

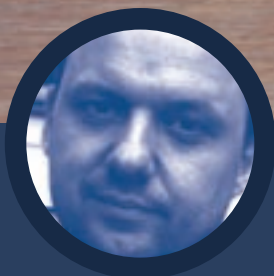
# INMOTION

Opel Fleet Magazine

janvier 2003, 3ème année, n° 4

## Opel Meriva

Une autre dimension !



Salon de Bruxelles 2003  
Interview Jan van Esbroeck (Night of the proms)



# INMOTION

janvier 2003, 3ème année, n° 4

Cher Gestionnaire,

Avant toutes choses, Opel Belgium vous souhaite une année 2003 heureuse et prospère. Nous avons l'espoir d'en faire, ensemble, une année mémorable !

En janvier, nous allons connaître un nouveau Salon, consacré cette année aux véhicules de loisirs et aux utilitaires légers, jusqu'à 7,5 tonnes. Chez Opel, nous sommes fin prêts pour cet événement !

Notre gamme complète d'utilitaires de moins de 3,5 tonnes – avec les fameux modèles Combo, Vivaro et Movano – va s'enrichir encore d'une version rehaussée, dans tous les sens du terme, du Vivaro : le H2.

Notre réseau de concessionnaires spécialisés en utilitaires est à présent entièrement opérationnel, et son expertise se traduit dans l'excellence du service qu'il apporte à ses clients.

Il est vrai qu'entretemps, les utilitaires Opel ont fait une entrée remarquée dans le paysage automobile.

Dans le segment des plus petits monovolumes, nous allons lancer en début d'année le nouvel Opel MERIVA. La presse a eu des réactions extrêmement positives à l'égard de ce nouveau modèle, et nous avons la conviction qu'il va remporter un grand succès. Le Meriva va certes s'imposer comme véhicule de loisirs, mais il ne manquera pas non plus de séduire notre clientèle 'flottes'. Vous aurez l'occasion de le découvrir à notre stand, au Salon.

En 2002, le marché automobile belge a enregistré une baisse de plus de 4%, qui doit sans conteste être mise sur le compte d'un fléchissement économique. Une entreprise ne peut pas se permettre de se focaliser sur de telles circonstances : Opel continue à tout mettre en œuvre pour répondre au mieux aux besoins spécifiques de ses clients fleet. Nos dealers Fleet Excellence ont reçu une formation particulière qui leur permet de soutenir leurs clients par leurs avis et de leurs conseils. Et de les aider au mieux en dialoguant avec eux sur la meilleure manière de gérer leur parc automobile. La division des flottes d'Opel souhaite jouer un rôle novateur en la matière et lance un nouveau concept, à l'usage du marché des flottes. Vous trouverez dans ce magazine et dans le dépliant qui l'accompagne tous les détails utiles en la matière. Nous nous réjouissons de vous revoir au Salon !

Bonne lecture.

Freddy De Mulder  
Director Sales & Marketing Division

Pierre Deneus  
Manager Sales

Paul Gestels  
Manager Business to Business

PS. N'oubliez pas de compléter votre formulaire réponse 'Salon', et de nous l'envoyer !

## Sommaire

Opel Vectra	•03• 'Volant d'or'
Le département Fleet	•04•
Salon de bruxelles 2003	•06•
Testimonials	•08•
La Vectra se défend bien en Europe	•09•
Meriva	•10• Une autre dimension
Night of the proms	•12•
Speedster Eco	•14•
Drivers tips	•15•
Fleet Excellence Dealers	•16•



# Opel Vectra

Un sacré coup de volant !

Ce sont des ingénieurs automobiles, des spécialistes du sport mécanique et des célébrités représentant les "conducteurs de tous les jours" qui l'ont décidé : l'Opel Vectra est la meilleure berline moyenne. Ce jury, composé de 28 membres a en effet attribué le Volant d'or pour cette catégorie à l'Opel Vectra, devant les Mazda 6, Nissan Primera, Saab 9-3 et Skoda Superb. Le jury a ainsi eu l'occasion de tester chacune des voitures inscrites dans la compétition durant deux journées sur la piste d'essais du constructeur Pirelli, située à Vizzola, non loin de Milan.

## Stabilité hors pair !

Parmi les éléments déterminants qui ont fait la différence à l'avantage de la Vectra, figurent indéniablement le Interactive Driving System (IDS) comprenant le contrôle de stabilité optimisé ESPPlus (en option) qui, à l'inverse de systèmes concurrents, agit de manière sélective sur les freins et cela, jusque sur trois roues. Le fonctionnement particulièrement efficace du système ESPPlus associé au comportement de haute facture de la Vectra, le tout assorti d'une grande marge de sécurité ont particulièrement séduit les spécialistes du sport automobile. Ceux-ci devaient en effet juger des qualités des voitures en termes de comportement dynamique et de freinage. Les autres membres du jury ont plutôt axé leur décision sur le confort d'assise et d'insonorisation ainsi que sur sa qualité de finition et d'habillage intérieur.

Voilà qui laisse augurer de bonnes choses pour la nouvelle Vectra qui se place ainsi à nouveau dans le peloton de tête de sa catégorie au sein de toute l'Europe !

Chaque année, le journal hebdomadaire allemand Bild Am Sonntag attribue les Volants d'or aux voitures des diverses catégories. Preuve de ses qualités en matière de sécurité, l'Opel Vectra a remporté la palme dans la catégorie des berlines moyennes.

# L'équipe Fleet chez Opel: fin prête pour une nouvelle année réussie!



Le marché fleet est peut-être bien le consommateur de main-d'œuvre par excellence. Sans cesse en mouvement, il requiert une flexibilité sans cesse renouvelée. L'équipe fleet d'Opel Belgium a tout mis en oeuvre afin de réaliser une autre année réussie: une nouvelle structure a été créée depuis

l'automne et la stratégie 2003 prendra un tout nouveau visage. Le manager B-to-B, Paul Gestels, s'en explique à l'intention des clients de la gamme fleet.

Jusqu'à l'année dernière, les clients fleet avaient l'avantage des 'prix nets Fleet'. Paul Gestels opère un bref retour en arrière:

"cela signifiait une réduction fleet combinée à des actions spécifiques, par exemple les exécutions Business et Navigator de certains modèles." Une approche qui a fait la preuve de son utilité, même si le secteur commençait à se poser des questions. Les compagnies de leasing s'interrogeaient ainsi à propos de la valeur de reprise, et

De gauche à droite:

Wim Halsberghe, Rik Gommeren, Aldo

Christianelli, x, xx, xxx,

Paul Gestels et Patrick Broes

## Toute l'équipe réunie dans un seul département 'Business Sales' qui chapeaute le tout

pour le client final, il n'était pas toujours facile de calculer la combinaison la plus avantageuse.

"Nous voulons coller de près aux souhaits de nos clients," affirme un Paul Gestels hyper-motivé. "Pour 2003, nous allons revoir notre approche en tenant compte des remarques qui nous ont été faites. Dorénavant, les prix standard de tous les modèles Opel seront identiques pour tous. Plus de réductions fleet compliquées, mais un prix de base valable pour tous. Les clients fleet auront toutefois l'avantage de profiter de packs d'équipement spécialement prévus à leur intention, et qui leur seront proposés à des tarifs extrêmement avantageux." Voilà qui résout du même coup le problème de la valeur résiduelle, d'autant plus que cet équipement supplémentaire augmente encore la valeur intrinsèque de la voiture. Le client final est ainsi parfaitement au courant de ce qu'on lui propose et il est à même de calculer le bénéfice qu'il en tire. Les Corsa, Astra, Zafira et Vectra seront les premiers modèles présentés selon cette nouvelle approche. Les Meriva et Signum suivront sans aucun doute.

### La continuité

Avec cette nouvelle approche, l'équipe fleet de Opel vise un seul but: la continuité! "les conditions seront inchangées pendant toute l'année 2003," précise Paul Gestels. "Parallèlement, je tiens à souligner que les choses n'ont bougé qu'au niveau des produits et des prix. Nous n'avons pas modifié le mode de fonctionnement, avec des 'Fleet Excellence Dealers' spécifiques soutenus par l'équipe fleet de l'importateur. Mais attention : cela ne veut pas dire que nous n'allons pas tout tenter pour nous améliorer en continu. C'est dans cette optique que l'équipe fleet a vu arriver de nouveaux visages depuis l'été." Le Fleet Manager fait ainsi référence à l'adaptation de l'organisation interne, dont il tient à parler plus longuement.

### Une nouvelle organisation

L'équipe fleet 'new look' cadre pour l'essentiel dans une révision générale des structures au sein de la marque, révision toujours en cours actuellement au niveau Benelux. "C'est ce que l'on observe en tout cas avec la nomination de Freddy De Mulder au titre de Directeur Marketing Benelux,"

nous explique Paul Gestels. "En ce qui concerne notre propre équipe, elle est plus uniforme. En fait, on pourrait parler d'un seul département 'Business Sales' chapeautant le tout." D'une manière plus détaillée, cela signifie que tout ressort dorénavant à une seule équipe - Fleet & Lease, court terme, véhicules utilitaires, marchés spéciaux et véhicules d'occasion OK Quality... "Nous collaborons de manière beaucoup plus étroite à présent," s'enthousiasme Paul Gestels. "Grâce à la concertation permanente, nous sommes en mesure de répondre directement aux questions des clients, de résoudre les problèmes et caetera. La communication au sein de notre équipe s'en trouve bien et le client y a tout avantage. Les nouveaux collaborateurs se sont en outre très vite intégrés et la bonne ambiance ainsi que l'excellente collaboration font de nous une véritable 'happy family'. Et si cela se remarque à l'extérieur, c'est encore mieux!"

# Trois modèles-clé



En deux ans à peine, Opel a lancé une gamme entièrement neuve de véhicules utilitaires légers. La série commence avec le Combo de la deuxième génération et est complétée avec les Vivaro et Movano.



Le segment des fourgonnettes compactes prend de plus en plus d'importance ces derniers temps. Opel a donc mûrement réfléchi avant de développer le Combo de la deuxième génération. La version fourgonnette est baptisée Cargo, et l'exécution voiture parti-culière 'Tour'. La première chose que l'on remarque face au Combo nouveau style, c'est la forme homogène de sa carrosserie. Le poste de pilotage et l'arrière qui héberge l'espace de chargement se fondent d'une manière quasi invisible à hauteur de la ligne de toit. Si la gamme Opel vous est familier, vous remarquerez sans doute une

ressemblance avec le museau de la Corsa – ressemblance qui ne doit rien au hasard. Malgré cet air de famille, le Combo Cargo est vraiment unique dans son genre. La suspension a notamment été adaptée et la capacité de charge maximale s'élève même à 810 kg. Malgré la référence visuelle à la Corsa, le Combo est bien plus grand. La longueur totale de la carrosserie est ainsi de 4,32 mètres et l'empattement fait même 10 centimètres de plus que sur le précédent Combo. Ajoutez à cela une carrosserie fort haute, et on obtient un volume de chargement de 3.200 litres. La surface de chargement fait 1,78 m de long et 1,38 m de large. Sur les exécutions à paroi partielle entre la cabine et

l'espace de chargement; la partie droite de la surface de chargement peut être allongée jusqu'à 2,70 m. Il suffit pour cela de rabattre le dossier du siège passager. Opel a également soigné l'accès à l'espace de chargement: deux portes symétriques sont montées à l'arrière et se prolongent jusqu'au toit – ce qui permet de charger une europalette. Le Combo Cargo est également proposé avec une porte coulissante latérale. Sur les trois moteurs commercialisés, deux sont des turbodiesels à injection directe d'une cylindrée de 1,7 l. Le premier moteur à inter-cooler développe 75 ch, le second en développe 65. Quant au moteur essence de 1,6 l, il développe 87 ch.

Le Vivaro est le deuxième modèle-clé dans la gamme des utilitaires. Ce fourgon de moyenne taille présente un design tout à fait original. Développé en collaboration avec Renault, il est produit par Opel. Le Vivaro n'a certainement pas raté son entrée: en 2002 il a été élu 'Van of the year'. Le Vivaro est proposé avec deux empattements différents, tandis que la capacité de charge s'élève à 1.000 ou à 1.200 kg. Outre la version fourgon traditionnelle, on compte également une exécution combi et depuis peu, une autre exécution à double cabine en combinaison avec un espace de chargement séparé. Dès le printemps prochain, le Vivaro sera aussi commercialisé avec un toit surélevé. Le Vivaro est équipé de deux turbodiesels 1,9 l DTI à injection directe 'common rail' au choix. Leur puissance s'élève à 80 ch ou 100 ch. A partir du salon, Opel proposera également un 2.5 DTI de 120 ch. En guise d'alternative, un moteur essence 2.0 16v (120 ch) est également disponible.

La série est complétée vers le haut avec le Movano, proposé en trois hauteurs de carrosserie et autant d'empattements. Outre des fourgons et des combis, on observe des combinaisons châssis/cabine, des plate-formes/cabines, des bennes basculantes, des pick-ups et des bennes à simple ou double cabine. Opel prévoit trois turbodiesels 'common rail' de 82, 90 ou 115 ch. Palais 9 ,Stand 9.03, 9.08, 9.09



Notre stand se situe au palais 9. N'oubliez pas de lire la lettre et le leaflet ci-joint. Cela en vaut la peine!

BRUSSELS INTERNATIONAL MOTOR SHOW

www.febiac.be

# SALON 81

VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS, VÉHICULES DE LOISIRS ET MOTOS  
LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN, VRIJETIJDVOERTUIGEN EN MOTORFIETSEN

18-26 JAN 2003

# Testimonials

## La commune de Beveren roule en Opel Zafira CNG



Beveren est la première commune belge à avoir repris dans son parc de véhicules une Opel Zafira CNG écologique. Cette Zafira roule au gaz naturel comprimé (Compressed Natural Gas ou CNG), ce qui permet de limiter les émissions polluantes au strict minimum. La Zafira a été choisie dans ce cadre parce qu'elle est en fait le seul véhicule à être équipé de série d'un système CNG.

Le bourgmestre de Beveren, monsieur Smet, a par ailleurs décidé en collaboration avec Citensy, une filiale d'Electrabel, de transformer 10 véhicules communaux à essence et de les doter d'un système au gaz naturel. Ces véhicules seront utilisés en première instance pour les services techniques et sportifs. L'échevin de Block, en charge de l'environnement et de l'énergie, s'explique sur ce point: "Nous avons choisi la Zafira CNG parce qu'Opel était le seul constructeur respectant le cahier des charges. Le garage Houttequiet à Beveren nous offre en outre une garantie en ce qui concerne les services après-vente."

## Une première Opel pour ADP Dealer Services

Le parc automobile d'ADP Dealer Services, l'entreprise établie à Drongen qui s'occupe de l'automatisation administrative des concessionnaires automobiles, a récemment accueilli sa première Opel. Le 13 décembre, la première Corsa 1.7 DTI a été livrée au Garage Willy, Noordlaan à Wetteren. Luc Cos, General Manager Benelux d'ADP, est heureux de cette nouvelle acquisition. La prochaine Opel est déjà en commande, et il ne voit pas pourquoi Opel ne jouerait pas un rôle de premier plan dans sa flotte de plus de 80 voitures de tourisme.



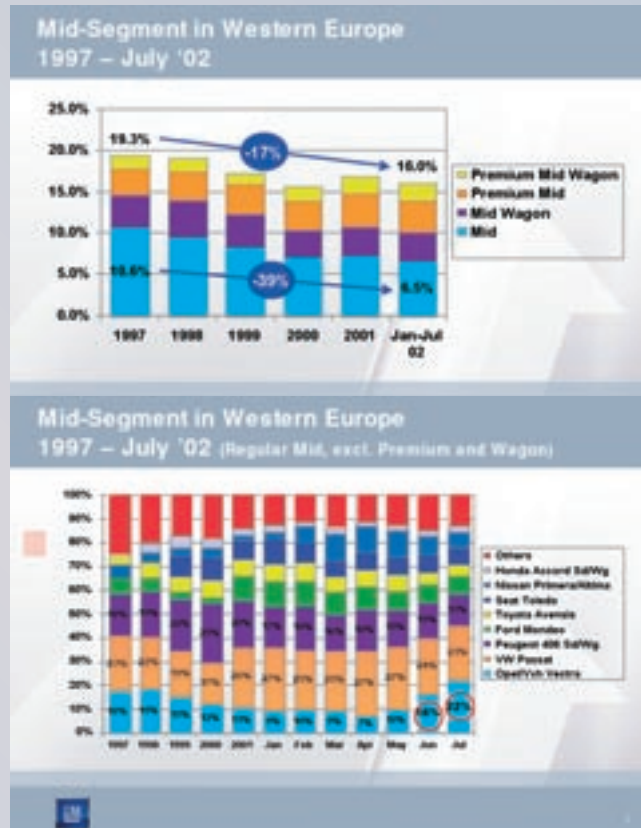
La première Opel vient d'être livrée.  
La deuxième est déjà commandée.

# La Vectra se défend bien en Europe

Nous savons tous que le marché automobile belge n'a pas enregistré des résultats sensationnels l'année dernière. Et c'est précisément pendant cette année difficile qu'a été lancée la nouvelle Vectra! Aussi Opel était-elle curieuse de savoir comment cette voiture s'en sortait en Europe trois mois après son lancement.

Pour commencer, nous devons constater que, depuis cinq ans, tout le segment des voitures de catégorie moyenne suit une courbe descendante. Cette situation est la conséquence directe de la prolifération des monovolumes et autres SUV, qui sont particulièrement appréciés du public pour le moment. Vous le remarquerez tout de suite en jetant un coup d'œil aux graphiques ci-dessous: les ventes de berlines 'midsize' ont chuté de quelque 39% en Europe. Au cours de cette période, les mêmes modèles en version break ont baissé de 17% environ.

Au vu de ces chiffres, Opel est très satisfaite des ventes de la nouvelle Vectra. La nouvelle Vectra a conquis une part de marché appréciable dans ce segment. Alors que l'ancienne Vectra ne représentait encore que 7% des ventes totales dans ce segment en avril 2002, sa part avait déjà grimpé à 22% en juillet 2002. Les bons résultats européens se sont reflétés en Belgique. Avec une part de marché de 0,85%, la Vectra se situe à la quatrième place du segment berlines moyennes 4 portes, seulement devancée par les BMW 3 et Audi A4, mais devant les VW Passat et Ford Mondeo par exemple. Voilà qui prouve bien que le consommateur, tout comme nous, prédit un bel avenir à notre Vectra. Maintenant que la GTS est également disponible, l'avenir ne peut être que plus radieux encore.



## Segment J 4 portes REGISTRATIONS 2002 BELGIQUE

Makefull	Modfull	April	May	June	July	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Sept-Nov pos sep-nov	Modfull	Sept-Nov		
BMW	SERIE-3	702	449	452	415	348	385	378	284	3413	1047	1	BMW SERIE-3	1047
MERCEDES	SERIE C	603	510	464	412	350	267	333	196	3135	796		AUDI A4	923
AUDI	A4	550	523	418	363	284	330	326	267	3061	923	2	OPEL VECTRA	820
VOLKSWAGEN	PASSAT	404	259	277	252	207	240	283	234	2156	757		MERCEDES SERIE C	796
PEUGEOT	406	366	252	235	215	100	95	199	147	1609	441		VW PASSAT	757
VOLVO	S60	306	275	267	187	101	170	154	116	1576	440		PEUGEOT 406	441
OPEL	VECTRA	17	30	90	226	316	378	241	201	1499	820	3	VOLVO S60	440
TOYOTA	AVENSIS	163	187	187	125	81	106	127	60	1036	293		TOTYOTA AVENSIS	293
ALFA ROMEO	156	140	153	147	138	92	96	113	80	959	289		ALFA ROMEO 156	289
FORD	MONDEO	285	128	92	79	51	56	68	32	791	156		FORD MONDEO	156

# Opel Meriva: Une autre dimension !



Il y a bientôt quatre ans, l'Opel Zafira révolutionnait le petit monde du mono-space compact en proposant, pour la première fois dans la catégorie, sept places dans des dimensions contenues. Avec le Meriva, Opel nous refait le coup du Zafira avec un seul et même mot d'ordre : innovation !

## L'ingéniosité du "FlexSpace"

Cette fois, la créativité d'Opel s'illustre dans un système novateur baptisé "FlexSpace". Une solution qui permet au Meriva d'offrir une modularité sans précédent dans la catégorie

avec la possibilité de faire varier la position des sièges arrière et du volume du coffre. Voilà qui permet à l'habitacle du Meriva de s'adapter à l'ensemble des desiderata de ses occupants. Et tout ça, sans avoir à démonter le moindre siège ! C'est sans doute à ce niveau que réside la plus grande prouesse des gens de chez Opel. Les voitures aux dimensions réduites présentent souvent l'inconvénient d'un compromis boiteux entre l'espace disponible aux places arrière et le volume du compartiment à bagage quand elle ne sacrifie pas simplement l'un au profit de l'autre. Avec son ingénieux système "FlexSpace", le Meriva

résout ce problème. Les ingénieurs d'Opel ont séparé le système d'assise arrière en trois unités indépendantes : deux sièges spacieux, et un siège central plus étroit. Le dossier de ce siège central présente des dimensions plus réduites que celles de l'assise. Lorsque le siège central n'est pas utilisé, son dossier peut se replier et venir se placer à la même hauteur que les coussins des deux sièges extérieurs grâce à une cinématique élaborée à quatre articulations. C'est alors que les deux sièges extérieurs coulisent de quelques centimètres vers le centre du véhicule sur des rails transversaux. Enfin et pour cloturer le processus,

## Dimensions novatrices



les sièges reculent vers l'arrière pouvant alors se frayer un chemin entre les passages de roues. Voilà qui permettra aux passagers d'étendre leurs jambes comme s'ils étaient installés dans une berline de taille moyenne. Vous avez dit génial ? Et si par contre, on désire plus de volume de chargement, il est toujours possible de repousser vers l'avant soit l'un, soit les deux sièges côté extérieur. Vous avez dit génial ?

Comme le souligne Carl-Peter Forster, Président-Directeur général d'Opel, "le Meriva ne se range pas dans un segment de marché connu." Ce qui en fait un produit tout à fait unique, pour ainsi dire sans concurrent direct. L'alliance d'un style à la fois dynamique et discret et d'une modularité sans pareil ne pouvait déboucher que sur un mariage réussi. Un mariage particulièrement équilibré d'ailleurs grâce à une partie châssis reprenant des solutions éprouvées sur d'autres modèles Opel.

### Une sécurité optimale

Ainsi, malgré une posture surélevée sur la route, garante d'une excellente visibilité, le Meriva rassure par un équilibre de tous les instants. Il propose également un système de freinage à l'avenant avec une aide au freinage d'urgence réduisant les temps de réaction au minimum. La sécurité a donc peser lourd dans le cahier de charges du nouveau Meriva. La structure de déformation avant par exemple, absorbe l'énergie du choc au travers de trois chemins différents. Une panoplie d'airbags et de ceintures de sécurité à trois points d'ancrage rassureront l'ensemble des occupants.

### Souplesse et discrétion

Et pour mettre ce bel ensemble en mouvement, le Meriva s'offre ce qui se fait de mieux en matière de groupes motopropulseurs. Deux blocs essence et un bloc diesel. Pour ce qui est des essence, il s'agit d'un 1.6 Ecotec de 100 ch qui délivre 150 Nm à 3600 tr/min, et d'un 1.8 Ecotec de 125 ch qui génère un couple de 165 Nm à 4600 tr/min. Les moteurs diesel seront disponibles à partir de septembre 2003. Ici nous retrouvons le très sobre 1.7 DTI de 75 ch déjà connu sur la Corsa et l'Astra. Ensuite vient le 1.7 CDTI de 100 ch qui affiche fièrement un couple maximal impressionnant de 240 Nm dès 2300 tr/min. Les moteurs respectent l'environnement et développe de l'énergie "propre" : tous les moteurs essence de même que le 1.7 CDTi répondent aux normes Euro 4 qui n'entreront en vigueur qu'en 2005. Mais cette littérature technique ne traduira jamais l'impressionnant travail réalisé par les ingénieurs qui ont tout mis en oeuvre pour favoriser les valeurs de couple. La Meriva est disponible dans ses versions essence en boîte manuelle à cinq rapports ou en boîte manuelle robotisée Easytronic.

### Utilisation douce pour le budget

A côté des mesures prises pour satisfaire à toute les exigences en terme de fonctionnalité, de sécurité et de respect de l'environnement, l'étude du Meriva a également intégré les coûts de entretien courant. Les périodes entre chaque révision sont ainsi extrêmement longues, soit un maximum de deux ans ou 30 000 kilomètres pour les versions essence et même jusqu'à 50 000 kilomètres pour le 1.7 CDTI Ecotec. De nombreux organes se passent même de tout entretien ou ne nécessitent que de rares révisions. Enfin, le Meriva ne craint ni le temps ni les intempéries puisqu'il est doté d'une carrosserie entièrement galvanisée le protégeant efficacement de la corrosion.

Opter pour le Meriva, c'est l'assurance de voyager longtemps et en toute sérénité.





Interview

## Jan Van Esbroeck:

“Night of the Proms,  
cela signifie des gens heureux!”

Night of the Proms, c'est une véritable notion dans notre pays, et même bien au-delà de nos frontières. L'idée d'origine - combiner de la musique classique et de la musique pop - a évolué jusqu'à représenter chaque année une série de spectacles impressionnants et qui attirent les foules. Opel soutient l'événement depuis des années, et à l'occasion d'une visite à Jan Van Esbroeck, co-organisateur de l'événement avec Jan Vereecke, InMotion a eu l'occasion de jeter un coup d'oeil derrière les coulisses des 'Proms'...

InMotion: Dites-nous Jan, comment les choses se sont-elles passées cette année?  
Jan Van Esbroeck: Une fois de plus, nous avons vécu une série de spectacles magnifiques! Night of the Proms fêtait cette année son 17ème anniversaire, et nous avons accueilli au total pour toute la série des représentations environ 350.000 spectateurs. Un nouveau record, et une autre année mémorable!

Nous nous contentons  
de voir venir...

IM: Comment expliquez-vous ce succès énorme?

JVE: J'ai l'impression qu'il ne faut pas aller chercher bien loin les raisons de ce succès. Même si cela paraît simpliste, l'idée de com-

biner de la musique classique et de la musique moderne séduit apparemment le public. De plus, les morceaux individuels et la présentation offrent suffisamment de possibilités de varier le spectacle d'année en année. Tant que les gens apprécient ce que nous faisons, nous n'avons nullement l'intention de toucher à cette formule.

IM: tout le monde connaît 'le cerveau bicéphale' qui se cache derrière les Proms. Jan et Jan, où peut-on vous trouver pendant la période des spectacles?

JVE: Jan et moi, nous assistons à chaque spectacle. Nous nous occupons évidemment de l'aspect management, mais nous sommes aussi concernés étroitement par le côté pratique. Jan (Vereecke, ndlr) s'occupe surtout du son et de la musicalité, tandis que je me concentre plutôt sur l'éclairage et la présentation. Non que nous soyons des experts en la matière, loin de là (rit), mais nous avons le 'feeling', nous savons de quoi doit avoir l'air le spectacle, et nous tentons de le faire passer aux collaborateurs de l'équipe, qui sont eux des spécialistes.

IM: La question qu'on vous pose sans doute le plus souvent: comment vous est venue l'idée?

JVE: Un peu par hasard en fait. A l'époque de nos études (en sciences économiques appliquées), nous faisons partie du même club d'étudiants. Nous avons aussi tous deux hérité de quelques gènes musicaux, et c'est ainsi que nous nous sommes réunis un beau jour pour voir si nous pouvions lancer une nouvelle formule. Peu à peu, l'idée est née de ce qui est aujourd'hui l'événement Night of the Proms.



jan est très content de l' "Official Proms Car".



NIGHT  
OF THE PROMS

IM: Après une telle croissance, avez-vous encore des ambitions pour les Proms?

JVE: Bof, des ambitions... vous savez, nous n'avons jamais envisagé un plan pluriannuel, ou quelque chose dans le genre. Il est vrai que nous sommes deux économistes bien ennuyés (rit) et que nous tentons de respecter les limites du budget, mais cela ne veut pas dire que nous programmons jusqu'au moindre détail. Pendant toutes ces années, notre attitude a plutôt été de 'voir venir ce qui arrive'. C'est ainsi que nous avons développé les Proms jusqu'à en faire ce qu'ils sont aujourd'hui, et c'est ainsi que nous allons continuer. Donc, des ambitions?

Pas vraiment non, sauf de continuer à nous amuser, avec tous ceux qui sont impliqués dans l'affaire chaque année.

IM: Vous continuez donc à y trouver du plaisir?

JVE: Sans aucun doute! Vous comprenez, c'est vraiment de cela qu'il s'agit. Même si Night of the Proms est devenu un événement de masse, cela ne veut pas dire qu'il a perdu le côté personnel, familial. Pour les artistes et l'orchestre, Night of the Proms est en quelque sorte une 'halte' dans la saison des concerts, une pause pendant laquelle ils oublient le business de tous les jours, pour

ne plus penser qu'au plaisir d'être réunis pour assurer un spectacle original. Tant que ce plaisir est intact, le public le ressent. Chaque soir, j'éprouve un énorme plaisir à voir les gens qui rentrent chez eux avec un sourire qui leur fend la bouche jusqu'aux oreilles. Night of the Proms, ce sont des gens heureux, et j'en suis!



# Opel Eco-Speedster

## Fruit d'une alliance inédite et symbolique

L'espoir de combiner un jour performances percutantes et valeurs de consommation infimes a toujours hanté les nuits des ingénieurs les plus fous. Et comme impossible n'est pas Opel...voici l'Eco-Speedster.



Présenté au dernier Mondial de l'automobile de Paris, ce roadster unique en son genre consacre la réunion de ce qui se fait de mieux en matière de mécanique diesel et d'une aérodynamique de pointe, l'ensemble privilégiant la chasse aux kilos "superflus". Mais l'Eco-Speedster n'est pas l'une de ces études stylistiques purement gratuite. Comme le rappelle Carl-Peter Forster, Président-Directeur général d'Opel, l'Eco-Speedster symbolise la vaste offensive diesel qu'Opel entend mener dans les mois qui viennent." Ainsi, d'ici à la fin 2003, Opel lancera sur l'ensemble de sa gamme, quatre moteurs diesel totalement nouveaux, affichant des puissances allant jusqu'à 177 ch.

En 1972 déjà, Opel lançait une de ses GT transformées à l'assaut de sa piste d'essai à Dudenhofen. La voiture était animée par un 2.1 l turbodiesel développant pour l'époque

une impressionnante puissance de 95 ch. Au terme de l'essai la vitesse maximale s'établissait à 197,5 km/h, pulvérisant au passage plusieurs records pour un modèle emmené par une mécanique diesel. Trente ans plus tard, Opel illustre les progrès réalisés en la matière en présentant son Eco-Speedster, équipé du diesel le plus compact au monde.

Ainsi, le moteur qui équipe ce prototype est un 1.3 litre turbodiesel à injection directe multijet et common rail de dernière génération, doté de quatre soupapes par cylindre et d'un turbo à géométrie variable. Il développe la puissance de 125 ch. Remarquable par sa compacité, ce moteur établit de nouvelles références en matière de respect de l'environnement grâce à des rejets extrêmement faibles, inférieurs de 30 à 40 % par rapport à des moteurs de puissance équivalente. Installé sous le capot de l'Eco-Speedster, ce moteur ne brûle que 2,5 litres aux cent kilomètres.

Mais de telles valeurs de consommation n'auraient pu être obtenues sans un travail



extrêmement pointu sur l'aérodynamique. Ainsi, "le Speedster de base a dû subir des modifications fondamentales" indique Walter Treser, chef du département Engineering avancé d'Opel. Elles consistent en une réduction de la surface frontale par l'abaissement du toit et une inclinaison plus importante du pare-brise. Des modifications qui ont nécessité le recours à des portes papillon pour s'installer dans des sièges sport à armature renforcée. L'habitacle a également été réduit en largeur au-dessus de la ceinture de caisse. Ensuite, les ingénieurs d'Opel se sont attachés à réduire le coefficient de traînée. Pour ce faire, ils ont implanté, à l'arrière de la voiture, une longue queue permettant au flux d'air de longer la carrosserie en générant le moins de turbulences possibles. Au final, avec un CX de 0,20, l'Eco-Speedster pénètre dans l'air 47% plus facilement que la version de série !

L'ingéniosité, le travail et la passion des ingénieurs d'Opel permettent ainsi à l'Eco-Speedster d'atteindre les 250 km/h tout en se contentant de 2,5 litres aux cent kilomètres. Quand on vous dit qu'impossible n'est pas Opel.

# Ceintures de sécurité Et si on la bouclait ?



Une personne adulte non attachée peut se transformer, en cas d'accident à 50 km/h, en un projectile meurtrier de 2 tonnes !

Obligatoire depuis 1975, la ceinture devrait faire partie de notre quotidien. Or plus de la moitié des passagers ne la portent pas... Il s'agit pourtant d'une sacrée assurance-vie !

La ceinture de sécurité existe depuis plus de 40 ans. Lors de ses premières apparitions, la ceinture eut droit aux critiques de quelques sceptiques qui voyaient en elle un danger en cas d'incendie ou de plongeon dans un cana... De nos jours, ces sottises sont oubliées. Pourtant, si (quasiment) tout le monde s'accorde pour dire que la ceinture accroît la sécurité, il se trouve pourtant plus de la moitié des passagers qui jamais ne la portent. C'est en ville qu'on porte le moins la ceinture (en moyenne un sur deux selon l'IBSR). Par contre, sur autoroute les statistiques s'améliorent puisque l'on dépasse les 60 % "d'attachés". Ce n'est pas mal mais cela

signifie qu'il reste près de la moitié des gens qui ne portent pas ou peu leur ceinture. Les raisons invoquées ? Banales : la gêne vient en tête de liste, suivie de près par la paresse et le simple oubli. En ville, on a le sentiment d'une plus grande sécurité du fait de la faible distance parcourue et de la vitesse peu élevée. Les statistiques démontrent que ces arguments sont faux. D'abord parce que plus des 2/3 des accidents se déroulent dans un rayon inférieur à 15 kilomètres par rapport au domicile. Ensuite parce que, dès 40 km/h, un accident peut se révéler mortel pour les passagers non-ceinturés.

## Et l'airbag ?

Au fil des années, la ceinture de sécurité s'est améliorée. Après les enrouleurs automatiques des années '70, on a vu les prétensionneurs apparaître au cours des années '90. Mais ce n'est pas tout. De nos jours, les pro-

grès permettent de nouvelles parades : ainsi les appuis-tête actifs qui épousent parfaitement le dos et la nuque en cas de choc en évitant le "fameux" coup du lapin. Et puis, complément désormais indispensable de nos ceintures : les airbags. On en compte de plus en plus sur les voitures les plus modernes. Chaque jour apporte son lot de nouveautés dans ce domaine précis, l'électronique permet aujourd'hui des déclenchements programmés suivant la violence de l'impact et la corpulence des passagers. Demain nous réserve encore quelques bonnes surprises. Pourtant, cette profusion de coussins gonflables à l'efficacité reconnue, n'est efficace qu'en combinaison avec les ceintures. Sans elles, vous risqueriez de passer sous ou à côté du sac gonflable et donc d'annuler l'efficacité de ce dernier. Encore une bonne raison de la boucler !



Ci-dessous, vous trouverez les concessionnaires ayant obtenu le label 'Fleet Excellence Dealer' jusqu'à maintenant

Fleet Advisor

Fleet Advisor  
Assistant

Deleersnyder N.V.	Brusselsesteenweg 125	9050	Gent/Ledeberg	09/230.58.18	A. De Vylder	R. Thienpont
N.V. Houttequiet	Oude Zandstraat 25	9120	Beveren	03/450.95.00	A. Ingelaere	P. Houttequiet
N.V. Houttequiet	Parklaan, 87	9100	Sint Niklaas	03/780.34.30		
GMAN-Verbeeck	Noorderlaan 32	2060	Antwerpen	03/220.99.11	H. Van Loon / C. Van de Vijver	
GMAN-Gaspar	Antwerpsestraat, 223	2640	Mortsel	03/443.92.80		
Garage André N.V.	Boomsesteenweg 757-759	2610	Wilrijk	03/828.10.00		
Etn. Jef Hendrickx N.V.	Augustijnslei 25	2930	Brasschaat	03/653.20.53	E. Verslype	K. Grosfeld
Hens Erik bvba	Marnixdreef 2	2500	Lier	03/480.81.01	P. De Coninck	W. Hens
Garage St. Christophe N.V.	Parklaan 2	2300	Turnhout	014/41.11.04	K. Eijckmans	N. Tersago
S.A. Garage Piret	Chée de Namur 260	1300	Wavre	010/48.38.00	M. Voglimacci	S. Desmet
S.P.R.L. Tannier	Avenue du Roi Albert, 271	5300	Andenne	085/84.93.00		
S.A. Garage Piret	Route de la Bruyère, 16	5310	Eghezée	081/81.33.33		
Garage Piret SA	Chaussée de Wavre 1	1360	Perwez	081/65.72.75		
Garage Piret SA	Quai d'Arona 21	4500	Huy	085/23.11.22		
Nivelles Motors SA	Faubourg de Mons 68	1400	Nivelles	067/21.30.23		
Ets. Bounameaux S.A.	Quai Vercour 108	4000	Liege	04/252.71.30	J. Claesen	A. Lambert
Ets. Willems S.A.	Bvd. Saintelette 39	7000	Mons	065/38.39.11	S. Gosset	A. Willems
Garage Werner Esch	Rue du Brill 28	L-3898	Foetz	352/55.20.301	A. Hendrickx	S. Esch / L. Antunes
Gar. Nicolas	Leuvensesteenweg 400	1932	Zaventem	02/720.90.30	H. Stroobants	W. Eeckeleers
Gar. René	Mechelsesteenweg, 293/295	1800	Vilvoorde	02/251.59.37		
N.V. Joossens	O. Van Kesbeeckstraat, 17	2800	Mechelen	015/20.53.20		
Etn. Van der Haegen N.V.	Kareelstraat 2-4	9300	Aalst	053/76.77.65	M. Wittebroodt	W. Van Ongeval
Etn. Van der Haegen - Assé N.V.	Brusselsesteenweg, 163	1730	Assé	02/452.57.99		
Garage Willy N.V.	Begoniastraat 12	9810	Nazareth	09/385.71.15	V. Vanderplaetsen	F. Willems
Garage Willy N.V.	Noordlaan 170	9230	Wetteren	09/369.14.44		
United Motors Mottrie	Meenseweg 214	8900	Ieper	057/22.96.38	Y. Bruneel	B. Callens
United Motors Decaigny	Reperstraat 157	8870	Izegem	051/33.31.54		
United Motors Flandria	Brugsesteenweg 572	8800	Roeselare	051/23.23.80		
United Motors Decaigny Tielt	Pittensesteenweg 22	8700	Tielt	051/40.17.80		
Anc. Ets. Piret & Boon N.V.	Haachtsesteenweg 1765	1130	Brussel	02/215.48.60	D. Willekens	N. Verheyden
Ets. Declerc S.A.	Route de Gembloux 44-58	5000	Namur	081/73.01.01	C. Beguin	J. Ph. Declerc
Vanneste Motors N.V.	Deerlijksestraat 6	8500	Kortrijk	056/24.54.54	J. Windels	J. Lambrecht
Ets. Vanneste Frères S.A.	Boulevard des Alliés 286	7700	Mouscron	056/85.99.99	G. Vanneste	J. Windels
Ets. Vanneste Frères S.A.	Chée de Bruxelles 392	7500	Tournai	069/89.15.15	J. Lambrecht	J. Windels
Ets. Mabilie S.A.	Gentse steenweg 526/556	1080	Bruxelles	02/412.09.12	Rudy Scheys	Marc Verryken
Ets. Mabilie S.A.	Bergense steenweg 1429	1070	Bruxelles	02/523.33.64	Willy Deneef	
Ets. Lequet & Herkenne S.A.	Boulevard Zenobe Gramme 21	4040	Herstal	04/248.09.49	Grégory Havard	Eric Lange
New Gosset - Groupe L&H	Rue du Casino, 17	4300	Waremmé	019/32.45.67		
Ets. Lequet & Herkenne S.A.	Rue Alfred Deponthière, 60	4431	Ans-Loncin	04/247.80.90		
G. Peeters S.A.	Chée de Bruxelles 56	1410	Waterloo	02/352.03.50	Yves Van Goethem	Alain Janssens
Peeters	Chaussée d'Alsemberg 214	1420	Braine l'Alleud	02/384.52.70		
Garage Alexander/Debot	Brusselsesteenweg 3	3020	Herent	016/22.66.08	Thierry Dejaegher	Nico Van Meerbeek
Garage Regniers	Brugsepoortstraat 17	9000	Gent	09/266.19.44	Stephen Moerdyk	Jan Ongenae

Les concessionnaires suivants n'ont pas encore obtenu le label 'Fleet Excellence Dealer', mais ils sont occupés à mettre en place la structure nécessaire pour y arriver.

Charleroi Motors      Route de Bruxelles, 177      6020      Charleroi-Dampremy 071/27.99.00

