



## L'édito

La vente des voitures neuves en Belgique se porte bien : pour le premier trimestre de cette année, le marché affiche une hausse de près de 9,5% par rapport à la même période de l'année dernière. De quoi se montrer optimiste pour le reste de l'année. Le trio de tête se compose provisoirement de Volkswagen, avec 14.471 voitures immatriculées, Renault (13.414) et BMW (12.809). Mais, ce qui est le plus remarquable, c'est l'évolution des voitures Diesel: leur part de marché représentait 75,3 % en 2011 pour tomber à 47,1% en ce début d'année. Pour la première fois depuis 1997, on vend donc plus de voitures à essence que de voitures diesel. A noter que les hybrides progressent aussi et dépassent le seuil des 4%. Doit-on y voir un regain de sentiment écologiste, ou la conséquence de l'annonce d'une évolution assez proche du prix des carburants en défaveur du gasoil? A suivre...

La Rédaction



## Le mot du Président

Nul n'ignore que les véhicules électriques et hybrides, commencent à se répandre dans le marché.

Nul n'ignore la spécificité et le danger que peuvent représenter certaines zones de ces véhicules, dont les composants « hautes tensions ».

Tous les Confrères ont suivi la formation spécifique de base, les ayant sensibilisés aux dangers potentiels liés à ces technologies, mais n'en faisant pas des spécialistes !

Ces technologies particulières induisent, en cas de réparation, l'intervention de personnels compétents pour effectuer les réparations.

Nous savons que chaque marque à ses particularités et que ni les réparateurs toutes marques ni nous, ne les maîtrisons !

La Loi précise dans l'article 4, en son point 6 :

*« La détermination des travaux et modes de réparation propres à assurer la mise ou la remise en état d'un véhicule, l'estimation de leur coût et la vérification de leur bonne exécution; »*

En pratique il nous faut définir, pour chaque cas spécifique, le mode de réparation le plus approprié. Se pose dès lors la question de la formation adéquate des personnels des réparateurs toutes marques, lorsqu'il y a des travaux de réparation touchant de près ou de loin, à ces technologies spécifiques.

Lorsque l'on sait que chez les réparateurs de marques il y a des personnels spécialisés et certifiés par le constructeur, soyons vigilants à prendre les bonnes mesures, en pareils cas, chez les réparateurs toutes marques.

En clair prenez les mesures conservatoires pour imposer au réparateur l'intervention de personnels certifiés par la marque du véhicule, lorsque certains travaux sont à opérer sur ce type de véhicule.

Si une réparation, après sinistre, n'est pas effectuée dans les règles de l'art, le système de haute tension d'un véhicule électrique ou hybride peut être mortel pour le réparateur non avisé, ou même pour le conducteur, suite à la tension élevée qui pourrait se libérer !

Soyons donc vigilant, notre responsabilité pouvant être engagée ou vu de ce que la Loi nous privatise et donc nous impose !

Bon travail à tous,

P.Sorel,  
Président UPEX





## L'agenda

### NATIONAL

19/05/2017 - 21/05/2017  
Spa Classic à Francorchamps

06/05/2017 - 28/05/2017  
50 ans de la Fiat 500 à Autoworld

06/17 : élection des directions régionales et de 12 des 20 prochains membres du Conseil de direction

### INTERNATIONAL

01/06/2017 - 03/06/2017  
AG de la FIEA à Chypre

## Echos du national

- La passation de pouvoir (et des comptes) entre notre trésorier Eddy Speer et son successeur Benny De Houwer s'est faite dans la bonne humeur.



- Après une réunion UPEX/IEA le 28/4/2017 pour concertation, un projet commun de dépliant (plaquette) destiné à l'information sur les activités de l'Expert et son cadre légal est en cours d'élaboration finale avant impression pour distribution vers nos partenaires et interlocuteurs et à destination du grand public.

## Echos de l'IEA

Au conditionnel, dans le courant de juin 2017, il serait question d'une AG extraordinaire avec vote concernant la révision de la cotisation annuelle.

## Echos de la FIEA

Dernier arrivée à la FIEA avec la Côte d'Ivoire, la CAAEA a tenu à organiser la prochaine assemblée générale dans son pays. Celle-ci se tiendra du 1er au 3 juin prochains à Limassol et aura pour thème " Chypre : petit pays, grands défis, quelle contribution des experts en automobile aux enjeux de la sécurité routière?"

On épinglera en particulier l'intervention du confrère A. Evaggelou qui traitera de l'ensemble des technologies de sécurité embarquées chez Toyota et celle de M. Aloneftis,

## Vu sur le web



*La vague néo-rétro n'épargne même pas les utilitaires. Voici comment s'offrir un Citroën HY tout neuf, mieux connu sous le sobriquet de "Tube", lorsqu'on dispose d'un Citroën Jumper moderne : Fabrizio Caselani et le designer David Obendorfer vont lancer la production d'un kit permettant de déguiser votre camionnette de livraison en un engin qui a eu la sympathie de plusieurs générations d'artisans*



*John Surtees s'est éteint le 20 mars dernier à l'âge de 83 ans. Pilote exceptionnel et pluridisciplinaire, il est le seul au monde à avoir remporté un championnat du monde en Formule 1 (sur Ferrari en 1964) et en Moto (3 fois champion du monde en 350 cc sur MV Agusta en 1958-1959 et 1960 et trois fois les mêmes années en 500 cc pour la même écurie). Nous le voyions encore régulièrement au Goodwood Revival : il aura brillé par sa gentillesse et sa modestie jusqu'au bout.*



### Est-ce que le downsizing touche à sa fin?

Les futures normes de dépollution RDE (real driving emissions) qui entreront en vigueur en 2020 seront basées sur des mesures effectuées en situation réelle de roulage. Or il se fait que les utilisateurs de petites cylindrées suralimentées exploitent davantage leur petit moteur, ce qui entraîne un surcroît de consommation. En conséquence, ces nouvelles normes pourraient pousser les constructeurs à revenir à des cylindrées supérieures.

### Carter en plastique

Jusqu'à présent, le carter d'huile était en métal (acier, aluminium, fonte d'aluminium). La transition vers le carter d'huile en plastique est déjà en marche puisque la Golf VII nouvellement restylée bénéficie de cette évolution. Mais pourquoi vouloir une pièce en plastique pour un endroit contenant de l'huile à plus de 80°C ? Certains diront « le coût », et ils auront raison mais, en plus, le gain de poids est colossal et la résistance aux chocs est bien présente. Et au niveau de la température, rien à craindre. D'un point de vue entretien, sachez que la vidange en devient totalement facilitée étant donné que le bouchon de vidange intègre un canal avec un écoulement vers le bas. Avantages concrets ? Gain de place et de poids puisque ce carter peut épouser la forme de la boîte de vitesses ! De plus, le fait que le radiateur soit emboîté directement sur le carter d'huile supprime purement et simplement les deux durites et colliers de serrage associés, ce qui garantit l'absence de possibles fuites sur le long terme. Et encore : on gagne un système de clapet permettant de créer à la volée un circuit court d'huile : lorsque votre moteur est froid, seule une petite quantité d'huile est utilisée (le minimum syndical si l'on s'en réfère à la présentation puisque la boucle a une micro-réserve de quelques centilitres) afin que la montée en température soit extrêmement rapide. Le clapet va ensuite diluer cette huile chaude jusqu'à ce que l'intégralité de la réserve d'huile soit à température pour passer en circuit long. D'où moins de consommation les premières minutes de roulage, et la possibilité de bénéficier plus tôt des meilleures ressources moteur ! Et pour rester sérieux, un gain certain en matière d'émissions de polluants puisqu'on peut avoir une combustion complète bien plus tôt et limiter le surplus de carburant habituellement injecté lorsque le moteur est froid.



Ah, ces doux chérubins ! Comme c'est gentil de penser à la fête des pères !

### En bref

- Le fabricant des voitures de sport TVR renait de ses cendres : pour 100.000 € le candidat acheteur disposera d'une coque en carbone et d'un V8 Cosworth de 400 ch.
- Le nombre de tués en 2016 sur nos routes a diminué de 13% en un an. On a déploré 540 victimes, chiffre qui n'a jamais été aussi bas, mais l'objectif de moins de 420 tués en 2020 semble encore loin.