercher la perfection. Je suis quelqu'un qui aime les choses bien faites et bien carrées, mais je sais que je ne peux atteindre la perfection tout le temps ni en tous points. Je peux donc facilement m'identifier à la partie « imparfaite ».

“ Je suis une vraie passionnée de belles mécaniques ! „

« Fièvre de l'être » ?

Il est important, quand un objectif a été rempli ou pas, de prendre le temps de voir ce que l'on a achevé et réussi. Il y a dix ans, quand j'ai commencé ma carrière dans le sport automobile, je rêvais de grandes choses et, peut-être avais-je même des rêves encore plus élevés par rapport à ce que j'ai déjà accompli. D'un autre côté, il s'agissait de rêves et je ne pensais pas qu'ils se réaliseraient, ne fût-ce qu'au dixième de ce qui s'est passé jusqu'à maintenant. Je suis assez fière de ce qui s'est passé, même si, évidemment, dans les rêves d'enfant cela semble toujours un peu plus grandiose.

**Pensez-vous que les femmes ont une manière bien à elles de développer et de gérer leurs entreprises ?**

On se pose cette question dans beaucoup d'entreprises, mais il est difficile d'y répondre. Personnellement, je pense que chaque personne

développe son entreprise avec sa propre personnalité. Il y a peut-être des grandes lignes qui s'adaptent plus aux hommes ou aux femmes. Mais je ne suis pas très marquée par la différence des sexes et je n'ai pas l'impression que l'on puisse être meilleur dans tel domaine parce que l'on est une femme, ou vice-versa. Je crois, au contraire, que l'on fait avec ses armes. Je ne crois pas uniquement que ce soit lié au genre, mais beaucoup plus lié à la personnalité et aux points forts de chacun. Il y a donc autant de façons de gérer son entreprise qu'il y a de personnalités différentes.

**En tant que Senior Consultant, cheffe d'entreprise et pilote de course, comment voyez-vous les problèmes de mobilité en Belgique ?**

Dans le cadre de mon activité de chasseuse de têtes dans un cabinet de recrutement, j'ai eu souvent l'occasion de réfléchir à cette problématique. Les problèmes de mobilité ou de voitures de société revenaient tous les jours. On se rend compte que l'on vit dans une situation assez hypocrite, dans le sens où il est beaucoup plus intéressant, en Belgique, d'obtenir une voiture de société plutôt qu'une augmentation salariale, parce qu'elle sera moins taxée. D'autre part, les employeurs n'accordent pas beaucoup de flexibilité sur les horaires ni sur le home-working, sans doute par manque de confiance ou d'intérêt, car ils ne sont pas récompensés. Enfin, les transports en commun ne sont pas toujours très agréables... Pour améliorer la mobilité, on pourrait certainement investir moins dans les voitures de société, mais plus dans des horaires flexibles ou le home-working.

**Quels rapports entretenez-vous avec la voiture, en général, et avec la voiture de luxe/de sport, en particulier ?**

Je suis une vraie passionnée de belles mécaniques et j'aime ce qui a un moteur et des roues. Pour moi, une belle voiture ne se définit pas par son prix, mais surtout par les sensations qu'elle procure quand on la croise ou la conduit. Je suis autant émue par une vieille ancêtre, qui a une histoire, qui fait un beau bruit, que par une toute nouvelle Lamborghini Aventador ! Ce n'est vraiment pas une question de prix ni de puissance du moteur, mais beaucoup plus une question d'émotions. J'ai donc des goûts très éclectiques : je passe de la « super car » à la « muscle car » à la petite citadine, sans trop faire attention. J'aime un peu de tout, du moment que c'est bien fait !

**La voiture qui est dans votre garage, en quoi diriez-vous qu'elle vous ressemble ?**

Dans mon garage, j'ai une toute nouvelle Ford Mustang GT V8 de 422 ch. Avec elle, je réalise tous mes événements et mon coaching sur

“ Je fonctionne beaucoup à l'émotion ! „

circuit. Je rêvais de cette voiture depuis mes douze ans... Elle me correspond bien, car elle apporte beaucoup d'émotions ! Et je fonctionne beaucoup à l'émotion ! Entre le look de la voiture, le bruit du moteur, l'histoire du modèle, sa présence dans de nombreux films américains avec lesquels on a tous grandi, je m'y retrouve pas mal. À côté de cela, le véhicule n'est pas tape-à-l'œil ; il ne vaut pas des centaines de milliers d'euros. Elle me ressemble, car c'est une voiture qui procure vraiment de l'émotion pure ! ■

AU FÉMININ : INTERVIEW D'UNE WONDERFUL WOMAN



Avec un rayonnement de plus de 30.000 femmes à travers le monde et 15 canaux de communication, la WoWo Community est le 1<sup>er</sup> réseau professionnel de femmes entrepreneures et porteuses de projet en Belgique.

> Rejoindre le réseau des Wonderful Women ?  
> Consultez : [www.wowocommunity.com](http://www.wowocommunity.com)



Retrouvez toute l'actualité de Sarah Bovy sur [www.sarahbovy.com](http://www.sarahbovy.com) ou sur [www.instagram.com/sarah\\_bovy/](https://www.instagram.com/sarah_bovy/)

Photos © Sarah Bovy sauf mention contraire.



## INTERVIEW

### ANOUK VAN VLIET

Directrice de Communication PSA BeNeLux



Photo by XD for Brusselsroads

## DS 7 CROSSBACK : TENTER DE CONQUÉRIR LE MARCHÉ PREMIUM EN SUV ?

DS Automobiles a profité de l'ouverture de sa nouvelle concession à Tour & Taxis pour présenter le premier SUV de sa marque. Nous avons rencontré Anouk Van Vliet, Directrice de Communication PSA BeNeLux, qui a répondu à nos questions.

**Comment peut-on brièvement décrire la DS 7 Crossback aujourd'hui, hormis le fait qu'elle est LA voiture présidentielle française du moment ?**

**M**erci d'être parmi nous en ce jour de l'ouverture officielle de notre store à Tour & Taxis. DS 7 Crossback ouvre la seconde génération des modèles DS, marque visionnaire depuis ses débuts. Ce SUV mondial, raffiné et technologique, incarne le savoir-faire français, en associant belles matières, gestes artisanaux et innovations technologiques. Sachez que ces équipements de pointe apportent sérénité, dynamisme et performances. Pour ce SUV, innovation, savoir-faire et sur mesure sont les maîtres-mots. Les pionniers, les passionnés des dernières tendances... c'est-à-dire les hommes et femmes en quête d'une nouvelle expérience automobile et de sensations uniques auront le choix entre cinq univers d'intérieur distincts (les Inspirations DS), quatre motorisations au tempérament dynamique et 15 équipements high-tech, pour des tarifs Belgique allant de 31.940 € à 62.000 € (avec l'édition de lancement DS 7 Crossback E-Tense 4x4).

**Qu'apporte la DS 7 en matière de technologies récentes, mais aussi de sécurité de route et de confort ?**

Avec notre DS, ce sont les prémices de la voiture autonome et des technologies d'avant-garde qui apportent au conducteur, comme à ses passagers, plus de sérénité, de sécurité et de confort. Par exemple, vous avez :

- \* **DS Connected Pilot** qui ouvre la voie à la conduite autonome ;
- \* **DS Park Pilot** qui permet le stationnement automatique... et surtout une vigilance de tous les instants ;
- \* **DS Driver Attention Assist** qui détecte les signes d'inattention et de fatigue ;
- \* **DS Night Vision** qui offre une visibilité accrue en conduite de nuit (jusqu'à 100 m).

Ce sont autant de technologies qui peuvent aujourd'hui rassurer nos clients et ce n'est pas fini... En plus d'être magnifiques, les **DS Active LED Vision** offrent le privilège d'être « accueilli » par sa voiture et de conduire en toute sécurité grâce aux projecteurs LED de jour et de nuit. Enfin, vous le savez, DS, en digne héritière, propose la suspension du 21<sup>e</sup> siècle :

**DS Active Scan Suspension**, un système actif grâce à une caméra, qui détecte et anticipe les imperfections de la route, par pilotage continu des amortisseurs.

**Dans quels types de motorisation la DS 7 Crossback compte-t-elle se dévoiler ?**

Pour une conduite à la fois dynamique et sereine, quatre motorisations thermiques et des boîtes de vitesses automatiques à huit rapports sont disponibles dès le lancement. À terme, DS 7 Crossback disposera de cinq motorisations puissantes et efficaces ; pour son lancement en Europe, nous proposons une offre de quatre moteurs respectant d'ores et déjà la norme antipollution Euro 6.2 :

- 2 moteurs essence turbo : les 4 cylindres PureTech 180 et PureTech 225, couplés avec la boîte de vitesses automatique de dernière génération à huit rapports EAT8. Avec ces deux moteurs, on dispose respectivement de 250 et 300 Nm de couple à 1.900 tours/min et d'une consommation à partir de 5,9 litres aux 100 km.
- 2 moteurs diesel « coupleux » et turbo : le BlueHDi 130 en boîte manuelle et le BlueHDi 180 en boîte automatique, avec respectivement 300 Nm de couple à 1.750 tours/min et 400 Nm de couple à 2.000 tours/min. Ils offrent surtout une consommation inférieure à 5 litres aux 100 km (respectivement 4 et 4,9 l/100 km).

**La plupart des constructeurs automobiles proposent des moteurs alternatifs, de plus en plus électriques, hybrides etc. Quelle est la politique de DS ?**

Oui, en effet, 2019 annonce l'arrivée de la chaîne de **traction hybride rechargeable, haute performance**, baptisée **E-Tense 4x4**. Avec ses 300 ch, ses quatre roues motrices et ses 50 km d'autonomie en mode zéro émission (cycle WLTP), elle coiffera cette offre moteur. Pour obtenir de telles prestations, elle combine un bloc essence de 200 ch et deux moteurs électriques de 80 kW chacun, couplés à une batterie de 90 kW.

**À partir de quand la DS 7 Crossback est-elle disponible ?**

La DS 7 Crossback peut être commandée en ligne ou dans le réseau des DS Stores. Les premières livraisons, pour le public, sont prévues à partir de fin février 2018. ■



## 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

Free WiFi

P Parking

♿ Lift

Visa Mastercard American Express



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF  
AVANT-GARDE

## DS 7 CROSSBACK

INNOVATION  
ET SAVOIR-FAIRE SIGNÉS PARIS



PROCHAINEMENT



SMART FORTWO  
ELECTRIC DRIVE



NOUVELLE  
MERCEDES  
CLASSE S



JAGUAR XF SPORTBREAK



RANGE ROVER VELAR

DS préfère TOTAL DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

3,9 – 5,9 L / 100 KM 101 – 135 G CO<sub>2</sub> / KM

Informations environnementales [AR 19/03/2004] : [www.dsautomobiles.be/fr/univers-ds/consommation-a-usage.html](http://www.dsautomobiles.be/fr/univers-ds/consommation-a-usage.html) - Plus de renseignements auprès des distributeurs DS.

DSautomobiles.be



# DICANNO

ELEGANCE & SOLIDARITY.

DISCOVER OUR EXCLUSIVE HAUTE COUTURE COLLECTION  
IN YOUR DICANNO BOUTIQUE.

Chaussée de Bruxelles 216B, 1410 Waterloo  
Phone: 0032 (0) 2 203 40 74  
Email: [dicanno@dicanno.com](mailto:dicanno@dicanno.com)  
[DICANNO.COM](http://DICANNO.COM)