

## L'édito

Aujourd'hui, la raréfaction des ressources naturelles et le changement climatique représentent deux enjeux mondiaux majeurs qui pèsent sur l'environnement et le secteur automobile. En réaction, le législateur européen impose des objectifs de plus en plus stricts aux constructeurs automobiles en matière d'émission de CO2 des véhicules. Tout ce qui permet de grappiller quelques précieux grammes de CO2 par kilomètre est donc bienvenu, ce qui pousse les manufacturiers de pneumatiques à trouver des solutions pour diminuer la résistance au roulement tout en assurant une même longévité et une même tenue de route, bref à résoudre la quadrature du cercle, comme vous le verrez en page 2.

À l'approche de 2026 où, sauf élément inattendu, les véhicules de société devront être à 100% électriques, il nous a semblé intéressant d'attirer l'attention du lecteur sur une étude réalisée par l'ADAC sur la véritable consommation de ces véhicules.

La rédaction

## L'agenda

### NATIONAL

16/10/2020 – 13/12/2020

Mazda 100 Years  
Autoworld

### FORMATIONS

Il est vivement recommandé de se rendre régulièrement sur le site de l'Institut, pour s'informer sur l'annulation de certaines formations suite au COVID-19



## Le mot du Président

Chers Confrères,

La dernière Newsletter de l'Institut rappelait, à juste titre, nos obligations en matière de signalement des véhicules ayant subi des dommages aux éléments de sécurité définitifs dans l'AR de 1968 bien connu de tous !

Trop souvent encore on nous soumet des photos de véhicules qui n'ont pas été signalés pour le « Contrôle Technique après Accident » alors que c'est incontestable au vu des photos (source IVO) !!

Merci à tous d'y être attentifs.

En ce qui concerne les « Pertes Totales Techniques » nous sommes à nouveau fortement sollicités pour donner avis sur des véhicules lourdement endommagés et non renseignés en perte totale technique ...

...alors que les photos montrent à suffisance que le véhicule ne sera jamais remis sur la route !

ceci n'est pas un des critères retenus jusqu'à présent lors de l'élaboration de la procédure, mais je vous invite à y être attentif, principalement sur base des critères « W » et « Y » !

Par exemple et non limitativement :

- Est-il raisonnable de ne pas renseigner en « perte totale technique » un véhicule dont le compartiment moteur et le début de l'habitacle, sont totalement calcinés ?
- Est-il raisonnable de ne pas qualifier de « perte totale technique » un véhicule accidenté par l'arrière et raccourci de moitié ?

Nous aurons certes l'occasion d'en reparler dès que la période COVID sera en état de ne plus pourrir les relations.

Prenez soins de vous,

P. Sorel  
Président

## Vu sur le web



Le professeur Gordon Murray, figure emblématique du monde de la compétition automobile et créateur de la supercar McLaren F1 de 1993, réédite son exploit : la GMA T50 a également 3 sièges à l'avant, avec le conducteur au centre. Elle se passe de tout appendice aérodynamique puisqu'une turbine implantée entre les feux arrière s'occupe d'orienter les flux d'air selon les besoins. Comme son illustre aïeule, elle reçoit un V12 atmosphérique, mais cette fois il s'agit d'un moteur qui lui est dédié, un Cosworth de 3,9 litres qui monte à plus de 12.000 tours/m et qui délivre 663 ch !

## Actualités

### Technologie « Enliten »



Bridgestone annonce le lancement d'Enliten, une technologie innovante dans la fabrication des pneus pour voiture. Ce type de pneu permet de réduire la résistance au roulement d'en moyenne 20% par rapport à un pneu d'été haut de gamme standard. Ainsi, les pneumatiques équipés de cette technologie contribuent à diminuer la consommation de carburant et les émissions de CO2 des véhicules à combustion, et pour les véhicules électriques, cette innovation prolonge la durée de vie des batteries et augmente l'autonomie des véhicules. Cette avancée pour les constructeurs automobiles, les conducteurs et l'environnement se traduit également par une meilleure maniabilité et stabilité du véhicule, pour un plus grand plaisir de conduite. Enfin, Enliten autorise une baisse moyenne de 10% du poids

des pneus. Par conséquent, moins de matières premières sont nécessaires à la fabrication et la résistance au roulement est inférieure. La VW Golf 8 peut en disposer en première monte.

### Consommation effective des véhicules électriques

Les informations de consommation d'un véhicule électrique affichées sur l'ordinateur de bord correspondent au courant sortant de la batterie pour alimenter le ou les moteurs. Ce que l'utilisateur ignore en revanche, c'est qu'une partie du courant traversant le chargeur embarqué pour être stocké ensuite dans la batterie « fuit » par effet Joule. Afin de connaître la consommation totale d'un véhicule électrique, l'utilisateur devrait donc également être informé de la quantité d'électricité qu'il paie mais qui n'est pas révélée par l'ordinateur de bord. L'ADAC, la fédération allemande des automobilistes, a ainsi comparé la consommation totale lors d'une charge et celle affichée par l'ordinateur de bord de 15 véhicules et a constaté que les chiffres diffèrent de 10 à 25 %, avec en tête la Tesla Model 3 LR (24,9% de pertes), alors que le meilleur élève est le KIA e-Niro 64 kWh qui reste sous la barre des 10 % (9,9 %).



L'ADAC demande donc aux constructeurs d'informer leurs clients du niveau de pertes en pourcentage dans les informations techniques.

## En bref...

- La Bugatti Type 59 sports de 1934, qui avait remporté le Grand Prix de Spa avec René Dreyfus à son volant et que Bugatti avait ensuite transformé en une version de route pour Léopold III, a été vendue pour 10,7 millions.
- Peugeot abandonne le lion debout sur ses pattes arrière et revient en 2021 avec un logo plus proche de ce qu'on avait connu auparavant.
- L'ESP de Bosch a 25 ans. Inventé par le Néerlandais Anton Van Zanten, ce système a été popularisé suite au renversement de la Mercedes Class A de 1997 alors qu'elle subissait le test de l'élan en Suède.



## Le Dagen H



Dans la nuit du 3 septembre 1967, la circulation est interdite entre 1h et 6h du matin dans tout le pays. A Stockholm, le temps de préparer les routes et les intersections, tout est bloqué entre le 2 septembre 10h et le 3 septembre 15h.

Si la grande majorité des véhicules circulant dans le pays ont déjà un volant à gauche, les tramways disparaissent et sont remplacés par de nouveaux bus avec une entrée sur le côté droit.



Le dimanche 3 septembre 1967 à 5h00 du matin, la Suède est à l'arrêt. Lors du Dagen H, le sens de circulation change et passe à droite pour être harmonisée avec celui des pays voisins. Durant plusieurs décennies, les autorités tentent de faire changer ce sens mais se heurtent à chaque fois aux réticences de la population. Mais, en 1963, le Parlement décide d'adopter l'Högertrafik, soit la conduite à droite. Durant les quatre ans qui précèdent le Dagen H (jour H pour Högertrafik), le paysage automobile suédois se transforme. De nouveaux panneaux, emballés dans du plastique noir, sont positionnés. Une nouvelle signalisation au sol – peinte en blanc – remplace celle peinte en jaune.

Le lundi 4 septembre, 125 accidents de circulation sont comptabilisés dans le pays contre 130 à 198 lors des autres lundis. Selon le gouvernement, aucun accident mortel n'est à attribuer à ce changement de sens de circulation. Une baisse générale des accrochages fut d'ailleurs notée car les véhicules roulant en Suède étaient surtout adaptés à une conduite à droite avec le volant à gauche.

## Qui est en tort, qui est en droit ?



Ce photomontage illustre bien le danger qui existe pour les motards de prendre leur virage trop à la corde dans les routes de montagne où la visibilité est réduite.

En effet bien que l'autocar et la moto évoluent sur leur bande respectives sans empiéter sur la ligne médiane, l'accident est inévitable.

## L'hiver approche

Si vous avez besoin de bois de chauffage cet hiver, vous pouvez vous faire livrer à domicile par la patron, au volant de son camion Citroën U23, mais de préférence avant la tombée de la nuit parce que le phare gauche ne fonctionne pas.

