



ecoMOBIEL

UW MAGAZINE OVER PASSIEVOL RIJDEN MET ELEKTRISCHE, HYBRIDE EN ALLE ANDERE ECO-VOERTUIGEN 20

Eco Mobiel Magazine Verbruikstest

BMW 745e



MARKT-
OVERZICHT
BELGIË 2020

Pg 06



FISCALITEIT EN
BEDRIJFSWAGENS

Pg 54



FORD MONDEO
CLIPPER HYBRID

Pg 68



seat.be

SEAT Arona CNG.

Rijden op aardgas: nu voordeliger dan ooit.

Rijden op aardgas (CNG) is een duurzaam alternatief voor benzine of diesel. Je vermindert de CO₂-uitstoot met 27% en je stoot bijna geen fijn stof uit. Bovendien betaal je aan de pomp nog eens 30% minder dan voor diesel. Naast de SEAT Arona zijn ook de Ibiza en Leon beschikbaar met een zuinige, efficiënte TGI-motor. Rijden op aardgas: een aardige oplossing voor een duurzame mobiliteit.

Kom alles te weten over de TGI technologie op seat.be/nl/cng

 3,7- 4,2 kg/100 km  102 - 114 g/km (WLTP)


SEAT

Geïllustreerd model uitgerust met betalende opties. Alle SEAT-modellen zijn WLTP-goedgekeurde modellen; situatie op 01/12/2019 op basis van goedgekeurde motorisaties op deze datum. Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig. Milieu-informatie te verkrijgen op nl.seat.be/milieu.

 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.



MARCO BICEGO



VANHOUTTEGHEM

TIME & JEWELRY

GHENT

DAMPOORTSTRAAT 1-3 | GENT | +32 9 225 50 45

WWW.VANHOUTTEGHEM.COM

ZICHT OP ZEE... ELKE DAG



ONTDEK DE EERSTE ASSISTENTIEWONINGEN OP HET STRAND

Wie wil investeren in vastgoed houdt maar beter rekening met de heilige drievuldigheid: locatie, locatie, locatie. En die van Duinenzee kan moeilijk beter. De stijlvolle assistentiewoningen hebben een idyllische ligging op het strand van De Panne.

ERKENDE ASSISTENTIEWONINGEN | UNIEKE LOCATIE OP HET STRAND VAN DE PANNE
GROTE VRAAG DANKZIJ WOONZORGCENTRUM | FISCAAL GUNSTTARIEF VAN 12% BTW
ZORGeloos VERHUURD VIA ERVAREN EXPLOITANT



- 06-MARKTOVERZICHT BELGIË 2020 25-BEDRIJFSWAGENS NEMEN DE LEAD IN ELEKTRISCHE MOBILITEIT 29-AVERE MEMBERS**
- 30-ECO MOBIEL MAGAZINE VERBRUIKSTEST: BMW 745E 38-NEWS**
- 50-FISKERS ELEKTRISCHE SUV KRIJGT EEN NAAM: DE OCEAN**
- 54-FISCALITEIT EN BEDRIJFSWAGENS: WAT ZIJN DE TRENDS VAN DE TOEKOMST? 62-LEXUS ES300h: WISSEL VAN DE WACHT**
- 68-FORD MONDEO CLIPPER HYBRID: BEWEZEN LAATBLOEIER**
- 72-HOGE KWALITEIT ÉN SERVICE AAN BETAALBARE PRIJZEN**
- 76-MINI COOPER COUNTRYMAN S E ALL4: DE KLEINE WORDT GROOT**

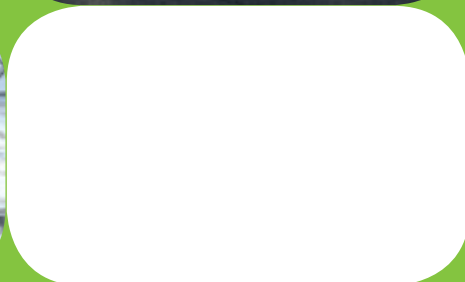
JAARGANG 6, JANUARI 2020, NUMMER 20 | Eco Mobiel Magazine is voor alle personen met interesse in elektrische, hybride of andere niet-benzine & diesel aangedreven voertuigen | OPLAGE: 20.000 ex (waarvan 35% FR) | FREQUENTIE: driemaandelijks | WEB: www.ecodrivingemotion.be | HOOFDREDACTEUR: Erik De Ridder – e-mail: edr@eventbox.be | REDACTIE: Anja Van Der Borgh, Jeroen Coteur, Wim Vander Haegen, Jacques Legros, Pascal Dewulf, Jan Van Geel | VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Erik De Ridder, Event&Expo – België Ottergemsesteenweg 808 B 300, 9000 Gent | ART DIRECTOR: Bert Wagemans | DRUK: Drukkerij De Maertelaere | SALES: Erik De Ridder – tel.: 0486 131313, e-mail: edr@eventbox.be, Ine Vanbesien – tel.: 0472 90 06 17, e-mail: iv@eventbox.be, | SECRETARIAAT & TRAFFIC ADVERTENTIES: Hilde De Ridder – tel.: 09 228 22 84, email: traffic.leo@telenet.be | COPYRIGHT: Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen, vermenigvuldigd of gekopieerd zonder uitdrukkelijke toestemming van de uitgever. | ABONNEMENT: Verzendingskosten (36 euro/jaar) te bestellen via Hilde De Ridder – e-mail: traffic.leo@telenet.be

MARKTOVERZICHT BELGIË 2020

ALLE PERSONENWAGENS OP ELEKTRICITEIT, AARDGAS OF WATERSTOF

Of we nu willen of niet en of er nu genoeg stroom en laadpalen gaan zijn of niet, de toekomst van de auto moet en zal elektrisch zijn. Dat hebben tenminste allerlei overheden beslist. De meeste constructeurs hebben die boodschap ook duidelijk begrepen en dat verklaart meteen waarom het aantal zuiver elektrische wagens en stekkerhybrides zo explosief groeit. Beide aandrijvingen kregen een groter zuiver elektrisch rijbereik door de montage van almaar efficiëntere hoogspanningsbatterijen met meestal ook een grotere opslagcapaciteit. Door die evolutie krijgen auto's op cng niet de aandacht die ze nochtans verdienen.

TEKST: JAN VAN GEEL – FOTO'S: CONSTRUCTEURS





De trend van voorbije jaar houdt aan: de meeste constructeurs breiden hun aanbod *Battery Electric Vehicles* uit of bouwen in bestaande modellen een hoogspanningsbatterij met een grotere capaciteit in. Verdienen die voertuigen daarom de titel 'waardige opvolger van auto's met alleen of ook een verbrandingsmotor'? Wij vinden van niet, en die overtuiging groeit met elke test van een zuiver elektrische wagen. Waarom? Omdat er nog altijd te weinig (snel)laadpalen zijn, de (relatief) lange laadtijden storen, BEV's door hun grote accu's (veel) duurder dan wagens met (ook) een verbrandingsmotor blijven, hun rijbereik voor lange (autosnelweg) ritten nog altijd te klein is en het bescheiden sleepvermogen hen minder of helemaal ongeschikt maakt om caravans of andere zware aanhangwagens te slepen. Als ze al met een trekhaak uitgerust kunnen worden ... De prijzen zijn meestal gestegen maar in sommige gevallen ook fors gedaald, waarschijnlijk door de komst van vergelijkbare maar minder dure concurrenten.

Het milieuvriendelijkste alternatief zijn daarom de stekkerhybrides, als je tenminste zoveel mogelijk kilometers zuiver elektrisch aflegt. Dat hebben we nog maar eens gemerkt tijdens de verbruikstest met de BMW 745e, die je elders in dit nummer kunt lezen. In 2018 was het aantal PHEV's sterk gedaald omdat niet alle merken even alert gereageerd hadden op de invoering van de WLTP-norm, maar ook die groep is het voorbije jaar sterk gegroeid.

In aardgasauto's blijven vooral de merken van de Volkswagen-groep investeren. Aardgas (cng) blijft nochtans een milieuvriendelijk, goedkoop en ja: meestal nog fossiel alternatief voor benzine en diesel, dat bovendien in steeds meer tankstations aangeboden wordt. Vooral DATS 24 blijft zijn netwerk uitbreiden, zowel in Vlaanderen als in Wallonië. Het duurzame biomethaan (cbg) is geen fossiele brandstof, maar lijkt weinig toekomst te hebben. Een pluspunt van aardgaswagens is sowieso hun prijs: die is (veel) lager dan die van vergelijkbare BEV's en PHEV's.





22,4 - 25,0 kWh / 100 km • 0-0 g/km CO2 WLTP.

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.
Milieu-informatie KB 19/3/2004: www.mercedes-benz.be - Geef voorrang aan veiligheid.

EQ

Ontdek de nieuwe EQC

Dankzij zijn indrukwekkende actieradius, uitgebreide laadmogelijkheden en maximale veiligheid brengt de EQC elektrisch rijden naar een nieuw niveau. Ontdek het volledig nieuwe bedienings- en aanduidingsconcept met natuurlijke, intuïtieve spraakbediening, zelflerende functies, aanraakgevoelige touch-oppervlakken en een wide-screen cockpit met een extreem hoge resolutie.

Wil u mee te weten komen over deze wagen, de mogelijkheden en prijs? Contacteer één van onze verkopers in onze filialen.



Waregem - Menen - Kortrijk/Heule - Oudenaarde - Deinze - Moeskroen - Harelbeke

www.ghistelinck.com



In het volgende overzicht worden alle milieuvriendelijkere personenwagens opgelijst die in 2020 en in België leverbaar zijn of worden. Alleen *full hybrid* personenwagens en alle bestelwagens en vrachtwagens met een milieuvriendelijke aandrijving ontbreken in het overzicht. De indeling telt vier categorieën. Die zijn gebaseerd zijn op het motortype (verbrandings- of elektromotor of beide types motoren) en de energiedrager (elektriciteit, waterstof of aardgas).

1 BATTERY ELECTRIC VEHICLE (BEV)

Een *Battery Electric Vehicle* is een elektrische wagen die uitgerust is met batterijen die tijdens vooral via een externe energiebron herlaadbaar is en die tijdens het rijden geen schadelijke stoffen uitstoot.

2 PLUG-IN HYBRID ELECTRIC VEHICLE (PHEV)

Een *Plug-in Hybrid Electric Vehicle* of stekkerhybride is een wagen met een verbrandingsmotor op benzine of diesel en één of meer elektromotoren, die aangedreven worden door batterijen die tijdens het rijden of via een externe energiebron herlaadbaar zijn. Tijdens het zuiver elektrisch rijden stoot een PHEV geen schadelijke stoffen uit.



3 EXTENDED-RANGE ELECTRIC VEHICLE (E-REV)

Extended-Range Electric Vehicle is een elektrische wagen met batterijen die herlaadbaar zijn via een externe energiebron en door een *range extender*. Die 'rijbereikvergroter' is een verbrandingsmotor die de batterij tijdens het rijden bijlaadt.

4 FUEL CELL ELECTRIC VEHICLE (FCEV)

Een *Fuel Cell Electric Vehicle* of waterstofauto is een elektrische wagen die in een brandstofcel waterstof omzet in elektriciteit die de elektromotor aandrijft. Net zoals een BEV of een PHEV die zuiver elektrisch rijdt, stoot een FCEV geen schadelijke stoffen uit tijdens het rijden.

5 CNG-WAGENS

Een cng- of aardgasauto is een wagen met een benzinemotor die ook op *Compressed Natural Gas* (samengeperst aardgas) kan rijden. Een aardgaswagen stoot tijdens het rijden minder schadelijke stoffen uit dan wagens met alleen maar een diesel- of benzinemotor.

De gegevens in de tabellen kunnen afhankelijk van de categorie informeren over de prestaties (motorvermogen, sleepvermogen, verbruik en rijbereik), het gebruiksgemak (tankinhoud en type snellaadstekker) en de prijs.

Motorvermogen

Van alle verbrandings- en elektromotoren wordt het vermogen in kW en pk gegeven. Bij de PHEV's staat ook het systeemvermogen dat de diesel- of benzinemotor samen met de elektromotor(en) levert.

Batterijcapaciteit

Bij de BEV's wordt van de hoogspanningsbatterij zowel de totale (of bruto) als de bruikbare (of netto) capaciteit gegeven. Het verschil tussen beide waarden is de buffer die de accu beschermt en de levensduur maximaliseert. De grootte van die buffer hangt af van het ontwerp en de aansturing van de accu en varieert van 5 tot 30 procent van de totale accucapaciteit. Vooral kleinere accu's hebben een relatief grote buffer nodig. De batterijcapaciteit is overgenomen van de Nederlandse website <https://ev-database.nl>. Bij de PHEV's staat alleen de brutocapaciteit.

Snellaadstekker

Een minpunt van BEV's is hun lange laadtijd. Die kan verkort worden als de wagen een snellaadfunctie heeft. Bij die BEV's met die functie wordt ook het type snellaadstekker vermeld. Voor een snelle laadbeurt heb je wel een snelle (en vrije) laadpaal nodig. Als je thuis geen wandlader voor semiversneld laden met vermogens tot 11 kW hebt, kun je laadpunten terugvinden via apps of op de kaart van *ChargeMap*. Daarop vind je je locatie, de gewenste laadsnelheid en het stekkertype aan en de kaart toont dan de gevonden laadpunten. De directe link naar die kaart is <https://nl.chargemap.com/map>.

Sleepvermogen

Bij BEV's, FCEV's en PHEV's staat ook het maximale sleepvermogen omdat veel voertuigen met een of meer elektromotoren niet uitgerust kunnen worden met een trekhaak. En als dat wel het geval is, kunnen die dikwijls minder zware aanhangwagens trekken dan vergelijkbare wagens met een verbrandingsmotor. Bij PHEV's en aardgasauto's kan het maximale sleepvermogen kleiner zijn dan dat van de overeenkomstige versie met een diesel- of benzinemotor.

Rijbereik

Het rijbereik van BEV's en het zuiver elektrisch rijbereik van PHEV's worden vooral beïnvloed door de route, de snelheid, de rijstijl, het wagen gewicht, de gemonteerde banden (maat), het gebruik van airco en verwarming en opties die de luchtweerstand verhogen. Zelfs de strengste normen die de constructeurs hanteren om het rijbereik te berekenen, houden onvoldoende rekening met die criteria. Daardoor is het reële rijbereik altijd iets tot veel kleiner dan het officiële rijbereik. In de tabel van de BEV's staat daarom ook het rijbereik volgens de website <https://ev-database.nl>. Voor de cijfers van de constructeur wordt ook de gehanteerde norm vermeld. Dat is altijd de WLTP-norm, als die tenminste gehanteerd wordt. Als dat niet het geval is, is het rijbereik nog met de oude NEDC- of NEDC 2.0-norm berekend.

In de BEV-tabel staan behalve het gecombineerde werkelijke rijbereik ook de cijfers voor de winter (rit bij -10 °C met verwarming) en de zomer (rit bij 23 °C zonder airco). Op <https://ev-database.nl/blog/praktische-actieradius-elektrische-auto/> vind je meer info over de berekening van het reële rijbereik.





Door hoge snelheden, een vlotte rijstijl, steile beklimmingen of eventueel een aanhangwagen worden ook de cijfers van de EV Database onrealistisch. Voor vlotte en sportieve bestuurders geeft de misschien wel iets te strenge Amerikaanse EPA-norm het meest realistische elektrisch rijbereik. Dat is de norm van het Amerikaanse *Environmental Protection Agency*. De EPA-cijfers vind je onder andere op

<https://pushevs.com/electric-car-range-efficiency-epa/>
<https://insideevs.com/reviews/344001/compare-evs/>
<https://insideevs.com/news/361183/pehv-car-compared-us-july-2019/>

Bij de aardgaswagens wordt het rijbereik op hoogcalorisch cng (H-gas) vermeld. Die gegevens zijn berekend op basis van H-gas omdat de wagen daarmee minder verbruikt en dus verder kan rijden. Het rijbereik op laagcalorisch of L-gas ligt 15 tot 25 procent lager. De benzinetanks worden almaar kleiner, zodat die voorraad vooral geschikt is voor de zoektocht naar een cng-station. In landen en streken met weinig cng-stations beperken die kleine tanks dus het gebruiksgemak. Benzineauto's die tot cng-hybride omgebouwd zijn, behouden de grotere tankinhoud van de benzineversie. Additieven moeten hun niet aangepaste motoren tegen mogelijke beschadiging beschermen.

Tankinhoud

Bij de cng-wagens staat de tankinhoud in kilogram (gas) en liter (benzine). De nieuwste modellen hebben een kleine benzinevoorraad die in streken met wei-

nig cng-stations vooral dient om de actieradiusangst te voorkomen. Oudere of omgebouwde modellen hebben wel nog een normale benzinetank. Bij FCEV's staat de tankinhoud in kilogram. Die van de Nexo werd omgerekend omdat Hyundai het volume in liter geeft. Voor de omrekening werd de tankinhoud van de ix35 Fuel Cell gebruikt. Die gaf Hyundai in liter én kilogram: 144 l kwam overeen met 5,64 kg.

Vanafprijs

In de kolommen staat de vanafprijs mét en eventueel zónder de batterij, die in het laatste geval gehuurd moet worden. De huurprijs wordt bepaald door het aantal jaarlijkse kilometers en de duur van de huurperiode. Als de afgelegde afstand maximaal 7.500 kilometer bedraagt en die periode minimaal 36 maanden duurt, is de huurprijs het laagst.

Een cng-auto is altijd goedkoper dan een vergelijkbare BEV, FCEV of PHEV maar kost wel meer dan de vergelijkbare benzineversie. Het prijsverschil laat zich onder andere verklaren door de aanwezigheid van de cng-installatie. Die omvat een *dual fuel tank*, waardoor de auto kan overschakelen op benzine als de cng-tank leeg is. Door het lagere verbruik en de goedkopere brandstof geldt als stelregel dat ongeveer 15.000 km per jaar op aardgas volstaat om het prijsverschil te compenseren.

De deadline voor de tabellen was 10 december 2019. Ondertussen kunnen sommige prijzen aangepast zijn en zijn de ontbrekende gegevens misschien bekend.



ROLEX

THE DAY-DATE

Introduced in 1956, and chosen by visionaries and world leaders, the Day-Date, with its iconic day display, continues to be the symbol of prestige and achievement. This is a story of perpetual excellence, the story of Rolex.

#Perpetual



OYSTER PERPETUAL DAY-DATE 36



ORYE

JEWELS & WATCHES

JUWELIER ORYE
KAPELSTRAAT 9 - 3500 HASSELT
TEL: 011/24.32.68 - WWW.ORYE-STEVENART.BE



STEVENART

JEWELS & WATCHES

CHAUSSÉE DE BRUXELLES 209 - 1410 WATERLOO
TÉL: 02/354.02.31 - WWW.ORYE-STEVENART.BE

VOLGORDE

Per tabel zijn de modellen als volgt gerangschikt:

1. alfabetisch per merk
2. bij het merk per koetswerkform
 - cabrio
 - targa
 - coupé
 - hatchback
 - sedan
 - break
 - allroader (SUV)
 - monovolume
3. per koetswerkform eventueel nog van klein naar groot
4. per model eventueel volgens een of meer van de volgende onderverdelingen:
 - eerst 2WD en daarna 4WD
 - vervolgens eerst benzine en daarna diesel
 - dan volgens het type versnellingsbak (eerst manueel, dan automatisch en ten slotte gerobotiseerd)
 - daarna van kort naar lang koetswerk
 - ten slotte van het laagste naar het hoogste vermogen

NOG EVEN DIT

Paradoxaal genoeg is het nooit moeilijker geweest dan in deze internettijden om sommige technische gegevens van de voorgestelde wagens op te sporen. Overzichtelijke en gedetailleerde technische fiches zijn soms moeilijk vindbaar of niet beschikbaar. Zelfs handleidingen zijn zuinig op technische informatie. En omdat de constructeurs de uitstoot en het rijbereik nog altijd volgens verschillende normen geven, lijken sommige cijfers heel onwaarschijnlijk. Het sleepgewicht van de BEV's, FCEV's en zelfs de PHEV's ontbrak dikwijls omdat zulke wagens meestal een minder zware aanhangwagen mogen slepen dan auto's met een verbrandingsmotor. Veel zuiver elektrische wagens kunnen zelfs niets slepen.

Na een lange zoektocht op Belgische en buitenlandse websites en met de hulp van de meeste invoerders zijn bij de meeste modellen bijna alle gegevens ingevuld. Of die daarom allemaal ook kloppen, kunnen we niet altijd garanderen. We hebben in ieder geval ons best gedaan ...



Tabel 1: Battery Electric Vehicle (BEV) (74 modelversies)

Merk en model	Piekvermogen (systeem) (kW/pk)	Batterijcapaciteit (totaal/bruikbaar) (kWh)	Sleepvermogen (maximaal) (kg)	Snellaadstekker (type)	Gecombineerd rijbereik (km, NEDC, WLTP of NEDC 2.0)	Reëel rijbereik EV Database (gecombineerd + (winter/zomer)) (km)	Vanafprijs (# = huuraccu) (euro)
Audi e-tron 50 quattro	230 / 313	71 / 64,7	1.800	CCS	336 W	280 (240 / 315)	70.950
Audi e-tron 55 quattro	300 / 408	95 / 86,5	1.800	CCS	436 W	370 (315 / 415)	84.690
Audi e-tron Sportback 50 quattro	230 / 313	71 / 64,7	1.800	CCS	347 W	290 (250 / 330)	72.000
Audi e-tron Sportback 55 quattro	300 / 408	95 / 86,5	1.800	CCS	448 W	385 (330 / 430)	85.350
BMW i3 120 Ah	125 / 170	42,2 / 37,9	0	CCS	310 W	235 (200 / 275)	40.650
BMW i3s 120 Ah	135 / 184	42,2 / 37,9	0	CCS	285 W	230 (195 / 265)	44.300
BMW iX3	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.
Citroën e-Méhari Soft Top	50 / 68	30 / n.m.	0	n.v.t.	195 N	n.m.	# 26.440
Citroën e-Méhari Hard Top	50 / 68	30 / n.m.	0	n.v.t.	195 N	n.m.	# 27.830
Citroën C-Zero	49 / 67	16 / 14,5	0	CHAdeMO	150 N	90 (75 / 105)	21.769
Citroën e-Berlingo	49 / 67	22,5 / 20,5	0	CHAdeMO	170 N	n.m.	28.820
DS 3 Crossback E-Tense	100 / 136	50 / 47,5 *	0	CCS	320 W	280 * (235 * / 320*)	37.700
Fiat 500 Electric	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.
Ford Mustang Mach-E	210 / 286	98,8 / 90 *	750	CCS	600 W *	450 * (n.m. / n.m.)	n.m.
Ford Mustang Mach-E AWD	248 / 337	98,8 / 90 *	750	CCS	540 W *	430 * (n.m. / n.m.)	n.m.
Honda e	100 / 136	35,5 / 32 *	0	CCS	220 W *	200 * (165 / 230) *	34.500
Honda e Advance	113 / 154	35,5 / 32 *	0	CCS	220 W *	200 * (165 / 230) *	37.500
Hyundai IONIQ Electric	100 / 136	n.m. / 38,3	0	CCS	311 W	260 (215 / 300)	39.849
Hyundai Kona EV 39,2 kWh	100 / 136	42 / 39,2	0	CCS	289 W	245 (205 / 285)	38.999
Hyundai Kona EV 64 kWh	150 / 204	67,1 / 64	0	CCS	449 W	395 (330 / 455)	46.499
Jaguar I-PACE	294 / 400	90 / 84,7	750	CCS	470 W	370 (320 / 415)	80.800
Kia Soul EV 39,2	100 / 136	42 / 39,2	0	CCS	276 n.m.	n.m.	37.490
Kia Soul EV 64	150 / 204	67,1 / 64	0	CCS	452 W	370 * (315 * / 425 *)	41.390
Kia e-Niro 39,2 kWh	100 / 136	42 / 39,2	0	CCS	289 W	235 (200 / 270)	39.290
Kia e-Niro 64 kWh	150 / 204	67,1 / 64	0	CCS	455 W	375 (320 / 435)	43.190
Mazda MX-30	105 / 143	35,5 / 32	0	CCS	200 W	180 * (n.m. / n.m.)	34.590
Mercedes-Benz EQC 4MATIC	300 / 408	85 / 80	1800	CCS	417 W	360 (305 / 405)	79.860
Mercedes-Benz EQV	150 / 204	n.m. / 90	n.m.	CCS	405 N2	n.m.	n.m.
MINI Electric	135 / 184	32,6 / 28,9	0	CCS	232 W	180 * (150 * / 210 *)	33.114
Nissan LEAF	110 / 150	40 / 36	0	CHAdeMO	270 W	220 (185 / 250)	36.540
Nissan LEAF e+	160 / 218	62 / 56	0	CHAdeMO	385 W	330 (275 / 375)	45.000
Nissan e-NV200 Evalia	80 / 109	40 / 38	150 / 0 **	CHAdeMO	200 W	190 (160 / 215)	45.097
Opel Corsa-e	100 / 136	50 / 47,5	0	CCS	330 W	290 * (245 * / 335 *)	30.495
Peugeot iOn 5D	49 / 67	16 / 14,5?	0	CHAdeMO	150 N	90 (75 / 100)	21.866
Peugeot e-208	100 / 136	50 / 47,5 *	0	CCS	320 W	295 * (250 * / 345 *)	29.991
Peugeot e-2008	100 / 136	50 / 47,5	0	CCS	310 W	275 (235 / 315)	33.120
Peugeot Partner Tepee Electric	49 / 67	22,5 / 20,5	0	CHAdeMO	176 N	110 (95 / 125)	30.970
Polestar 2	300 / 408	78 / 75	1500	CCS	500 W *	450 * (375 * / 515 *)	59.800
Porsche Taycan 4S	390 / 530	79,2 / 71	0	CCS	407 W	365 (310 / 415)	110.533

Merk en model	Piekvermogen (systeem) (kW/pk)	Batterijcapaciteit (totaal/bruikbaar) (kWh)	Sleepvermogen (maximaal) (kg)	Snellaadstekker (type)	Gecombineerd rijbereik (km, NEDC, WLTP of NEDC 2.0)	Reëel rijbereik EV Database (gecombineerd + (winter/zomer) (km)	Vanafprijs (# = huuraccu) (euro)
Porsche Taycan 4S Plus	420 / 571	93,4 / 83,7	0	CCS	462 W	425 (360 / 485)	117.648
Porsche Taycan Turbo	500 / 680	93,4 / 83,7	0	CCS	450 W	415 (350 / 475)	157.844
Porsche Taycan Turbo S	560 / 761	93,4 / 83,7	0	CCS	412 W	390 (330 / 440)	191.724
Renault Twizy 45	7 / 10	7 / 6,1	0	n.v.t.	120 N	65 (50 / 80)	6.990
Renault Twizy 45	7 / 10	7 / 6,1	0	n.v.t.	120 N	65 (50 / 80)	11.490
Renault Twizy 80	13 / 17	7 / 6,1	0	n.v.t.	100 N	65 (50 / 80)	7.690
Renault Twizy 80	13 / 17	7 / 6,1	0	n.v.t.	100 N	65 (50 / 80)	12.190
Renault Zoe R110 Z.E. 50 B-Rent	80 / 109	55 / 52	0	CCS	395 W	320 (270 / 370)	# 24.400
Renault Zoe R110 Z.E. 50 B-Buy	80 / 109	55 / 52	0	CCS	395 W	320 (270 / 370)	32.600
Renault Zoe R135 Z.E. 50 B-Rent	100 / 136	55 / 52	0	CCS	385 W	315 (265 / 365)	# 27.200
Renault Zoe R135 Z.E. 50 B-Buy	100 / 136	55 / 52	0	CCS	385 W	235 (200 / 275)	34.600
Renault Kangoo 33 Z.E. Maxi	44 / 60	33 / 31	0	n.v.t.	270 N	165 (140 / 190)	27.165
SEAT Mii Electric	61 / 83	36,8 / 32,3	0	CCS	260 W	200 * (170 * / 230 *)	21.190
Škoda CITIGOe iV	61 / 83	36,8 / 32,3	0	CCS	260 W	200 * (170 * / 230 *)	n.m.
SEAT el-Born	150 / 204	62 / 58	n.m.	CCS	420 W	340 * (n.m. / n.m.)	n.m.
smart EQ fortwo cabrio	60 / 82	17,6 / 16,7	0	n.v.t.	130 W	95 (80 / 105)	26.995
smart EQ fortwo	60 / 82	17,6 / 16,7	0	n.v.t.	133 W	105 (85 / 120)	23.996
smart EQ forfour	60 / 82	17,6 / 16,7	0	n.v.t.	130 W	90 (75 / 105)	24.495
SsangYong EV	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.
Tesla Model 3 Standard Plus	200 / 272	55 / 50	910	CCS / Supercharger	409 W	340 (280 / 395)	47.800
Tesla Model 3 Long Range	300 / 408	75 / 74	910	CCS / Supercharger	560 W	475 (395 / 550)	58.300
Tesla Model 3 Performance	430 / 585	75 / 74	0	CCS / Supercharger	530 W	450 (380 / 520)	62.900
Tesla Model S Long Range	350 / 476	100 / 95	0	Supercharger	610 W	525 * (440 * / 600 *)	87.800
Tesla Model S Performance	451 / 613	100 / 95	0	Supercharger	593 W	510 (430 / 585)	104.700
Tesla Model Y Long Range	211 / 287	75 / 74	n.m.	CCS / Supercharger	540 W	440 * (n.m. / n.m.)	57.000
Tesla Model Y Long Range AWD	258 / 351	75 / 74	n.m.	CCS / Supercharger	505 W	425 * (n.m. / n.m.)	61.000
Tesla Model Y Performance	340 / 462	75 / 74	n.m.	CCS / Supercharger	480 W	400 * (n.m. / n.m.)	70.000
Tesla Model X Long Range	350 / 476	100 / 95	2250	Supercharger	507 W	460 (390 / 520)	93.600
Tesla Model X Performance	451 / 613	100 / 95	2250	Supercharger	487 W	445 (380 / 505)	109.800
Volkswagen e-up!	61 / 83	36,8 / 32,3	0	CCS	260 W	200 (165 / 230)	23.300
Volkswagen e-Golf	100 / 136	35,8 / 32	0	CCS	232 W	190 (160 / 220)	32.950
Volkswagen ID.3 Standard Range	110 / 150	48 / 45	n.m.	CCS	330 W	275 * (230 * / 315 *)	n.m.
Volkswagen ID.3 Mid Range	150 / 204	62 / 58	n.m.	CCS	420 W	345 * (290 * / 400 *)	n.m.
Volkswagen ID.3 Long Range	150 / 204	80 / 77	n.m.	CCS	550 W	450 * (380 * / 515 *)	n.m.
Volvo XC40 Recharge	300 / 408	78 / 75	1500	CCS	425 W	375 * (n.m. / n.m.)	62.900

• schatting

** 5 zitplaatsen / 7 zitplaatsen

n.m. niet meegedeeld

n.v.t. niet van toepassing

Tabel 3: Extended-Range Electric Vehicle (E-REV) (1 modelversie)

Merk en model	Motorvermogen (kW/pk)		Accucapaciteit (totaal / kWh)	Elektrisch rijbereik (kg, WLTP)	Maximaal rijbereik (kg, WLTP)	Sleepvermogen (maximaal, kg)	Vanafprijs (euro)
	Benzinemotor	Elektromotor					
Ford Tourneo Custom PHEV	60 / 82 *	92,9 / 126	13,6	40 W	500 n.m.	n.m.	n.m.

* maximaal 88 kW / 120 pk
n.m. niet meegedeeld



Tabel 4: Fuel Cell Electric Vehicle (FCEV) (2 modelversies)

Merk en model	Motorvermogen (kW/pk)	Tankinhoud (kg/l)	Gemiddeld verbruik (WLTP of NEDC 2.0, kg)	Gecombineerd rijbereik (WLTP of NEDC 2.0, km)	Sleepvermogen (maximaal, kg)	Vanafprijs (euro)
Hyundai Nexo	120 / 163	6,13 kg / 156,6 l	0,95 W	665 n.m.	n.m.	81.999
Toyota Mirai FCEV	113 / 154	4,9 kg / n.m.	0,8 N2	500 n.m.	n.m.	79.900

n.m.

niet meegedeeld

Tabel 2: Plug-in Hybrid Electric Vehicle (PHEV) (102 modelversies)

Merk en model	Motorvermogen (kW/pk)			Sleepvermogen (maximaal, kg)	Gecombineerd rijbereik (km, NEDC, WLTP of NEDC 2.0.)	Accucapaciteit (totaal / kWh)	Vanafprijs (euro)
	Benzine/Diesel (B/D)	Elektromotor(en) (piekvermogen)	Systeem				
Audi A3 Sportback e-tron	B 110 / 150	75 / 102	150 / 204	1400	40 W	8,8	36.590
Audi A6 Berline 50 TFSI e quattro	B 185 / 252	105 / 143	220 / 299	2000	58 W	14,1	64.500
Audi A6 Berline 55 TFSI e quattro	B 185 / 252	105 / 143	270 / 367	2000	55 W	14,1	70.900
Audi A6 Avant TFSI e	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	14,1	n.m.
Audi A7 Sportback 50 TFSI e quattro	B 185 / 252	105 / 143	220 / 299	2000	57 W	14,1	70.950
Audi A7 Sportback 55 TFSI e quattro	B 185 / 252	105 / 143	270 / 367	2000	47 W	14,1	81.950
Audi A8 60 e-tron quattro	B 250 / 340	100 / 136	330 / 449	0	49 W	14,1	105.300
Audi A8 L 60 e-tron quattro	B 250 / 340	100 / 136	330 / 449	0	47 W	14,1	108.300
Audi Q5 50 TFSI e quattro	B 185 / 252	105 / 143	220 / 299	1750	45 W	14,1	55.030
Audi Q5 55 TFSI e quattro	B 185 / 252	105 / 143	270 / 367	1750	45 W	14,1	61.630
Audi Q7 55 TFSI e quattro	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	17,3	n.m.
Audi Q7 60 TFSI e quattro	B 250 / 340	105 / 143	335 / 456	n.m.	40 W	17,3	n.m.
BMW i8 Roadster	B 170 / 231	105 / 143	275 / 374	0	50-51 W	11,6	166.500
BMW i8 Coupé	B 170 / 231	105 / 143	275 / 374	0	52-53 W	11,6	148.500
BMW 330e Berline	B 135 / 184	83 / 113	215 / 292	750	51-59 W	12,0	52.450
BMW 530e Berline 170 kW	B 135 / 184	83 / 113	170 / 231	750	48-59 W	12,0	60.400
BMW 530e Berline 185 kW	B 135 / 184	83 / 113	185 / 252	750	48-59 W	12,0	60.400
BMW 530e xDrive Berline 170 kW	B 135 / 184	83 / 113	170 / 231	750	47-54 W	12,0	63.150
BMW 530e xDrive Berline 185 kW	B 135 / 184	83 / 113	185 / 252	750	47-54 W	12,0	63.150
BMW 745e	B 210 / 286	83 / 113	290 / 394	0	45-50 W	12,0	104.750
BMW 745Le	B 210 / 286	83 / 113	290 / 394	0	45-50 W	12,0	111.300
BMW 745Le xDrive	B 210 / 286	83 / 113	290 / 394	0	50 W	12,0	114.900
BMW X1 xDrive25e	B 92/125	70/95	162 / 220	750	41-46 W	10,0	46.150
BMW X3 xDrive30e 212 kW	B 120 / 163	80 / 109	212 / 288	2000	41-46 W	12,0	57.900
BMW X3 xDrive30e 215 kW	B 135 / 184	80 / 109	215 / 292	2000	41-46 W	12,0	57.900
BMW X5 xDrive45e 235 kW	B 210 / 286	83 / 113	235 / 320	2700	67-87 W	24,0	80.900
BMW X5 xDrive45e 290 kW	B 210 / 286	83 / 113	290 / 394	2700	67-87 W	24,0	80.900
BMW 225xe Active Tourer	B 100/136	65 / 88	165 / 224	0	50-53 W	10,0	40.350
Citroën C5 Aircross Hybrid	B 132 / 180	80 / 109	165 / 225	1500	50 W	13,2	42.930
Cupra Formentor	B 110 / 150	85 / 116	180 / 245	n.m.	+50 W	13,0	n.m.
DS 7 Crossback E-Tense 4x4	B 147 / 200	80 / 109	221 / 300	1200	58 W	13,2	53.540
Ford Kuga Plug-in Hybrid	n.m.	n.m.	165 / 225	1200	+50 n.m.	14,4	38.650
Ford Explorer Plug-in Hybrid	B 265 / 363	75 / 102	336 / 457	2500	42 W	13,6	79.000
Hyundai IONIQ Plug-in Hybrid	B 77 / 105	44,5 / 61	104 / 141	750	63 N2	8,9	35.749
Jeep Compass Plug-in Hybrid	B 132 / 180	44 / 60	177 / 240	n.m.	50 N2	11,4	n.m.
Jeep Renegade Plug-in Hybrid	B 96 / 130	44 / 60	140 / 190	n.m.	50 N2	11,4	n.m.
Jeep Renegade Plug-in Hybrid	B 132 / 180	44 / 60	177 / 240	n.m.	50 N2	11,4	n.m.
Kia XCeed Plug-In Hybrid	B 77,2 / 105	44,5 / 60,5	103,6 / 141	n.m.	60 n.m.	8,9	n.m.
Kia Optima PHEV	B 113,4/154	50 / 68	151 / 205	0	54 W	9,8	47.440

Merk en model	Motorvermogen (kW/pk)			Sleep-vermogen (maximaal, kg)	Gecombineerd rijbereik (km, NEDC, WLTP of NEDC 2.0.)	Accu-capaciteit (totaal / kWh)	Vanafprijs (euro)
	Benzine/Diesel (B/D)	Elektromotor(en) (piekvermogen)	Systeem				
Kia Optima SW PHEV	B 113,4/154	50 / 68	151 / 205	1500	62 W	11,26	45.540
Kia Niro Plug-In Hybrid	B 77,2 / 105	44,5 / 60,5	103,6 / 141	1300	49 W	8,9	38.590
Land Rover Evoque PHEV	B 147 / 200	80 / 109	n.m.	n.m.	n.m.	11,3	n.m.
Land Rover Discovery Sport PHEV	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.
Land Rover Defender 90 PHEV	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.
Land Rover Defender 110 PHEV	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.
Mercedes-Benz A 250 e	B 118 / 160	75 / 102	160 / 218	1600	60-68 W	15,6	40.293
Mercedes-Benz A 250 e Berline	B 118 / 160	75 / 102	160 / 218	1600	61-69 W	15,6	40.898
Mercedes-Benz B 250 e	B 118 / 160	75 / 102	160 / 218	1600	56-67 W	15,6	n.m.
Mercedes-Benz C 300 e Berline	B 155 / 211	90 / 122	235 / 320	1800	52 N2	13,5	50.094
Mercedes-Benz C 300 e Berline 4Matic	B 155 / 211	90 / 122	235 / 320	1800	49 N2	13,5	53.119
Mercedes-Benz C 300 de Berline	D 143 / 194	90 / 122	225 / 306	1800	49 N2	13,5	52.030
Mercedes-Benz E 300 e Berline	B 155 / 211	90 / 122	235 / 320	2100	51 N2	13,5	63.888
Mercedes-Benz E 300 de Berline	D 143 / 194	90 / 122	225 / 306	2100	46 N2	13,5	66.187
Mercedes-Benz S 560 e Berline Lang	B 270 / 367	90 / 122	350 / 476	0	43 N2	13,5	110.957
Mercedes-Benz C 300 e Break	B 155 / 211	90 / 122	235 / 320	1800	50 N2	13,5	51.667
Mercedes-Benz C 300 de Break	D 143 / 194	90 / 122	225 / 306	1800	48 N2	13,5	53.482
Mercedes-Benz E 300 de Break	D 143 / 194	90 / 122	225 / 306	2100	44 N2	13,5	68.607
Mercedes-Benz GLA 250 e	B 118 / 160	75 / 102	160 / 218	n.m.	n.m.	15,6	n.m.
Mercedes-Benz GLE 350 de	D 143 / 194	100 / 136	225 / 306	3500	99 W	31,2	n.m.
MINI Countryman Cooper SE ALL4	B 100 / 136	65 / 88	165 / 224	0	55-57 n.m.	10,0	39.500
Mitsubishi Outlander PHEV	B 99 / 135	60/82 / 70/95 *	176 / 239	1500	45 W	13,8	41.790
Opel Grandland X Hybrid4	B 147 / 200	81,2/110 / 83/113 *	220 / 300	1250	57-59 W	13,2	45.885
Peugeot 508 Hybrid	B 132 / 180	80 / 109	165 / 225	1330	48-54 W	11,8	46.350
Peugeot 508 SW Hybrid	B 132 / 180	80 / 109	165 / 225	1340	47-52 W	11,8	48.150
Peugeot 3008 Hybrid 225	B 132 / 180	80 / 109	165 / 225	n.m.	40 W	13,2	44.580
Peugeot 3008 Hybrid4 300	B 147 / 200	80/109 / 80/109 **	220 / 300	1250	56-59 W	13,2	52.680
Polestar 1	B 227 / 309	170 / 232 **	448 / 609	n.m.	124 W	34,0	158.500
Porsche Panamera 4 E-Hybrid	B 243 / 330	100 / 136	340 / 462	0	36-44 W	14,1	117.104
Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid	B 404 / 550	100 / 136	500 / 680	0	36-39 W	14,1	195.306
Porsche Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo	B 243 / 330	100 / 136	340 / 462	0	36-39 W	14,1	120.008
Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo	B 404 / 550	100 / 136	500 / 680	0	36-38 W	14,1	198.210
Porsche Cayenne E-Hybrid Coupé	B 250 / 340	100 / 136	340 / 462	3500	32-36 W	14,1	99.547
Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé	B 404 / 550	100 / 136	500 / 680	3500	31-32 W	14,1	183.448
Porsche Cayenne E-Hybrid	B 250 / 340	100 / 136	340 / 462	3500	32-36 W	14,1	95.191
Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid	B 404 / 550	100 / 136	500 / 680	3500	31-32 W	14,1	177.277
Range Rover Sport P400e	B 221 / 300	105 / 143	297 / 404	2500	48 N2	13,0	91.600
Range Rover P400e	B 221 / 300	105 / 143	297 / 404	2500	48 N2	13,0	126.100



Merk en model	Motorvermogen (kW/pk)			Sleepvermogen (maximaal, kg)	Gecombineerd rijbereik (km, NEDC, WLTP of NEDC 2.0.)	Accucapaciteit (totaal / kWh)	Vanafprijs (euro)
	Benzine/Diesel (B/D)	Elektromotor(en) (piekvermogen)	Systeem				
Renault Captur E-TECH Plug-in	B 67 / 90	50 / 68 **	117 / 160	n.m.	45 W	9,8	n.m.
SEAT Tarraco FR PHEV	B 110 / 150	85 / 116	180 / 245	n.m.	+50 n.m.	13,0	n.m.
Škoda SUPERB iV	B 115 / 156	85 / 116	160 / 218	1600	62 W	13,0	n.m.
Škoda SUPERB Combi iV	B 115 / 156	85 / 116	160 / 218	1600	62 W	13,0	n.m.
Toyota Prius Plug-in Hybrid	B 72 / 98	68 / 92	90 / 122	0	+50 W	8,8	42.650
Toyota RAV4 Plug-In Hybrid	n.m.	n.m.	225 / 306	n.m.	+60 W	n.m.	n.m.
Volkswagen Golf 8 eHybrid	n.m.	n.m.	150 / 204	n.m.	n.m.	13,0	n.m.
Volkswagen Golf 8 GTE	n.m.	n.m.	180 / 245	n.m.	n.m.	13,0	n.m.
Volkswagen Golf GTE	B 110 / 150	85 / 116	150 / 204	1500	42 W	8,7	41.175
Volkswagen Passat Berline GTE	B 115 / 156	85 / 116	160 / 218	1600	56 W	13,0	45.750
Volkswagen Passat Variant GTE	B 115 / 156	85 / 116	160 / 218	1600	54 W	13,0	48.150
Volvo S60 T6 Twin Engine	B 186 / 253	65 / 87	251 / 340	2000	49-58 W	11,6	51.800
Volvo S60 T8 Twin Engine	B 223 / 303	65 / 87	287 / 390	2000	49-58 W	11,6	54.600
Volvo S60 T8 Polestar Engineered	B 233 / 318	65 / 87	298 / 405	2000	43 W	11,6	65.550
Volvo S90 T8 Twin Engine	B 223 / 303	65 / 87	287 / 390	2100	47-57 W	11,6	71.650
Volvo V60 T6 Twin Engine	B 186 / 253	65 / 87	251 / 340	2000	50-59 W	11,6	55.050
Volvo V60 T8 Twin Engine	B 223 / 303	65 / 87	287 / 390	2000	50-59 W	11,6	57.850
Volvo V60 T8 Polestar Engineered	B 233 / 318	65 / 87	298 / 405	2000	43 W	11,6	70.600
Volvo V90 T8 Twin Engine	B 223 / 303	65 / 87	287 / 390	2100	47-57 W	11,6	73.850
Volvo XC40 T5 Twin Engine	B 132 / 180	60 / 82	192 / 262	1800	42-46 W	10,7	45.980
Volvo XC60 T8 Twin Engine	B 223 / 303	65 / 87	287 / 390	2100	44-54 W	11,6	69.650
Volvo XC60 T8 Polestar Engineered	B 233 / 218	65 / 87	298 / 405	2100	36 W	11,6	83.750
Volvo XC90 T8 Twin Engine	B 223 / 303	65 / 87	287 / 390	2400	37-46 W	11,6	83.500

* vooraan / achteraan

** gecombineerd vermogen van de 2 elektromotoren achteraan

n.m. niet meegedeeld



Echt rijplezier



ELEKTRISCH RIJPLEZIER.

ONTDEK ONS VOLLEDIGE GAMMA AAN GEËLEKTRIFICEERDE
WAGENS OP BMW.BE/ELECTRIFIED

 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Milieu-informatie (KB 19/03/04): www.bmw.be

0-2,8L/100 KM • 0-63G/KM CO₂ (WLTP)



Tabel 5: cng (compressed natural gas) (25 modelversies)

Merk en Model *	Motorvermogen (kW/pk)	Tankinhoud		Gecombineerd rijbereik (H-gas) (km, WLTP of NEDC 2.0)	Sleepvermogen (maximaal, kg)	Vanafprijs (euro)
		cng (kg)	benzine (l)			
Audi A3 Sportback 30 g-tron	96 / 130	17,3	9	482 N2	1300	31.700
Audi A4 Avant 40 g-tron	125 / 170	17,3	7	420-440 N2	1500	42.390
Audi A5 Sportback 40 g-tron	125 / 170	17,3	7	420-455 N2	1500	44.700
Dacia Sandero ECO-G 100	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.
Dacia Logan ECO-G 100	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.
Dacia Logan MCV ECO-G 100	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.
Dacia Duster ECO-G 100	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.
Fiat Panda TwinAir CNG	52 / 71	12	35	225 N2	0	13.590
SEAT Ibiza TGI	66 / 90	13,8	9	360 W	0	16.960
SEAT Leon TGI M	96 / 130	17,7	9	440 W	1400	24.380
SEAT Leon TGI R	96 / 130	17,7	9	440 W	1400	26.280
SEAT Leon ST TGI M	96 / 130	17,7	9	440 W	1400	25.320
SEAT Leon ST TGI R	96 / 130	17,7	9	440 W	1400	27.220
SEAT Arona TGI	66 / 90	13,8	9	360 W	0	17.990
ŠKODA Octavia Combi G-TEC	96 / 130	17,7	9	480 N2	1400	30.880
SsangYong Tivoli CNG	120 / 163	n.m.	50	n.m.	1000	n.m.
SsangYong Korando CNG	120 / 163	n.m.	50	n.m.	1500	n.m.
Volkswagen eco up! TGI	50 / 68	11	10	380 n.m.	0	16.300
Volkswagen Polo TGI	66 / 90	13,8	9	368 W	0	20.200
Volkswagen Golf 8 TGI	96 / 130	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.
Volkswagen Golf Variant TGI	96 / 130	17,3	9	440 W	1400	33.230
Volkswagen Caddy 4D	81/110	26	13	560-600 n.m.	1300	21.600
Volkswagen Caddy 5D	81/110	26	13	560-600 n.m.	1300	22.580
Volkswagen Caddy Maxi 4D	81/110	34	13	790-800 n.m.	1200	23.440
Volkswagen Caddy Maxi 5D	81/110	34	13	790-800 n.m.	1200	24.450

* afkortingen voor versnellingsbak: M = handgeschakeld / R = gerobotiseerd

n.m. niet meegedeeld

JUWELIER FRANSSSEN

DEMERSTRAAT 51

3500 HASSELT

+32 11 22 42 58

BIJOUTERIE KUYPERS

RUE DE LA RÉGENCE 1

4000 LIEGE

+32 4 222 16 23

HEURSEL1745

LANGEMUNT 2

9000 GENT

+32 9 264 29 29

HULPIAU

LEOPOLD II LAAN 21

8400 OOSTENDE

+32 59 70 35 59

COSYNS

RUE AU BEURRE 35-37

1000 BRUXELLES

+32 2 511 00 66

COSYNS

AVENUE DE TOISON D'OR 17A

1050 BRUXELLES

+ 32 2 511 45 49



bellross.com

• 100m water-resistant

• Ø 40mm

Automatic

▷ NEW BR 05 COLLECTION

**TIME INSTRUMENTS
FOR URBAN EXPLORERS**

Bell & Ross



CLASSIC DESIGN
RENTAL

Event furniture for any occasion.

WWW.CLASSICDESIGNRENTAL.BE

INFO@CLASSICDESIGNRENTAL.BE

0032 53 66 48 13



BEDRIJFSWAGENS NEMEN DE LEAD IN ELEKTRISCHE MOBILITEIT

De afgelopen weken werd op verschillende momenten voorgesteld om de aftrekbaarheid van salariswagens exclusief te gaan toebedelen aan batterij-elektrische wagens. Voor AVERE is dit niet alleen een goede zaak, het is ook een realistische en duurzame keuze.

TEKST: JOCHEN DE SMET - VOORZITTER AVERE BELGIË

De voornaamste reden om te gaan voor zero-emissiewagens ligt in een verbetering van onze luchtkwaliteit en in een significante daling van de CO₂-uitstoot. Alternatieven zijn het energiezuiniger maken van de Belgische woningen en gebouwen of het verlagen van de uitstoot van de Belgische industrie (zonder de concurrentiepositie van de bedrijven te willen schaden). Het vergroenen van het wagenpark is hiermee de meest impactvolle maatregel voor het Belgische wagenpark.

HET BEDRIJFSWAGENPARK

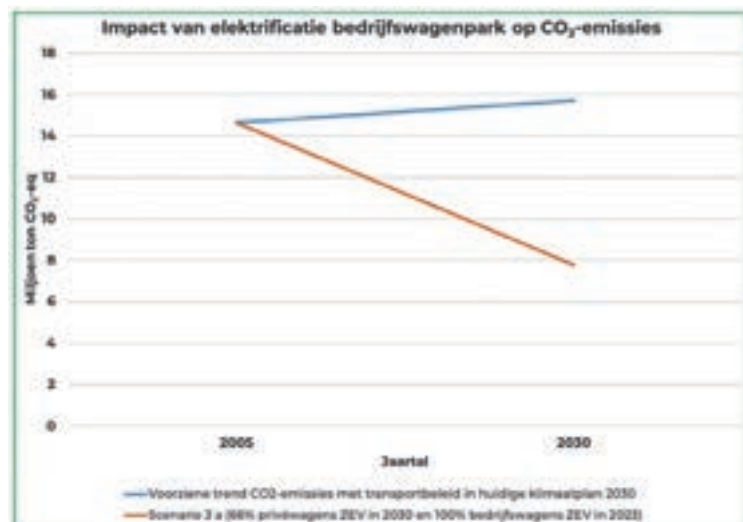
De nieuwe regels voor de salariswagens betreffen ongeveer 660.000 voertuigen in België. Op basis van de nieuwe inschrijvingen van het jaar 2018 worden in België bijna 300.000 wagens ingeschreven op een totaal van 550.000 personenwagens. Wagens voor bedrijven vertegenwoordigen dus meer dan 53% van het totale aantal nieuw verkochte voertuigen. De salariswagens staan daarmee voor ruwweg 20% van het aantal bedrijfswagens en lijken dus een logische eerste stap.

CO₂ UITSTOOT

Een belangrijk voordeel van batterij-elektrische wagens is de vermeden uitstoot van het voertuig zelf. Personenwagens zijn op dit moment goed voor 21% van de CO₂-uitstoot in België, als je de

zware industrie (ETS-sector) niet meerekent. Uit onderzoek van Transport and Environment blijkt dat een vergroening van de personenwagens de meest efficiënte weg is om de CO₂-uitstoot te doen dalen. Deze berekeningen worden bevestigd in het ontwerp van het Vlaams Klimaatplan.

In het scenario dat er in 2030 alleen nog zero-emissiebedrijfswagens verkocht worden en 66% zero-emissiewagens voor natuurlijke personen dan levert dit een besparing op van 32% op de CO₂-uitstoot voor transport. Dit is bijzonder hoog en vormt daarmee een heel effectieve maatregel.



Bron: Onderzoek: bedrijfswagens elektrificeren halveert CO₂-uitstoot Belgische wagenpark tegen 2030 (www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/bedrijfswagens-elektrificeren-halveert-co2-uitstoot-wagenpark-2030)



RENAULT
Passion for life

Nieuwe Renault ZOE

Electric for every day

Vanaf

€ 289/maand

laatste verhoogde maandaflossing

van **€ 9.950**



0 l/100 km • 0 g CO₂/km (WLTP)

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.



Representatief voorbeeld: Lening op afbetaling* met een laatste verhoogde maandaflossing. Contante prijs met verlengde waarborg My Warranty (5 jaar/100.000km): € 23.031 BTW in. Voorschot (facultatief): € 2.275. Kredietbedrag: €20.1756. JKP (Jaarlijks kostenpercentage) van 2,99% en vaste jaarlijkse debetrentevoet: 2,95%. In 60 maandaflossingen. Terug te betalen in 59 maandaflossingen van € 266,21 waarvan € 6,08 voor de optie verlengde waarborg. Laatste verhoogde maandaflossing € 7.128,37. Geldig van 03/12/2019 tot en met 02/01/2020. Totaal terug te betalen bedrag (zonder voorschot): € 22.834,91.

Illustratief voorbeeld voor een Renault ZOE B-Buy LIFE met verlengde waarborg My Warranty (5 jaar / 100.000km) : 32.965 BTW in, voorschot €6.274, voorwaardelijke recyclagepremie €750 en extra korting van €1.500. Te financieren bedrag (voorschot en korting afgetrokken): 24.441€, voor een duur van 60 maanden. 59 maandaflossingen van €289 waarvan €6,08 voor de verlengde waarborg My Warranty, laatste verhoogde maandaflossing van €9.949,73, totaal terug te betalen bedrag: 27.000,73€. *Dit aanbod EASYdeal bestaat uit een EASYfin Planning krediet en een verlengde waarborg en is voorbehouden aan particulieren op het hele Renault gamma. Deze twee contracten zijn afzonderlijk verkrijgbaar met identieke voorwaarden. Inclusief My Warranty optie (5 jaar/100.000km). Het bereiken van één van deze twee termijnen beëindigt het verlengde waarborg contract. Onder voorbehoud van aanvaarding van uw kredietaanvraag door Alpha Credit n.v. (Kredietgever), Sint-Lazaruslaan 4-10/3, 1210 RPR Brussel, BTW BE 0445.781.316 - IBAN BE80 2100 0003 1677. Adverteerder: Renault België-Luxemburg n.v. (Invoerder), Bergensesteenweg 281, 1070 RPR Brussel, BTW BE 0403 463 679 - IBAN BE76 0017 8828 2195. Uw Renault verdeler treedt op als agent in nevenfunctie. Afgebeeld model: Nouvelle Renault ZOE INTENS R135 B-Buy. Cat. prijs opties inbegrepen: € 36.280.

Let op, geld lenen kost ook geld.

Milieu-informatie. [K.B. 19.03.2004] op www.renault.be

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

renault.be

**DEVOS
CAPOEN**
www.devos-capoen.be

**DEVOS-CAPOEN
KURNE**
Brugsesteenweg 30
8520 Kurne

**DEVOS-CAPOEN
MENEN**
Kortrijkstraat 269
8930 Menen

**DEVOS-CAPOEN
ROESELARE**
Diksmuidsesteenweg 343
8800 Roeselare

NIEUWE FISCALITEIT

In het voorstel van de informateur wordt ingegaan op twee aspecten van de fiscaliteit. Ten eerste wordt de solidariteitsbijdrage of CO₂-bijdrage progressief verhoogd naar een factor 5. Ten tweede wordt de aftrekbaarheid van de bedrijfswagens verder naar beneden getrokken. In het voorstel wordt de aftrekbaarheid voor voertuigen met een verbrandingsmotor namelijk op 0% gezet vanaf 2023. Ook al ligt de timing nog niet vast, als het voorstel wordt geïmplementeerd is het duidelijk dat het vernieuwen van de huidige 660.000 salariswagens door een nieuw benzine- of dieselexemplaar veel minder aantrekkelijk wordt.

ENERGIEVOORZIENING

Ook qua energieproductie is dit voorstel een haalbare kaart. Al in 2010 en 2017 berekende de CREG (de federale energieregulator) dat 1 miljoen elektrische voertuigen zullen leiden tot een stijging van amper 4% van het totale energieverbruik. Die extra 4% moet dan komen van hernieuwbare energieproductie die tegen 2030 een pak verder zal staan dan vandaag. Ook op het vlak van energiedistributie worden geen problemen verwacht. Synergrid publiceerde als federatie van Belgische netbeheerders recent een studie waaruit blijkt dat de netbeheerders een massale uitrol met 1 miljoen batterij-elektrische voertuigen aan kunnen.

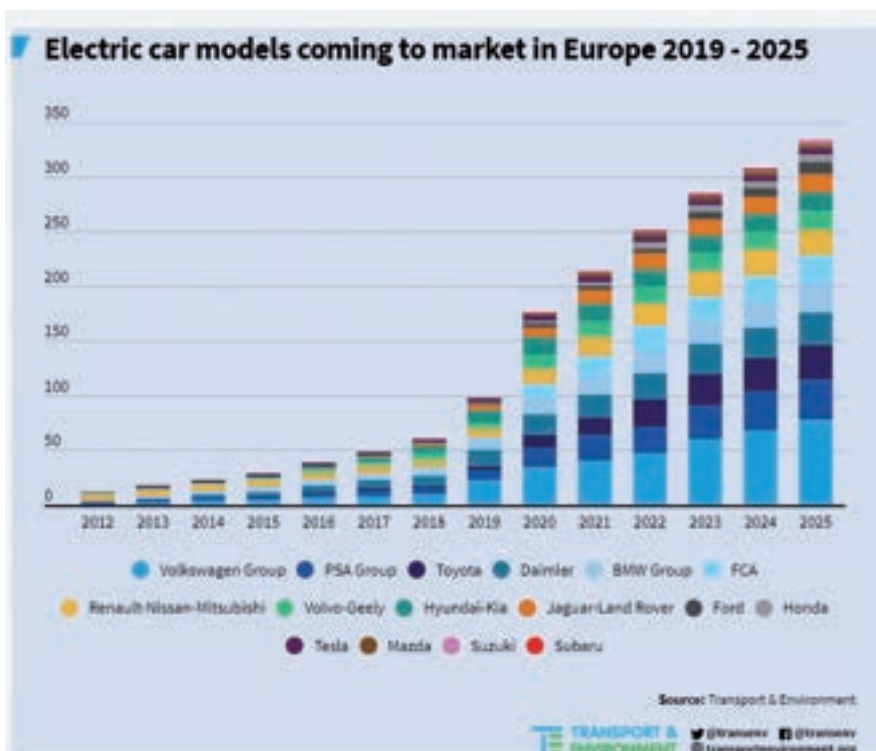
AANTAL WAGENS

Volgens een andere studie van T&E zullen in de komende twee jaar meer dan 100 batterij-elektrische modellen naar de Belgische markt komen. De meeste autoconstructeurs omarmen de evolutie naar batterij-elektrische voertuigen en schalen hun productie op. Op dit moment zijn er ongeveer 60 elektrische voertuigen beschikbaar, verspreid over batterij-elektrische, plug-inhybride en brandstofcel-exemplaren. Tegen het einde van 2020 zullen dit er al 176 zijn, om door te groeien naar 333 verwachte elektrische modellen in 2025. Met deze evolutie kan de Europese autosector de verwachte groei de Europese CO₂-doelstellingen behalen zonder het betalen van gigantische boetes.

HAALBAAR!

Ook al is het voorstel ambitieus, de vergroening van het wagenpark wordt de komende jaren zeker mogelijk. Zowel op het vlak van de energievoorziening als op het plaatsen van laadinfrastructuur worden geen noemenswaardige problemen verwacht. Ook de toeleveranciers van laadinfrastructuur zijn voorbereid op een dergelijk uitrolscenario. De aanwezige bedrijven zitten in een groeifase om de volgende stap op een kwalitatieve manier te laten verlopen.

AVERE hoopt dat dit voorstel de komende maanden in effectieve daden kan omgezet worden.



Bron: *Electric car models to triple in Europe by 2021 – market data - Transport & Environment www.transportenvironment.org/press/electric-car-models-triple-europe-2021-%E2%80%93-market-data*

BOSE

Onopvallende speakers. Opvallend geluid.

NIEUW

LIFESTYLE 550 HOME ENTERTAINMENT SYSTEM

Breng je entertainment tot leven en geniet op elk volume van helder geluid en een diep laag. Het Lifestyle 550 home entertainment system heeft vijf Virtually Invisible series II cube speakers en een draadloze Acoustimass bass module. Het Lifestyle 550 system stemt het geluid af op de unieke vorm van de ruimte. En de console met glazen bovenkant biedt de nieuwste technologieën op het gebied van audio en video, inclusief 4K-video en 6 HDMI™-ingangen.



Lifestyle, Virtually Invisible en Acoustimass zijn handelsmerken van Bose Corporation. De merknamen HDMI en HDMI High-Definition Multimedia Interface en het HDMI-logo zijn handelsmerken of geregistreerde handelsmerken van HDMI Licensing Administrator, Inc.

Vermeersch Hifi TV

Vooruitgangstraat 3B
8900 Ieper
057 20 73 26
www.vermeerschhifitv.be

diMonaco

Stationsstraat 66
9100 Sint-Niklaas
03 776 24 40
www.dimonaco.be

Audiomix

Liersesteenweg 321
3130 Begijnendijk (grens Aarschot)
016 56 10 62
www.audiomix.be



MEMBERS

Addax Motors NV - www.addaxmotors.com

Allego België - www.allego.eu

BlueCorner - www.bluecorner.be

Dieteren SA NV - www.dieteren.be

Electric Drive - www.electricdrive.be

Eneco Belgium NV - www.eneco.com

EV Consult - www.evconsult.be

EV-Point - www.ev-point.be

EVBox Benelux - www.evbox.com

IAS - Innovative Automotive Services - www.i-a-s.be

Mobility Plus - www.mobilityplus.be

POWERDALE SA/NV - www.powerdale.com

REXEL Belgium NV - www.rexel.be

Stroohm Services bvba - www.stroohm.be

The New Motion Belgium BVBA - www.newmotion.com

VUB - www.vub.be



EV-Point bouwt en beheert oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. We bieden laadoplossingen met transparante prijssetting voor thuis, aan kantoor en publieke omgeving met eenvoudige bediening. Elk van onze interoperabele laadpunten kan worden geactiveerd door EV-Rijders gebruik makend van onze abonnementsloze EV-Pass of de EV-Point App. Bovendien is SMS-activatie voorzien.

We verrekenen de consumptie zorgeloos en automatisch aan de gebruikers, zonder tussenkomst van uzelf. EV-Point zorgt voor optimale benutting van uw net, zonder overconsumptie.

Wij ontzorgen EV-Rijders!

www.ev-point.be



STROOHM GELOOFT IN EEN TOTALE ONDERSTEUNING VAN A TOT Z OP HET GEBIED VAN ELEKTRISCH RIJDEN

We begeleiden ondernemingen in hun transitie op alle domeinen (fiscale/TCO analyse, technisch, laadinfrastructuur, inzetbaarheid, terugbetalen thuisladen, herschrijven carpolicy, opleiding bestuurders, etc). Stroohm zorgt ervoor dat alle departementen met vertrouwen de juiste beslissingen kunnen nemen om de transitie een succes te maken.

Daarnaast adviseren we bij Stroohm welk de best passende elektrische bedrijfswagen kan zijn en gaan we op zoek naar de goedkoopste lease op de markt.

Stroohm services verzorgt met eigen installateurs ook de installatie van laadpalen zowel op kantoor als thuis voor werknemers en particulieren. We werken met verschillende merken en geven onafhankelijk advies.

www.stroohm.be

ECO MOBIEL MAGAZINE VERBRUIKSTEST

BMW 745E

De opvolger van de 740e overtreft zijn voorganger op zowat elk vlak. De 2-liter viercilinder is vervangen door een sterkere, stillere en zuinigere 3-liter zescilinder en de brutocapaciteit van de hoogspanningsbatterij steeg van 9,2 naar 12 kWh. Met die toename zou de BMW 745e een zuiver elektrische rijbereik van 45 tot 50 kilometer hebben. Hoe realistisch die afstanden zijn en of de zescilinder spaarzamer met benzine omspringt, vertelt deze verbruikstest.

TEKST: JAN VAN GEEL – FOTO'S: BMW





Vooraf dit: een stekkerhybride wordt pas een milieuvriendelijk alternatief voor een *full hybrid* als je voor elke rit de hoogspanningsbatterij volledig herlaadt en je zoveel mogelijk kilometers zuiver elektrisch aflegt. Met andere woorden: als het elektrische rijbereik minstens voor je dagelijkse woon-werkverplaatsingen volstaat. Want is dat niet het geval, dan is deze luxueuze plug-inhybride misschien niet de beste en milieuvriendelijkste keuze.

NU MET ZESCILINDER

Het plug-in hybridesysteem combineert een benzinemotor met een elektromotor. De eerste is

een speciaal aangepaste en 286 pk sterke zes-cilinder-in-lijn uit de huidige EfficientDynamics motorenfamilie. Verder omvat de aandrijflijn een elektromotor met een vermogen van 113 pk en een koppel van 265 Nm. In de SPORT-rijmodus leveren die twee motoren een vermogen tot

maximaal 394 pk. Als prestaties primeren, is dat de ideale modus. Als je vooral elektrisch wilt rijden, is dat de modus die je zeker níet selecteert.

De elektromotor van de plug-in hybridemodellen is geïntegreerd in de 8-traps Steptronic automaat. Wanneer de bestuurder remt of het gas loslaat, fungeert de elektromotor als generator, die energie terugwint en de hoogspanningsbatterij bijlaadt. De elektromotor haalt zijn vermogen uit de nieuwe lithium-ion-hoogspanningsaccu, die niet alleen de nieuwste batterijtechnologie bevat maar ook een grotere opslagcapaciteit kreeg. Die heeft nu bruto 12,0 en netto 10,4 kWh energie-inhoud. Daarmee zou een elektrisch bereik tussen 45 en 50 kilometer mogelijk zijn. Dat rijbereik berekende BMW op basis van de nieuwe WLTP-testcyclus. Hoe haalbaar die cijfers zijn, volgt in het 'verbruiksdagboek'.

9 MODI

Op bladzijde 149 van de handleiding lezen we dat de bestuurder van een 745e tussen 9 rijmodi kan kiezen. Plezierig maar zinloos voor een wagen die de milieuvriendelijkste van de 7 Serie moet zijn, is de SPORT-modus. In die modus, die de bestuurder ook individueel kan instellen, wordt de elektromotor alleen ter ondersteuning van de verbrandingsmotor gebruikt.

HYBRID is de tweede modus en die heeft drie instellingen: STANDARD, ECO PRO voor een verbruiksarme rijstijl en COMFORT met de comfortabelste instellingen van het onderstel. Voor de langere ritten selecteerden we daarom altijd die laatste instelling. In elke HYBRID-modus kan de BMW 745e tot snelheden van 110 km/h volledig elektrisch rijden – 20 km/h sneller dan de 740e. De verbrandingsmotor schakelt pas bij hogere snelheden bij.





VERBRUIKSDAGBOEK

DAG 1

Toen we de wagen ophaalden, was de batterij voor bijna 95 procent herladen en beloofde de boordcomputer een resterend elektrisch rijbereik 25 kilometer. Dat cijfer bleek verrassend precies, want na 25 kilometer was de batterij leeg en schakelde

HYBRID-modus. Het benzineverbruik tijdens die kilometers bedroeg 1,1 l/100 km.

Omdat we ook benieuwd waren naar de prestaties van de zes cilinder, selecteerden we voor de rest van

In de ELECTRIC-modus, die ook individueel instelbaar is, is de 745e 140 km/h snel. Met die snelheid is de luchtweerstand echter nefast voor het elektrisch rijbereik en daarom vermeden we die modus altijd op de autosnelweg. Nog een minpunt van de elektrische modus zijn de slome acceleraties, zeker als je snel een langzame voorligger wilt inhalen. Daarom schakelt de verbrandingsmotor automatisch in als je het gaspedaal diep indrukt. Ook in de HYBRID ECO PRO-modus lijkt de wagen wat in te houden als je snel meer vermogen vraagt.

In de ADAPTIVE-modus wordt de afstemming automatisch aangepast aan de rij situatie en houdt het navigatiesysteem rekening met naderende routegedeeltes. Met de BATTERY CONTROL-instelling kan de bestuurder de laadtoestand van de hoogspanningsaccu op een bepaald niveau houden. Bij het rijden op bijvoorbeeld een autosnelweg kunnen de energiereserves worden gespaard of zelfs verhoogd om later te worden gebruikt voor lokaal emissievrij rijden.



de wagen op de autosnelweg.



kilometers verder was het verbruik naar 5,5 l/100 km gestegen en toen we na 55 kilometer de stopknop indrukten, had de boordcomputer een verbruik van 7,0 liter/100 km berekend. Door het remmen en afremmen op de motor was het elektrische rijbereik wel met 9 kilometer toegenomen.

Omdat we geen tijd hadden om de batterij te herladen, begon de volgende rit met die geregenereerde kilometers en kozen we de HYBRID STANDARD-modus. Ondanks de rustige rijstijl verscheen na 93 kilometer een gemiddeld verbruik van 9,3 l/100 km op het instrumentenbord. Dat cijfer toont nog maar eens aan dat plug-inhybrides alleen extreem zuinig zijn als elke rit met een volle batterij begint, en als die rit niet te lang is.

DAG 2

Na een korte nachtelijke laadbeurt van 4,5 uur was het elektrische rijbereik van 0 naar 18 km gestegen. Uiteindelijk reden we bij een temperatuur van 1,5 graden nog 19,9 km ver voor de wagen automatisch naar de hybridemodus schakelde. Na precies 100 km bedroeg het verbruik volgens de boordcomputer 6,3 l/100 km. Na 309 km was het verbruik nog verder gestegen naar 7,4 l/100 km. Met snelheden tot 130 km/h is dat voor een wagen die zonder opties of extra inzittenden 2070 kg weegt, een aanvaardbaar verbruik. Tenzij je natuurlijk op het door BMW gegeven verbruik van 2,1 l/100 km gehoopt had.

Na 568 km waren we blij dat we konden tanken. Het resterende rijbereik bedroeg volgens de boordcomputer nog 17 km voor we met precies 43,09 liter de 46-liter tank volledig vulden. In die afstand zijn ook de 44 elektrische kilometers van de twee laadbeurten begrepen. Inclusief die extra kilometers bedroeg het gemiddelde benzineverbruik tot die eerste tankbeurt 7,6 l/100 km.

Daarna volgde een lange rit naar huis die grotendeels over autosnelwegen verliep. Tijdens de laatste 40 kilometer op de onverlichte Duitse *Autobahnen* stonden er nauwelijks nog borden die de snelheid tot 130 of 100 km/h beperkten en drukten we het gaspedaal diep in. De naald van de snelheidsmeter hielden we tussen 170 en 210 km/h en de rechervoet ging alleen voor langzame voorliggers en bij wegenwerken van het gas. De elektrische kilometers die we daarbij recupereerden, verdwenen even snel van het instrumentenbord als ze erop verschenen. Maar zelfs met die snelheden verbruikte de 745e nooit meer dan 9,4 l/100 km en na 385 km berekende de boordcomputer een gemiddelde van 8,8 l/100 km.

DAGEN 3 TOT EN MET 7

De volgende dagen waren er geen lange ritten meer gepland en vertrokken we elke morgen met een volledig herladen batterij. Het berekende elektrische rijbereik bedroeg respectievelijk 37,

26, 30, 36 en 29 kilometer. Na respectievelijk 30,2, 20,0, 34,8, 29,5 en 25,0 kilometer was de hoogspanningsbatterij weer leeg. Tijdens deze test bedroeg de gemiddelde actieradius met een beheerst-normale rijstijl dus 27,9 kilometer, of ongeveer de helft van het NEDC 2.0-rijbereik. Die volstond dus niet om de 41 kilometer van de dagelijkse woon-werkverplaatsing zuiver elektrisch af te leggen.

KORTOM

De 745e verbaasde ons meer door zijn schappelijk benzineverbruik dan door zijn elektrisch rijbereik. De stille maar krachtige zescilinder sprong verrassend zuinig met benzine om in de HYBRID COMFORT-modus, zeker als elke rit met een volledig herladen accu begon. 7,6 l/100 km is heel zuinig voor een tweetonner waarmee we altijd anticiperend en meestal beheerst-normaal reden. Met een extreem lichte rechervoet is volgens het Duitse magazine *AUTO BILD* ook 6,6 liter mogelijk. De tester van dienst presteerde het zelfs om in augustus met een volle accu 42 kilometer af te leggen. Wij moesten met 20 tot 34,8 zuiver elektrische kilometers of gemiddeld 27,9 kilometer genoeg nemen, maar dan wel bij temperaturen tussen 0,5 en 9 graden, en niet bij zomertemperaturen van 25 tot 28 graden. In ieder geval deden we beter dan de Amerikaanse EPA-testcyclus, die de 745e een elektrische actieradius van nauwelijks 16 mijl of 25,7 kilometer geeft.

Elegance is an attitude

Simon Baker
Simon Baker

LONGINES®



LANGOHR JOAILLIER

14 Place du Marché aux Légumes
5000 Namur
081 22 60 01
www.langohr.be

TENSEN JUWELIERS

Huidevettersstraat 46
2000 Antwerpen

TENSEN EXCLUSIVE

Schuttershofstraat 2
2000 Antwerpen
03 231 98 98
www.tensen.be

FRANSSEN JUWELIERS

Demerstraat 51
3500 Hasselt
011 22 42 58
www.franssenjuweliers.be

VANHOUTTEGHEM GHENT

Dampoortstraat 1- 3
9000 Gent
09 225 50 45
www.vanhoutteghem.com



The Longines Master Collection

INFOFICHE

TESTINFO:

Periode: 15-21 november 2019
 Afgelegde afstand: 1264 km

TECHNISCHE GEGEVENS BMW 745E

VERMOGEN EN KOPPEL

Benzinemotor 2998 cc, 6L
 Vermogen: 210 kW/286 bij 5000-6000 opm
 Koppel: 450 Nm bij 1500-3500 opm

Elektromotor
 Vermogen: 83 kW/113 pk
 Koppel: 265 Nm

Systeem
 Vermogen: 290 kW/394 pk
 Koppel: 600 Nm

BATTERIJCAPACITEIT (BRUTO / NETTO):
 12,0 / 10,4 kWh

TANKINHOUD (BRUIKBAAR)
 46 l

GECOMBINEERD BENZINEVERBRUIK
 2,1 l/100 km (NEDC 2.0)

CO₂-UITSTOOT (GECOMBINEERD)
 48-52 g/km (NEDC 2.0)

STROOMVERBRUIK
 15,1 kWh

ELEKTRISCH RIJBEREIK
 45-50 km (WLTP)

EURONORM
 EU6d-TEMP

BRANDSTOFVERBRUIK EN ELEKTRISCH RIJBEREIK (TEST)

Gecombineerd benzineverbruik: 7,6 l/100 km
 Elektrisch rijbereik (100 % elektromotor):
 Gemiddeld: 27,9 km
 Minimaal: 20,0 km
 Maximaal: 34,8 km

KOFFERVOLUME:
 420 l

GEWICHT:
 2070 kg

SLEEPGEWICHT GEREMD/ONGEREMD:
 0 kg/0 kg

PRIJS
 104.750 euro

GARANTIE
 Wagen: 3 jaar zonder kilometerbeperking
 Hoogspanningsbatterij: 8 jaar of 100.000 km

OPTIEK VERMEULEN

Hundelgemsesteenweg 313 9820 Merelbeke
09 230 44 33 www.optiekvermeulen.be

OPTIEK LAMMERANT

Gaversesteenweg 44 9800 Deinze
09 38 22 73 www.optieklammerant.be

OPTIEK EDITH NYS

Sint-Willibrordusplein 13 3550 Heusden-Zolder
011 42 05 86 www.optieknys.be

OPTIVUE

Doorniksestraat 25 8500 Kortrijk
056 25 54 56 www.optivue.be

OPTIEK VAN NESTE HOOGLEDE

Ieperstraat 38 8830 Hooglede
051 24 15 35 www.optiekvanneste.be

OPTIEK VAN NESTE IZEGEM

Marktstraat 45 8870 Izegem
051 30 69 83 www.optiekvanneste.be

SPOOREN OPTICIENS

Winkelcentrum Donk Patio
Donksesteenweg 240 2930 Brasschaat
03 645 05 02 www.spooren.be

BODART OPTICIENS

33 rue Royale 1000 Bruxelles
02 219 30 60 www.bodartopticiens.be

OPTIEK CLAEYS

Heldenlaan 14 9620 ZOTTEGEM
09 360 17 00 www.optiekclaeys.be

OPTIEK D. VLEERACKER

Vijfhoek 12 2800 Mechelen
015 41 45 67 www.optiekvleeracker.be



BUILT TO ENDURE



SERENGETI®

THE MOST ADVANCED EYEWEAR

PHOTOCHROMIC - SPECTRAL CONTROL® - POLARIZATION

AVAILABLE IN PRESCRIPTION

NEWS

CO₂: minder uitgesproken stijging in 2019

Ondanks diverse maatregelen in de autosector is de CO₂-uitstoot van fossiele oorsprong in 2019 toegenomen. Maar wel slechts een klein beetje, dankzij de economische groeivertraging en een lagere steenkoolconsumptie.

De huidige balans van het GCP (Global Carbon Project) geeft een stijging met 0,6 procent aan van de CO₂-uitstoot uit fossiele oorsprong in 2019. Dat is minder dan in 2018 (+ 2,1 procent), maar het is niet wat werd nagestreefd in de marge van de COP 25, die rekent op een structurele daling. Toch is de toename minder groot dan de voorbije jaren dankzij een lagere steenkoolconsumptie. Dat geldt dan vooral in Europa en de VS (-10 procent). China blijft het goedje daarentegen gebruiken, tot grote bezorgdheid van het GCP. De economische groeivertraging in sommige regio's zoals Indië heeft ook een positieve impact gehad op de daling van de CO₂-uitstoot in 2019.

NOG NIET GENOEG

Toch wijst het GCP erop dat deze uitstoot (als gevolg van de verbranding van fossiele brandstoffen, de industrie en het cement) 66 procent hoger ligt dan in 1990, al gaat de stijging sinds 2010 wel trager. Het Milieuprogramma van de Verenigde Naties (UNEP) schat echter dat de uitstoot van broeikasgassen vanaf 2020 jaarlijks met 7,6 procent zou moeten dalen tot 2030 om te voorkomen dat de temperatuurstijging boven de 1,5 graad Celsius komt. Het GCP en andere instanties zijn dus van mening dat de geleverde inspanningen niet volstaan. Voor automobilisten voelt het nochtans alsof de overheden snel heel wat beperkende maatregelen hebben ingevoerd (belastingen, verkeersbeperkingen, strengere normen) terwijl andere sectoren nauwelijks verantwoordelijk worden gehouden of gestraft.



AARDGAS

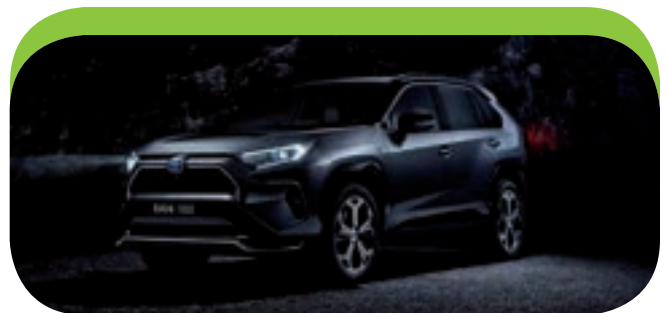
Het GCP wijst ook op het gevaar van aardgas (en dus CNG). Het methaan dat als alternatief wordt voorgesteld lost het probleem geenszins op volgens de organisatie, zeker niet als het van fossiele oorsprong is. Vaak wordt het gebruikt als vervanger van steenkool. Bij de verbranding ervan komt weliswaar minder CO₂ vrij, maar het ondergronds gewonnen gas draagt wel bij aan een toegenomen fossiele uitstoot. Voor biogas dat is gerecupereerd uit biomassa zien de zaken er anders uit, maar daar zijn maar weinig bronnen voor. Landen die sterk inzetten op kerncentrales, zoals Frankrijk, zagen hun uitstoot daarentegen dalen. Een andere factor waar rekening mee wordt gehouden, is de bezetting van land. De invloed van de verwoesting van koolstofbronnen (vooral dan bossen) zou volgens de GCP "moeilijk te becijferen" zijn.

BRON: AUTOGIDS.BE

Toyota RAV4 PHEV: nu ook oplaadbaar

Na de discrete Prius PHEV lanceert Toyota een nieuwe plug-in hybride. Deze keer is de RAV4 aan de beurt. De Japanse SUV krijgt zo 306 pk en beschikt over een elektrische autonomie van 60 km.

Het hybride gamma van Toyota topt nu met de RAV4 Plug-In Hybrid. De SUV wordt, na de Prius, het tweede model van het merk dat beschikbaar is als oplaadbare hybride. De RAV4 PHEV werd, zoals aangekondigd, voorgesteld op het salon van Los Angeles. De lithium-ionbatterij moet een elektrische autonomie van 60 km garanderen (al is dat nog



een schatting). Het emissiegetal wordt geschat op 30 g CO₂/km in afwachting van de homologatie. De combinatie van de elektromotor en de 2.5 4-cilinder benzinemotor bereikt een vermogen van 306 pk, waarmee de RAV4 PHEV in 6,2 seconden van 0 tot 100 km/u sprint.

BRON: AUTOGIDS.BE

NEWS

Wat is het rijbereik van een elektrische auto?

Vaak deinst men terug voor een elektrische auto om zijn rijbereik. Maar die vrees is tegenwoordig achterhaald. Vandaag genieten elektrische auto's een bijzonder comfortabel rijbereik.

De elektrische auto biedt niet langer beperkingen zoals 20 jaar geleden. Vandaag bieden constructeurs veel grotere batterijen aan, die tot een groter bereik leiden. Dat is ook het geval bij Kia, waar de e-Niro verkrijgbaar is met twee batterijpacks: een van 39 kWh, dat goed is voor een bereik van 289 kilometer, en een 'Long Range' van 64 kWh die je 455 kilometer ver brengt.

AFHANKELIJK VAN HET GEBRUIK

Een dergelijk rijbereik is vandaag comfortabel en bijna vergelijkbaar met dat van een model met verbrandingsmotor, maar uiteraard hangt het wel af van het soort routes dat je rijdt. De snelweg is bijvoorbeeld niet zijn favoriete speelterrein, want er is minder gelegenheid om te regenereren. Maar met wat oefening verlies je ook daar niet al te veel kilometers.

SCHOON

De voordelen van de elektrische auto zijn talrijker dan men denkt. Zo is er de onmiddellijke invloed op de kwaliteit van de lucht die we inademen, want een elektrische auto stoot geen enkele vervuulende stof uit bij het rijden. De totale stilte maakt dat een EV aanzet tot een rustige en meer verantwoorde rijstijl dan een model met verbrandingsmotor. Probeer het zelf eens, je zal het gauw merken. De angst om te stranden met een lege batterij is vandaag trouwens geen obstakel meer, want de boordelectronica voorspelt precies of je onderweg zal moeten laden en waar je onderweg laadpalen tegenkomt. En bovendien worden de



laadtijden steeds korter. Bij een merk dat auto's voor het grote publiek bouwt zoals Kia piekt het laadvermogen zelfs op 100 kW, zodat de batterij zich in nauwelijks 30 minuten tot 80 procent laat opladen.

GEEN HYBRIDE

Het voordeel van een elektrische auto is tot slot dat hij steeds puur elektrisch rijdt. Het is dus geen hybride die maar een paar honderden meters tot een paar kilometer puur elektrisch kan rijden alvorens de verbrandingsmotor weer ingrijpt. We mogen hier met andere woorden van een totale ecologie spreken. Het is duidelijk dat de elektrische auto interesse verdient, en zeker veel meer dan vandaag het geval is.

BRON: AUTOGIDS.BE

Audi A4 & A5 facelift: nu ook als g-tron op CNG

De vernieuwde Audi A4 Avant en A5 Sportback zijn nu ook weer met een CNG-motor te bestellen. De 2.0 TFSI g-tron levert 170 pk en geeft de modellen een actieradius tot 455 km op gas.

De recente facelift van de Audi A4 en A5 is nu ook doorgesijpeld naar de g-tron-modellen op CNG. Ze krijgen dus ook de nieuwe lichtblokken, bumpers en het herwerkte interieur. Op technisch vlak verandert er echter niets: de Audi A4 Avant en A5 Sportback 40 g-tron hebben nog steeds een 2.0 TFSI onder de motorkap van 170 pk en 270 Nm. Achteraan zitten er vier CNG-tanks die tot 17,3 kilo aardgas kunnen opslaan onder een druk van 200 bar, genoeg voor een rijbereik van 420 tot 455 kilometer op gas (volgens NEDC). Daarna schakelt



de auto vanzelf over op de benzinetank, die nog 7 liter groot is. De CO₂-uitstoot van de A4 Avant g-tron bedraagt 105-113 gram, de A5 Sportback stoot telkens 2 gram minder uit. De A4 is te bestellen vanaf 42.390 euro, de A5 kost minstens 44.700 euro.

BRON: AUTOGIDS.BE

NEWS

Dieselgate: Europese rechtszaak tegen Volkswagen

Een stichting onderneemt gerechtelijke stappen om Volkswagen te dwingen een schadevergoeding te betalen aan Europese eigenaars van modellen betrokken door Dieselgate. Het proces is gratis voor burgers.

De stichting Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) heeft in Brussel zijn "massale actie" op Europese schaal gepresenteerd tegen de Volkswagen-groep. Zijn doel is om VW te dwingen zich toe te voegen aan de onderhandelingstafel om schadevergoedingen te betalen aan consumenten en professionele eigenaars die zich benadeeld voelen door Dieselgate.

De vzw DEJF is gevestigd in Nederland om een Nederlandse rechtsvordering tot collectief herstel te kunnen starten, de Wet collectieve afwikkeling massaschade (WCAM) bij het hof van beroep in Amsterdam. Deze uitspraken zijn geldig voor heel Europa, wat uniek is binnen de EU. De financiering van deze stichting maakt het mogelijk om deze juridische actie 'gratis' aan te bieden aan personen die een klacht tegen Volkswagen AG willen indienen.

CERTIFICAAT VAN OVEREENSTEMMING

Het gebrek dat DEJF wil benutten is het certificaat van overeenstemming. De advocaten, experts en internationale juristen van de stichting zijn van plan om justitie te vragen om de certificaten van overeenstemming van auto's getroffen door Dieselgate en verkocht tussen 2009 en 2015 als 'niet-conform' te verklaren. En dit ook na de 'update' die werd aangeboden door de constructeur. De aanpak van DEJF is om te bewijzen dat de geleverde certificaten van VW onjuiste waarden vermelden. Dat is een strafbaar feit met civiele gevolgen, want wettelijk gezien zouden deze wagens niet hebben mogen rijden op de openbare weg, en zelfs niet worden verzekerd of zelfs verkocht.

PAARD VAN TROJE

Er werd een "pilotdossier" uitgevoerd door Laurent Arnauts/Watt Legal en door Geert Lenssens/SQ Law, de Belgische link met de stichting. Het ging om een "gechipte" Audi. Op basis van het feit dat het certificaat van overeenstemming niet het ware vermogen van de auto vermeldde, hebben de betrokken advocatenkantoren de zaak voor de rechtbank van eerste aanleg van Antwerpen gebracht.

Die was van mening dat het voertuig geen geldig certificaat had. Het kon dus niet verkocht worden. Dat betekent dat de verkoper de auto heeft moeten terugnemen en de koper moest terugbetalen mét interest, die ook recht had op een vergoeding voor de belastingen en diverse reparaties.

VERJARING

Deze uitspraak kan de strategie van DEJF helpen. De stichting zal haar argumentatie richten op de bewezen onnauwkeurigheid van NOx-emissies op de certificaten. Daarom moeten, rekening houdend met de uitspraak van de Antwerpse rechtbank, deze niet-conforme



certificaten resulteren in de annulering van de verkopen en de mogelijkheid op een "strafrechtelijke vervolging". Diezelfde logica zal voor de Nederlandse rechtbanken worden verdedigd om Volkswagen te dwingen schadevergoeding te betalen in de hele Europese Unie.

Maar er moet worden opgelet dat de verjaringstermijn niet wordt overschreden. Wat de DEJF ertoe aanzet nu te starten met zijn oproepen in Nederland en België, nog voor Frankrijk, Spanje en vervolgens andere landen. De advocaten van de stichting zullen echter alle nodige maatregelen nemen om de verjaringstermijn uit te stellen, wat door de Nederlandse wet mogelijk is.

CONCREET

Elke persoon of (voormalig) bedrijf die eigenaar is of was van een voertuig van een van de merken van de Volkswagen-groep en mee wil doen aan deze "mass action"-rechtszaak kan zich registreren op de website www.emissionsjustice.com via zijn land (voorlopig enkel België en Nederland, andere landen volgen binnenkort). Inschrijven is gratis, maar je moet het chassisnummer van de auto geven, een kopie van het aankoopcontract en een identificatiebewijs.

Vervolgens is het afwachten geblazen. Als DEJF de zaak wint, ontvangt elke klager een vergoeding waarvan 27,5% wordt afgestaan voor de vergoeding van de stichting en haar aandeel in de gedeelde kosten. Merk op dat VW in de Verenigde Staten en Australië de eigenaars van zijn modellen die getroffen zijn door de sjoemelsoftware al heeft moeten vergoeden.

BRON: AUTOGIDS.BE

NEWS

Lexus UX: ook als elektrische 300e

Hybride specialist Lexus introduceert de UX 300e, een volledig elektrische versie die een vermogen van 204 pk combineert met



een batterijcapaciteit van 54,3 kWh. Hij zou midden 2020 naar Europa komen.

Dankzij de tijdens de Tokyo Motor Show 2019 onthulde LF-30 Concept weten we dat Lexus op een elektrisch offensief broedt. Op Guangzhou International Automobile Exhibition in China presenteert de Japanse constructeur reeds een eerste productiemodel. De UX 250h krijgt immers het gezelschap van deze 100% elektrische UX 300e. Die maakt gebruik van het aandrijfgeheel dat Toyota ontwikkelde voor de elektrische C-HR, een modelversie die bij ons niet aangeboden wordt. Het in de bodem ondergebrachte batterijpakket heeft een capaciteit van 54,3 kWh en belooft een emissieloos rijbereik van 400 kilometer op een laadbeurt, weliswaar berekend volgens de minder rigoureuze NEDC-meetmethode. De elektromotor ontwikkeld 204 pk en drijft de voorwielen aan. Loop 2020 zou de eerste EV van Lexus ook naar Europa komen.

BRON: AUTOGIDS.BE



Tesla Cybertruck: eigenlijk is het een pick-up

Elon Musk presenteert de Cybertruck, een vreemd vormgegeven pick-up met een elektrische aandrijving. Origineel is de aanwezigheid van een kinderzitje, centraal vooraan tussen de stoelen.

In science-fictionfilms uit de 20ste eeuw leken auto's een beetje op de Tesla Cybertruck. De designteam van Elon Musk zijn er in elk geval in geslaagd hun pick-uptruck een originele look te geven. De Cybertruck heeft een lengte van 5,88 meter, het interieur heeft twee zitrijen en een kinderzitje tussen de voorstoelen.

800 KILOMETER

Deze zeer hoekige pick-up wordt aangeboden met verschillende motor- en accucombinaties. De versie met een elektromotor geraakt 400 kilometer ver op een lading, de vierwielangedreven Dual Motor heeft een actieradius van 480 kilometer. Tesla biedt de Cybertruck ook als Tri Motor aan, met drie elektromotoren en een rijbereik van 800 kilometer. Dan accelereert dit gevaarte in amper 3 seconden van 0 naar 100 km/u. Het laadvermogen bedraagt 1,6 ton en het trekvermogen varieert tussen de 3,4 en de 3,6 ton. De productie start in 2021.

BRON: AUTOGIDS.BE

NEWS

100% gerecycleerde stof voor Renault Zoé

De nieuwe Renault Zoé krijgt de eerste industriële toepassing van een stof die bestaat uit 100% gerecycleerde vezels en uit een circulaire economie.



Een nieuw soort stof bekleedt de nieuwe Zoé in de uitvoeringen Zen en Intens. Over een totale oppervlakte van 8 m² wordt het textielproduct gebruikt voor de zetelbekleding, het dashboard, de console van de versnellingspook en de deurpanelen. Het gepatenteerde textiel is gemaakt van oude veiligheidsgordels, textielresten en gerecycleerde plastic flessen. Volgens Renault voldoet het aan hoge eisen op vlak van comfort, reiniging, UV-bestendigheid en duurzaamheid.

GROENER DAN DE EERSTE ZOÉ

Deze unieke toepassing wereldwijd werd samen ontwikkeld door de Renault-groep en twee gespecialiseerde bedrijven uit Frankrijk: Filatures du Parc (een Frans bedrijf gespecialiseerd in gekaard garen) en Adient Fabrics France (Franse dochteronderneming van de grootste autozetelleverancier ter wereld). De productie heeft een korte cyclus en vereist geen chemische of thermische transformatie, wat een met 60% verkleinde ecologische voetafdruk betekent vergeleken met de stof in de vorige Zoé, die volgens een standaardproces werd vervaardigd.

BRON: AUTOGIDS.BE

Europese Tesla-fabriek: maar niet in België

Elon Musk gaat een Europese Tesla-fabriek bouwen. Niet in België, maar in Duitsland.

Tesla zal zijn Europese megafabriek neerpoten in Duitsland, nabij de hoofdstad Berlijn. Die ligging is niet toevallig, want in het hart van de Duitse automobielenindustrie waarmee Elon Musk zo graag aan het bekvechten gaat. Het van zelfvertrouwen blinkende Tesla wil zich wapenen in de strijd tegen de elektrische



voertuigen van BMW, Mercedes en Volkswagen. De megafabriek in Berlijn breidt de infrastructuur van Tesla verder uit, momenteel staan er vergelijkbare sites in China (Shanghai) en de Verenigde Staten (Nevada en New York). Momenteel is Tesla reeds actief in het Nederlandse Tilburg, waar de eindassemblage voor Europese wagens geschiedt.

BRON: AUTOGIDS.BE

NEWS

Elektrische auto's: hoe laad je ze op en wat kost dat?

Het laden van een elektrische auto lijkt heel eenvoudig: gewoon de stekker insteken. Maar alles hangt af van je locatie en de snelheid waarmee je wenst te laden. We leggen het uit.

Een stekker insteken is 'au fond' iets heel eenvoudig. Maar eerst moet je al weten aan welke kant je je bevindt: die van de auto of die van de infrastructuur? Schematisch gezien vinden we aan de zijde van de infrastructuur (of het laadpunt zo je wil) stekkers van type 1 en 3, terwijl we op de auto ingangen van Type 1, Type 2, ChaDEmo of Combo CCS te vinden zijn. Aanvankelijk waren de standaarden wat verwarrend, maar de voorbije jaren zijn ze op punt gesteld en een laadpaal van meer dan 22 kW heeft altijd een aan de paal verbonden kabel (die dus niet kan worden verwijderd). Er bestaan adaptatiekits die voldoen aan de "Open EVSE"-standaard.

VERSCHILLENDE LAADMODI

Er bestaan vier laadmodi die concreet als volgt worden ingedeeld:

MODUS 1:

Huishoudstopcontacten of laadpunten zonder vermogenscontrole. Hier laad je doorgaans traag (maximum 3,7 kW) aan eenfasige wisselstroom en dat duurt uiteraard vrij lang.

MODUS 2:

Hier is een controlesysteem geïntegreerd in de laadkabel (doorgaans meegeleverd door de constructeur). Het laadvermogen kan hoger zijn en tot 11 kW gaan bij eenfasige of driefasige wisselstroom.

MODUS 3:

Deze vorm van laden verloopt via een openbare of private laadpaal of wallbox. Zij kunnen traag of snel laden (3,7 tot 22 kW) aan eenfasige of driefasige wisselstroom.



MODUS 4:

Dit gebeurt aan snellaadstations onder gelijkstroom met vermogens van 50, 100 of meer kW.

THUIS

Uit studies blijkt dat 70 procent van de EV-rijders thuis laadt. Het is sterk aangeraden om dan een wallbox te installeren, die het laden beveiligd en optimaliseert. Constructeurs zoals Kia bieden zo'n installatiekit aan en kunnen een professional sturen om de werken te overzien. De aankoop prijs van zo'n 'box' blijft meestal heel redelijk.

Thuis laad je doorgaans ook het goedkoopst (prijs per kWh) omdat je kan kiezen wanneer je laadt. Als je een dubbele elektriciteitsmeter hebt, kan je het laden bijvoorbeeld uitstellen naar de daluren wanneer de stroom minder kost. Omgekeerd zijn openbare laadpalen duurder, waarbij de hoogste tarieven worden aangerekend op snelwegparkings of aan laadpalen met heel hoge vermogens. Dat is de prijs die je betaalt voor een batterij die op een half uurtje tot 80 procent laadt, wat dus nauwelijks langer duurt dan even de benen strekken en een koffie drinken alvorens je aan de volgende 400 kilometer begint - of in bijvoorbeeld de Kia e-Niro zelfs 455 kilometer.

BRON: AUTOGIDS.BE



NEWS

Ford onthult zijn elektrische SUV Mustang Mach-E officieel

Dat hij Mustang Mach-E zou heten, wisten we al, maar nu heeft Ford zijn volledig elektrische SUV ook als wereldprimeur getoond op een event in de aanloop naar het salon van Los Angeles.



De Mustang Mach-E is niet de eerste elektrische Ford - denk maar aan de tot EV omgebouwde versie van de Focus - maar wel de eerste die van bij het begin ontwikkeld is als zuiver elektrisch model. Het stond echter niet in de sterren geschreven dat het eindresultaat een SUV met Mustang-trekken zou worden, want bij het begin van het project zag het toekomstige nieuwe model er heel wat anoniemer uit, om niet te zeggen dertien in een dozijn. Tot iemand binnen het merk op het idee kwam om de link te leggen met de Mustang, wereldwijd zowat de meest iconische Ford ooit, in de hoop op die manier meer mensen over de streep te kunnen trekken de stap naar een elektrische auto te zetten.

Zo kwam het dat het oorspronkelijke ontwerp volledig van tafel werd geveegd en de designers de typische Mustang-trekken vertaalden naar dé koetswerkvorm van de 21e eeuw, de SUV. De A-stijl werd



naar achteren geschoven om de motorkap langer te kunnen maken en de koplampen en de achterlichten zijn geïnspireerd op die van de befaamde pony car. En dan mogen we natuurlijk de gespierde heupen niet vergeten. Tot slot lijken de dakstijlen naar achteren af te lopen, om de Mach-E (een knipoog naar de Mustang Mach 1 van weleer) de look van een coupé-SUV te geven.

VEELBELOVEND

De naam Mustang schept natuurlijk bepaalde verwachtingen op het vlak van prestaties. De cijfers die Ford naar voren schuift, zijn alvast veelbelovend. De standaard Mach-E zou dankzij een elektromotor met permanente magneet op de achteras kunnen rekenen op 337 pk en 565 Nm. De stroom wordt opgeslagen in een lithium-ionbatterij van 75,7 kWh of van 98,8 kWh. In dat laatste geval zou het WLTP-rijbereik een indrukwekkende 600 kilometer bedragen. Daarnaast zal een versie met vierwielaandrijving verkrijgbaar zijn, met een tweede, kleinere elektromotor tussen de voorwielen.

Ford zal echter ook een GT-versie aanbieden, waarbij die voorste elektromotor even krachtig is als de achterste, goed voor een totaal vermogen en koppel van 465 pk en "ongeveer" 830 Nm. Daarmee zou de GT in "minder dan 5 seconden" optrekken van 0 tot 100 km/u. Positief is ook dat de geïntegreerde lader zowel een- als driefasig laden aankan. De standaard Mach-E moet volgens de constructeur in minder dan veertig minuten van 10 tot 80 procent kunnen worden opgeladen aan een snellader op gelijkstroom.

GEZINS-MUSTANG

De coupé-SUV-look is echter gezichtsbedrog, want het eigenlijke dak - dat altijd zwart is en als optie panoramisch - is een stuk hoger, om de hoofdruimte voor de achterste inzittenden te vrijwaren. Wij konden al als passagier meerijden in een prototype, waarbij we echter moesten vaststellen dat wie groter is dan 1,70 meter, wel even het hoofd zal moeten buigen om zich niet te stoten aan die aflopende daklijn. En voor drie achterpassagiers is de achterbank ook aan de smalle kant, waardoor de buitenste passagiers ook dan met het hoofd tegen de dakstijl zitten. Beenruimte is er echter meer dan genoeg.

Voorin valt vooral het grote, verticale aanraakscherm van 15,5 duim in het midden van het dashboard op. Dat hoort bij de volledig nieuwe en hypergeconnecteerde Sync 4-interface, die op het eerste gezicht erg intuïtief lijkt en ook een spraakassistent omvat zoals bij bijvoorbeeld BMW of Mercedes. De rijervaring, althans als passagier, deed ons nog het meest denken aan die in de Jaguar I-Pace, meteen een belangrijke rivaal van de Mach-E, zeker gezien het aanzienlijke prijsverschil - de basis-Mustang Mach-E zou minder dan 50.000 euro moeten kosten... Eind 2020 komt de Mustang Mach-E naar ons land, maar online reseraties zijn al mogelijk.

BRON: AUTOGIDS.BE

NEWS

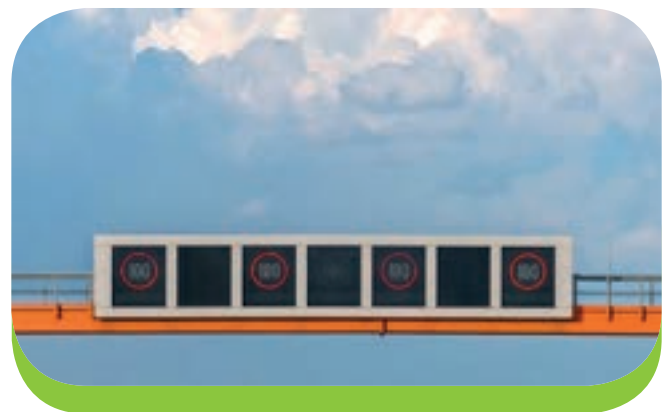
Nederland: maximumsnelheid naar 100 km/u op de snelweg

De stikstofcrisis noopt Nederland tot ingrijpende milieumaatregelen. De maximumsnelheid op de snelweg wordt verlaagd van 130 naar 100 km/u, behalve 's nachts.

Het kabinet van de Nederlandse premier Mark Rutte introduceert een pakket milieumaatregelen die de huidige stikstofcrisis moet bezweren. De opvallendste aanpassing is de verlaging van de maximumsnelheid op de snelweg, die verlegd wordt van 130 naar 100 km/u. Behalve 's nachts, want tussen 19u en 6u zal je nog gewoon 130 km/u kunnen blijven rijden op de Nederlandse snelwegen. De verlaging van die maximumsnelheid wil de stikstofemissie op korte termijn indijken door het brandstofverbruik en de daaraan verbonden uitstoot van schadelijke stoffen te beperken. Die maatregel gaat wellicht in op 1 januari 2020 en zou ook een positieve invloed hebben op zowel de filevorming als op het ongevalrisico op de Nederlandse snelwegen, een effect dat we ook in Vlaanderen vaststelden tijdens smogalarmperiodes met een maximumsnelheid van 90 km/u.

STIKSTOFKRISIS?

Nederland kampt al een tijdje met een stikstofcrisis, grotendeels veroorzaakt door de lokale landbouw. Die is immers verantwoordelijk voor het grootste aandeel aan ammoniak en stikstofoxide, die de bodem in sneltempo verarmt en de biodiversiteit in het gedrang brengt. Nergens



in Europa produceert een land meer stikstof per hectare, België ligt evenwel op een tweede plaats na Nederland. Door die hoge stikstofwaardes liggen momenteel een heleboel bouwprojecten al een tijdje stil. In Nederland worden die immers gekoppeld aan de stikstofnormen, wat de Raad van State noopte tot het stilleggen van meer dan 18.000 bouwprojecten. Ook de landbouwsector deelt in de klappen, wat de afgelopen maanden meermaals tot protest leidde. Deze 100 km/u-oplossing vormt een antwoordje op hun verzuchtingen.

BRON: AUTOGIDS.BE

Een kwart van de Belgen is klaar om elektrisch te rijden

De Belgen zijn terughoudender om een elektrische auto te kopen dan 2,5 jaar geleden. Er zijn 3 hoofdredenen voor dit wantrouwen. Dat belet de verkopen evenwel niet om steeds toe te nemen.

Eén Belg op vier zegt vandaag klaar te zijn om een elektrische auto te kopen. Dat zijn er minder dan 2,5 jaar geleden, toen iets meer dan een derde van de bevolking zei klaar te zijn om de sprong te wagen. Het



bedrijf Roland Berger heeft deze cijfers gepubliceerd op basis van een onderzoek in 17 landen. Volgens het eindrapport is gemiddeld 40% van de bevrageden in alle landen klaar om een elektrische auto te kopen.

3 REDENEN

België zit dus onder het wereldwijde gemiddelde, en er zijn 3 hoofdredenen voor dit wantrouwen. Ten eerste is er de te hoge aanschafprijs van elektrische auto's. Vervolgens speelt de te zwakke autonomie mee. Tenslotte, samen met de vorige reden, is er het gebrek aan laadpalen. België heeft dan ook maar 1,4 laadpalen per 100 km, tegenover 8,3 in China of zelfs 29,3 in Nederland.

RECORD GEBROKEN

Ondanks deze terughoudendheid stijgt de verkoop van elektrische wagens nog steeds in België. In 2018 werd er een recordaantal van 3.700 EV's verkocht. In 2019 heeft enkel Tesla al meer dan 3000 wagens verkocht, en het jaar is nog niet voorbij. Het record zal dus waarschijnlijk opnieuw gebroken worden.

BRON: AUTOGIDS.BE

NEWS

Zero- en lage-emissie-auto's: grote verschillen in Europa

De ACEA heeft cijfers gepubliceerd waarin de verkoop van elektrische auto's, plug-in hybrides, waterstof- en CNG-auto's wordt vergeleken binnen Europa. Er zijn grote verschillen tussen de relatief kleine marktaandelen.

De ACEA (European Automobile Manufacturers Association) heeft gekeken naar de inschrijvingscijfers van de EU-landen om het aantal geëlektrificeerde auto's en auto's op gas te bepalen (behalve in Kroatië, Cyprus, Luxemburg en Malta die niet over de nodige gegevens beschikken). Er zijn grote verschillen, maar het marktaandeel blijft over het algemeen vrij beperkt, zelfs voor plug-in hybrides. Wat problemen zou kunnen opleveren, want als hun marktaandeel niet toeneemt tegen 2025, zou het moeilijk kunnen worden voor de E.U. om aan zijn CO₂-verplichtingen te voldoen. Bovendien zou er protest kunnen opkomen tegen het verbod op verbrandingsmotoren binnen steden als de grote meerderheid van de burgers trouw blijft aan benzine- en dieselmotoren zonder betrouwbare en betaalbare alternatieve vervoersmiddelen. Al zou de markt snel kunnen overschakelen, met name door de bijdrage van nieuwe technologische oplossingen.

ELEKTRISCHE WAGENS

Het EU-land met de meeste elektrische wagens is Duitsland, met 67.504 verkochte batterijwagens in 2018. Dit vertegenwoordigt 2% van het marktaandeel. Nederland heeft een marktaandeel van 6,7% met 29.695 ingeschreven EV's afgelopen jaar, terwijl Zweden de 8% haalt met 28.327 elektrische wagens extra op zijn wegen. Er zijn daarentegen amper 93 elektrische wagens verkocht in Letland, zoals bij het merendeel van de oostelijke landen, waar het marktaandeel van EV's nog dichtbij nul ligt. De 'rijkste' landen met een gunstig belastingbeleid, in verschillende mate, hebben het grootste aantal elektrische wagens. Oost- en Zuid-Europa zijn duidelijk nog geen grote voorstander van volledig elektrische wagens. In België ligt het marktaandeel intussen op 2,4%. Noorwegen, met een heel groot aandeel elektrische auto's, is niet in deze statistieken opgenomen omdat het geen deel uitmaakt van de EU.

PLUG-IN HYBRIDES

De oplaadbare hybrides zijn talrijker dan de volledig elektrische wagens. Toch overschrijden ze niet vaak 5% van het marktaandeel. Het meest hybride land van Europa is opnieuw Duitsland met 98.816 plug-in hybrides, ofwel 2,9% van het marktaandeel. Spanje haalt de 5,7% met 75.768 HEV's. Maar de topper in deze categorie is Finland met een marktaandeel van 9,8%. Letland heeft opnieuw het kleinste aantal hybrides (672 in 2018), maar het marktaandeel ligt er toch op 5,5%. De Baltische staten hebben vrij goede cijfers voor dit segment, in tegenstelling tot Tsjechië, met het laagste marktaandeel voor HEV's: 1,7%. De verschillen zijn erg groot tussen de landen, wat waarschijnlijk te maken heeft met de belastingen, vooral voor bedrijfswagens.



CNG EN WATERSTOF

De verschillen tussen de landen zijn nog groter voor CNG. Zijn marktaandeel is (quasi) nul in verschillende landen, met een paar grote uitzonderingen. Italië is het CNG-land van de EU met 37.406 verkochte auto's in 2018, ofwel 2% van het marktaandeel. België doet het ook goed met 0,7% (3987 auto's) waar de markt zijn niche heeft, zoals in Tsjechië (0,7%), Bulgarije en Zweden (0,9%) en in Finland (1%). Het moge duidelijk zijn dat, naast de fiscaliteit, een onbestaande of gefragmenteerde infrastructuur hier ook zijn rol speelt. Hetzelfde geldt voor waterstof, dat voorlopig nog erg anekdotisch blijft. De top 5 bestaat uit: Duitsland (154 inschrijvingen), Frankrijk (36), Verenigd Koninkrijk (36), Nederland (13) en België (8). Er moet ook worden opgemerkt dat Italië zich onderscheidt door een groot aantal auto's op LPG en E85.

BRON: AUTOGIDS.BE



De Kia ProCeed. Méér lef.



PROCEED



De Kia ProCeed. Méér lef.

The Power to Surprise

Maak een gedurfd statement met de Kia ProCeed, een geweldige shooting break die stijl en innovatie combineert met nog méér sportiviteit. Uitdagende looks met een opvallend schuine achterraut, geraffineerde designdetails binnen en buiten, lekker snedig weggedrag, 594 liter kofferruimte en slimme Drive Wise-technologieën voor nog meer comfort... Kom snel langs en test deze gewaagde wagen die net zoveel lef heeft als u.

Cartechnic
GILCON
New 4AS

Waversesteenweg 1682	1160 Oudergem	02 660 15 39
Geldenaaksebaan 321-454	3001 Leuven (Haasrode)	016 40 03 27
Ninoofsesteenweg 570	1070 Anderlecht	02 425 26 20

www.cartechnic.be
kia-gilcon-leuven.webnode.be
www.4as.be



7 JAAR MAP UPDATE

* 7 jaar garantie of 150.000 km (wat het eerst wordt bereikt, zonder kilometerbeperking gedurende de eerste 3 jaar).

** Het 7 Year Map Update programma gerechtigd de koper van een Kia wagen verkocht vanaf 01.03.2013 door Kia Motors Belgium via een erkende Kia-verdeler in België of het Groothertogdom Luxemburg en uitgerust met een origineel fabrieksgemonteerd LG-navigatiesysteem, gedurende een periode van 7 jaar vanaf de aflevering van de wagen, tot het bekomen van een jaarlijkse navigatiekaart-actualisatie (maximaal om de twaalf maanden) bij elke erkende Kia-dealer of Kia-hersteller in de Europese Unie (enkel na afspraak).

*** Foto ter illustratie.

NEWS

Citroën C5 Aircross: binnenkort ook als plug-inhybride

Na de PSA-merken DS, Opel en Peugeot is het de beurt aan Citroën om over te schakelen op plug-inhybride motoren. De C5 Aircross bijt de spits af.

Na de DS 7 Crossback, Opel Grandland X en Peugeot 3008 komt ook de Citroën C5 Aircross als PHEV. Het plug-inhybride aandrijfgeheel is hetzelfde als bij de andere SUV's van de PSA-groep. We hebben het over een 1,6 liter-turbobenzine die geholpen wordt door een elektro-module, goed voor een systeemvermogen van 225 pk. De elektriciteit wordt opgeslagen in een lithium-ionbatterij met een capaciteit van 11,8 kWh, goed voor een elektrische autonomie van 50 km. De C5 Aircross Hybrid biedt ook een gecorrigeerd WLTP-verbruik van 1,7 l/100 km, wat overeenkomt met 39 g CO₂/km. Citroën kiest voor een kleine "h" om de plug-inhybride modellen aan te duiden. De prijs zou rond de 40.000 euro moeten liggen.

BRON: AUTOGIDS.BE



Nissan Leaf met 2 motoren en vierwielaandrijving

Er wordt momenteel een speciale Leaf getest door Nissan. De elektrische berline heeft hier 2 motoren en 4 aangedreven wielen. Hij is ook sportief, vooral dankzij nieuwe technologieën voor het chassis.

Nissan onderzoekt een meer dynamische versie van de Leaf, en werkt tegelijk aan een elektrische SUV. Zo test het merk een gespierd prototype van de Leaf. Die beschikt over 2 elektromotoren, één per as. Het is dus een Leaf met vierwielaandrijving, op basis van de Leaf e+. Zijn vermogen ligt op 309 pk voor een koppel van 680 Nm. Het rijgedrag van de compacte berline moet zowel scherp als comfortabel zijn. Zo zit er nu ook regenererend remmen op de



achteras om het systeem op de vooras aan te vullen. Dat beperkt de duik- en rolbewegingen tijdens het remmen, wat volgens Nissan de veiligheid en het comfort verbetert. Bovendien zou deze oplossing wagenziekte verminderen door te voorkomen dat de passagiers te veel door elkaar worden geschud. Deze Leaf beschikt ook over onafhankelijk remmen voor elk wiel, met als bedoeling om bochten met meer precisie te kunnen naderen. Daarnaast is dit prototype uitgerust met een centraal scherm van 12,3 duim zodat de ingenieurs de technische gegevens kunnen volgen.

BRON: AUTOGIDS.BE

NEWS

Elektrische auto opladen in 10 minuten

Een team van de Pennsylvania State University heeft een batterij ontwikkeld die een autonomie van 300 tot 450 km kan bijladen op 10 minuten tijd. Gek genoeg doet hij het 'warm'.

Een van de beperkingen van elektrisch rijden is de laadtijd voor lange afstanden af te leggen, zelfs via snelladers. Nu duurt dat nog 30 tot 45 minuten - bij heel krachtige laadpalen - om meer dan 200 km te kunnen bijladen. Het team van Chao-Yang Wang, mechanisch ingenieur aan de Penn State University, heeft een nieuwe lithium-ionbatterij ontwikkeld dat supersnel kan opladen. De batterij kan op 10 minuten voor 80% worden opgeladen, wat voor sommige modellen 300 tot 450 km autonomie geeft. Verrassend genoeg gebeurt het opladen hier aan hoge temperatuur. Het is zelfs noodzakelijk dat deze geoptimaliseerde batterij snel wordt opgewarmd om hem niet te beschadigen. Zodra deze functie goed wordt toegepast, kan hij tot 2500 laadcycli aan. Wat overeenkomt met zeker 500.000 km rijden.

BRON: AUTOGIDS.BE



Renault City K-ZE: goedkope elektrische auto voor Europa?



De City K-ZE die Renault heeft ontwikkeld voor China zou binnenkort ook naar Europa kunnen komen. Deze elektrische stadswagen is een goedkope optie binnen zijn categorie.

De Renault City K-ZE, onthuld in Shanghai in april, werd in eerste instantie voor de Chinese markt ontwikkeld. Maar Renault heeft nooit uitgesloten dat het model ook naar andere markten zou komen. Een uitspraak van Gilles Normand, directeur van elektrische voertuigen binnen het merk, in Autocar doet geloven dat het model binnenkort

naar Europa zal komen. De auto wordt waarschijnlijk wat aangepast, maar zou vrij gelijk moeten blijven met zijn Chinese neef. De Europese K-ZE zou ook op de markt kunnen komen als Dacia! In elk geval zou de prijs op zo'n 15.000 euro moeten liggen. Voor dat geld heb je een kleine elektrische cross-over met een NEDC-autonomie van 250 km. De naam 'City' doet nogmaals herinneren dat het hier vooral om een wagen voor stadsgebruik gaat. Zijn kerndoel zou zelfs autodelen zijn.

BRON: AUTOGIDS.BE

FISKERS ELEKTRISCHE SUV KRIJGT EEN NAAM: DE OCEAN

In aanloop naar de onthulling van de volledig elektrische SUV van Fisker geeft de fabrikant alvast zijn naam prijs. De Fisker Ocean moet de meest duurzame auto ter wereld worden.

TEKST: JORAM VAN ACKER – FOTO'S: FISKER INC.



Drie foto's, een naam en een visie. Dat is wat we voorlopig te zien krijgen van de Ocean, de EV die Fisker op 4 januari officieel aan het publiek zal onthullen. Die naam krijgt de wagen niet toevallig mee: de SUV zal geproduceerd worden met zo veel oog voor het milieu dat zelfs de tapijten uit gerecycleerd oceaanafval gemaakt worden. Enkel daarmee verdient de Ocean de titel "meest duurzame auto ter wereld" natuurlijk nog niet. Daarom is ook het leer volledig vegan, worden de rubberonderdelen gemaakt uit gerecycleerde banden en had alles wat uit plastic gemaakt wordt een vorig leven als flesje, t-shirt of koekjesverpakking.

Onder de motorkap van de Ocean zal weldege-lijk iets zitten want een frunk is er niet. Fisker plaatst namelijk zo goed als alle elektronica in het vooronder om zo veel mogelijk interieurruimte te besparen. Met zijn 4,64 meter blijft de SUV dus

bewust compact terwijl hij binnenin wel ruim en luxueus moet worden. De batterij van 80 kWh vinden we wel nog onder de vloerplaat en die zal de Ocean voorzien van een actieradius van 400 tot 480 kilometer. Als het weer wat meezit wordt het rijbereik jaarlijks nog eens met zo'n 1000 mijl (of 1609 kilometer) aangevuld dankzij de zonnepanelen op het dak.

Fisker wil met zijn elektrische SUV ook een nieuwe visie op mobiliteit lanceren. Zo zal het bedrijf de wagen niet verkopen maar wel leasen via een mobiele applicatie. Na een instapkost van 2.999 dollar betaalt de gebruiker dan 379 dollar per maand voor zijn of haar Ocean. De klanten betalen die vaste maandelijkse kost zonder verplichting op de lange termijn: op gelijk welk moment kan het leasecontract onderbroken worden. Als deel van de overeenkomst neemt Fisker het onderhoud van de auto voor zijn rekening en

daarvoor wordt de wagen zelfs thuis opgehaald en teruggebracht door de technici. De Ocean moet daarmee—naast de meest duurzame auto ter wereld—ook de meest gemakkelijke auto om te bezitten worden.

De productie zou eind 2021 starten maar ongeduldigen kunnen sinds 27 november 2019 al een exemplaar reserveren via een app. Daarvoor moeten ze dan alvast 250 dollar per reservatie op tafel leggen. In de tussentijd opent Fisker speciale Experience Centers waar klanten afgewerkte wagens van naderbij kunnen bekijken en een prototype kunnen boeken voor een testrit in afwachting van hun eigen exemplaar.

De Fisker Ocean wordt op 4 januari 2020 onthuld op een privé-evenement dat live te volgen zal zijn online. De eerste exemplaren zouden vanaf begin 2022 op de baan moeten zijn.



THE HIGHEST FORM OF SOUND.

Bowers & Wilkins  FORMATION



De befaamde audiokwaliteit van Bowers & Wilkins is nu beschikbaar in een draadloos audiosysteem voor geluid in het hele huis. Exclusieve draadloze Formation®-technologie zorgt voor een meeslepend en prachtig Hi-fi geluidsbeeld.

Ontdek Formation by Bowers & Wilkins op [bowers-wilkins.nl](https://www.bowers-wilkins.nl)



Formation®: draadloos, compromisloos geluid.

Draadloos geluid in iedere ruimte, maar dan volgens Bowers & Wilkins. Dat is Formation®; een draadloos systeem dat zich kan meten met bedrade opstellingen. De exclusieve Formation® draadloze technologie creëert een perfecte in-room luidspreker-synchronisatie, voor de ultieme luisterervaring. Van de keuken tot de slaapkamer en van de woonkamer tot de hal. Streaming heeft nog nooit zo goed geklonken.

Kwaliteit voor elke kamer.

De Formation® reeks bestaat momenteel uit de Formation Bar, een superieure home theater-soundbar met 9 geoptimaliseerde drivers; de Formation Bass, een krachtige draadloze subwoofer; de Formation Wedge, een unieke design-luidspreker met kamervullend geluid, en de Formation Duo, compromisloze speakers met Carbon Dome tweeter-on-top technologie en legendarische Continuum™ Cone.

Formation Flex®: compacte krachtpatser.

Onlangs is het exclusieve draadloze platform uitgebreid met de Formation Flex®. Deze compacte luidspreker is door zijn ontwerp zeer flexibel en kan gebruikt worden als losse speaker of worden gekoppeld aan een tweede Formation Flex® voor een ultieme stereo-ervaring. Je kunt de Formation Flex® ook koppelen aan andere luidsprekers uit de Formation-reeks, voor een home-audiosysteem of 5.1-surroundervaring.

Bowers & Wilkins Formation is onder andere te beluisteren bij onderstaande dealers. Een totaal overzicht van de Bowers & Wilkins Formation verkooppunten vind je op bowers-wilkins.nl

DIGITHome

Champs de tignee 26/5
4671 Barchon (Liège)
04 379 80 80
www.digithome.be

L'Audiophile

Place de Paris 1
L 2314 Luxembourg
+352 491 360
www.audiophile.lu

Audiomix

Liersesteenweg 321
3130 Begijnendijk (grens Aarschot)
016 56 10 62
www.audiomix.be

diMonaco

Stationsstraat 66
9100 Sint-Niklaas
03 776 24 40
www.dimonaco.be

Elektro Lefevre Tienen

Sliksteenvest 45
3300 Tienen
016 82 32 68
www.elektro-lefevre.be

D&M beeld- en klankstudio

Beverstraat 4c
9700 Oudenaarde
055 30 28 05
www.d-en-m.be

Stevens Hifi Leuven

Tienseesteenweg 348
3000 Leuven
016 29 23 90
www.stevens-hifi.be

Stevens Hifi Gent

Kortrijkseesteenweg 33 Bus 01
9830 Sint-Martens-Latem
09 223 88 33
www.stevens-hifi.be

Hifi Home

Maalseesteenweg 149
8310 Brugge
050 37 13 44
www.hifihome.be

Teletechnics Audio Video

Bredabaan 1075
2930 Brasschaat (M.T.H)
03 663 37 33
www.teletechnics.be

New Music

Elsenseesteenweg 343-345
Chaussée D'Ixelles
Bruxelles 1050 Brussel
02 647 71 70
www.newmusic.brussels

FISCALITEIT EN BEDRIJFSWAGENS: WAT ZIJN DE TRENDS VAN DE TOEKOMST?

De komende jaren zitten er heel wat fiscale wijzigingen voor bedrijfswagens aan te komen. Voornamelijk voertuigen die CO₂ uitstoten zullen aanzienlijk duurder worden. Naast een bijdrage aan het verbeteren van het klimaat moet deze meerkost ook een sterke drijfveer voor bedrijven zijn om over te stappen op een duurzamer alternatief. Bij Stroohm bekijkt men wat voor jou en je bedrijf de exacte impact kan zijn.

BRON: STROOHM

REDACTIE: JORAM VAN ACKER



WELKE FISCALE WIJZIGINGEN ZITTEN ER AAN TE KOMEN VANAF 2020?

Aftrekbaarheid

In 2019 wordt de aftrekbaarheid van bedrijfswagens nog volgens een tabel op basis van CO₂-waarden berekend. Ter illustratie: alle (diesel-) bedrijfswagens met een uitstoot tussen 106 en 115 gram per kilometer zijn momenteel nog voor 80% aftrekbaar. Elektrische wagens kan je daarentegen fiscaal inbrengen aan 120%.

Vanaf 2020 zal deze manier van werken worden gewijzigd. Er zal namelijk niet meer worden gewerkt met een tabel maar wel met een formule. Voor alle bedrijfswagens is er nu een bovengrens van 100% aftrekbaarheid (dus ook voor elektrische voertuigen) en een ondergrens van 50%. Voor wagens die meer dan 200 gram per kilometer aan CO₂ uitstoten is er echter wel een uitzondering. Aangezien dit sterk vervuilende modellen zijn worden ze vanaf 2020 nog maar voor 40% fiscaal aftrekbaar.

Hoe zal de aftrekbaarheid dan worden berekend? Wel, je volgt deze formule: $120\% - (50\% \times \text{"brandstofcoëfficiënt"} \times \text{g/km CO}_2)$.

Voor diesel wordt een coëfficiënt van 1 gehanteerd. Voor benzine wordt de coëfficiënt 0,95. Voor CNG zal dit 0,90 zijn.

Dit wil zeggen dat een doorsnee Duitse middenklasser, zoals een Audi A4, BMW 3-Reeks of Mercedes-Benz C-Klasse, met een CO₂ uitstoot van 108gr (NEDC 2.0) vanaf 2020 minder fiscaal interessant wordt. De aftrekbaarheid voor zo'n model zal namelijk dalen van 80% in 2019 naar 66% in 2020.

Brandstof

Ook voor de gebruikte brandstof zal de fiscus andere regels hanteren. Tot en met 2019 zijn de kosten voor brandstof altijd aan 75% fiscaal aftrekbaar geweest, ongeacht de soort brandstof. Vanaf 2020 zal dit gekoppeld zijn aan de aftrekbaarheid van de wagen en dus in eerste plaats aan de CO₂-uitstoot. Voor elektrische wagens wil dit zeggen dat de aftrekbaarheid van het verbruik niet daalt maar net stijgt.

En wat dan met WLTP?

Vanaf 1 januari 2021 moeten we nog een extra factor meenemen in de berekeningen. Alle wagens ingeschreven vanaf 1 september 2017 zijn getest met de nieuwe "Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure." Deze WLTP-norm is de nieuwe testcyclus die een hoger en correcter CO₂-verbruik van je wagen weergeeft. De WLTP-resultaten zullen zorgen voor een gemiddelde stijging van 25 gram per kilometer ten opzichte

STROOHM

LEASING

Elektrische bedrijfswagens zijn volop aan het doorbreken, maar is je huidige lease partner wel mee met dit nieuwe verhaal? Wie biedt er de beste lease-oplossing voor jouw elektrische auto aan en welke auto moet dat zijn?

Stroohm kijkt wat voor jou en je bedrijf de juiste keuze is. Ze zoeken per klasse en/of model de beste match en gaan op zoek naar de goedkoopste lease op de markt. Daarnaast helpen ze je met de juiste laadoplossing.

FLEET-SERVICES

Bij het omzetten van de vloot van bedrijfswagens naar duurzamere alternatieven komen meestal heel wat vragen en keuzes naar boven. Wat is de impact van de nieuwe fiscaliteit en WLTP? Welke budgetten moeten we hanteren? Welke laadoplossingen moeten we voorzien en hoe werkt het met al die laadpasjes? Zijn er wel genoeg modellen beschikbaar?

Stroohm is overtuigd dat voor elk bedrijf een unieke aanpak bestaat die enerzijds past binnen de bedrijfscultuur en anderzijds bij de strategische doelstellingen. Ze begeleiden van A tot Z het transitietraject op alle domeinen (fiscale/TCO analyse, technisch, laadinfrastructuur, inzetbaarheid, terugbetalen thuisladen, herschrijven carpolicy, opleiding bestuurders, etc.). Stroohm zorgt ervoor dat alle departementen met vertrouwen de juiste beslissingen kunnen nemen om de transitie een succes te maken.



van de huidige waarden (NEDC 2.0). Qua fiscale aftrek zal dit vervolgens zorgen voor een daling van 12,5%. CO₂-producerende bedrijfswagens zullen dus netto nog duurder worden.

Naast de daling van de fiscale aftrekbaarheid voor de vennootschap zal er ook een impact zijn voor het Voordeel Alle Aard van de bestuurder dat berekend wordt op basis van de CO₂-uitstoot. Even een voorbeeldje: vandaag betaal je voor een Audi A4 Avant 30 TDi S tonic (104 gram CO₂) circa 215 euro per maand aan VAA. Dezelfde wagen heeft een WLTP-waarde van 135 gram per kilometer waardoor het VAA zal stijgen naar circa 310 euro per maand. Je zal 95 euro per maand meer betalen. Op een lease van 60 maanden is dit meer dan 5500 euro.

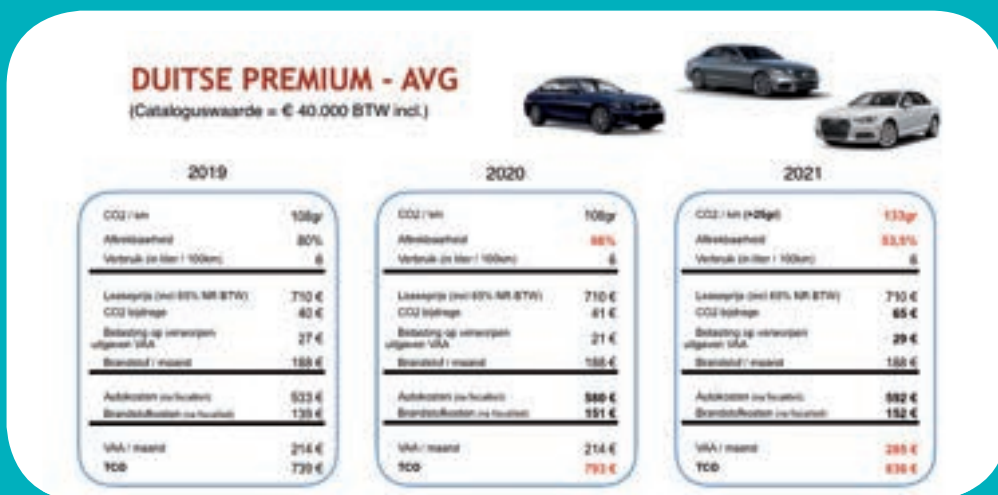
CONCLUSIE

Zowel fiscaal als ecologisch zal het niet meer interessant zijn om te kiezen voor een bedrijfswagen die CO₂ uitstoot. Met de momenteel bevestigde maatregelen kost de wagen de vennootschap al snel 100 euro per maand meer. Voor de bestuurder stijgt het VAA ook al snel enkele duizenden euro's over de looptijd van de lease.

Een slimme bedrijfsleider is hierin proactief en wijzigt zijn vloot naar fiscaal gunstigere bedrijfswagens om zo te anticiperen op de huidige trend en op de nog te verwachten federale vergroening van de fiscaliteit bedrijfswagens.

HOEVEEL STIJGT DE KOST VOOR EEN VERVUILENDE BEDRIJFSWAGEN?

Laten we als voorbeeld het gemiddelde nemen van de meest gekozen Belgische bedrijfswagens. Hierbij komen we uit op de Audi A4, BMW 3-Reeks en Mercedes-Benz C-Klasse. We spreken dan over een cataloguswaarde van ongeveer 40.000 euro (inclusief BTW). Dit komt in ruwe lijn neer op de basisconfiguratie + Business Pack.



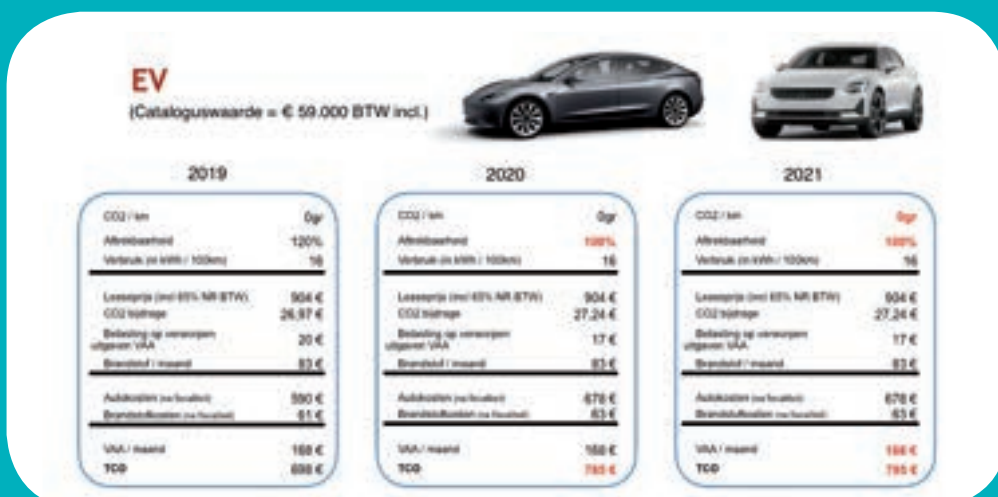
In 2019 is een dergelijke wagen nog voor 80% fiscaal aftrekbaar en komt de Total Cost of Ownership bij een maandelijkse lease van 625,00 euro (exclusief BTW) op 739 euro.

Vanaf 2020 zakt de aftrekbaarheid naar 66% en de vennootschapsbelasting naar 25%. De combinatie van deze twee zorgt ervoor dat de TCO stijgt naar 793 euro.

Vanaf 2021 worden de WLTP-cijfers gehanteerd en stijgt CO₂-uitstoot met gemiddeld 25 gram per kilometer. De aftrekbaarheid daalt verder naar 53,5% en de TCO stijgt verder naar 838 euro. Een verschil van 99 euro ten opzichte van 2019.

Ook voor de bestuurder zal een brandstofwagen daardoor duurder worden. De meerkost op vlak van Voordeel Alle Aard kan oplopen tot duizenden euro's over de loop van het leasecontract.

Ter vergelijking, wanneer we met dezelfde parameters rekening houden zou een vergelijkbare elektrische wagen zoals een Tesla Model 3 of een Polestar 2 goedkoper uitkomen. Een elektrische auto zal dus een financieel goedkopere en stabielere oplossing worden.



monkeyglasses®

Look good while doing good



Info & verkooppunten / Info & point de vente:
Technop 09/218.87.10
frames@technop.be · www.technop.be

TECHNOP
YOUR PARTNER
IN VISION



**moderne & landelijke
luxe villabouw**



“

**When your
dream becomes
actual luxury
living**

“



Uw project op plan

Omdat tijd een kostbaar goed is, werkten we pro-actief ontwerpvoorstellen uit op beschikbare gronden en in diverse stijlen. Zo winnen we tijd en krijgen we sneller inzicht in de mogelijkheden. Uiteraard personaliseren we het ontwerp volgens uw smaak en voorkeur.

Wilt u meer weten over deze luxevilla in een rustige omgeving?

Ontdek alle luxevilla's op
www.mvilla.be

Rijksweg 65, 8520 Kuurne
Uw contact: frank@mvilla.be - 0475 85 91 28

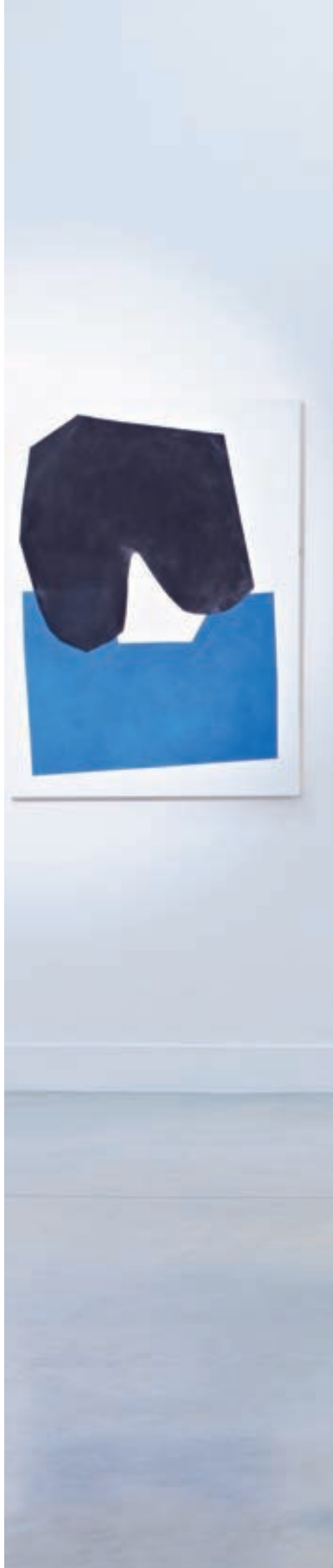
Loewe bild 7 OLED Pure Passion.

Televisie is verleden tijd. Vandaag hebben we beeldende kunst. Met kristalheldere, levensechte kleuren. Met meer contrast dan ooit. Op een scherm dat nog dunner is dan dat van een smartphone – allemaal dankzij de OLED-technologie. Gemaakt op maat van trendsetters met goede smaak. Trakteer uzelf op een echt meesterwerk. De Loewe bild 7.



Ontdek meer bij uw Loewe-verdeler of op loewe.tv/be-nl

LOEWE.



**Arnout**

Veemarkt 12 Beverenstraat 23
8500 Kortrijk 8540 Deerlijk
056 21 17 89 056 71 96 52
www.arnout.be www.arnout.be

Audiomix

Liersesteenweg 321
3130 Begijnendijk
016 56 10 62
www.audiomix.be

Audiovisie Goethals

Baron Ruzettelaan 233
8310 Assebroek
050 37 50 30
www.audiovisie-goethals.be

**Beeld, Klank & Koffie
Verheeken**

Sint-Gillisstraat 22
9170 De Klinge
03 770 73 48
www.verheeken.be

Concepts

Wolvenstraat 2
9620 Zottegem
09 360 55 22
www.concepts.be

Di Monaco bvba

Stationsstraat 66
9100 Sint-Niklaas
03 776 24 40
www.dimonaco.be

Elektro Taelman

Bellegemsestraat 253
8510 Belleghem-Kortrijk
056 21 91 84
www.elektrotaelman.be

Heyman Reference

Krijgsbaan 209
9140 Temse
03 771 11 86
www.heymanreference.be

HD Full Concept

Ch. de Waterloo 1170
1180 Uccle
02 349 10 00
www.hdfullconcept.be

**Klank- en Beeldstudio
Vanden Bussche**

Torhoutssteenweg 88 c
8400 Oostende
059 70 50 62
www.vanden-bussche.be

Vermeersch Hifi TV BVBA

Vooruitgangstraat 3B
8900 Ieper
057 20 73 26
www.vermeerschhifitv.be

Ysebaert bvba

Vakekerkweg 8
9990 Maldegem
050 71 10 30
www.huisysebaert.be

ECOREVIEW

LEXUS ES300h: WISSEL VAN DE WACHT



Tot voor kort was Lexus maar magertjes vertegenwoordigd in de hogere middenklasse van Europa: het had er de GS maar dat model kwam maar niet van de grond. Lexus gooit dat segment nu over een andere boeg en brengt de ES naar het oude continent. Wij maakten een proefrit met de enige bij ons verkrijgbare motorisatie: de hybride ES300h.



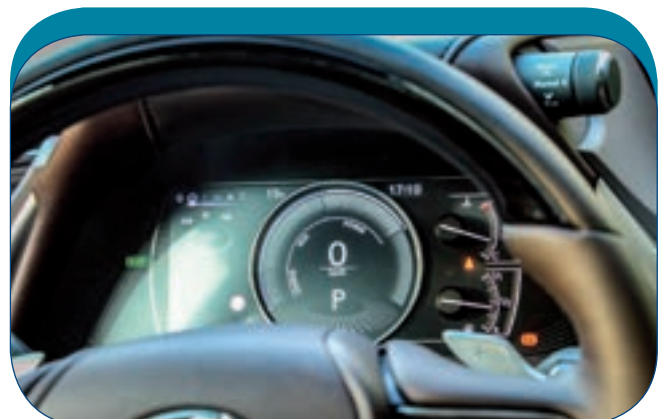
TWEEDE OPSLAG

Lexus is intussen geen kleine speler meer in onze contreien. Op het compacte A-segment na is het Japanse luxemerken nagenoeg overal vertegenwoordigd met zowel SUV's als sedans en hatchbacks. Het E-segment bleef echter altijd een moeilijke klasse: de BMW 5-Reeks, Audi A6 en Mercedes E-Klasse hebben zich daar ontpopt tot zo'n gevestigde waarden dat de Lexus GS—God hebbe zijn ziel—maar weinig harten wist te veroveren. In zijn 7 jaren in de Europese showrooms wist Lexus er volgens sommige bronnen slechts een 2.000-tal van aan de man te brengen.

Als gevolg van die matige populariteit halen de Japanners de GS uit de rekken en wagen ze een nieuwe poging met een naam die we hier nog niet eerder in de catalogus gevonden hadden: de ES. Een complete sprong in het duister is dat echter niet: de ES bestaat al decennia in Azië en de VS. De wagen die wij krijgen is daardoor al de zevende generatie van het model.

DIT IS GEEN GS

Grof gesteld zijn er hoge middenklassers die de sportieve richting uitgaan—denk aan de 5-Reeks—en zijn er die vooral de comfortabele kaart kiezen—zoals de E-Klasse. Waar de Lexus GS zich met de dynamische modellen wou meten is de ES toch eerder een aanhanger van de tweede stroming. De nieuwe sedan is bij ons verkrijgbaar met slechts één aandrijflijn: een 2.5-liter viercilindermotor in combinatie met een elektromotor. Samen sturen de twee krachtbronnen 218 pk naar de voorwielen langs de gekende CVT-automaat. U leest het goed: de krachtige zescilinder en de achterwielaandrijving uit de GS maken plaats voor een viercilinder en voorwielaandrijving. Die 2.5-liter-motor is wel een gloednieuwe ontwikkeling, net als de rest van de hybride aandrijflijn.





Het resultaat is een wagen die wel voldoende vermogen heeft maar je nooit uit je sokken zal blazen met zijn acceleratie. Hij bereikt in 8,9 seconden de 100 kilometer per uur en daarmee is hij vlot genoeg. Hij rijdt maximaal 180 kilometer per uur en sneller zal je—bij ons althans—ook niet vaak willen gaan. Er valt dus weinig te klagen, behalve als je vorige wagen toevallig een GS450h met 345 pk was.

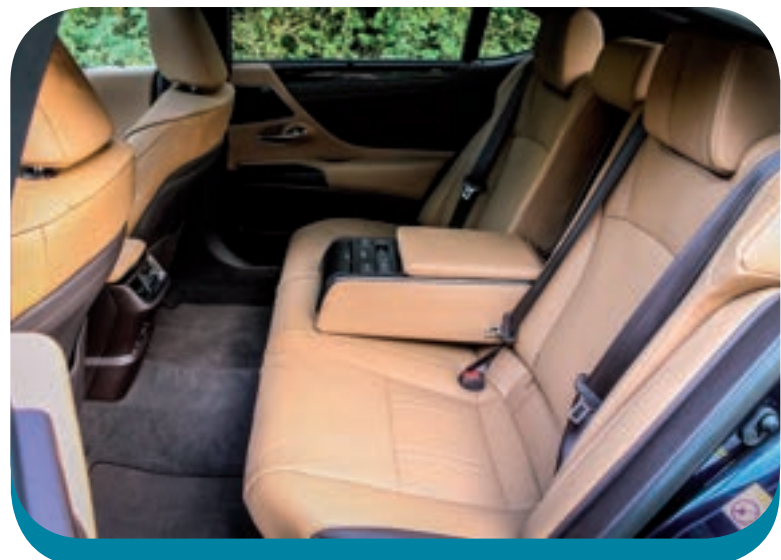
Dat verhaal gaat verder bij het rijgedrag want ook hier is het sportieve in zekere zin verloren gegaan. Door de mechaniek van de voorwielaandrijving is het stuur minder scherp dan in een achterwielaangedreven Lexus. Voor comfortabele rijders is dit helemaal geen probleem: de stuurbekrachtiging geeft de wagen een zeer zacht en comfortabel rijgevoel. Dan hebben de ingenieurs in Japan wel hun best gedaan om het stuur in de Sport-modus wat dynamischer voor de dag te laten komen maar het voelt daar eerder kunstmatig zwaar aan. Je blijft dus over het algemeen liever in de standaard rijmodus.

DIT WIL GEEN GS ZIJN

De ambities van de ES300h liggen echter zo duidelijk in een andere richting dan die van bijvoorbeeld de GS450h dat je de wagens ook moeilijk zomaar met elkaar kunt vergelijken. De ES is namelijk zo comfortabel dat zijn ophanging dankzij een ingenieus systeem van interne klepjes zo goed als alle trillingen weg filtert. Dan hebben ze het bij Lexus nog maar over de standaarddempers en niet over de optionele adaptieve ophanging.

Het is dus aangenaam vertoeven in deze ES. Ook de manier waarop over de binnenuimte nagedacht is helpt daarbij: materialen en afwerkingskwaliteit zijn subliem. De slimme volumeknop alleen al is een genot om aan te draaien. Bovendien is de passagiersruimte—vooral achterin—ronduit voorbeeldig

dankzij een carrosserie die met maar liefst 12 centimeter gegroeid is tegenover de GS. Je kan de benen bijna volledig strekken, en als dat niet genoeg is kan je in de topversie ook de zitleuning platter leggen en je temperatuur of muziek regelen via de bediening in de armsteun. Enkel de hellende daklijn compromitteert de passagiersruimte in zekere zin: als je wat groter bent is de kans niet onbestaande dat je kruin de dakhemel kust.





OVERZICHT

+

- Comfortabel, zelfs met standaarddempers
- Uitstekende afwerkingskwaliteit
- Laag verbruik voor zijn formaat

-

- Meer vermogen was welkom geweest
- Achterbank kan niet plat
- Geen sportief stuurgevoel



Nadeel van dat alles is dat de ES nu wel een heel grote wagen geworden is. Met een lengte van bijna 5 meter speelt hij al wat met de grenzen van de middenklasse en is hij meteen groter dan zowel de Mercedes E als de BMW 5. De achterbank valt door al die toegevoegde snufjes ook niet meer plat te leggen waardoor de kofferruimte het dus op zijn gewoonlijke 454 liter houdt—al is dat zeker geen slechte capaciteit voor een sedan met een batterij onder de vloer.

VERBRUIK VAN EEN STADSWAGEN

Een comfortabele rijstijl aanhouden met je ES300h loont ook op een ander vlak: het verbruik. Dit stuk techniek van bijna 2 ton maakt onder een zachtvaardige voet namelijk cijfers van onder de 5,5 liter benzine per 100 kilometer mogelijk! Wij reden doorheen onze testperiode aan gemiddeld 6,2 liter, wat niet slecht is wetende dat we de wagen ook onder sportiever rijgedrag testen. Zelfs wanneer je heel de tijd sportief rijdt kom je nog moeilijk boven de 7 liter per 100 kilometer uit.

PRIJS-KWALITEIT

Er kan een nieuwe ES op je oprit prijken vanaf 48.490 euro. Daarvoor krijg je een wagen die Lexus dan wel 'basisversie' mag noemen maar eigenlijk wel al heel veel technologie aan boord heeft. Achteruitrijcamera, panoramisch schuifdak, leren bekleding en een uitgebreid infotainmentsysteem gelden dan ook bij de meeste concurrenten niet als standaarduitrusting. Toegegeven, dat infotainmentsysteem heeft bij die concurrenten wel vaak een meer ergonomische bediening. Lexus houdt namelijk nog steeds vast aan zijn muispadje om door de menu's te navigeren en dat is nu eenmaal niet zo makkelijk aan 120 kilometer per uur. Dat maakt de uitrusting er echter niet minder compleet op; aan het einde van de dag kan dit systeem alles wat je ervan verwacht.

ONS VERDICT

Lexus gaat een andere richting uit met deze ES300h dan we voordien gewend waren maar presenteert daarin een verrassend compleet product. Hij mag dan niet de sportiviteit of de scherpte van de GS te bieden hebben, op vlak van comfort overstijgt hij zijn voorganger met gemak. Of het deze keer genoeg zal zijn om de BMW-, Mercedes- en Audirijders uit kun Duitse dieseltuigen te lokken valt moeilijk te voorspellen, maar met deze prijs-kwaliteitverhouding en verbruikscijfers zouden ze alvast geen onverantwoorde overstap maken.



GENIETEN VANOP DE EERSTE RIJ



Residentie Le Roulis

Zeedijk 3, De Panne

Agence Mulier: T 058 42 12 39

Agence Mulier: T 058 41 35 61



www.leroulis.be

Residentie Le Roulis situeert zich op een uitgelezen locatie in De Panne. De combinatie van frontaal zeezicht met de nabijheid van het levendige centrum verleent dit project extra charme. Het gebouw oogt eigentijds en tijdloos. De materiaalkeuze en het ontwerp focussen op uitstraling, onderhoudsgemak en wooncomfort. **Prijzen starten vanaf € 115.000.**

Wilt u zelf deze parel aan zee ontdekken? Bezoek het modelappartement op afspraak. Meer projecten van Real Houses, dé vastgoedontwikkelaar aan zee, kunt u bekijken op www.realhouses.be

The Breitling Surfer Squad
Sally Fitzgibbons
Kelly Slater
Stephanie Gilmore



AIR
LAND
SEA
SUPEROCEAN



BREITLING
1884

#SQUADONAMISSION

| TENSEN JUWELIERS

Huidevettersstraat 46 / 2000 Antwerpen

| TENSEN EXCLUSIVE

Schuttershofstraat 2 / 2000 Antwerpen

03 231 98 98 / www.tensen.be

| HULPIAU OOSTENDE

Leopold II-laan 21 / 8400 Oostende

059 70 35 59 / www.hulpiau.be

| VANHOUTTEGHEM GHENT

Dampoortstraat 1-3 / 9000 Gent

09 225 50 45 / www.vanhoutteghem.com

| FRANSSEN JUWELIERS

Demerstraat 51-53 / 3500 Hasselt

011 22 42 58 / www.franssenjuweliers.be

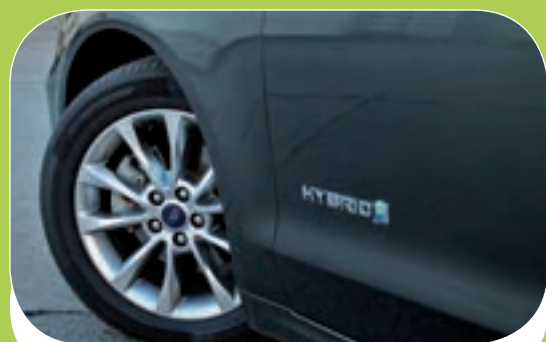
ECOREVIEW

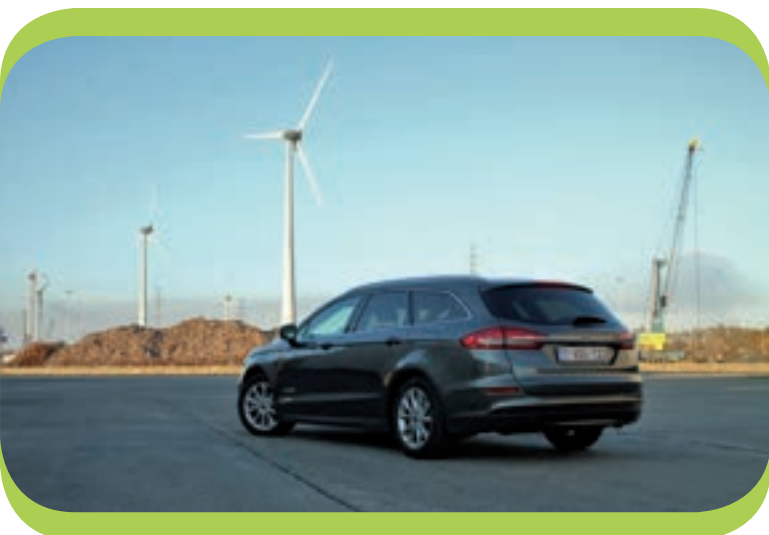
FORD MONDEO CLIPPER HYBRID: BEWEZEN LAATBLOEIER



Ford is begonnen aan zijn hybride-offensief en dat zullen we geweten hebben. Naast een hele resem plug-inhybrides op basis van de Kuga, Explorer en zelfs de Transit bestelwagen brengt het merk voor het eerst ook een zelfladende versie van de Mondeo Clipper op de markt. Wij trokken erop uit met Fords grootste break onder stroom.

TEKST EN FOTO'S: JORAM VAN ACKER





DE MONDEO, NIEUW?

Toegegeven, een nieuwe hybrideversie van de Ford Mondeo hadden wij op dit moment ook niet meer verwacht. Het model is inmiddels sinds 2014 op de markt en kreeg vanaf zijn lancering een hybride-aandrijflijn die enkel te combineren was met het koetswerk van de sedan. Misschien wel net daarom was de Mondeo Hybrid een relatief zeldzame verschijning op onze wegen. Nu de gemiddelde koper zijn zinnen resoluut op een SUV zet is de traditionele sedan zo mogelijk wel het laatste waar men aan denkt...

Na vijf jaar dienst geeft Ford zijn Mondeo een subtiel verjongingskuur en trekken ze de hybridelijin dan toch door naar de Clipper-uitvoering. Daardoor kunnen ook zij die wat meer ruimte zoeken vanaf nu een zelfladende Ford in huis halen.

HARTTRANSPLANTATIE

De aandrijflijn in de Mondeo break is dus identiek aan die in de sedan, al heeft Ford bij de facelift het motormanagement in beide versies wel licht bijgewerkt om een meer responsieve rijervaring te bieden. Onder de motorkap vinden we dus een 2.0-liter benzinemotor die voor optimale efficiëntie volgens de Atkinsoncyclus werkt. Die verbrandingseenheid wordt aan een elektromotor gekoppeld langs een transmissie die werkt als een traploze CVT-versnellingsbak. Het geheel biedt zo 187 pk terwijl de CO₂-uitstoot het op amper 101 gram per kilometer moet houden.

De elektromotor haalt zijn stroom uit een lithium-ionbatterij met een capaciteit van 1,4 kWh die onder de koffervloer gemonteerd zit. Die accu laadt zichzelf op dus enige rompslomp met kabels blijft achterwege. Een kleine generator recupereert in plaats daarvan zo'n 90% van de remenergie en indien nodig kan de verbrandingsmotor de batterij ook bijladen.

COMFORTABELE REISWAGEN

Zet je deze cijfers in de praktijk om, dan merk je dat je met een verrassend volwassene hybridewagen onderweg bent. De Mondeo Hybrid wisselt moeiteloos tussen elektromotor en verbrandingsmotor en vaak weet je niet welke van de twee aan zet is. Bovendien weet hij zijn 187 pk goed te benutten; je zou bijna denken dat er meer paarden onder de motorkap schuilen. Hij doet er maar net iets meer dan 9 seconden over om vanuit stilstand de 100 kilometer per uur te bereiken en voor een gezinsbreak van ruim 1,6 ton is dat geen slechte waarde. Hij doet dat wel al jankend, want de CVT-automaat jaagt de motor de

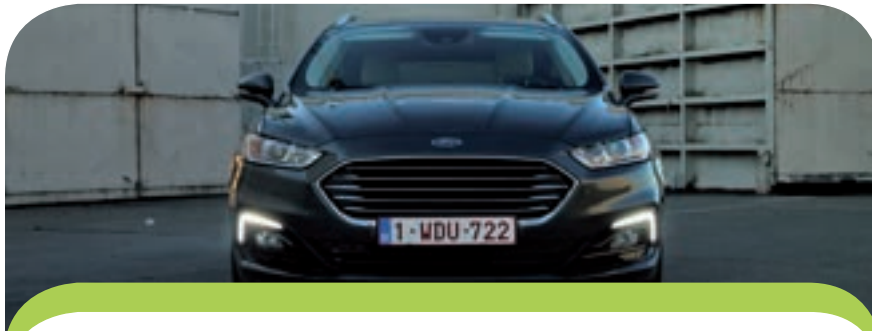


hogere toerentallen in onder sportief rijgedrag. Dat zien we vaker bij hybrides maar concurrenten lijken soms iets meer moeite te doen om het motorgeluid te dempen.

Het motormanagement mag dan aangepakt zijn, de gasrespons blijft toch een heikel puntje: wanneer je je voet plots hard op het pedaal neerzet heeft de aandrijflijn een kleine seconde nodig om wakker te worden. Dat is echter maar

weinig storend: met een hybridebreak van dit formaat ga je nu ook niet op het circuit scheuren. Als comfortabele reiswagen houdt deze gasrespons meer steek want op de snelweg wil je net niet dat een wagen nerveus reageert op je voetenwerk. Het rustiger rijden loont dan ook want je kan als milieubewuste chauffeur verbruikcijfers van onder de 6 liter per 100 kilometer halen. Wij reden gemiddeld 6,4 liter maar hebben de Mondeo natuurlijk af en toe onder sportievere omstandigheden getest.





OVERZICHT

+

- Vlakke laadvloer
- Voldoende vermogen
- Comfortabel rijgedrag

-

- Huilende CVT-automaat
- Groot verlies aan koffervolume
- Licht vertraagde gasrespons

De Mondeo Hybrid blijft natuurlijk een Mondeo en ook dat versterkt de doordachte indruk die deze wagen nalaat. De auto ligt zelfzeker op de weg en het stuurgevoel neigt zelfs wat naar de zware kant, wat dan weer vertrouwen inboezemt. De ophanging is verrassend comfortabel maar de wagen helt toch niet te veel over in bochten. De afwerking en materialen in het interieur zijn stevig en alle knoppen zitten daar waar je ze verwacht. Kortom: je voelt dat dit model goed in elkaar zit, ook al gaat het al een tijdje mee. We konden deze aandrijflijn al smaken in de sedan en als Clipper houdt de Hybrid even veel steek.

KOFFERCOMPROMIS

Hoe verheugd we ook zijn dat de Mondeo Hybrid nu met grotere koffer verkrijgbaar is, dat maakt die koffer nog niet heilig. Als er één plaats is waar je ziet dat de Mondeo niet in de eerste plaats als hybride ontworpen is dan is het hier wel. De koffervloer is met zo'n 10 centimeter verhoogd om plaats te bieden aan de batterij en dat kost je ruim 120 liter aan volume tegenover een Mondeo zonder elektrohulp. Er blijft natuurlijk wel 403 liter over en daar kan je nog steeds veel in kwijt.



Bij de Clipper hebben de ontwerpers van Ford de plaatsing van de accu wel subtieler aangepakt dan bij de sedan. Waar de sedan namelijk een bult in de vloer heeft hebben ze bij de Clipper zijn kofferbodem bovenop de bult gemonteerd en die hoogte doorgetrokken over de hele kofferbak, met dan een compartiment voor kleinere ladingen eronder verwerkt. Zo heb je toch op zijn minst een volledig vlakke laadvloer. Ook met de achterste zitrij neergeklapt blijft de bodem vlak, en dan krijg je 1.508 liter aan laadvolume.

In de passagiersruimte merk je echter geen verschil met een conventionele Mondeo. Het is er dus even kwalitatief en ruim als in een diesel- of benzineversie. Voorin zit je relatief hoog met een goed zicht rondom je heen en achterin hebben passagiers ruim voldoende been- en hoofdruimte. Zelfs met drie naast elkaar zitten is over het algemeen geen probleem dankzij de lage middentunnel in de vloer.

Ook op technologisch vlak heb je niet te klagen, zelfs al gaat de Mondeo in-tussen een aantal jaartjes mee. Zo kan je de Hybrid tegen een kleine meerprijs krijgen met adaptieve cruise control en pre-collision assist. Het dashboard mag dan qua stijl en indeling wat gedateerd overkomen maar alles werkt intuïtief en ook het infotainmentsysteem laat zich vlot bedienen. Een leuk gadget voor de Hybrid-versie is de zogenaamde Brake Coach, een melding op het bestuurdersdisplay die na elke remactie vertelt hoeveel procent remenergie je kunnen recupereren hebt.

PRIJSCAARTJE

De Mondeo Hybrid laat zich als sedan configureren vanaf 36.585 euro en voor de Clipper betaal je minimaal 38.085 euro. Dat is net iets meer dan 5.500 euro meer dan je voor een Mondeo Clipper met dieselmotor zou betalen. Voor die meerprijs krijg je dan wel een wagen met meer vermogen en een automaat waar je toch minder wegenbelasting voor betaalt.

ONS VERDICT

De Mondeo Hybrid maakte al een doordachte indruk als sedan en laat nu als break zeker geen steken vallen. De hybride aandrijflijn had wat responsiever gemogen maar sluit in zekere zin aan bij het karakter van dit model: een comfortabele, stevige reiswagen.

HOGE KWALITEIT ÉN SERVICE AAN BETAALBARE PRIJZEN

De markt van de elektrische fietsen is de jongste tijd flink aan het 'boomen'. Maar niet iedereen kan zich een dure e-bike aanschaffen. Minerva BT, het leperse bedrijf dat met recht en rede trots mag zijn op zijn fietstraditie die het al meer dan een halve eeuw in ere houdt, maakt evenwel elektrische fietsen die kwaliteit en degelijkheid koppelen aan een betaalbare prijs.

TEKST: WIM VANDER HAEGEN – FOTO'S: MINERVA BT



OUDESTA FIETSENMERK

De geschiedenis van Minerva BT start in 1963 toen Daniël Carpentier, de vader van huidige zaakvoerder Filip, in het West-Vlaamse Elverdinge zijn eigen fietsenwinkel uit de grond stampt. In 1992 zette Filip zelf al op 18-jarige leeftijd zijn eerste stappen in de familiezaak. Met succes want vijf jaar later zet hij in leper de groothandel Formula Cycling op poten. De zaken floreren ... tot in 2013 een zware brand het gebouw volledig in de as legt. Filip blijft echter niet bij de pakken zitten en herneemt snel de activiteiten. Twee jaar later neemt hij fietsenbedrijf Minerva, met meer dan 150 jaar het oudste fietsenmerk van België over en wordt hij verdeler van onder meer de merken Minerva, Scoppio, Pure Passion, Pure Comfort en Columbus.

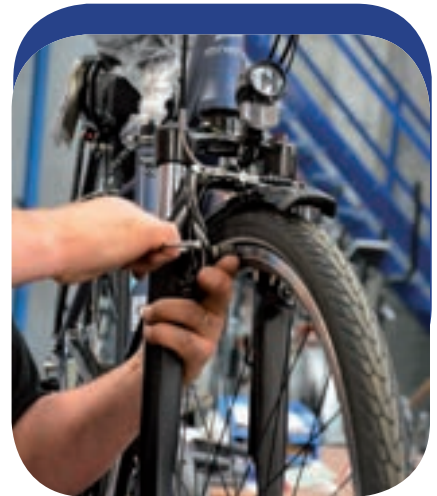
DE RIJMESTE KEUZE

Minerva BT produceert fietsen en accessoires in eigen land en is in geen tijd uitgegroeid tot een specialist inzake e-bikes. "Uiteraard behoren ook andere fietsen nog steeds tot ons uitgebreide aanbod. Racefietsen, hybride fietsen, kinderfietsen, mountainbikes, tandems, transport- en trekkingfietsen, vouwfietsen, ... bij Minerva BT hebben we de ruimste keuze zodat elke klant perfect de juiste keuze kan maken. Wij verkopen onze fietsen via een uitgebreid dealernetwerk in België en exporteren naar vijftien landen. Ook voor kledij, fietsonder-

delen en allerhande accessoires ben je bij ons aan het juiste adres. De algemene trend leert ons wel dat elektrische fietsen sterk in de lift zitten. Met degelijke en betaalbare modellen – een e-bike is al beschikbaar vanaf 800 € - zijn we in dat segment uitgegroeid tot één van de belangrijkste spelers op de markt. Ook niet onbelangrijk binnen ons bedrijf is de productie van private label. Iedereen die dat wil, kan bij ons 'customized' fietsen onder eigen merk of label laten maken."

ZEER HOGE PRIJS/ KWALITEITSVERHOUDING

Minerva BT dankt haar succes aan een doorgedreven filosofie die in elk segment wordt aangehouden. "Wij zijn gespecialiseerd in een zeer hoge prijs/kwaliteitsverhouding, een zaak die we te danken hebben aan onze zin voor kwaliteitswerk en natuurlijk ook aan onze grote afzet van fietsen. Wij houden ook stevast de vinger aan de pols. Binnen onze onderneming volgt de technische cel de recentste ontwikkelingen op de voet. Zij onderzoeken de markt en spelen in op de nieuwste trends door voortdurend technologische vernieuwingen in onze fietsen te integreren. Vanzelfsprekend ook in onze elektrische fietsen. Lichtere en beter batterijen, sterkere motoren, meer comfort, ... van zodra we iets ook maar iets kunnen verbeteren, gaan we daarmee aan de slag."



NIEUW: BBF

Nieuw en bijgevolg prominent in de kijker op de fietsbeurs Velofollies is het merk BBF. "Uitgerust met de beste Bosch-motoren richten we ons met BBF op de high end gebruiker. Dat is niet langer enkel en alleen de 'oudere' gebruiker, elektrische fietsen worden steeds vaker ingezet in het dagelijkse woon- en werkverkeer. Jonge mensen opteren vandaag steeds meer voor een elektrische fiets in plaats van een tweede auto. De overheid steunt hen daarin door bijvoorbeeld bedrijven bepaalde (fiscale) voordelen toe te kennen waardoor zij sterker geneigd zijn in e-bikes te investeren. Bij veel bedrijven vormt de beschikbaarheid van parkeerplaatsen een probleem, met elektrische fietsen reiken we daar een oplossing aan."

SERVICE

Fietsen verkopen is één zaak, maar ook de service is een belangrijk item. "En dat is bij ons zeker het geval. Met 120 servicepunten voor onderhoud en herstelling, waarvan veel dealers met een eigen hersteldienst, staat Minerva BT zeer sterk op dat vlak. Wij bieden overigens drie jaar garantie op onze elektrische fietsen, meteen het bewijs dat we zeker zijn van de hoge kwaliteit die we leveren. Wil je die kwaliteit zelf testen? Geen probleem! In onze eigen store kun je elke dag (behalve op donderdag en zondag) van 10.00u tot 18.00u onze modellen gratis en vrijblijvend uittesten. Bovendien kun je de Minerva Outlet ook terecht voor de aankoop van fietsen die we op dat moment in overstock hebben."

VELOFOLLIES

Ook op Velofollies staan de specialisten van Minerva BT klaar om de klant wegwijs te maken in het uitgebreide programma. "Wij zijn één van de enigen die aan alle edities vanaf dag één hebben meegedaan en ook dit jaar willen we de bezoekers overtuigen van ons streven naar kwaliteit aan betaalbare prijzen."



Meer info:

www.minerva-cycling.be

The Home Sound System

**BEELD, KLANK & KOFFIE
PATRICK VERHEEKEN**

Sint-Gillisstraat 22
9170 De Klinge
T 03 770 73 48
www.verheeken.be

AUDIOMIX

Liersesteenweg 321
3130 Begijnendijk
(grens Aarschot)
T 016 56 10 62
www.audiomix.be

**D & M BEELD-
EN KLANKSTUDIO**

Beverestraat 4/C
9700 Oudenaarde
T 055 30 28 05
www.d-en-m.be

DI MONACO

Stationsstraat 66
9100 Sint-Niklaas
T 03 776 24 40
www.dimonaco.be



SONOS



TOYOTA

ALTIJD **BETER**,
ALTIJD **VERDER**

NEW COROLLA



Garage Celis – Sint-Bernardsesteenweg 733 – 2660 Hoboken – 03/825.30.31 – www.garagecelis.be

Garage Montana – Mechelsesteenweg 26 – 1933 Sterrebeek – 02/731.58.64 – www.garagemontana.be

Automotive Mechelen – Jubellaan 66 – 2800 Mechelen – 015/20.20.20 – www.automotivemechelen.be

3,3-5,6 L/100KM | 76-128 G/KM (NEDC) | www.toyota.be

Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004): www.toyota.be

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

5 JAAR
GARANTIE

TOT
10 JAAR
BIJSTAND

TOT
10 JAAR
HYBRIDE BATTERIJ

(1) Afgebeeld voertuig met opties. (1) 5 jaar gratis waarborg, Toyota Eurocare wegbijstand tot 10 jaar mits jaarlijks onderhoud in het erkende Toyota-netwerk. Verlengde dekking van de Hybride batterij tot 10 jaar mits jaarlijkse gratis check-up in het erkende Toyota-netwerk: aanbiedingen onder voorwaarden. Meer info op toyota.be – toyota.lu of bij uw erkend Toyota-verkooppunt in België of in het Groothertogdom Luxemburg.

MINI COOPER COUNTRYMAN S E ALL4: DE KLEINE WORDT GROOT



Mini staat al lang niet meer synoniem voor “klein” en daarvan is de Countryman het duidelijkste voorbeeld. Gelukkig is de SUV er met een plug-inhybride aandrijflijn waardoor hij toch—voorlopig—de groenste Mini is. Wij stelden de Mini Cooper Countryman S E All4 met zijn vernieuwde batterij op de proef.

TEKST: JORAM VAN ACKER



DE ZUINIGSTE MINI

Dat Mini ooit met een SUV op de proppen zou komen hadden de oorspronkelijke ontwikkelaars in 1959 nooit durven dromen. De oer-Mini was namelijk piepklein en vederlicht en bleef dat ook tot zijn heengaan in het jaar 2000.

In 2010 was het echter zo ver en stelde het nieuwe Mini onder het toezien oog van moederbedrijf BMW de Countryman voor. Hoe controversieel het model ook was, toch trokken heel wat mensen richting de Mini-dealer om er één te kopen. De wagens gingen namelijk als zoete broodjes over de toonbank en daarmee was ook bij Mini de SUV-hype ingezet.

Intussen vinden we al de tweede generatie van de Countryman in ons straatbeeld en deze pikt nog in op een tweede hype: die van de plug-inhybrides. Dat is natuurlijk mooi meegenomen, want daardoor is Mini's grootste ook meteen Mini's zuinigste. Zo heeft hij toch alvast één kenmerk gemeen met de oorspronkelijke Mini.

EEN VERANDERING VAN FORMAAT

Onderwerp van deze test is dus een kleine 1700 kilogram aan Mini met een theoretisch verbruikscijfer van 2,1 liter per 100 kilometer. Dat krijgt de Countryman S E voor elkaar dankzij een plug-inhybride aandrijflijn die hij aan de BMW 225xe ontleent. Dat betekent dus een 1.5-liter driecilindermotor met 136 pk die de voorwielen aandrijft en een elektromotor met 88 pk die de achteras voor zijn rekening neemt. Samen brengen die motoren 224 pk en 385 Nm koppel onder je rechtevoet waarmee de plug-in—op de ruige John Cooper Works versie na—meteen de krachtigste reguliere Countryman is.

Zijn vermogen geeft hem echter zijn groene label niet, dat doet zijn batterijpakket. Waar de Countryman S E het tot modeljaar 2018 moest stellen met een batterij van 7,6 kWh heeft de vernieuwde wagen een accu van 13,7 kWh tot zijn beschikking. Daardoor wordt de elektrische actieradius vergroot van zo'n 35 kilometer naar ruim 50 kilometer en—misschien nog wel belangrijker—valt de Countryman S E opnieuw binnen het plaatje van fiscaal interessante plug-inhybrides.



GRANDIOZE VERKOOP BIJ

Minerva

Bike Outlet

Bargiestraat, 32 [industrialzone Ieperleekanaal] BE-8900 IEPER [Zone F3 volgen] www.minerva.be

- MET UITSTEKENDE DIENST-NA-VERKOOP
- MEER DAN 10.000 FIETSEN IN VOORRAAD
- ALSOOK FIETSACCESSOIRES, WIELERKLEDIJ, FITNESSSTOESTELLEN, SCOOTERS 50 CC
- WIJ AANVAAROEN ECOCHEQUES
- OVERNAME OUDE FIETS MOGELIJK BIJ AANKOOP NIEUWE FIETS

RECHTSTREEKSE
VERKOOP AAN DE
CONSUMENT

- Alle elektrische fietsen met 3 jaar omniumgarantie
- Gratis thuislevering over heel België
- Keuze uit meer dan 100 modellen
- Herstelling aan thuis of bij 1 van onze 120 servicepunten

VANAF
€ 1495

Elektrische fiets
middenmotor • Actie radius +/- 100 km



VANAF
€ 795

Elektrische fiets
achtermotor • Actie radius +/- 80 km



VANAF
€ 695

Elektrische fiets
achtermotor • Actie radius +/- 40km



ALLE DAGEN OPEN VAN 10 TOT 12 U EN VAN 13 TOT 18 U. GESLOTEN OP DONDERDAG, ZATERDAG EN ZONDAG



BAFANG

SHIMANO
STEPS

Minerva



Scoppla



EEN WAGEN VOOR DE (GROENE) RIJDER

Iedereen die al eens achter het stuur van een originele Mini heeft mogen vertoeven kent het gevoel: zijn lichte gewicht, compacte afmetingen en directe stuurgevoel maken hem tot een kart voor de openbare weg. Dan zou je denken dat zo iets onmogelijk te bereiken valt met een SUV van een kleine twee ton maar daar weet een team van BMW-ingenieurs je kortdaat tegen te spreken. De Countryman S E stuurt, geloof het of niet, als een lichtvoetige kleine wagen.

Ook zijn vermogen helpt om die indruk te versterken—of liever: de manier waarop dat vermogen geleverd wordt. Er zijn wagens binnen deze gewichtsklasse met een gelijkaardig vermogen die gewoon aanvoelen als voldoende krachtig, niet meer of minder dan dat. 224 pk voor 1,7 ton is nu eenmaal mooi, maar niets wereldschokkends. De Countryman S E brengt dat vermogen echter zo responsief

en intuïtief naar zijn wielen dat je elke keer opnieuw verrast wordt. In zijn sportieve modus is het zelfs een redelijk wild baasje met zijn 0-100-tijd van 6,8 seconden. Simpel gezegd: de Mini Cooper Countryman S E All4 is een SUV voor de rijders.

De vraag rest dan: is hij ook een SUV voor de groene rijders? Daar komen we weer aan bij de eeuwige plug-inparadox. 50 kilometer elektrische autonomie is namelijk zeer goed en ruim voldoende voor de gemiddelde pendelaar maar dan moet je hem natuurlijk laden. Laad je de Mini elke dag, dan kom je dicht bij het astronomisch lage cijfer van 2,1 l/100km of ga je er zelfs voorbij. Rij je de Countryman S E echter dagelijks zonder hem te laden, dan ga je al snel over een verbruik 7 liter en ben je dus niet meer met een milieuvriendelijke wagen onderweg. Wij reden gedurende onze test een combinatie van de twee en eindigden op een verbruik van iets meer dan 5 liter. "Laden" luidt de boodschap dus, en dan kan er af en toe wel eens een potje sportief rijden bij zonder het verbruikscijfer volledig de wolken in te sturen.

Dat sportief rijden heeft trouwens een grappige bijwerking op het elektrische rijbereik van de Countryman plug-in. Zet je de wagen in de sportstand en dender je glimlachend een b-weggetje over, dan merk je dat je plots een paar kilometer actieradius cadeau gekregen hebt. De wagen laadt in zijn sportieve modus namelijk ongeveer 1 elektrische kilometer op voor elke 2 gereden kilometers dankzij remregeneratie en het draaien van de verbrandingsmotor. Zo heb je toch een uitvlucht wanneer je partner naast je klaagt dat je te sportief rijdt...

Een neveneffect van die sportieve instelling is dat de Countryman S E niet de meest comfortabele SUV is. De ophanging is meer bezig met het zo goed mogelijk aan de weg kleven van het koetswerk dan met het filteren van hobbels en drempels. Daar moet echter bij gezegd worden dat onze testwagen niet voorzien was van de optionele adaptieve dempers—die wij wel zouden aanraden indien de wagen vaak als reiswagen gebruikt zou worden.



SCHELDEHOF

by Max Dudler



Royaal wonen
aan Schelde en
binnentuin

NIEUW ZUID
TRIPLE LIVING



Start voorverkoop
op [scheldehof.be](https://www.scheldehof.be)
of bel **03/336.00.00**

  @NIEUWZUID_ANTWERPEN



BINNENIN DE GROTE MINI

We kunnen klagen over zijn omvang wat we willen, maar dankzij zijn afmetingen kan de Countryman wel heel wat dat de oorspronkelijke Mini niet kon. Zoals meer bagage meenemen dan twee onderbroeken en een tandenborstel, om maar een voorbeeld te noemen. Met zijn 405 liter aan kofferruimte is deze plug-inversie allesbehalve de marktleider in zijn segment maar de laadvloer is—ondanks het batterijpakket eronder—wel mooi vlak en de kofferopening is gemakkelijk vierkant van vorm. Met de achterbank neergeklapt ontstaat 1390 liter aan bagageruimte, dus het gemiddelde gezin heeft aan deze wagen meer dan voldoende.

Ook de inzittenden vinden alles naar wens met voldoende ruimte en heel wat technologie—mits de optielijst goed gespekt is. Bij het configureren van de Mini krijg je namelijk niet zo veel standaard inbegrepen, in tegenstelling tot

sommige (voornamelijk Japanse) concurrenten. De Countryman S E begint dus bij 39.500 euro maar dan krijg je een redelijk kaal exemplaar. Bovendien zijn een aantal moderne snuffjes—zoals een rijstrookassistent—niet beschikbaar op de Countryman. Het infotainmentscherm krijg je wel zonder meerprijs in je wagen gemonteerd en dat ziet er niet alleen leuk uit maar werkt ook best intuïtief.

ONS VERDICT

De Mini Cooper Countryman S E All4 mag dan twee keer het formaat en twee keer het gewicht van de oorspronkelijke Mini aannemen; hij blijft sturen zoals het een Mini betaamt. Ook als groene wagen houdt hij steek: met een ruime elektrische actieradius en een laag gemiddeld verbruik heeft hij wat van een automobiele kameleon.

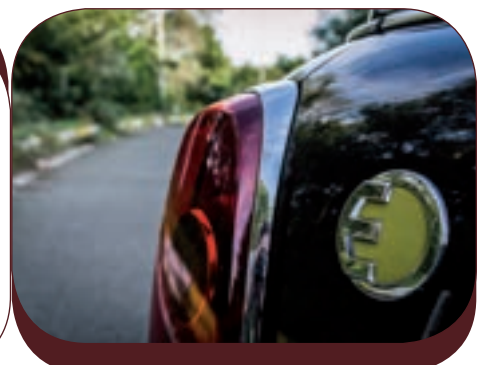
OVERZICHT

+

- Voldoende elektrisch rijbereik
- Fijne rijderswagen
- Fiscaal interessant

-

- Groot voor een Mini
- Niet de meest comfortabele SUV
- Niet veel standaard inbegrepen



MASTER OF MATERIALS



RADO CAPTAIN COOK

INSPIRED BY OUR VINTAGE ORIGINAL. SERIOUSLY IRRESISTIBLE.

TENSEN JUWELIERS

Huidevettersstraat 46
2000 Antwerpen

TENSEN EXCLUSIVE

Schuttershofstraat 2
2000 Antwerpen
03 231 98 98
www.tensen.be

FRANSSEN JUWELIERS

Demerstraat 51
3500 Hasselt
011 22 42 58
www.franssenjuweliers.be

RADO

S W I T Z E R L A N D

SPOOREN JUWELIERS

Winkelcentrum Donk Patio
Donksesteenweg 240
2930 Brasschaat
03 645 05 02
www.spooren.be

COOLENS JUWELEN

Botermarkt 1
3290 Diest
013 31 12 48
www.coolensjuwelen.be

VANHOUTTEGHEM GHENT

Dampoortstraat 1- 3
9000 Gent
09 225 50 45
www.vanhoutteghem.com



CROWN

KNOKKE

Te koop: zonovergoten woonappartementen te centrum Knokke.

- nieuwbouwproject vlak bij de Lippenslaan
- royale woonappartementen met 2 of 3 slaapkamers
- hoogkwalitatieve afwerking, rondom zicht op groen

Interesse? 050/946 946 of www.crown-knokke.be
of bezoek ons infokantoor: Lippenslaan 16, Knokke.

powered by

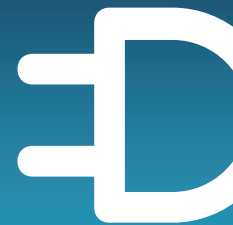


IMMOBEL
since 1863

dhR projects

EDRIVE

UW PARTNER IN
ELEKTRISCHE MOBILITEIT



ONTDEK ONS VOLLEDIGE GAMMA IN ONZE SHOWROOM OF OP

EDRIVE.EU

Meensesteenweg 93-95,
8500 Kortrijk

T +32 56 242 770
info@edrive.eu



ELECTRIC VEHICLES

