

ecoMOBIEL

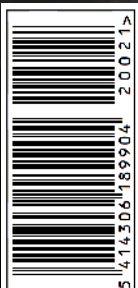
UW MAGAZINE OVER PASSIEVOL RIJDEN MET ELEKTRISCHE, HYBRIDE EN ALLE ANDERE ECO-VOERTUIGEN 21

Pg56

Ontdek uw voordeel op de eScooter T2

BMW 330e:

Mes met twee kanten?



NISSAN LEAF E+

Pg 14

MERCEDES EQC 400

Pg 20

ELEKTRISCHE SCOOTERS
EN MOTOREN

Pg 42

KOM DE ELEKTRISCHE LIFAN E3 ONTDEKKEN BIJ EEN DEALER IN UW BUURT:

VANDENHOUTE MOTO'S Mechelsestraat 39 052 30 15 10 1840 Londerzeel www.mark-vandenhoute.be	DESCHOUWER MOTO'S Hoge Buizen 1 02 252 28 58 1980 Zemst www.deschouwer motos.be
MOTORCENTER VAN ROOSBROECK Oude barreellei 44 03 645 67 01 2170 Merksem www.vanroosbroeck.com	KLOK RACING Wielewaalstraat 2 0477 79 05 26 2340 Beerse www.klokracing.be
2 WHEELS Lierselei 128 03 312 32 32 2390 Oostmalle www.2wheels.be	ACTIVE PITS Motstraat 72 015 42 11 38 2800 Mechelen www.activepits.be
LAGUNA MOTORS Lichterstraat 51 03 899 01 90 2870 Puurs www.lagunamotors.be	JARNO MOTORS Industrielaan 3 Bus 12 0468 05 13 06 2950 Kapellen www.jarno-motors.be
QUALITY BIKES Brusselsesteenweg 24 016 29 00 57 3020 Herent www.qualitybikes.be	GUNTER BROUNTS SERVICE Hulst 33 0474 55 49 44 3211 Binkom www.gunterbrouns.be
VANRUSSELT Maastrichtersteenweg 236 011 22 24 71 3500 Hasselt www.hcv.be	JACQMAER Taunusweg 16 089 41 13 76 3740 Munsterbilzen www.jacqmaer.be
SCOOTERZ Molsekiezel 164 0488 49 47 63 3920 Lommel www..scooterz.be	JOS JANSSEN & ZN Moerkerkse Steenweg 264 050 35 33 00 8310 Sint-Kruis Brugge www.fietsenjanssenbrugge.be
CASIER OOSTENDE Torhoutsesteenweg 470 059 80 21 66 8400 Oostende www.hondacasier.be	CASIER WESTKERKE Gistelsesteenweg 111 059 26 77 78 8460 Westkerke www.hondacasier.be
DCQ BIKES Gistelsesteenweg 282 050 81 42 20 8490 Jabbeke www.dcqbikes.be	VROMOTO Kortrijkseweg 27 056 71 35 38 8791 Beveren-Leie www.vromoto.be
SELECTA SCOOTERS lepersestraat 619 0475 64 34 13 8800 Roeselare www.selecta-scooters.be	POWERWHEELS Poperingseweg 133 0477 30 55 23 8900 Ieper www.powerwheels.be
ERX Westergemstraat 140 09 253 73 27 9032 Wondelgem www.erx.be	FP BIKES Boodtsstraat 33 0475 38 63 16 9140 Temse www.fpbikes.be
DE BONDT BIKES & MINIBIKES Strijderslaan 34 052 47 06 56 9220 Hamme www.lucdebondt.be	MOTOTECH Brusselsesteenweg 470 09 366 06 61 9230 Wetteren www.mototech.be
BIKE PARTS Lokerenbaan 120 052 21 94 86 9240 Zele www.bikeparts.be	JO'S MOTORSHOP Diepmeerstraat 20 052 33 74 70 9255 Buggenhout www.jomotorshop.be
SCHOCKAERT MOTOR SERVICE Lion D'Orweg 13 053 78 20 17 9300 Aalst www.schockaertmotorservice.be	2-WIELERS BECQUÉ Landuitstraat 226 053 66 76 98 9470 Denderleeuw www.2-wielersbecque.be
MOTOHANDEL WAUTERS Oostveldstraat 206 09 377 12 50 9900 Eeklo www.motohandelwauters.be	



RIJ
MODI

USB
POORT

LED
LICHTEN

75 KM
RIJBEREIK

55 KM
RIJBEREIK

6U

ELEKTRISCHE DROMEN KOMEN UIT.



 **LIFAN**
ELECTRIC MOTORCYCLES

WWW.LIFANMOTORS.BE



08-MICHAEL LOHSCHELLER OVER OPELS ECOLOGISCHE TOEKOMSTPLANNEN 14-NISSAN LEAF E+: HET ICOON GEOPTIMALISEERD 20-MERCEDES EQC 400: MUISSTILLE LUXE 26-BMW 330E: MES MET TWEE KANTEN? 30-REISVERSLAG TOYOTA RAV-4 HYBRID 36-AVERE-COLUMN: 2020 WORDT EEN CRUCIAAL JAAR 38-IK RIJ ELEKTRISCH... WAT NU? 42-ELEKTRISCHE SCOOTERS EN MOTOREN 46-MARKTOVERZICHT 50-EDRIVE T-REX EN TORINO: VOOR ELK WAT WILS 54-LIFAN E3 - PROPERE PENDELAAR 56-DE ESCOOTER: HET SLIMSTE PLAN B 58-DAVID DELLO STRITTO OVER SUBARU'S ECOLOGISCHE AMBITIES 62-POLESTAR: NIEUWKOMER MET ERVARING 69-NEWS

JAARGANG 6, MEI 2020, NUMMER 21 | 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 Borght, 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: Quadra - Drifosett | 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 (50 euro/jaar) te bestellen via Hilde De Ridder – e-mail: traffic.leo@telenet.be



MARCO BICEGO



VANHOUTTEGHEM

TIME & JEWELRY

GHENT

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

WWW.VANHOUTTEGHEM.COM

OPTIEK VERMEULEN

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

OPTIEK LAMMERANT

Gaversesteenweg 44 9800 Deinze
09 386 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

ECOREVIEW

MICHAEL LOHSCHELLER OVER OPELS ECOLOGISCHE TOEKOMSTPLANNEN



Michael Lohscheller

Opel heeft in het verleden al een aantal keer stappen ondernomen om zijn gamma te vergroenen. De Ampera, bijvoorbeeld, was in 2011 één van de eerste elektrische wagens met range extender en in de voorbije jaren heeft de fabrikant daarnaast sterk ingezet op CNG-motoren. Ook de volledig elektrische Ampera-e is een grote speler in zijn segment, hoewel hij nooit in ons land te koop kwam. Onder de vleugels van PSA komt Opel nu voor de dag met twee plug-inhybrideversies van zijn Grandland X en een volledig elektrische Corsa. Wij spraken op het Autosalon van Brussel met Opel-CEO Michael Lohscheller over wat we nog van de constructeur mogen verwachten.

TEKST: JORAM VAN ACKER - FOTO'S: OPEL



EcoMobiel Magazine: Om het even op een rijtje te hebben: waar is Opel zoal mee bezig op ecologisch vlak?

Michael Lohscheller: Bij Opel zijn we momenteel sterk aan het inzetten op elektrificatie. Dat was in de voorbije jaren al zo met de Ampera-e en in 2019 hebben we dan onze plug-inhybrides voorgesteld die in 2020 op de markt komen. Daarnaast komt ook de Corsa E binnenkort in de showrooms en doen we al het nodige om te zorgen dat we de vraag naar dit model zullen kunnen bijhouden.

Naast die heel uitgesproken lanceringen ondernemen we ook stappen om onze wagens met conventionele verbrandingsmotoren groener te maken. Kijk maar naar onze Insignia, waar we bij de laatste herziening de CO₂-uitstoot van onze motoren met 18% doen dalen hebben. Dergelijke stappen zijn ook nodig, want vanaf dit jaar zijn de nieuwe CO₂-regelgevingen in Europa van kracht.

EMM: Nu we over deze CO₂-regels bezig zijn: is het moeilijk om het gamma aan deze nieuwe maatregel aan te passen?

M. Lohscheller: Er komt heel wat nauwkeurige planning bij kijken. Enerzijds moeten we zorgen dat we op tijd ecologische modellen hebben, maar anderzijds moeten we in zekere zin onze verkoop van de wagens proberen balanceren om tot een gemiddelde van 95 gram te komen. Bijvoorbeeld, als een bepaalde dealer op korte tijd een groot aantal meer vervuilende modellen verkoopt zullen we genoodzaakt zijn om deze dealer tijdelijk minder te voorzien van dergelijke modellen zodat daar meer milieuvriendelijke modellen over de toonbank gaan. Onze dealers worden ook betaald volgens de CO₂-uitstoot van de wagens die ze verkopen dus daarin hebben ze al een bepaalde motivatie om onze ecologische modellen te promoten.

EMM: Dus Opel lanceert nu plug-inhybrides en een EV in ons land. Mogen we binnenkort ook andere milieuvriendelijke aandrijflijnen verwachten?

M. Lohscheller: Onze focus ligt in eerste instantie voornamelijk op plug-inhybrides en volledig elektrische modellen. Onze plannen daarvoor zijn best groot want we willen deze aandrijflijnen aanbieden op al onze personenwagens. Zo zit er voor de nabije toekomst al een elektrische Mokka in de pijplijn.

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



Opel Grandland X Hybrid4

In essentie is een volledig elektrische aandrijflijn ook nog niet perfect, natuurlijk. Daarom houden we ook de ontwikkeling van waterstofwagens in het achterhoofd en zijn we nu al bezig met het onderzoeken en experimenteren rond deze brandstof. Dat zien we dan als alternatieve aandrijflijn voor onze grotere modellen, zoals de Vivaro en de Zafira Life, aangezien de technologie van een waterstofwagen toch heel wat ruimte inneemt.

EMM: Over de Vivaro gesproken, ligt een deel van Opels toekomst ook in ecologische transportoplossingen?

M. Lohscheller: Absoluut. Er zijn al plannen voor een elektrische Vivaro, bijvoorbeeld. We geloven zelfs dat elektrificatie voor die sector één van de belangrijkste ontwikkelingen is. Waar een particuliere eigenaar vaak op onregelmatige tijdstippen onderweg is en ook verschillende afstanden op verschillende dagen

aflegt kan een bedrijf dit doorgaans beter voorspellen. Dat komt het laadgedrag ten goede: als een bestelwagen dan overdag zijn ronde doet en de hele nacht kan bijladen is een elektrische aandrijflijn de ideale oplossing.

EMM: Zijn er bepaalde voordelen uit de samenwerking met PSA in het bereiken van Opels ecologische ambities?

M. Lohscheller: We gebruiken dezelfde platforms voor onze wagens en ontwikkelen deze samen, dus dat heeft heel wat voordelen voor alle leden van de groep. Zo gaan we er veel sneller op vooruit aangezien we onze kennis delen maar biedt het ook financiële voordelen omdat we het onderzoek en de ontwikkeling niet helemaal uit eigen zak moeten betalen.

EMM: Om af te sluiten: tegenwoordig zijn er heel veel milieuvriendelijke alternatieven op traditionele mobiliteit. Hoe ziet volgens Opel de toekomst van mobiliteit eruit?

M. Lohscheller: De kans lijkt ons groot dat individuele mobiliteit een stuk duurder zal worden dan het nu is. Dat komt niet alleen door de aandrijflijnen die steeds geavanceerder en milieuvriendelijker moeten worden maar ook door alle technologie en veiligheidsvoorzieningen die we in een moderne wagen moeten steken. We ondernemen natuurlijk zo veel mogelijk stappen om dit te vermijden, zoals het verkleinen en efficiënter maken van onze productiefaciliteiten, maar we gaan ook andere alternatieven op individuele mobiliteit moeten uitproberen.

We geloven dat de markt steeds meer zal verschuiven van een situatie waarin iemand een auto bezit naar een situatie waarin iemand een auto gebruikt. Autodelen maakt daar natuurlijk een deel van uit, en dat concept zal waarschijnlijk nog wel groeien. Bij Opel hebben we ook daarom ons Free 2 Move leaseprogramma, zodat mensen een wagen kunnen rijden voor een bepaalde periode zonder de volledige nieuwprijs van de wagen te betalen. We verwachten hoe dan ook niet dat er een plotse golf van verandering zal zijn. We zien het eerder als een geleidelijk proces.



M**VILLA****moderne & landelijke
luxe villabouw**

Arch. Laurence Bourdeau

“

**The art
of luxury
living**

“



Arch. Jerry Popeye

Uw villa op maat bouwen

Samen bouwen we uw luxevilla, op maat ontworpen en gebouwd in een landelijke of moderne stijl. Uw ideeën gecombineerd met onze ervaring en expertise geeft uw droomthuis als resultaat. Uw noden en wensen staan in het ontwerp centraal.

Nieuwbouwproject te koop

Time is money, een uitspraak die velen beamen. Daarom werken we pro-actief ontwerpvoorstellen uit op onze beschikbare gronden. Zo wint u tijd en krijgt u sneller inzicht in alle afwerkingsmogelijkheden. U kan alles aanpassen naar wens.

Bezoek onze kijkvilla's

Wie bouwt, zit met vragen. Wat logisch is, want uw droomvilla bouwt u maar één keer. Laten we daarom bij u thuis afspreken of in één van onze kijkvilla's te Rumbeke, Heestert of Zwevegem. Contacteer ons om een afspraak te boeken.

Boek uw video afspraak
mvilla.be/boek-uw-afspraak

Rijksweg 65, 8520 Kuurne
Uw contact: sales@mvilla.be - 056 90 55 20

DE NIEUWE TOYOTA PROACE CITY



TOYOTA

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



De nieuwe Toyota PROACE City is klaar voor het echte werk!



De modernste in zijn categorie



5 of 7 plaatsen, korte en lange versies



Koffer tot 2700 liter (tot aan het dak)



Laag verbruik en CO₂-uitstoot



Versnellingsbak 8 A/T,
benzine en diesel



Verkrijgbaar als 'Verso' familiewagen
en 'Van' bedrijfsvoering



Standaard Safety Pack

5 JAAR
GARANTIE

TOT
10 JAAR
BIJSTAND

⁽¹⁾

5 jaar/200.000 km
geruststellende garantie

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

5,3-7,2 L / 100 KM | 139-163 G / KM (WLTP) | www.toyota.be

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

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

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Afgebeelde voertuigen met opties of accessoires. (1) 5 jaar gratis waarborg, Toyota Eurocare wegbijstand tot 10 jaar mits jaarlijks onderhoud 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.

ECOREVIEW

NISSAN LEAF E+: HET ICOON GEOPTIMALISEERD

De Nissan Leaf is al sinds de lancering van zijn eerste generatie één van de populairste elektrische auto's op de markt. Het nieuwe model hinkte echter wat achter op de concurrentie qua rijbereik en vermogen. Nissan biedt nu tegengewicht met de Leaf E+. Wij deden de test.

TEKST & FOTO'S: JORAM VAN ACKER



MEE MET DE TIJD

Denk je aan een typische elektrische wagen, dan denk je aan een Leaf. Wanneer Nissan in 2010 met de eerste generatie van deze auto op de proppen kwam was het meteen één van de meest inzetbare en gebruiksvriendelijke EVs verkrijgbaar. In de tijd voor Tesla was een actieradius van zo'n 170 kilometer en een vermogen van 110 pk dan ook alles wat men van een elektrische wagen verwachtte.

Wanneer de tweede generatie begin 2018 zijn opwachting maakte bleek Nissan grotendeels vastgehouden te hebben aan dezelfde succesformule. De nieuwe Leaf was dan wel wat gegroeid en ook het design was een stuk meer volwassen geworden maar het Japanse merk bleef conservatief op vlak van vermogen en batterijcapaciteit. De wagen haalde 270 kilometer op een volle accu en kreeg 150 pk aan vermogen onder de kap. Genoeg voor de gemiddelde automobilist maar het speelveld was intussen veranderd.

De concurrentie had in de tussentijd namelijk flink wat bijgebeend. Zelfs merken die bij de lancering van de originele Leaf nog niet met elektrisch rijden bezig waren boden al wagens aan met een actieradius van boven de 300 kilometer. Het was dus tijd om de Leaf te voorzien van een sterkere versie om de nieuwkomers te bedwingen. De Nissan Leaf E+ was geboren.

MEER IS BETER

Aan de buitenkant is zo goed als niets veranderd in vergelijking met de standaard Leaf. Er zijn zelfs geen type-aanduidingen die je duidelijk maken dat het om de sterkere versie gaat. De echt opmerkbaren zullen zien dat de E+ een blauwe accentlijn onderaan de voorbumper krijgt die bij de reguliere Nissan Leaf afwezig is, maar daar blijft het dan ook bij. Om te pochen op de parking moet je de E+ dus alvast niet kopen.



Alle aanpassingen zitten namelijk onderhuids en die aanpassingen kunnen best tellen. Om te beginnen krijgt de Nissan Leaf E+ een batterijpakket van 62 kWh mee in plaats van het 40 kWh grote exemplaar van de basis-Leaf. Waar die laatste dus een opgegeven actieradius van 270 kilometer had geeft Nissan de E+ een rijbereik van 385 kilometer volgens de WLTP-cyclus. Vergelijken we dat met zijn concurrenten, dan blijkt dat nog een kleine 100 kilometer minder te zijn dan de Hyundai Kona Electric met zijn 64 kWh-batterij (482 km) en zo'n 25 kilometer minder dan de standaard Tesla Model 3 (409 km).

Daarnaast is ook de elektromotor ingewisseld voor een potenter exemplaar. De 40 kWh-Leaf kreeg een motor met 150 pk mee maar de versie met 62 kWh krijgt 217 paarden tot zijn beschikking. Dat is dan weer iets meer dan de elektrische Hyundai Kona (204 pk) maar valt natuurlijk nog niet te vergelijken met de Tesla Model 3 (306 pk). Dat is dan ook eerder het buitenbeentje... Het vermogen wordt bij de Leaf E+ net als bij de reguliere Leaf naar de voorwielen gestuurd.

IDEAAL VOOR HET ECO-EGO

Dat de Nissan Leaf E+ meer vermogen heeft, dat zal je geweten hebben. De wagen haalt vanuit stilstand de 100 kilometer per uur in 6,9 seconden en dat voelt best kwiek aan wanneer je achter het stuur zit. Je krijgt eigenlijk het gevoel dat de wagen dat zelf ook impressionant vindt want bij volgas op een glibberig wegdek verliezen de voorwielen al snel hun contact met het oppervlak. Geloof het of niet, maar deze Leaf is geen kat om zonder handschoentjes aan te pakken.

Rijdend als een hooligan zal je het klimaat natuurlijk niet redden en de Leaf komt dan ook meer tot zijn recht onder rustig rijgedrag. Beter nog: je kan de wagen zelf het grootste deel van het werk laten doen door de ProPilot-functie te gebruiken. Dan wordt de Leaf semi-autonoom door in het middelpunt van zijn rijvak te blijven en afstand te houden tot eventuele voorliggers. Het systeem werkt verrassend goed en schept vertrouwen.

100% ELECTRIC

 **LIFAN**

FD MOTORS

 **NIPPONIA**

 **GO MAX**



**ONTDEK ONZE MODELLEN OP
WWW.100PROCENTELEKTRISCH.BE**



Nog een interessante functie is het e-Pedal. Wanneer je op deze knop drukt verandert de Leaf de instelling van het gaspedaal waardoor de wagen regeneratief remt wanneer je het pedaal loslaat. Aanvankelijk is het allemaal wat akelig want na zo'n 100 meter ben je gegarandeerd vergeten dat de auto voluit in de remmen gaat als je even aan je enkel krabt. Eens je het pedaal echter leert doseren kan je hele ritten afleggen zonder de mechanische remmen te gebruiken. Bij aankomst kan je je eco-ego dan flink strelen wetende dat je zo goed als geen energie verspild hebt.

Eens je die energie dan toch opgebruikt hebt zal je best een snellaadpaal zoeken, want een grotere batterij betekent natuurlijk langer laden. Op dat vlak is er echter goed nieuws want de E+ kan tot 100 kW snelladen waar de reguliere Leaf maar 50 kW aankan. Zo kan je een lege batterij weer voor 80% vullen in een kleine driekwartier. Aan een conventionele laadpaal moet je rekening houden met een tiental uren voor je er weer tegenaan kan.

Onderweg is het best aangenaam vertoeven in de Leaf E+. De ophanging is misschien niet de meest verfijnde en kan soms licht stuiterend aanvoelen, maar over het algemeen slaagt hij er goed in om hobbels weg te filteren. De passagiersruimte is voldoende en ook de kofferruimte is met zijn 420 liter best royaal voor een hatchback. Een enkel minpuntje is dat

het optionele BOSE-geluidssysteem nogal onpraktisch op de koffervloer gemonteerd zit.

PRIJZEN INTERPRETEREN

De Nissan Leaf E+ is in België verkrijgbaar vanaf 45.000 euro rond. Dat is een kleine 7.000 euro meer dan een 40 kWh-versie die vergelijkbaar uitgerust is—want de E+ valt niet als basismodel te configureren. Die prijs dropt de Leaf echter in gevaarlijk vaarwater. Tesla's kleinste, de Model 3, hijgt namelijk met zijn vanafprijs 48.800 euro pijnlijk dicht in de nek van deze Nissan. Het is dus niet zozeer de Leaf E+ die te duur is maar wel zijn Amerikaanse concurrent die hem duur doet lijken. Een vergelijking met de Hyundai Kona Electric gaat beter op: die kost met een 64 kWh-batterij net iets meer dan de Leaf (46.499 euro).

ONS VERDICT

De Nissan Leaf was al een capabele elektrische wagen en de E+ doet daar nog een schepje bovenop. Zijn prijs is er dan ook naar, maar die is best schappelijk gezien de grote batterij. Eigenlijk heeft deze wagen—net als heel wat van zijn concurrenten trouwens—maar één probleem: Tesla. Met de goedkoopste Model 3 aan ruwweg dezelfde prijs als de Leaf E+ bevindt die laatste zich in een lastig parket.



OVERZICHT

- | | | | |
|---|--|---|--|
| + | <ul style="list-style-type: none"> • Sterk vergroot rijbereik • Efficiënt en gemakkelijk met e-Pedal • Verbeterde snellaadmogelijkheden | - | <ul style="list-style-type: none"> • Prijs in vergelijking met concurrentie • (lets) kleinere actieradius dan concurrenten • BOSE-subwoofer neemt kofferruimte in |
|---|--|---|--|



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

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

ECOREVIEW MERCEDES EQC 400: MUISSTILLE LUXE



SUV's zijn in en dat merken we op elke straathoek. Ook elektrische wagens zijn niet immuun voor die tendens en daardoor zien we in de hoogste klasse een heuse titanenstrijd ontstaan. Wij stelden daarin de nieuwste deelnemer uit Stuttgart, Duitsland op de proef: de Mercedes EQC.

TEKST: JORAM VAN ACKER



INEFFICIËNT OF TOCH LOGISCH?

Wanneer Tesla zo'n 5 jaar geleden met zijn Model X voor de dag kwam zette het—bewust of onbewust—een trend in beweging die op het eerste zicht geen steek lijkt te houden: om de zwaarste personenwagens op de markt te voorzien van een uit de kluiten gewassen batterijpakket en een stel elektromotoren. Die markt bleek echter niet vies te zijn van dit idee want een Model X is intussen allesbehalve een zeldzaamheid op onze wegen.

Ondanks een groter gewicht en meer luchtweerstand biedt de vorm van de SUV dan ook heel wat mogelijkheden als elektrische wagen. Zo is het model van nature wat hoger dus een set batterijen onder de vloer is geen probleem en de elektromotoren kunnen rechtstreeks aan de assen geplaatst worden zonder aan ruimte in te moeten boeten. Een aandrijflijn op stroom sluit zelfs perfect aan bij het karakter van de luxe-SUV: er is altijd veel koppel om die zware koets in beweging te brengen en verder is er niets dan pure stilte voor optimaal comfort.

Ook andere constructeurs hadden deze logica snel door en brachten hun eigen interpretatie van de hoogpotige luxe-EV. De razendsnelle Tesla Model X kreeg al snel gezelschap van de hoogtechnologische Audi E-Tron en de sportieve Jaguar i-Pace. Op één bijdrage was het nog wachten, tot nu: de Mercedes EQC. Benieuwd welk adjectief we die gaan kunnen toewijzen...

ONDER DE (ECHTE) MOTORKAP

In het vooronder van de Mercedes EQC vinden we alvast één elektromotor—en geen extra kofferruimte zoals bij de Tesla Model X. Die motor produceert op zich al 204 pk die hij richting de voorwielen stuurt. Achterin, onder de koffervloer, vinden we een tweede elektromotor die nog eens 204 pk op de achteras legt. Het geheel komt zo aan 408 pk en 760 Nm koppel verspreid over de vier wielen.

Het batterijpakket ligt tussen die twee motoren, onder de vloer van de wagen, en biedt plaats voor 80 kWh aan elektriciteit. Die capaciteit geeft de wagen een theoretische actieradius, gemeten volgens de WLTP-methode, van 417 kilometer. Snelladen kan maar is enigszins beperkt aangezien de EQC maximaal aan 110 kW kan laden, tegenover bijvoorbeeld de 150 kW die een Audi E-Tron aankan. Hoe dan ook bereikt de batterij van de Mercedes de kaap van 80% na zo'n 40 minuten aan een snellader.

OP DE (ECHTE) WEG

Interessante cijfers, maar de vraag is hoe de EQC die in de praktijk brengt. Zijn concullega's hebben namelijk ook veel vermogen en een grote batterij maar toch lopen de prestaties en karakters uiteen.

Om te beginnen weet de EQC zijn 408 paarden bekwaam in te zetten, zonder je daarbij—letterlijk—tegen het hoofd te stoten. Waar een Tesla je bij volgas zo'n duw in de rug geeft dat je knikker tegen de hoofdsteun smakt pakt de Mercedes het allemaal wat bedachtzamer aan. De acceleratie begint relatief rustig en neemt dan geleidelijk aan intensiteit toe naarmate de wagen snelheid haalt. Als een Model X dus een kanonskogel is doet de EQC eerder denken aan een comfortabele stormram. Desalniettemin bereikt dit 2.495 kilogram zware tuig de 100 kilometer per uur in 5,1 seconden, dus het is wel een stormram met potentieel. Rijdynamiek is dan weer niet zijn specialiteit: in een snelle bocht worstelt de wagen met zijn eigen massa en regeert het onderstuur.

Vanaf je in de EQC plaatsneemt merk je echter dat zaken als brutale acceleratie en vulgair bochtenwerk beneden het niveau van deze Benz liggen. De wagen is namelijk volledig gericht op luxe en rust. Dat voel je dan ook meteen aan het onderstel: de wagen kan zijdezacht aanzetten, het rempedaal is perfect



AFGEWERKTE APPARTEMENTEN
SNEL BESCHIKBAAR



GENIET
DEZE ZOMER
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

70%
VERKOCHT

AGENCE

MULIER

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.**

Real Houses heeft een aantal appartementen, in Le Roulis en andere residenties, snel en afgewerkt beschikbaar. Zowel in De Panne als in andere kuststeden. Voor snelle besissers die deze zomer aan de kust willen genieten. Alle mogelijkheden op www.realhouses.be.



Over zappi - De slimme EV-oplader in een klasse apart

zappi is een slimme EV-oplader met een verschil. Hij werkt niet alleen als een traditionele EV-oplader, hij kan ook uw EV opladen met 100% GRATIS energie die wordt opgewekt door uw eigen zonne-PV- of windopwekking.

Hier is het SLIMME-gedeelte. zappi kan overdag GRATIS opladen met uw eigen energie productie, maar kan tegelijk ook zo worden ingesteld om 's nachts op de meest economische tijden op te laden waarbij u de voorkeur geeft aan zuinige tarieven van uw energieleverancier. Allemaal bestuurbaar door de myenergi APP.

Geen PV? Geen probleem!! Als je geen PV-systeem hebt, kan de zappi nog steeds werken als een gewoon EV-laadstation dat importeert vanaf het net. Daarbij wordt er constant rekening gehouden met de maximale capaciteit van uw aansluiting en het verbruik van overige apparaten in uw woning.

U kunt uw zonne- / windsysteem altijd later toevoegen. Meer



Slechts enkele van de automerken waarmee we compatibel zijn



info: www.myenergi.be

PG75



ZERO
 MOTORCYCLES

PG64

NIU



PG76

S
 SUPER
 SOCO



Classic elements, elements of a Cafe Racer

PG60

H
 HORWIN



GO4ELECTRIC
LEUVEN

Ambachtenlaan 33 - 3001 Heverlee
 016 79 50 49
 leuven@go4electric.be

GO4ELECTRIC
ANTWERPEN

Lange Lozanastraat 146 - 2018 Antwerpen
 03 216 11 70
 Antwerpen@go4electric.be



afgewogen zodat je zonder horten of stoten tot stilstand kan komen en de ophanging is enorm comfortabel—zelfs al zijn er geen luchtdempers verkrijgbaar. Nog een rustgevend kenmerk is de “zeilfunctie”. Via de pedalen achter het stuur kan je de remregeneratie aanzetten of net volledig uitschakelen zodat de wagen compleet weerstandloos uitbolt alsof hij door de wind gedragen wordt. Dit elimineert enige schokken die in een conventionele wagen zouden ontstaan wanneer de gasinpuut ook maar een klein beetje verandert.

Dat rustiger rijden komt natuurlijk ook de actieradius ten goede. De WLTP-opgave van 417 kilometer hebben wij niet gehaald, maar naar onze schatting zou de EQC onder de voet van de juiste chauffeur toch zo'n 350 kilometer moeten kunnen rijden op een volle lading stroom. Daartoe biedt de wagen ook wat hulpmiddeltjes. Zo is er enerzijds die uitermate comfortabele zeilmodus, die ook een nulverbruik verzekert tijdens het uitbollen. Anderzijds kan je een “Auto D”-modus selecteren die dan remenergie recupereert en die regeneratie automatisch aanpast aan de omstandigheden en voorliggers via radar. Op de juiste sterkte kan je zo zelfs rijden zonder het rempedaal te moeten gebruiken.

KAPEL OP WIELEN

De luxueuze focus van de Mercedes EQC blijkt ook uit zijn interieur. Het is een dynamisch spel van pracht en praal met kleurencombinaties die soms zelfs retro aanvoelen. Wij kregen de speciale editie '1886' mee die moest verwijzen naar het geboortjaar van Mercedes-Benz en daarmee van de auto zoals we hem kennen, en die heeft een ronduit adembenemend interieur. Grijstinten worden gecombineerd met het soort Gentiaans blauwe fluweelbekleding dat vermoedelijk sinds de jaren '50 het daglicht niet meer gezien heeft. Het geheel zit op zijn plaats met stiksels in koperkleur en ook een aantal details zoals de ventilatieroostertjes nemen de kleur van dat metaal aan. Dankzij dan nog eens een extreme aandacht voor geluidsisolatie heeft deze wagen de allures van een fluisterstille Gotische kapel. Je komt meteen tot rust.



Er is ook flink wat ruimte in die kapel—al is het op dat vlak geen kathedraal te noemen. Inzittenden hebben over het algemeen plaats zat want ook achterin is de been- en hoofdruimte riant. De koffer biedt echter met zijn 500 liter wat minder volume dan je zou verwachten. Dat ligt er vermoedelijk aan dat de vloer relatief hoog zit omdat de achterste elektromotor de plaats eronder inneemt.

Vergis je niet: achter dat retro-interieur zit wel heel wat moderne apparatuur. Zo krijgt de EQC het nieuwste MBUX-infotainmentsysteem dat zowel met een draaiknop op de middenconsole als via het touchscreen, als ook door middel van de aanraakknopjes op het stuur te bedienen valt. Het geheel werkt vlot maar vraagt wat gewenning, misschien net omdat er zo veel mogelijkheden zijn om het systeem te bedienen dat je vooraf even je eigen strategie moet bepalen. Ook rijhulp is er bij de vleet: zaken als adaptieve cruise control zijn standaard en kunnen tegen een meerprijs aangevuld worden door een semi-autonome rijfunctie.

MARKTCONFORME PRIJS

De prijs voor een eigen Gotische kapel op je oprit is 79.860 euro. Dat klinkt als een flinke som geld—en is het natuurlijk ook—maar de vergelijking met zijn voorgenoemde concurrenten gaat nog steeds op. Je betaalt ruim 82.000 euro voor een Audi E-Tron, 93.000 euro voor een Tesla Model X en iets meer dan 80.000 euro voor een Jaguar i-Pace.

ONS VERDICT

De Mercedes EQC is een adembenemend stuk techniek dat perfect kan meespelen in de titanenstrijd der hoogpotige luxe-EV's. Hij onderscheidt zich van zijn concurrenten door zijn focus op luxe en rust en blijkt ook iets gunstiger geprijsd. Het plaatje was écht compleet geweest indien de EQC ook met luchtophanging te bestellen viel maar de standaarddempers zijn over het algemeen capabel genoeg.



OVERZICHT

+

- Comfortabele aandrijflijn
- Subliem interieur
- Veel vermogen

-

- Kleinere koffer dan verwacht
- Houdt niet van bochtenwerk
- Bepaalde snellaadcapaciteit



ECOREVIEW

BMW 330E: MES MET TWEE KANTEN?

BMW trakteerde ons begin vorig jaar op een gloednieuwe 3-Reeks en daarbij hoort ook een plug-inhybride. Dezelfde naam maar een compleet nieuwe auto: wij stelden de BMW 330e op de proef.

TEKST EN FOTO'S: JORAM VAN ACKER

EVEN ZOEKEN

Bij BMW rollen al ruim 4 decennia 3-Reeksen van de band en sinds de lancering van zijn vorige generatie, in 2012, vinden we daar ook hybrides tussen. We zeggen hier bewust "hybrides" want dat waren niet altijd plug-ins. De Beierse autobouwer had namelijk aanvankelijk een kort avontuurtje met een zelfdurende hybride-aandrijflijn in de vorm van de BMW ActiveHybrid 3. De fijne zescilinder van dat model kon echter niet tegengaan dat er gezien zijn hoge prijs maar weinig van over de toonbank gingen.

Vanaf 2015 koos de constructeur dan resoluut voor plug-inhybrides en moest de ActiveHybrid 3 plaats maken voor de BMW 330e. De zescilinder werd vervangen door de vierpitter uit de 320i en de elektromotor kreeg 88pk. De batterij werd dan weer vergroot naar een capaciteit van 7,6 kWh en een stekker werd toegevoegd in de linkerflank.

Het geheel produceerde 252 pk en 420 Nm aan koppel en was aanzienlijk goedkoper dan de ActiveHybrid 3. Hij betekende meteen een groter succes dan zijn zelfdurende voorganger.

Eind 2018 lanceerde BMW zijn nieuwe 3-Reeks en gezien het huidige klimaat—zowel ecologisch als fiscaal—kon een plug-inhybride ook deze keer niet ontbreken.

NIEUW HOOFDSTUK, ZELFDE RECEPT?

Onder de motorkap van de gloednieuwe 330e vinden we in een eerste oogopslag weinig verrassingen. Om te beginnen steekt er een 2.0-liter viercilinder die ook deze keer doorgaans zijn thuis zou vinden in de—weliswaar nieuwe—320i. Dat blok stuurt op zich 184 pk en 300 Nm koppel richting de achteras. Tussen die benzinemotor en

de versnellingsbak zit een compacte elektromotor die nog eens 113 pk en 265 Nm koppel in het spel gooit. Met een snuifje hybridemagie erbij komen we aan een operationeel totaalplaatje van 252 pk en 420 Nm koppel, want niets is natuurlijk zo simpel als 1+1 bij een plug-in.

Verrassend gelijklopende cijfers tegenover de vorige generatie, zou je dan denken, maar er is een klein extraatje voorzien. En wel letterlijk, want BMW introduceert in deze nieuwe 330e zijn XtraBoost-systeem. De naam doet al denken aan Fast&Furious-waardige lachgasampullen met knalrode tuimelschakelaartjes maar de technologie zit bij BMW wat professioneler in elkaar.

Wanneer de Sport-modus geselecteerd wordt zoekt dit systeem zoveel mogelijk van die paarden bij elkaar die in de gewoonlijke plug-in-optelsom



verloren lijken te gaan. Wanneer je het gaspedaal dan voluit vloert krijg je een "XtraBoost" in de rug van maar liefst 40pk, en dit bovenop de 252 pk die er al waren. Dan rijst waarschijnlijk de vraag waarom we de wagen daarnet geen 292 pk systeemvermogen toewezen in plaats van 252. Het antwoord is simpel: die "Xtra" 40 pk krijg je maar gedurende 10 seconden, daarna valt het systeem terug op zijn gewoonlijke 252 pk.

VROEM VROEM

In de praktijk blijken die bijkomstige 40 paarden wel degelijk een verschil te maken. In zijn SPORT-modus is dit een echte stuurmansauto: de gasrespons is subliem scherp, het stuur voelt heel direct aan en de tractiecontrole laat je toe om een klein beetje overstuur te ervaren in het betere bochtenwerk. In een rechte lijn bereikt de 330e de kaap van 100 km/u in 5,9 seconden—met XtraBoost actief, wel

te verstaan. Een zware voet komt natuurlijk het verbruik niet ten goede; de meter gaat dan al snel richting 8 of zelfs 9 liter per 100 kilometer.

De auto maakt bij dat sportieve rijden dan een heerlijk brutaal, rollend, sportief geluid dat jammer genoeg in de verste verte niet van het motorblok komt. De speakers sturen namelijk een specifiek gecomponeerd klankspel de cabine in om het geheel wat aantrekkelijker te doen klinken. Dat is aanvankelijk wel spannend, maar je voelt je uiteindelijk redelijk bedot... Het doet een beetje denken aan een kind dat achter het stuur van een stilstaande wagen zit en motorgeluiden nadoet: het is niet echt, maar met een beetje verbeelding is het wel leuk.

Het probleem met dat sportieve karakter is echter dat de 330e ook maar moeilijk kalmeert in zijn normale HYBRID rijmodus. De (standaard-)ophanging blijft relatief hard en komt niet tot zijn recht onder rustig rijgedrag. Ook het stuurgevoel blijft scherp en ietwat nerveus. Daardoor zet deze BMW in zekere zin aan tot sneller rijden want op een lager pitje heb je het gevoel dat de machine niet doet waarvoor hij gemaakt is.

Naast de SPORT- en HYBRID-modi is er ook een ELECTRIC-modus, waar de wagen indien mogelijk uitsluitend de elektromotor aanspreekt. Dan heeft hij



Ez
Ride

The Future is easy



**BIJ EZ-RIDE LIGT DE FOCUS HELEMAAL OP
SLIMME ALTERNATIEVE VERVOERSMIDDELEN**



Info & verkooppunten: www.ezride.be / hello@ezride.be / +32 55 60 55 25
Follow us on: Instagram & FB / [@ezridebenelux](https://www.instagram.com/ezridebenelux)



een volledig elektrische topsnelheid van 140 km/u en een theoretisch rijbereik van 59 tot 66 kilometer. Wij zien in de praktijk 50 kilometer als een haalbare actieradius indien je de snelweg niet op moet. De 113 pk van de elektromotor blijken daarbij wel voldoende om normaal met de wagen te kunnen rijden zonder de nood om de verbrandingsmotor aan te spreken. Daardoor is in principe bij optimaal gebruik van de stekker een verbruik van 0 liter mogelijk.

PRAKTISCH

De nieuwe 330e is binnenin nog steeds een echte BMW en biedt dus een kwalitatief, modern, ruim interieur zonder te veel poespas. De Duitse constructeur houdt nog graag vast aan fysieke knoppen voor bepaalde functies die je tijdens het rijden nodig hebt; iets wat we in een wereld van multifunctionele touch screens kunnen appreciëren. Een aantal knoppen—zoals die van het infotainmentsysteem—zijn niet helemaal fysiek meer maar bieden dan wel haptische feedback: een korte vibratie laat je weten dat je erop gedrukt hebt. Dat iDrive-infotainmentsysteem blijft trouwens één van de betere systemen op de markt.

Er zijn echter toch één of twee aspecten van het nieuwe interieur die een bepaalde gewenning vragen. Zo komt de 330e bijvoorbeeld met het nieuwe bestuurdersdisplay dat de klassieke tellers vervangt, en dit display is niet het meest overzichtelijke stuk technologie. Zelfs wanneer je de tijd wil weten zit je aanvankelijk heen en weer te zoeken tussen het kluwen van informatie dat het scherm wil weergeven. Gelukkig kwam onze testwagen met het optionele head-up display dat op zich uitgebreid genoeg is om niet veel naar het scherm te moeten kijken. Daar moet je dan echter wel 1.120 euro voor neertellen...

Een tweede bron van lichte frustratie vonden we in de knoppen om de rijmodi te selecteren. Waar veel concurrenten werken met een enkele schakelaar heeft de 330e een individuele knop per modus op de middenconsole. Je moet dus omlaag kijken wanneer je tijdens het rijden een andere modus wil inschakelen. Dat zijn echter maar details in een interieur dat anders flink in orde is.

Ook de kofferruimte is niet slecht voor een sedan met een batterij: de 330e biedt met zijn 375 liter zo'n 100 liter minder dan een gewone 3-Reeks. Veel merk je daar in de praktijk echter niet van, die liters zitten voornamelijk onder de koffervloer waar de 330e dan net wat minder extra opbergruimte kan voorzien. De achterbank kan in een 40-20-40-verhouding platgelegd worden dus langere objecten kunnen nog steeds mee.

PRIJS + OPTIES

Je hangt een BMW 330e aan je wallbox vanaf 52.450 euro. Dat is iets meer dan de Mercedes C300e, die minimaal 50.094 euro kost, maar wel minder dan de weliswaar krachtigere Volvo S60 T8,

die begint bij 58.450 euro. Zoals wel vaker bij BMW is er niet veel in de basisprijs inbegrepen en moet je dus rekenen op een paar duizendjes extra om bijvoorbeeld adaptieve cruise control en een DAB-radio mee te krijgen. Een correct uitgeruste 330e zal dus tussen de 55.000 en de 60.000 euro kosten; niet weinig maar wel in lijn met de plug-inconcurrentie.

ONS VERDICT

De BMW 330e is een wagen met veel potentiëel: hij zit goed in elkaar, is sportief en luxueus maar kan ook zuinig zijn. In die zin is het een wagen met twee karakters. Het comfort lijdt echter wat onder de drift naar optimale rijdynamiek maar dat is dan weer een kwestie van smaak.



OVERZICHT

+

- Directe gasrespons
- Kwalitatieve materialen
- Goede elektrische inzetbaarheid

-

- (Standaard-)ophanging relatief hard
- Weinig opties inbegrepen
- Opvallend namaak-motorgeluid

REISVERSLAG

TOYOTA RAV-4 HYBRID



Een passie voor auto's en een steentje willen bijdragen aan het klimaat gaan niet altijd hand in hand. Een bocht nemen met gierende banden, de motor hoog in de toeren jagen of de bossen onder de banden van een Defender temmen: het hart van de meeste autofanaten skipt een slag bij de gedachte alleen. De natuur doen we er echter geen plezier mee en dat is een belangrijk aspect bij 'de mobiliteit van morgen'.

Is passievol rijden dan volledig verleden tijd? Wij trokken de bergen in met een Toyota RAV-4 Hybrid, een wagen die--op papier althans--dat statement lijkt te bevestigen. La Bella Italia: mooie banen, mooie omgeving; de setting is althans om weg te dromen... Nu de wagen nog.

TEKST: PIETERJAN BOGAERT



HET VERTREK

4u30: de slapers uit de ogen wrijven en een laatste keer alle kamers nakijken op vergeten spullen. De vorige avond hebben we Tetris-gewijs alle bagage reeds weggestoken en bleek er verbluffend veel ruimte in die koffer te zijn. Tegen de verwachtingen in want 'voor de zekerheid' hebben we een halve kleerkast mee. In de wagen dan, zetelverwarming aan, klimaatregeling op 25 graden en op weg. De heerlijk zachte zetels en ietwat futuristische cockpit geven onmiddellijk een aangenaam gevoel. Een echte reisauto, die RAV4, dus dat komt goed uit. In Gent een korte stop om de passagiers op te pikken. De koffer intussen goed vol maar lukt perfect, nu misschien wel een volledige kleerkast mee. De sneeuwkettingen verhuizen we dan maar naar voor tussen de snacks, toch de enige toegeving die we moeten maken. 10 minuten later de autostrade op en tijd voor een goed ochtendgesprek met de passagiers, we gaan immers op reis! De zetels achteraan moeten echter blijkbaar niet onderdoen aan comfort op de voorzetels: gebaseerd op het meervoudige snurken zal het gesprek een paar uurtjes moeten wachten. Rustige muziek dan maar, ik rij toch graag.

Die sneeuwkettingen... Absurd eigenlijk. Ik ken het gebied goed, het sneeuwt er zelden hard en ik ben met een 4x4 op weg. Had m'n partner niet tot 5 maal toe aangedrongen, dan hadden de snacks nu geen ruimte moeten maken.

HET GEBERGTE

Ruitenwissers op het hoogste niveau, zweetparels op het voorhoofd, alarmsensoren gaan af want de adaptive cruisecontrol is afgeslagen door de mastodont van een vrachtwagen op het middenvak die ons een gratis douche geeft. Een regelrechte aanval op de zintuigen. Waar zijn we in Godsnaam beland? In de verte zie ik een bord in rasse schreden naderen: 'Ternat'. Gewoon Belgisch weer dus. De temperatuur mag een trapje lager want de wagen is al lang opgewarmd. Voorbij de Ring, nog 10 uurtjes rijden met volgens de voorspellingen licht verbeterd weer. Op het gemak nu. Voldoende tijd om even rond te kijken.

Voorin ligt een 2.5-liter benzinemotor, met elektromotoren op de voor- en achteras en een CVT-automaat. Als de zetels ze niet in slaap krijgt, lukt mij het wel. 176 paarden in galop over de autostrade. Verrassend leuke respons: voet neer en.. Ook geen slecht geluid. Laten zakken naar 100, voet weer neer..

Het verwachte pepermolenlawaai van Toyota's van voorheen maakt plaats voor een waardig alternatief. Een subtiel ronk wanneer hij de hogere toeren bereikt. De normale automaat heeft zijn gelijke gevonden in deze CVT. Het ostentatief versnellen en vertragen heeft zijn effect op de passagiers echter niet gemist: eindelijk een kans op dat gesprek. Een monoloog van mijn kant over de prachtig gevormde schakelpook tot het veel verbeterde infotainmentsysteem dat erg snel reageert. Het toont zelfs aan waar de kracht naartoe gestuurd wordt of wanneer hij puur hybride rijdt. Jammer genoeg is het scherm omhuld door een vrij goedkoop uitzien plastic. Ik bepotel alle materialen binnen handbereik: "kwalitatief" is mijn oordeel! Geeuwend passagiers zijn het gevolg. De monoloog vormt zich om naar een gesprek en drijft af richting onderwijs, Toyota's en ministers die ze onwaardig vinden. De weg strekt zich uit over een prachtig landschap en voor een moment waan ik mij in mijn Freeland van weleer. Het apparaat dat me jarenlang gecharmeerd heeft met zijn aangename wegligging, leuke zitpositie en kwalitatief interieur. Ook toen genoot ik zo van het uitzicht dat zich over de bombastische motorkap uitstrekt in de natuur die ervoor ligt. De weg wordt als het ware opgegeten door de wagen. De RAV-4 heeft dat echte SUV-gevoel ook en dat geeft hem charme. Het valt zelfs op dat de wagen zich boven zijn prijsklasse positioneert.

Nog zo'n 2 uurtjes en we zijn er. De Mont Blanc tunnel door, Zucchero blaast door de zuivere geluidsinstallatie en hier zijn we dan, het prachtige Italië. En het regent.

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



HET KLEINE VALLEITJE GENAAMD: RHÊMES-NOTRE-DAME

Midden in de bergen aan het einde van een 30 kilometer lang kronkelbaantje komen we eindelijk aan op onze bestemming: het pittoreske Rhêmes-Notre-Dame. Onttrokken van de wereld voelt het telkens weer als een reis 50 jaar terug in de tijd. Ons appartement bevindt zich 20 meter boven ons, op de helling van de berg die enkel verbonden is met de hoofdweg door een steile, smalle boerenwegel. Doorgaans enkel gebruikt door Piaggio Ape's en de occasionele berggeit wordt de conclusie door de passagiers snel getrokken om de wagen hier te parkeren en te voet naar boven te trekken. "Nonsens!" weergalmt het vanuit de cockpit en ik activeer snel de tool in het infotainmentsysteem die weergeeft welke wielen vermogen ontvangen en welke niet. De enige-compleet overbodige-stap die genomen geacht te worden wanneer men de Mont Blanc onder zijn voeten wilt temmen in een RAV-4. Kleine aanloop, neus omhoog, wielen zetten zich schrap, hulpkreten worden achterin geuit en de Toyota toont zich van zijn sterkste kant. Zonder aarzelen bekampt hij de sneeuw en wint hij de strijd. De passagiers, doch 5 jaar van hun leven kwijt, stappen veilig uit aan de deur van het appartement en het uitladen begint.

ZOALS IK DACHT: DE SNEEUWKETTINGEN ZIJN EEN VERSPILLING VAN RUIMTE. IK EN MIJN RAV-4, MEER IS NIET NODIG.

Onze trouwe metgezel verbaast ons elke verblijfsdag met zijn snelle opwarmen, betrouwbare techniek en capabele offroad-eigenschappen. Bij het terugkomen uit het skigebied is het steeds een leuk weerzien met de wagen en onder het eten maken we de conclusie dat het onomwonden een formidabele auto is.

HET PRACHTIGE AOSTA

De laatste vakantiedag alvorens te vertrekken naar huis en tijd voor een onmisbare citytrip aan de voet van de berg: Aosta. Bekend voor zijn vele winkels met artisanale producten en mooie Noord-Italiaanse architectuur – en niet te verwarren met de geboorteplaats van de gesmaakte Aoste-salami. Na een succesvolle zoektocht naar een nieuwe portefeuille en zonnebril sluiten we af in een gezellig restaurantje met een heerlijk bereid stuk Italiaans vlees. Daarna terug de wagen in voor een beklimming van een uurtje met een gevulde maag om ons warm te houden. De nacht kruipt stilaan dichterbij en brengt sneeuw met zich mee. De lagen sneeuw hopen in sneltempo op en het duurt niet lang

voor de Toyota zich een tweede keer moet bewijzen. Slippend en worstelend werkt hij zijn weg naar boven tot hij, 8 kilometer van zijn nachtrust, de handdoek in de ring gooit. De banden draaien en de motor giert, maar de verplaatsing stopt. Gelukkig hebben we dan toch die verdomde sneeuwkettingen mee....

HET HEILIG LAND DER VAAD'REN

Gepakt en gezakt zien we het land van de passie in onze achterspiegel verdwijnen. De sfeer zit goed, de snacks zijn aangevuld en de sneeuwkettingen zitten zo ver mogelijk weg. Tijd voor de 3de- en misschien wel grootste-test van de reis: het verbruik. Het is immers een hybride.

Met mijn boekje aan m'n zijde en de elektronische hulpsystemen van onze gewaardeerde kompaan komen we tot de volgende vaststelling:

Gemiddeld verbruik aan 110 km/u: 7.7l/100 km

Gemiddeld verbruik aan 120 km/u: 8.4l/100 km

Gemiddeld verbruik aan 130 km/u: 9.4l/100 km

Daar maken we wel onmiddellijk de kanttekening bij dat we dezelfde test gedaan hebben met deze wagen zonder de 3 passagiers of een propvolle koffer en een resultaat bekwamen van 7.1l/100 km aan 120 km/u.

Voor een 2.5-liter hybride zijn dat misschien toch geen bijster scherpe resultaten en met een CO₂-uitstoot van 131 g/km is hij eveneens niet de beste leerling van de klas. Dat is jammer want het had het plaatje compleet gemaakt. Hopelijk doet de plug-inversie, die er later dit jaar aankomt, het beter op vlak van ecologie.

HET EINDE

We vroegen ons aan het begin van onze reis af of de Toyota RAV-4 een bevestiging was van passieloos rijden. We zijn verheugd, juichend zelfs, dat deze hybride de essentie van rijplezier bevat. Een grandioze wagen in quasi al zijn aspecten die, naar de mening van deze bescheiden journalist, zijn tegenspelers - zelfs in een duurdere klasse - overtreft. Enkel jammer dat hij hét punt waarmee hij naar buiten komt niet helemaal kan waarmaken: zijn verbruik.

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

Liersesteeweg 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

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

Stevens Hifi Gent

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

Hifi Home

Maalsesteeweg 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

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

AVERE-COLUMN:

2020 WORDT EEN CRUCIAAL JAAR

Mobiliteit is cruciaal voor de economie en verschaft ons vrijheid. Daarom geven we er tientallen miljarden euro's per jaar aan uit, vooral via de aanschaf van wagens. Mobiliteit brengt echter uitdagingen met zich mee op het gebied van volksgezondheid en klimaatverandering en men beseft steeds meer dat de elektrische auto daarin oplossingen biedt.

TEKST: PHILIPPE VANGEEL & JOCHEN DE SMET - REDACTIE: JORAM VAN ACKER

De ontwikkelingen op het gebied van elektrische mobiliteit volgen elkaar steeds sneller op. Intussen is de vraag niet meer óf we elektrisch gaan rijden maar wel hoe snel. Kijken we voor België naar de tendensen van de laatste jaren, dan zien we voor 2019 een aanzienlijke groei voor de batterij-elektrische wagen (BEV). We spreken quasi van een verdubbeling!

Het komende jaar kan een doorbraak plaatsvinden. Enerzijds qua techniek en aanbod, maar vooral ook door een sterk veranderende mobiliteitscontext waarin met name de bedrijfsparken stelselmatig groener worden. Duurzaamheid wordt financieel en mentaal steeds vanzelfsprekender.

Een actieve dialoog en intensieve samenwerking tussen de overheid en het bedrijfsleven zijn cruciaal om autorijdend België op het gebied van elektrische mobiliteit te kunnen positioneren. Deze samenwerking is nodig om een gesynchroniseerde, efficiënte en effectieve uitrol van elektrisch rijden mogelijk te maken.

Anderzijds is de beschikbaarheid van EV's de kernwaarde voor de ontwikkeling van de markt. Dat antwoord is er inmiddels met ontwikkeling van vele nieuwe modellen, en met de komst van strengere CO₂-normen die de constructeurs een extra duwtje in de rug geven.

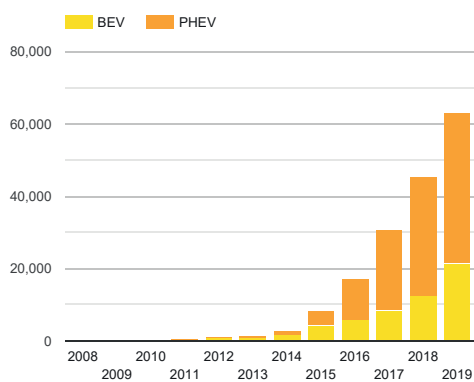
De verdubbeling die we in 2019 optekenden maakt veel kans zich te herhalen in 2020. Bovendien gaat dit hand in hand met het krachtig verder uitrollen van laadpunten. Voeg daaraan nu nog een meerjarig beleids- en communicatieplan toe voor consistente en coherente fiscale en niet-fiscale prikkels, en dan zullen we zien dat elektrisch rijden niet langer een nichemarkt blijft.



TOTAL NUMBER AF VEHICLES ELECTRICITY (2019)

Country: European Union

Total fleet of passenger cars per alternative fuel (CNG, LNG and LPG in 2018/2019 is based on extrapolated data)



Source: Data gathered by the European Alternative Fuels Observatory, commissioned by contract by the European Commission.
--DG Mobility and Transport--

Source data: Total number AF vehicles Electricity (2019)

drivetrain	BEV	PHEV	Total
2008	9	0	9
2009	13	0	13
2010	34	0	34
2011	322	16	338
2012	907	338	1,245
2013	919	359	1,278
2014	1792	1159	2,951
2015	4258	4098	8,356
2016	5846	11422	17,268
2017	8296	22273	30,569
2018	12417	33005	45,422
2019	21231	41807	63,038

IK RIJ ELEKTRISCH... WAT NU?

Zowel particulieren als bedrijven nemen de aankoop van een elektrische wagen of een plug-in hybride steeds meer in overweging. Zo'n elektrificatie van het wagenpark wordt jammer genoeg hier en daar nog uitgesteld omdat er enkele struikelblokken de kop opsteken. Waar kan ik, of kunnen mijn werknemers, hun wagen opladen? Dringt een zware investering in laadinfrastructuur zich op? Blijft elektrisch laden fiscaal interessant. Kan ik ook mijn bestelwagens vervangen door een elektrisch voertuig? Enz... Allemaal terechte vragen of bezorgdheden, maar deze zijn zeker niet onoverkomelijk wanneer je voor de juiste oplossing kiest. Wij polsten wat de grootste bezorgdheden zijn en proberen deze zoveel mogelijk te verduidelijken.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE



JE EIGEN BENZINESTATION

Iedereen is sinds jaar en dag gewoon om te zijn wagen met een verbrandingsmotor vol te gooien in een benzinstation. Makkelijk, want het duurt slechts enkele minuten en je moet in België zelden meer dan een paar kilometer rijden om een benzinstation te vinden. Bijzonder weinig particulieren of bedrijven beschikken dan ook over een eigen benzinepomp. We gaan daarenboven ook nooit verwachten of eisen dat de overheid of een lokaal bestuur zelf moet zorgen voor een benzinstation in je buurt.

Bij de aanschaf van een elektrische wagen wordt het plots mogelijk om je eigen benzinepomp te installeren in de vorm van een laadpaal. Dit mag dan al makkelijk lijken, maar het is het eigenlijk niet. Niet iedereen

beschikt over een woning met een garage of een privéruimte die groot genoeg is om een laadpaal te installeren. Voor mensen die elektrisch willen rijden en niet de mogelijkheid hebben om een laadpaal in de eigen woning te plaatsen lijkt het dan ook logisch dat de overheid voldoende laadmogelijkheden voorziet. Het is namelijk toch de overheid die elektrisch rijden wil promoten?

MOGELIJKHEDEN COMBINEREN

De laadvoorzieningen die worden geïnstalleerd door de overheid of lokale besturen zijn er wel degelijk en er komen er in snel tempo bij. Het lijkt echter niet realistisch dat we voor het opladen van onze elektrische wagens volledig afhankelijk willen zijn van de overheid. We gaan meer en meer elektrisch

rijden, dus de oplossing voor het opladen van al die accu's zal van een combinatie van oplossingen moeten komen, die gelukkig steeds meer voorhanden zijn. Zo wordt het opladen van onze elektrische voertuigen steeds makkelijker en weten we binnenkort wellicht niet meer wat actieradiusstress nu precies is.

PARTICULIERE OPLOSSINGEN

Een laadpaal in de eigen woning zal uiteraard één van de meest voor de hand liggende oplossingen blijven. Als je in of aan je woning de nodige ruimte hebt om een laadpaal te installeren is dit de meest comfortabele situatie. Je kan steeds met een volledig opgeladen wagen de weg op en je privé laadpaal is altijd vrij en beschikbaar. Uiteraard moet je bij het installeren van je eigen laadpaal rekening houden met de sterkte van het elektriciteitsnetwerk in je woning en doe je er goed aan om je voldoende te informeren vooraleer je een laadpaal installeert. Hoeveel een laadpaal thuis je precies gaat kosten is namelijk niet zo makkelijk te bepalen. De installatie van de laadpaal zelf zal in de meeste gevallen tussen €1500 en €2500 kosten, wanneer er nog aanpassingen moeten gebeuren aan je elektriciteitsnetwerk kunnen de kosten echter hoger oplopen.

Mensen die een elektrische wagen of een plug-in hybride hebben als bedrijfswagen, vragen zich soms af of het wel verstandig is om thuis op te laden. Vroeger kreeg je namelijk een tankkaart bij de wagen, maar hoe zit dat nu wanneer ik mijn elektrische wagen thuis ga opladen? Het zou uiteraard een gedoe zijn om te berekenen welk deel van je energiefactuur nu precies verantwoordelijk is voor het opladen van je wagen om dit door te rekenen aan je werkgever. Hier zijn ondertussen oplossingen voor. Bij de meeste aanbieders van laadpalen is het perfect

mogelijk om de kosten van het opladen van de wagen door te rekenen aan het bedrijf. In veel gevallen kan dat volledig automatisch door de energie die thuis wordt gebruikt om je bedrijfswagen op te laden meteen door te rekenen aan je werkgever.

ELKE WAGEN EEN OPENBARE LAADPAAL

Wanneer je een elektrische wagen zou overwegen maar bij je thuis geen laadpaal kan installeren zijn er tegenwoordig tal van initiatieven om toch een laadpaal te laten installeren in je buurt wanneer deze er nog niet is.

Heel veel gemeenten zorgen er tegenwoordig voor dat er een laadpaal in je buurt wordt geïnstalleerd wanneer je een elektrische wagen aankoopt. De regels kunnen per gemeente verschillend zijn, maar wanneer je een elektrische wagen zou overwegen kan je bij je gemeente een aanvraag indienen om in je buurt (meestal op wandelafstand) een laadpaal te installeren die publiek bereikbaar is. Op die manier ben je er alvast zeker van dat je heel dicht in je buurt je wagen kan opladen.

Wanneer je in een gemeente werkt waar in de buurt van je werkplek geen laadpaal voorhanden is, kan je ook bij de gemeente waar je werkt een aanvraag indienen voor het plaatsen van een laadpaal. Ook hier zijn de voorwaarden voor het plaatsen van een laadpunt per gemeente anders. Meestal wordt rekening gehouden met het aantal uren dat je wekelijks in die gemeente aan de slag bent. Blijkt dit voldoende, dan plaatst de gemeente in de meeste gevallen een publieke laadpaal op een redelijke afstand van je werkplek. In dit geval is de beste oplossing dat je werkgever de aanvraag bij de gemeente doet in de gemeente waar het bedrijf is gevestigd.



WAT MET APPARTEMENTSGEBOUWEN?

Wanneer je op een appartement woont beschik je dikwijls over een private parking die enkel kan worden gebruikt door de bewoners van het appartementsgebouw. In dit geval is het niet meer dan logisch dat op die parking, of bijvoorbeeld in de ondergrondse parkeergarage, één of meerdere laadpunten aanwezig zijn.

Je zou deze kunnen aanschaffen bij wijze van een groepsaankoop met alle bezitters van een elektrische wagen of een plug-in hybride, maar ook hier zijn er tal van mogelijkheden die het een stuk eenvoudiger maken om één of meerdere gezamenlijke laadpunten te voorzien. Het spreekt voor zich dat je de kosten van een laadpunt niet zomaar kan verdelen onder alle mede-eigenaars wanneer jij als enige over een elektrische wagen beschikt. Verschillende aanbieders van laadpalen voorzien ook hier goede oplossingen voor. Kosten voor het laadpunt kunnen worden gedeeld door bezitters van een elektrische wagen en aangepast wanneer een nieuwe bewoner een elektrische wagen aanschafft. Het is ook perfect controleerbaar hoeveel elke gebruiker zijn wagen precies oplaadt, zodat de afrekening van het energieverbruik nauwkeurig en automatisch kan worden verrekend.

Al deze zaken moeten uiteraard worden afgesproken onder alle mede-eigenaars en/of met de syndicus. Verschillende bedrijven die dit soort oplossingen aanbieden kunnen zelf aanwezig zijn op een vergadering met de mede-eigenaars om de mogelijkheden en de voordelen toe te lichten.

OPLADEN OP JE BEDRIJF

Als werkgever overweeg je wellicht om laadpunten te voorzien op de parking van je bedrijf als je wagenpark steeds meer elektrisch gaat worden. Ook is het als bedrijf een goede service om laadpalen te plaatsen voor bezoekers die graag hun wagen even opladen tijdens hun bezoek.

Bij kleinere bedrijven volstaat het soms om één laadpaal te plaatsen. Dit is niet moeilijk te realiseren en leunt heel dicht aan bij het plaatsen van een laadpaal bij je thuis. Bij grotere bedrijven die meerdere laadpalen willen installeren wordt het een stuk ingewikkelder. Als er meer laadpalen moeten geïnstalleerd worden komt er uiteraard meer kijken bij de installatie van deze laadpunten en komt er een groot stuk maatwerk aan te pas. Bij deze installaties is het zeer nuttig om een goede analyse te maken van het energiebeheer binnen het bedrijf en moet ervoor worden gezorgd dat de laadpunten optimaal worden aangestuurd. Hier kan het nuttig zijn om bijvoorbeeld zonnepanelen te plaatsen om ervoor te zorgen dat je tot een zuinige, groene oplossing komt.

Vooraleer je deze investeringen doet is het voor bedrijven essentieel om te weten of elektrisch rijden fiscaal interessant zal blijven. Een glazen bol heeft niemand, maar er mag worden verwacht dat elektrisch rijden in de toekomst alleen maar gaat toenemen. Je mag er dus wellicht van uitgaan dat je de investering ooit zal moeten doen. Wanneer je de mogelijkheid hebt om ze nu te doen, terwijl er nog gunstige fiscale maatregelen bestaan, wacht je best niet tot die steun er niet meer is.

ALL-IN OPLOSSINGEN

Mocht je als particulier, maar ook als bedrijfsleider, niet veel zin hebben om alles zelf te gaan uitzoeken, bestaan er ook all-in oplossingen. Het is perfect mogelijk om je zo helemaal te laten ontzorgen bij de overschakeling naar een elektrische wagen, of wanneer je je wagenpark wil moderniseren.

Zo'n all-in oplossing betekent voor een particulier dat hij zijn wagen gaat leasen en dat het bedrijf waar hij de wagen leaset tevens instaat voor de installatie van de laadpaal thuis.

Deze oplossing zal echter meestal interessant zijn voor bedrijven. Bij deze formule worden door de leasefirma de wagens voorzien maar ook de laadpunten op het bedrijf en/of bij de werknemer thuis. De laadbeurten die de werknemer thuis doet worden dan automatisch verrekend. Naast de wagen en de laadpunten voorziet de leasefirma ook laadpassen voor de werknemers die ze kunnen gebruiken zoals een tankkaart.

Deze all-in oplossingen lijken in sommige gevallen iets duurder dan wanneer je alles zelf gaat uitzoeken, maar je moet uiteraard overwegen of de tijd die je er moet aan spenderen om alles te gaan uitzoeken op termijn niet meer gaat kosten dan de meerprijs voor een zorgenvrije oplossing.

BIJ WIE KAN IK TERECHT?

Het is leuk om weten dat voorgaande mogelijkheden allemaal bestaan, maar bij wie vind ik nu precies welke oplossing?

Een particulier die op zoek is naar een eenvoudige oplossing kan lokaal meestal een bedrijf vinden dat laadpalen installeert. Zodra je een iets ingewikkeldere oplossing zoekt om bijvoorbeeld een laadpaal te installeren waar je thuis je bedrijfs-wagen mee kan opladen, als je een laadpaal wil in je appartementsgebouw of als je als bedrijf laadpunten wil installeren, is het in de meeste gevallen interessanter om te kiezen voor een bedrijf dat ervaring heeft met dit soort oplossingen.



AVERE

Avere is een sectororganisatie die zero en low emission oplossingen in de transportsector promoot. Bij Avere zijn verschillende bedrijven aangesloten die streven naar kwalitatieve en gestandaardiseerde oplossingen. Avere wil vooral voor bedrijven, maar ook voor lokale overheden een partner zijn om op zoek te gaan naar de ideale oplossingen voor het optimaliseren van je elektrische wagenpark.

De partners die je kan terugvinden op de site van Avere (www.avery-belgium.org) kunnen dan ook de nodige expertise voorleggen bij het zoeken naar de ideale oplossing voor je specifieke situatie. Dit kan enkel gaan over de installatie van een laadpaal, maar ook over de aansturing van de laadpunten, het aanbieden van laadpassen of het optimaliseren van de bestaande infrastructuur om veilig laadpunten te installeren.

Vooraleer je een laadpunt of verschillende laadpunten wil installeren is het alleszins aan te raden om vooraf goed na te denken wat je precies wil en welke situatie voor jou van toepassing is. Zo kan je met de juiste vragen op zoek gaan naar een ideale partner voor je installatie. Gezien de snelheid waarmee de markt aan het evolueren is, is het best mogelijk dat je voor een deel van je vraag een antwoord wordt aangereikt waar je helemaal nog niet had aan gedacht. Het voordeel is dat de meeste innovaties die momenteel beschikbaar worden of in ontwikkeling zijn er steeds voor zorgen dat de aangeboden producten steeds beter worden. Kies dus zeker voor een oplossing met de blik op de toekomst.



MAXUS

Veel bedrijven, maar ook de openbare sector, kijken met argusogen naar de evolutie in het segment van de elektrische bestelwagens. Door de almaar strenger worden milieunormen en de opmars van lage-emissiezones wordt de vraag naar elektrische oplossingen bij het vervangen van een ouder wagenpark steeds groter. Maar kan je je bestelwagens al vervangen door een valabel elektrisch alternatief, of is het nog te vroeg?

Volgens Michel Van Eekhout van Maxus is het best mogelijk. De Maxus EV80 is een volwaardige bestelwagen met een laadruimte van 3,3 meter lang, bijna 2 meter hoog en 1,8 meter breed. Het maximum laadvermogen bedraagt 910 kilogram. Uiteraard moeten met bestelwagens dikwijls langere afstanden worden afgelegd, en de autonomie is hier, net zoals bij alle elektrische voertuigen, het grootste struikelblok bij het overwegen van een aankoop.

De Maxus EV80 beschikt over een batterij van 56 kWh en daarmee kan je 192 kilometer afleggen. Daarna moet je de EV80 2,5 uur opladen aan een snellader of 8,5 uur aan een normale laadpaal om opnieuw over het volle vermogen van de accu te beschikken. Om echt heel grote afstanden mee af te leggen is die net geen 200 km misschien een beetje krap, maar in veel gevallen volstaat dit zeker voor de dagelijkse verplaatsingen. De technologie gaat ook zienderogen vooruit en er zijn nog krachtige modellen op komst, dus ook voor langere verplaatsingen komt er een in de nabije toekomst een oplossing.

De kostprijs van zo'n elektrische bestelwagen mag dan aan de hoge kant liggen, maar door het lagere verbruik, de beduidend lagere onderhoudskosten en de fiscale voordelen is de TCO (total cost of ownership) dikwijls lager dan die van een andere bestelwagen. Het feit dat je je zorgeloos in lage-emissiezones kan bewegen is ook een onmiskenbare plus.

Bij Maxus krijgen ze steeds meer vragen naar de EV80. Niet alleen van bedrijven, maar ook uit de openbare sector, wat aantoonde dat de interesse alleen maar toeneemt. Ook hier is er een stijgende behoefte aan kant-en-klare leasewagens, met inbegrip van de laadinfrastructuur.





ELEKTRISCHE SCOOTERS EN MOTOREN

Motorrijders worden nogal vaak geassocieerd met luid brullende machines, die geen toonbeeld zijn van zuinigheid en voorzien zijn van een overdaad aan PK's. Je zou dan ook kunnen vermoeden dat de doorsnee motorrijder niet echt zit te wachten op een uit de kluiten gewassen tweewieler met een stille, zuinige elektromotor. Die beschikt namelijk over een flinke dosis minder testosteron dan die van hun vertrouwde stalen ros. Maar toch zijn er wellicht argumenten die hen kunnen overtuigen om een elektrische motor of scooter te overwegen. En misschien maakt zo'n elektrische motor of scooter voor een niet-motorrijder de stap naar de gemotoriseerde tweewieler iets kleiner.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE





FEESTEND DOOR DE FILE

Wanneer je iemand die nog nooit met de motor heeft gereden probeert duidelijk te maken dat een scooter of motorfiets heel wat voordelen te bieden heeft, vooral voor woon-werkverkeer, krijg je steeds weer dezelfde bezwaren naar het hoofd geslingerd. Een motorfiets is gevaarlijk, niet inzetbaar bij mindere weersomstandigheden, niet bruikbaar wanneer je job deftige kledij vereist, niet praktisch wanneer je een beetje bagage moet meenemen en ga zo maar door. Nochtans is voor de meeste van deze bezwaren makkelijk een tegenargument te vinden. Als je er dan rekening mee houdt dat je dat je per rit een aanzienlijke tijds winst kan boeken door op twee wielen door het verkeer te laveren, neem je er een mogelijk nadeel er misschien met plezier bij.

Dat je tijd wint door met de motor te pendelen staat buiten kijf. Vele automobilisten hebben wel al eens inwendig gevloekt wanneer ze al veel te lang in de file staan en plotseling worden voorbijgerekend door een motorrijdende woon-werker. Door als motorrijder verantwoord door de file te rijden kan je heel wat tijd winnen, maar daar blijft het niet bij. Je kan bij sommige stoplichten een plaatsje vooraan de wachtrij innemen en in verschillende steden is het toegelaten om gebruik te maken van busstroken. Dit alles kan voor een aanzienlijke tijds winst zorgen. Voor iemand die het motorrijden

goed onder de knie heeft de verplaatsing per motor ook een stuk aangenamer zijn dan met de wagen. Eens je je op gemak voelt op je machine en de voordelen aan den lijve hebt ondervonden kan de dagelijkse trip van en naar het werk een echt feest worden.

DE IDEALE COMPAGNON DE ROUTE

Als je eraan denkt om je tweewieler voornamelijk te gaan gebruiken als praktisch vervoersmiddel, kan een scooter misschien wel eens de ideale oplossing zijn. Scooters bieden door hun constructie meestal een stuk meer bescherming voor gure weersomstandigheden. Meestal zijn ze uitgerust met een groot scherm dat veel wind en regen opvangt of langs je heen leidt. Op een scooter

worden je benen ook beter beschermd dan op een motorfiets, de zitpositie is comfortabeler en je hebt bijna geen last van opspattend water door de wielen.

Onder het zadel is bij veel scooters opbergruimte voorzien voor je helm, zodat je die alvast makkelijk kwijt kan als je op het werk of bij een klant toekomt. Deze factoren zouden van een goede scooter wel eens de ideale pendelgezel kunnen maken. Maar ook naast het woon-werkverkeer zijn scooters een leuk vervoersmiddel. Wanneer je eentje in de garage hebt staan zal je hem ongetwijfeld gaan gebruiken om af en toe een boodschap te doen, om op een mooie dag in het weekend even uit te waaieren, of zelfs om een klein reisje mee te maken.





ELEKTRISCH ZONDER ZORGEN

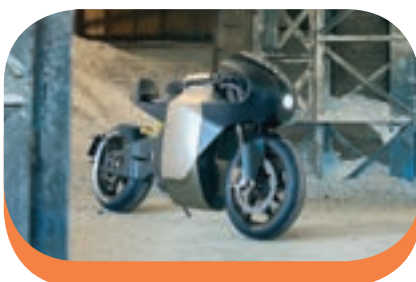
Dit alles geldt uiteraard voor alle scooters en motoren, ook degene die niet beschikken over een elektrische motor. De laatste jaren zijn elektrische tweewielers echter aan een heuse opmars bezig, en dat is niet geheel onlogisch. Elektrische motorfietsen en scooters hebben namelijk enkele onmiskenbare voordelen. Een 'gewone' scooter is tegenwoordig al dikwijls voorzien van een CVT overbrenging, waarmee je niet meer hoeft te schakelen. Bij motoren is dit echter nog maar heel zelden het geval. Bij een elektrische tweewieler is dit schakelen verleden tijd, wat het rijden een stuk eenvoudiger maakt en er voor zorgt dat je al je aandacht kan besteden aan de situatie op de weg. Voorts zijn elektrische motorfietsen ook makkelijker te onderhouden dan de traditionele motorfietsen. Veel motorfietsen die we nu kennen zijn nog voorzien van een ketting voor de eindoverbrenging. Die moet je, zeker bij slecht weer, regelmatig smeren en onderhouden. De meeste elektrische motoren en zeker scooters, zijn voorzien van een onderhoudsvrije aandrijfriem, waar je niet meer moet naar omkijken. Net zoals bij elektrische wagens vereist de elektromotor ook minder onderhoud dan een brandstofmotor.



BATTERIJEN OP DIEET

Uiteraard hebben constructeurs bij motorfietsen en scooters minder ruimte om de elektromotor en batterij kwijt te raken dan in een wagen. Ook moet er worden rekening gehouden met het gewicht van een motorfiets. De meeste mensen liggen er niet echt wakker van of hun wagen nu 1500 of 2200 kilogram weegt, bij motorfietsen is dat gewicht veel meer van belang. Je moet als motorrijder namelijk met die dode massa aan de slag. Je moet de motor namelijk goed kunnen controleren tijdens bochtenwerk en er ook makkelijk mee kunnen manoeuvreren tijdens trage bewegingen, bij het in- en uitrijden van een parkeerplaats bijvoorbeeld.

Om het gewicht van het stalen ros voor de motorrijder enigszins aanvaardbaar te houden is het dan ook best dat de motorfiets een stuk minder dan 300 kilogram weegt. Als je weet dat een accu een kleine tien kilogram weegt per kWh weet je meteen dat het uit den boze is om een accupack van pakweg 60 kWh te installeren zoals bij sommige wagens het geval is. De grootste capaciteit die kan worden teruggevonden is dan ook de 18 kWh van de Zero DS met extra powertank. Meestal schommelt de capaciteit tussen 5 en 12 kWh.



Uiteraard kan je met een motorfiets, door het lager gewicht, per kWh een stuk meer kilometers rijden. Voor een wagen ligt de actieradius rond zeven kilometer per kWh, bij een motorfiets doe je met 1 kWh ongeveer 12 kilometer. Dit zorgt ervoor dat het niet onmogelijk is om met bepaalde motorfietsen 200 kilometer te rijden op één batterijlading. Gemiddeld zal je hier mogen rekenen op een actieradius tussen 75 en 150 kilometer.

SNELLER LADEN?

De kleinere batterij zorgt er ook voor dat de motorfiets relatief snel kan opgeladen worden. Stel je voor dat je je motorfiets of scooter alleen gebruikt voor woon-werkverkeer of voor korte trips, dan hoef je misschien niet eens te beschikken over een laadpaal. Als je 's nachts thuis de batterij kan opladen aan een gewoon stopcontact dan heb je 's ochtends steeds een volle batterij. Mocht het nodig zijn om overdag tijdens het werk bij te laden, dan kan je hem daar een paar uur in een gewone stekker steken (Mode 2) om er zeker van te zijn dat je 's avonds volledig opgeladen terug naar huis kan.

De meeste motorfietsen en scooters kunnen ook worden opgeladen aan een laadpaal (mode 3), sommige zijn geschikt voor snelladers (mode 4). Je moet er bij een motorfiets wel rekening mee houden dat door de beperktere bagagemogelijkheden het niet zo eenvoudig is om verschillende laadkabels mee te nemen. Je zal dus wellicht kiezen voor één laadkabel, afhankelijk van je gebruik. Net zoals bij een elektrische wagen zal je hier een beetje ervaring moeten in krijgen om je elektrische tweewieler zo optimaal mogelijk te gebruiken.



EEN DUUR ALTERNATIEF?

Ook zoals bij elektrische wagens, is de elektrische motorfiets een stukje duurder dan een vergelijkbaar model met een verbrandingsmotor. Hoeveel je nu precies meer zal betalen voor een elektrische motorfiets dan voor een gewone motorfiets is moeilijk te zeggen en is verschillend per fabrikant en type motorfiets. Mocht je op zoek zijn naar een equivalent voor een 125cc scooter, waar je mee op de baan kan met een autorijbewijs, dan zal je al gauw 1500 tot 3000 euro meer kwijt zijn dan voor een 125cc'tje op benzine. Overweeg je een equivalent voor een middenklasser of een zwaardere, sportieve motorfiets, zal de meerprijs als snel tussen 5000 en 10000 euro bedragen.

Dat is meteen een extra hap uit je budget bij de aankoop van een (nieuwe) motorfiets, maar je zal tijdens de levensduur van de tweewieler wel veel zuiniger de baan op kunnen. Omdat je per kWh veel afstand kan afleggen, wordt de kostprijs per gereden kilometer relatief laag. Ook hier is het moeilijk om exact te berekenen over welk verschil het nu precies zal gaan omdat dit sterk verschilt per model, maar het mag duidelijk zijn dat de kostprijs per gereden kilometer met een elektrische motorfiets stukken lager zal liggen dan die van een motorfiets op benzine. De onderhoudskosten zullen ook een stuk lager liggen. Deze besparingen zullen er hoogst waarschijnlijk niet voor zorgen dat je de meerprijs bij aankoop zal terugverdienen, maar je krijgt er wel een stuk comfort voor in de plaats.



FISCALE VOORDELEN?

De premie van de Vlaamse overheid voor de aankoop van een elektrisch voertuig werden afgeschaft op 1 januari 2020. Die premie kon voor de aankoop van een elektrische motorfiets oplopen tot 1500 euro, maar is nu dus niet meer aan de orde.

Voor tweewielers en driewielers die meer dan 45 km/u rijden en voor vierwielaars die minder dan 400 kilogram wegen, is er federaal wel nog een belastingvermindering. Deze bedraagt voor motorfietsen en driewielers 15% van de aankoopwaarde van het voertuig, met een maximum van 3140 euro. Voor vierwielaars minder dan 400 kilogram bedraagt deze ook 15% van de aankoopwaarde van het voertuig, maar met een maximum van 5150 euro. Voorlopig is dit voordeel nog van toepassing voor bovenvermelde voertuigen, voor elektrische wagens werd dit federaal voordeel afgeschaft in 2014.

Wanneer je een elektrische scooter of motorfiets aankoopt op de zaak, kan je nog steeds genieten van een BTW-afschrijving van 100%.

Je zou dus kunnen stellen dat elektrisch motorrijden momenteel door de overheid nog iets meer wordt aangemoedigd dan het rijden met een elektrische wagen. Hierdoor is dit jaar misschien het ideaal moment om je elektrische tweewieler aan te schaffen, want het is moeilijk te voorspellen of deze voordelen nog lang zullen bestaan.



WIE MAG RIJDEN?

Bij motorfietsen en scooters geldt een regel dat je met een 125 cc'tje mag rijden met het B-rijbewijs voor de wagen. Voorwaarde is dat je het rijbewijs minstens twee jaar in je bezit hebt en dat je enkel binnen België rijdt. Dit maakt de overstap naar zo'n lichte motorfiets een stuk makkelijker.

Bij elektrische scooters of motoren hebben we het uiteraard niet meer over cilinderinhoud, maar een deel van deze machientjes wordt gelijkgeschakeld met een 125 cc. motorfiets en mag dus bestuurd worden met een rijbewijs B, welke dat precies allemaal zijn staat aangeduid in het overzicht hieronder.



MARKTOVERZICHT

Merk	Type	klasse	Motor	Batterij	Prijs	autonomie	oplaadtijd	Gewicht	Max Snelheid
Askoll	e-scooter ES-PRO	Klasse B	2,7 kW	2,8 kWh	3.999,00	96 km	3,5 uur	70 kg	45
BMW	C-Evolution	A2	19 kW	12,7 kWh	16.550,00	160 km	4,5 uur	265 kg	129
Coopop	Cox	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Coopop	Rugged	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Eccity	50	Klasse B	4 kW (Piek 5 kW)	72,8 Ah/74 V (5,4 kWh)	6.990,00	120 km	n.b.	150 kg	45
Eccity	125	A1	6 kW (Piek 10 kW)	72,8 Ah/74 V (5,4 kWh)	7.999,00	115 km	3 tot 9 uur	n.b.	100
Eccity	125+	A1	8 kW (Piek 12 kW)	72,8 Ah/74 V (5,4 kWh)	8.999,00	109 km	3 tot 9 uur	n.b.	120
E-Drive	Miku Max	Klasse B	800 W	n.b.	1.999,00	60 km	4 uur	n.b.	45
E-Drive	Grace	Klasse B	800 W	20 Ah	2.300,00	55 km	3 uur - 5 uur	n.b.	45
E-Drive	Raptor	Klasse B	1,2 kW	n.b.	2.675,00	50 km	5 uur - 7 uur	n.b.	45
E-Drive	Cross Road	Klasse B	3 kW	n.b.	3.700,00	60 km	6 uur	n.b.	45
E-Drive	Cross Field	Klasse B	3 kW	n.b.	3.850,00	60 km	6 uur	n.b.	45
E-Drive	Cargo Job	Klasse B	4 kW	n.b.	5.995,00	130 km	n.b.	n.b.	45
E-Drive	Cargo Job F	A1	4 kW	n.b.	4.695,00	90 km	n.b.	n.b.	80
E-Drive	Torino	Klasse B	3 kW	n.b.	3.250,00	110 km	5 uur - 6 uur	n.b.	45
E-Drive	Torino Plus	A1	4 kW	n.b.	4.250,00	90 km	5 uur - 6 uur	n.b.	75
E-Drive	T-Rex	A1	5 kW	n.b.	6.950,00	100 km	3 uur - 5 uur	n.b.	110
EMCO	Novi C 1500	Klasse B	1,5 kW	2 x 28 Ah / 2 x 37 Ah	Vanaf 3.449,00	Tot 130 km	n.b.	80 kg	45
EMCO	Novantic C 2000	Klasse B	2,7 kW	2 x 28 Ah / 2 x 37 Ah	Vanaf 3.749,00	Tot 130 km	n.b.	86 kg	45
EMCO	Nova R 300	Klasse B	3 kW	2 x 28 Ah / 2 x 37 Ah	Vanaf 4.049,00	Tot 130 km	n.b.	86 kg	45
Energica	Eva Ribelle	A	107 kW	21,5 kWh (max.)	n.b.	180 - 400 km	40 min./ 80% bij snelladen, max. 7 uut	n.b.	200
Energica	Esseesse9/ Esseesse9+	A	80 kW	21,5 kWh (max.)	n.b.	180 - 400 km	40 min./ 80% bij snelladen, max. 7 uut	n.b.	200
Energica	Ego / Ego+	A	107 kW	21,5 kWh (max.)	n.b.	180 - 400 km	40 min./ 80% bij snelladen, max. 7 uut	n.b.	240
E-Rider	S - Li9000W	A1	9 kW	80 Ah	6.116,00	180 km	3 uur - 5 uur	n.b.	120
E-Rider	Li9000W	A1	9 kW	100 Ah	6.996,00	220 km	3 uur - 5 uur	n.b.	120
E-Rider	Puma Li-9x	A1	9,9 kW	130 Ah	8.750,00	290 km	4 uur - 6 uur	n.b.	120
FD-Motors	F3	Klasse A, Klasse B	1,5 kW	2 x 21 Ah/72V (2 x 1,5 kWh)	3.299,00	100 km (45) - 140 km (25)	3,5 uur	111 kg	25, 45
FD-Motors	F7	Klasse A, Klasse B	3 kW	34 Ah/72 V (2,4 kWh)	3.599,00	90 km (45) - 125 km (25)	4 uur	111 kg	25, 45
GOMAX	Dragon-E	Klasse B	1,5 kW	21 Ah/72 V (1,5 kWh)	2.699,00	50 km	5 uur	92 kg	45
GOMAX	Dragon-E Plus	Klasse B	1,5 kW	40 Ah/72 V (2,9 kWh)	2.999,00	100 km	Min. 3 uur	92 kg	45
Harley-Davidson	Livewire	A	78 kW	15,5 kWh	34.000,00	158 km	1 uur bij snelladen, anders 20 km/uur	n.b.	n.b.
Horwin	CR6	A1	6,2 kW	55 Ah/72 V (4 kWh)	6.290,00	150 km (aan 45 km/u gemiddeld)	3 uur - 5 uur	134 kg	92
Horwin	CR6 Pro	A1	11 kW	55 Ah/72 V (4 kWh)	7.490,00	130 km (aan 45 km/u gemiddeld)	3 uur - 5 uur	137 kg	105
KTM	Freeride EXC	A2	9 - 18 kW	3,9 kWh	11.677,00	n.b.	1,3 uur	111 kg	n.b.
Kumpan	1954Ri	Klasse B	4 kW	n.b.	4.999,00	Tot 180 km	n.b.	n.b.	45
Kumpan	1954Ri S	A1	7 kW	n.b.	6.999,00	Tot 180 km	n.b.	n.b.	100
Lifan	E3 Standard	Klasse A, Klasse B	1,5 kWh	24 Ah/72 V (1,7 kWh)	1.999,00	60 km	6 uur	81	25, 45
Lifan	E3 Deluxe	Klasse B	1,5 kWh	24 Ah/72 V (1,7 kWh)	2.199,00	60 km	6 uur	81	45
Nipponia	Volty	Klasse A, Klasse B	1,5 kW	24 Ah/60 V (1,44 kWh)	2.099,00	55 km (45) - 75 km (25)	5 uur	68	25, 45
Nipponia	E-Legance	Klasse B	1,5 kW	26 Ah/60 V (1,56 kWh)	2.599,00	55 km	5 uur	107	45

MARKTOVERZICHT

Merk	Type	klasse	Motor	Batterij	Prijs	autonomie	oplaadtijd	Gewicht	Max Snelheid
Niu	NQI GTS Sport	A1	3,1 kW	2x 26 Ah/60 V (2x 1,56 kWh)	n.b.	90 - 105 km	4 - 7 uur	n.b.	70
Niu	NQI GTS Pro	A1	3,1 kW	2x 35 Ah/60 V (2x 2,1 kWh)	n.b.	125 - 135 km	3,5 - 6 uur	n.b.	70
Niu	NQI GT Pro	A1	3,5 kW	2x 35 Ah/60 V (2x 2,1 kWh)	n.b.	130 - 140 km	4 - 7 uur	n.b.	70
Niu	NQI GT Sport	A1	3,5 kW	2x 26 Ah/60 V (2x 1,56 kWh)	n.b.	95 - 110 km	3,5 - 6 uur	n.b.	70
Niu	MQI+ Sport	Klasse B	1,4 kW	42 Ah/48 V (2kWh)	n.b.	75 - 100 km	7 uur	n.b.	45
Niu	MQI+ Lite	Klasse B	1,4 kW	31 Ah/48 V (1,5 kWh)	n.b.	60 - 75 km	6 uur	n.b.	45
Niu	MQI-series	Klasse A, Klasse B	800 W-1200 W	26 Ah/48 V (1,2 kWh) - 32 Ah/48 V (1,5 kWh)	n.b.	60 - 80 km	6 uur	n.b.	25, 45
Niu	NQI-series Pro	Klasse B	3 kW	35 Ah/60 V (2,1 kWh)	n.b.	145 - 155 km	2 x 3 uur	n.b.	45
Niu	NQI-series Sport	Klasse B	1,8 kW	29 Ah/60 V (1,74 kWh)	n.b.	50 - 80 km	7 uur	n.b.	45
Niu	NQI-series Lite	Klasse B	1,8 kW	26 Ah/60 V (1,56 kWh)	n.b.	55 - 70 km	6 uur	n.b.	45
Niu	UQI-series	Klasse A	n.b.	21 Ah/48 V (1 kWh)	n.b.	30 - 40 km	3,5 uur	n.b.	25
Qooder	eQooder	A	21 kW (Piek 45 kW)	7,2 kWh	n.b.	150 km	7,5 uur	297 kg	n.b.
Qooder	Qve	A2	18 kW (Piek 34 kW)	7,2 kWh	n.b.	110 km	5,2 uur	227 kg	n.b.
Sarolea	N60	A	120 kW	22 kWh	Vanaf € 64.000,00	Tot 330 km	n.b.	215 kg	240
Sarolea	Manx 7	A	120 kW	22 kWh	Vanaf € 50.000,00	Tot 330 km	n.b.	217 kg	240
Seat	E-scooter	A1	11 kW	5 kWh	6.999,00	115 km	5 uur	105 kg	n.b.
Silence	SO1	A1	11 kW	5 kWh	6.600,00	115 km	5 uur	105 kg	n.b.
Skyteam	EL-max	Klasse A, Klasse B	800 W	20 Ah/60 V (1,2 kWh)	n.b.	40 - 100 km	n.b.	60 kg	25, 45
Super Soco	TC Max 125	A1	5 kW	45 Ah/72 V (3,24 kWh)	4.999,00	140 km	n.b.	110 kg	85 km/h
Super Soco	TS	Klasse A, Klasse B	2,4 kW	27 Ah/60 V (1,62 kWh)	3.299,00	n.b.	n.b.	90 kg	25, 45
Super Soco	TSX	Klasse B	3 kW	30 Ah/60 V (1,8 kWh)	3.499,00	n.b.	n.b.	90 kg	45
Super Soco	TC	Klasse B	3 kW	30 Ah/60 V (1,8 kWh)	3.499,00	n.b.	n.b.	90 kg	45
Super Soco	CUX	Klasse A, Klasse B	2,8 kW	30 Ah/60 V (1,8 kWh)	2.799,00	80 km	n.b.	70 kg	25, 45
Super Soco	CPX	A1	4 kW	45 Ah/60 V (2,7 kWh)	4.499,00	n.b.	n.b.	n.b.	90
Sur-Ron	Light Bee X	A1	7 kW	33 Ah/60 V (2 kWh)	3.949,00	n.b.	3 uur	50 kg	60
Torrot	Muvi City L1	Klasse A, Klasse B	3 kW	2x 25 Ah/48 V (2x 1,2 kWh)	5.840,00	60 - 110 km	3 uur - 5 uur	n.b.	25, 45
Vespa	Elettrica	Klasse B	4 kW	4,2 kWh	6.479,00	100 km	4 uur	102 kg	45
Zero	SR / S	A	40 kW (Piek 82 kW)	14,4 kWh	Vanaf 21.900,00	max. 259 km	Max. 4,5 uur	229 kg	200
Zero	SR / F	A	40 kW (Piek 82 kW)	14,4 kWh	Vanaf 21.140,00	max. 259 km	Max. 4,5 uur	220 kg	200
Zero	SR	A2	22 kW (Piek 52 kW)	14,4 kWh	Vanaf 17.990,00	max. 288 km	Max. 9,8 uur	188 kg	163
Zero	S	A1	11 kW (Piek 33 kW)	7,2 kWh	Vanaf 13.005,00	max. 143 km	Max. 5,2 uur	142 kg	139
Zero	DSRBF	A	22 kW (Piek 52 kW)	14,4 kWh	Vanaf 21.230,00	max. 253 km	Max. 9,8 uur	222 kg	163
Zero	DSR	A	22 kW (Piek 52 kW)	14,4 kWh	Vanaf 17.990,00	max. 262 km	Max. 9,8 uur	190 kg	163
Zero	DS	A1	11 kW (Piek 33 kW)	7,2 kWh	Vanaf 13.005,00	max. 132 km	Max. 5,2 uur	144 kg	139
Zero	FXS	A1	11 kW (Piek 33 kW)	7,2 kWh	Vanaf 13.005,00	max. 161 km	Max. 9,7 uur	133 kg	132
Zero	FX	A1	11 kW (Piek 33 kW)	7,2 kWh	Vanaf 13.005,00	max. 146 km	Max. 9,7 uur	n.b.	n.b.

Loewe bild 5 - OLED

Hightech met een ziel

Een verrassende, sensuele combinatie:
state-of-the-art OLED-technologie en
een design geïnspireerd door de retrolook
van de swingende sixties.

Hout als stijlvol contrast met het futuristische
beeldscherm. Modulair en uiterst flexibel.

Met individuele kleuren-combinaties
en optionele extra's.





Opwindend design.

Design geïnspireerd door de lichtheid van de swingende sixties – met het dunne scherm van 4,9 mm lijkt het apparaat wel gewichtloos. Het oudste materiaal ter wereld, hout, creëert een gevoel van warmte en stabiliteit – via de charmante en unieke look van de nieuwe bild 5 vloerstandaard.

Fascinerende persoonlijkheid.

De bild 5 oled is verrassend flexibel. In elegante Silver Oak of Piano Black, met vloerstandaard, op een tafel of tegen de muur. Met een optionele soundbar of met Loewe luidsprekers. Om het gevoel van een concert te ervaren, sluit u gewoon uw toestel draadloos aan op het klang 5 audiosysteem via de Loewe klang link.

Adembenemende kwaliteit.

Geavanceerde OLED-technologie op haar best. In tegenstelling tot LCD heeft OLED geen achtergrondverlichting nodig. Wanneer u het toestel uitschakelt, is het scherm volledig zwart. Met een responstijd van minder dan een microseconde. Dolby Vision™, HLG en HDR 10 geven een hoog contrast en schitterendere kleuren voor beelden met veel dynamiek.

Er is reeds een Loewe bild 5.55 OLED vanaf **3.499 €**.
Ontdek meer bij uw Loewe-verdeler of op loewe.tv/be-nl

Arnout

Veemarkt 12	Beverenstraat 23
8500 Kortrijk	8540 Deerlijk
056 211 789	056 71 96 52
www.arnout.be	www.arnout.be

Audiomix

Liersesteenweg 321
 3130 Begijnendijk
 016 561 062
www.audiomix.be

Di Monaco

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

Klank- en Beeldstudio Vanden Bussche

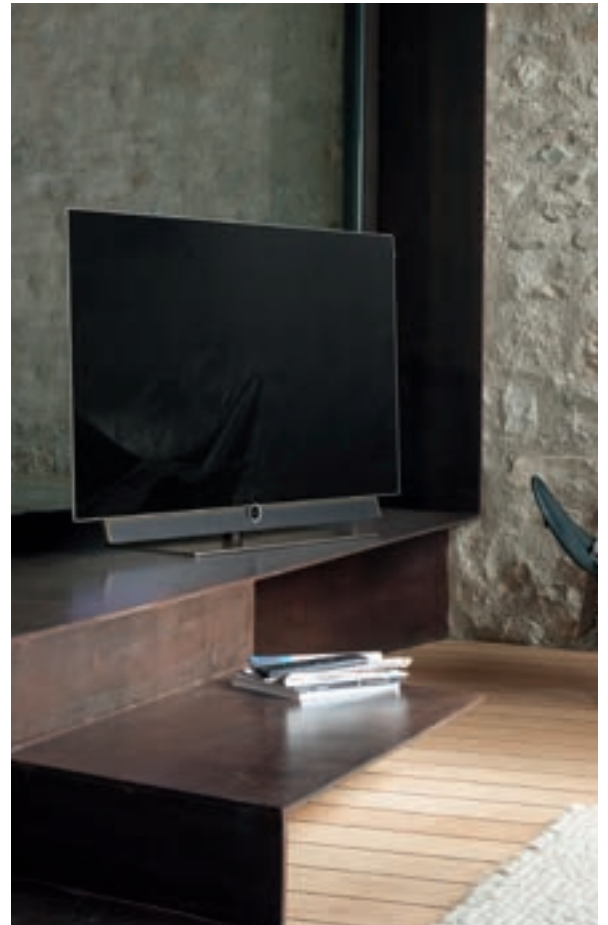
Torhoutsesteenweg 88 c
 8400 Oostende
 059 70 50 62
www.vanden-bussche.be

Beeld, Klank & Koffie Patrick Verheeken bvba

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

Vermeersch Hifi TV BVBA

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



LOEWE.



EDRIVE T-REX EN TORINO: VOOR ELK WAT WILS

Bij Edrive hebben ze een zevental elektrische motoren en scooters in het gamma. De meeste modellen zijn klasse B en kunnen dus maximum 45 km/u rijden. De twee toppers in het assortiment zijn de Edrive T-Rex en de Edrive Torino. Met deze twee stokpaardjes heb je de mogelijkheid om ietsje sneller van A naar B te scooteren, daarom willen we deze twee iets meer in detail voorstellen.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE

EDRIVE TORINO

Wie aan scooters denkt, denkt aan Italië. Deze Edrive Torino is een retro scooter die door het design een ode brengt aan klassieke Italiaanse scooters. Vergis je echter niet, achter het brave retro uiterlijk schuilt een hypermodern elektrisch tweewielertje. De Torino beschikt over een elektromotor van 3.000 Watt die je in een wip naar z'n topsnelheid van 45 km/u brengt. Bij de grotere broer, de Torino Plus is de elektromotor nog 1.000 Watt sterker, waardoor je op een draffe naar 75 km/u sprint.

De Torino is echt tot in de puntjes afgewerkt. De verchromde band die rond de carrosserie en de koplamp is aangebracht accentueert de rondingen van het elegante scooterijtje. Je valt met deze Torino echter niet enkel op door z'n looks, maar ook door twee extra lichtstrips die vooraan in de kuip zijn ingewerkt. Deze zorgen ervoor dat je je extra veilig in het (stads)verkeer kan begeven.

Het dashboard van de scooter is zeer duidelijk en bevat de meest essentiële informatie, waardoor je niet lang bent afgeleid wanneer je op het schermje moet kijken. De batterij bevindt zich onder het zadel en kan je meenemen. Hierdoor kan je gewoon in huis of op kantoor kan opladen. Dat opladen duurt zo'n 5 tot 6 uur en daarna kan je met de Torino 110 en met de Torino Plus zo'n 90 kilometer rijden. Met de Torino kan je de baan op voor 3.250 Euro, de Torino Plus kost 1.000 euro meer. Je kan kiezen tussen vier kleuren: rood, wit, zwart of grijs.



EDRIVE T-REX

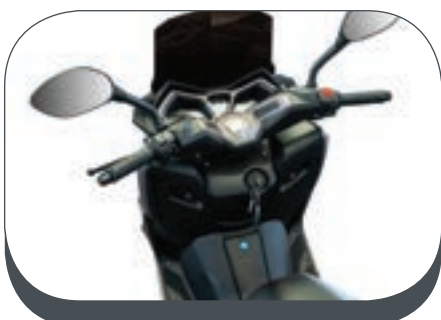
Met de T-Rex biedt Edrive een heuse motorscooter aan. In tegenstelling tot de Torino ziet deze T-Rex er allesbehalve retro uit. De ietwat agressieve vormgeving van deze E-scooter doet heel hedendaags en zelfs een ietsje futuristisch aan. Dit zorgt ervoor dat deze scooter zich misschien een beetje minder zal thuis voelen in de stad, maar zijn topsnelheid van 110 km/u maakt hem dan weer geschikt voor iets langere verplaatsingen. Zelfs een stukje snelweg behoort tot de mogelijkheden op de T-Rex.

De actieradius van de T-Rex bedraagt zo'n 100 kilometer, al is die iets minder wanneer je hem gebruikt voor snellere verplaatsingen. Voor de meeste pendelaars biedt hij alvast een meer dan valabel alternatief om de dagelijkse woon-werk trip af te leggen. Je zit relatief goed beschermd achter de uit de kluiten gewassen kuip, die is voorzien van een prominente lichtpartij die zorgt voor extra veiligheid bij het filteren door de file.

Het vermogen van de scooter wordt geleverd door een elektromotor van 5.000 Watt en dat is ruim voldoende om vinnig voor de dag te komen. Het dashboard is net zo hedendaags getekend als de rest van de scooter en bevat alle informatie die je tijdens je trip nodig hebt en onder het zadel heb je redelijk wat ruimte om enkele spulletjes op te bergen. De batterij is volledig opgeladen in 3 tot 5 uur en de scooter is verkrijgbaar in Zwart en Graphite (donkergrijs). Je haalt deze T-Rex in huis voor 6.950 Euro.

MEER INFO?

Voor meer informatie over beide scooters kan je terecht op de website van Edrive, www.edrive.eu. Op de site van Edrive vind je ook info over de fiscale voordelen waarvan je kan genieten bij de aankoop van één van deze scooters. Hierdoor kan je wellicht nog een stukje afhalen van hun reeds scherpe prijs.



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



LIFAN E3

PROPERE PENDELAAR

De kans is groot dat je nog nooit van het merk Lifan hebt gehoord, maar dit is absoluut geen kleine speler. De 15.000 werknemers van het bedrijf produceren auto's, lichte vrachtwagens, motoren en scooters. Hun elektrische scooter, de Lifan E3, is verkrijgbaar in klasse A (25 km/u) en klasse B (45 km/u) en vind je sinds kort op de Belgische markt. Wij wilden hem wat graag eens aan de tand voelen.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE

GEEN TIERLANTIJTJES

De Lifan E3 ziet er heel compact, modern, maar vooral zeer functioneel uit. Geen hippe retro-elementen of futuristische vleugeltjes, gewoon een strak scootertje zonder al te veel poespas. De eenvoud van het design wordt netjes doorgetrokken naar de bediening van de scooter. Na een uitleg van maximum anderhalve minuut weten we alles wat we moeten weten om met deze scooter een toertje te gaan maken.

Als we de E3 zien staan vrezem we in eerste instantie dat het scootertje een beetje aan de kleine kant is en dat hij niet echt veel comfort zal bieden aan onze 1m80 en 85 kilogram. Dit valt echter verrassend goed mee. De benen hebben ruimte zat en er zit nooit ergens iets storend in de weg. Het zadel is gewoon ok.

1, 2, 3

We drukken de startknop in tot er 'Ready' op het dashboardje verschijnt en met een draai aan het gashendel zijn we weg. De scooter beschikt over drie rijmodi, waartussen je kan schakelen middels een ruim bemeten knop naast het gashendel. Schakelen tussen de drie modi kan je gewoon terwijl je aan het rijden bent en je voelt meteen het verschil. De eerste stand levert standaard het minste koppel en vermogen, stand twee en drie respectievelijk ietsje meer.

Het leuke is dat de dealer de standen helemaal naar je eigen smaak kan instellen. Je kan er voor kiezen om van de eerste stand een echte eco-stand te maken, of zelfs een soort wandelstand waarmee de E3 gelimiteerd wordt op 6 km/u. Bij ons staan de drie standen vrij conventioneel ingesteld, waardoor het motorkarakter per trapje steeds een beetje giftiger

wordt. We kunnen ons voorstellen dat stand drie voor sommigen wat te nerveus zal aanvoelen, vooral bij het starten en tijdens kort manoeuvreren, maar dat los je eenvoudig op door in stand twee te vertrekken en na enkele meters over te schakelen naar stand drie.

STANDAARD EN DELUXE

De Lifan komt in een standaard en deluxe versie. Het verschil is dat de Deluxe voor €200 extra achteraan over gasvering, een aluminum achterbrug en een schijfrem beschikt. Hoewel de standaard versie z'n werk naar behoren doet, zowel in de bochten als bij een gesimuleerde noodstop, kunnen we ons voorstellen dat de upgrades aan de achtersteven voor een beetje extra stabiliteit, comfort en veiligheid zorgen. Mocht we een aankoop overwegen zouden we dan ook wellicht voor de luxe versie kiezen.



TECHNISCH

Motor: 1200 W

Batterij: Lithium-ion 60V 24Ah

Bereik: 50-60 kilometer

Max. vermogen: 1.9 kW aan 570 rpm

Max. koppel: 17Nm at 570 rpm

Volledige laadtijd: 6u

Max. Snelheid: 45 km/u (Klasse B) 25 km/u (Klasse A)

Voor/Achter rem: Remschijf/Trommelrem (Standaard) of Schijfrem (Deluxe)

Voorband: 3.00 – 10

Achterband: 100/80-10

Zadelhoogte: 740 mm

Gewicht: 81 kg

Wielbasis: 1190 mm

We starten ons testritje in het industriepark waar we het scootertje ophalen en rijden er daarna even mee door een klein natuurgebied. We hoeven geen schrik te hebben dat we een broedende vogel gaan storen, mocht het begin maart broedseizoen zijn, want de Lifan zoemt in alle stilte door het bos. De bochtjes die we voor de wielen geschoven krijgen verteert de E3 moeiteloos en zelfs tegen een iets hogere snelheid houdt hij redelijk zijn lijn. Wellicht doet de luxeversie het hier zelfs nog een stukje beter. We beelden ons even in dat mama eend vlak voor de wielen de baan oversteekt gevolgd door een rij kuikens en maken een noodstop. We staan snel stil en hebben zeker voldoende vertrouwen in de remmen. Ook hier zal dat nog een tikje beter gaan met de schijfrem achteraan op de deluxe versie.

DE TECHNISCHE KANT

De Lifan is uitgerust met een Bosch motor van 1200W die op zijn top 1,9 kW kan leveren met een koppel van 17 Nm. De scooter beschikt over een batterij met een spanning van 60 Volt en 24 Ah. Dit is vergelijkbaar met een batterij van 1,4 kWh. Deze batterij zorgt voor een actieradius van tussen 40 en 60 kilometer, afhankelijk van de stand waarin je rijdt.

Wanneer de batterij volledig leeg is kan je de scooter opladen in zo'n zes uur. Hiervoor kan je de scooter in de stekker steken, maar wanneer je bv. op een appartement woont en geen stopcontact

hebt in de buurt van de parkeerplaats, kan je de batterij makkelijk meenemen en in je appartement opladen. De batterij zie onder het zadel en daar blijft bijgevolg niet veel bagageruimte meer over. De beschikbare vrije plaats onder het zadel is net groot genoeg om de lader mee te nemen of een kleine handtas weg te stoppen. Achteraan vind je wel een bagagedrager waar je een topkoffer kan op monteren waar je makkelijk een helm in kwijt kan. Zo'n topkoffer hoeft trouwens absoluut niet veel te kosten.

Verder willen we nog vermelden dat er zich onder het dashboard een USB-stekker bevindt en dat je de dashboardverlichting van kleur kan wijzigen door een druk op een knop.

HET OORDEEL

Deze Lifan heeft dus zeker en vast bestaansrecht en we kunnen ons niet inbeelden dat hij je snel in de steek zal laten. Alle onderdelen lijken heel degelijk en de scooter doet wat hij moet doen, zonder meer. De carrosserie van de scooter doet misschien iets te plastiek aan, maar dat zie je ook bij andere scooters in dit segment. Voor de prijs moet je alvast niet terugdeinzen, de standaardversie kan je in je garage of tuinhuis zetten voor €1.999 euro, voor de deluxe versie betaal je zoals reeds gezegd amper €200 meer. Dat is helemaal niet veel als je op zoek bent naar een vervoersmiddel om korte afstanden mee te pendelen, af en toe een kleine boodschap te doen, of gewoon een beetje wil rondtoeren in de zon.





DE ESCOOTER: HET SLIMSTE PLAN B

Belgen zijn gek op hun wagen. Het gevoel van vrijheid en de wetenschap dat je op eender welk moment in de auto kan springen en ermee naar God-weet-waar kan rijden, zorgt ervoor dat de vierwieler wellicht nog lange tijd een must-have zal zijn voor de meesten onder ons. Het steeds drukker verkeer zorgt er wel voor dat sommige plaatsen niet altijd goed bereikbaar meer zijn. Als je naar een drukke stad moet kunnen de laatste kilometers van je reisweg door tal van files vaak bijzonder lang duren. Hierdoor maakt het vrijheidsgevoel dikwijls plaats voor frustratie. Maar niet getreurd, om ook dit laatste stukje aangenaam te laten verlopen kan een e-step wellicht de perfecte oplossing zijn.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE

SLIM PARKEREN

Niet enkel het tijdsverlies in de file, maar ook de tijd die je verliest bij de zoektocht naar een parkeerplaats in de stad kan ervoor zorgen dat je niet meer echt geneigd bent om met de wagen naar drukke stadscentra te rijden. Wanneer je dan toch een parkeerplaats hebt gevonden sta je meestal versteld van de prijs die je moet betalen om de wagen enkele uurtjes te mogen stallen. Het openbaar vervoer mag dan een oplossing zijn, maar daarmee verlies je je zo gekoesterde gevoel van vrijheid helemaal. Bussen en treinen rijden namelijk volgens (strakke) schema's waar je je verplaatsing helemaal moet aanpassen.

Het is dikwijls echter perfect mogelijk om vlak voor het begin van de file je wagen te parkeren op een rustige parking. Deze parkings, veelal gratis of stukken goedkoper dan die in de stad, of bij één of andere drukke trekpleister, bevindt zich meestal wel enkele kilometers van de eindbestemming. Dikwijls net te ver om te voet te doen, maar als je niet wil afhankelijk zijn van pendelbussen die je eventueel naar je locatie brengen, is een compacte e-step in de koffer het perfecte alternatief.

TIME IS MONEY

De laatste kilometers leg je met zo'n step quasi altijd een stuk sneller af dan wanneer je gewoon in je wagen blijft zitten. Iemand die ooit al eens met zo'n step heeft gereden weet daarnaast ook dat het gewoon plezant is om het laatste stukje van je traject met zo'n hip tweewielertje af te leggen. Wanneer je vaak in de stad moet zijn voor het werk, of wanneer je als bedrijfsleider een aantal personeelsleden in dienst hebt die regelmatig op verschillende adressen in drukke steden moeten zijn, kan de tijdsbesparing door het inzetten van e-step echt aanzienlijk zijn. Mocht je de reële kostprijs van de uren die verloren gaan in de file of in de zoektocht naar een parking effectief doorrekenen is de step ook sneller dan je denkt terugbetaald. Bovendien spaar je er een hoop frustratie mee uit tijdens het meest vervelende deel van je route.



MY ESCOOTER

Een perfect voorbeeld van zo'n elektrische step is de eScooter. Deze fabrikant is één van de pioniers in de branche en kan daarop teren op een zeer grote expertise. Bij eScooter hebben ze acht modellen in het gamma die allemaal inzetbaar zijn voor specifieke doeleinden. Zo zijn er modellen die amper 8 kilo wegen en dus bijzonder licht en compact zijn. Met deze compactste versies kan je tussen 15 en 20 kilometer afleggen voor je de step terug moet opladen. Andere modellen leggen dan weer een beetje meer gewicht in de schaal, maar met de zwaarste types uit het assortiment van eScooter kan je dan weer makkelijk 50 kilometer afleggen. Ruim voldoende om in een stad tal van klanten te gaan bezoeken.

Met een eScooter ben je zeker dat de gebruikte onderdelen van de hoogste kwaliteit zijn, maar daarnaast zijn er nog enkele niet te onderschatten voordelen. Zo is er op elke scooter een extra handgreep voorzien waarmee je de step makkelijk achter je aan kan meenemen als je er even niet op rijdt, zijn ze allemaal voorzien van een alarmsysteem en zit er bij aanschaf pechverhelping in de prijs inbegrepen. Omdat de eScooter wordt verkocht door een netwerk van professionele fietsdealers weet je ook altijd waar je terecht kan voor onderhoud en ben je er zeker van dat je nooit moet wachten op reserveonderdelen mocht er iets moeten hersteld worden. Omdat je de handgrepen kan verwijderen bij het achterlaten of parkeren is meteen ook een anti-diefstalstelsel voorzien. De lichtste versies van de eScooter zijn al beschikbaar voor minder dan 400 euro, waardoor de verhouding prijs-kwaliteit haast niet te evenaren is.

Meer informatie over de eScooter vind je op www.my-escooter.com, per mail op info@my-escooter.com of telefonisch op 0492/39 57 61

Momenteel loopt er trouwens een actie waar je 75 euro korting krijgt bij aankoop van een eScooter T2 door gebruik te maken van de code 'ecomobiel'

INTERVIEW

DAVID DELLO STRITTO OVER SUBARU'S ECOLOGISCHE AMBITIES



Wanneer we denken aan autoconstructeurs met groene ambities, dan denken we meestal niet meteen aan Subaru. Dit merk kennen we eerder als een volhardende bouwer van hoogpotige vierwielaandrijvers met een diep geloof in de techniek van boxermotoren. Ook Subaru onderneemt echter heel wat stappen om zijn impact op het milieu te reduceren en met name 2020 wordt daarin voor de Japanse constructeur een cruciaal jaar. Wij gingen daarom met een boekje vol vragen richting David Dello Stritto, Marketing & PR Manager van Subaru Europe.

TEKST: JORAM VAN ACKER - FOTO'S: SUBARU

EcoMobiël Magazine: Om algemeen te beginnen: welke stappen onderneemt Subaru vandaag om het milieu te beschermen?

David Dello Stritto: Dat is eigenlijk nog geen voor de hand liggende vraag voor een merk als Subaru. Met name hier in Europa communiceren wij niet veel over onze ecologische initiatieven, en dat komt eigenlijk vooral doordat we geen fabriek hebben in dit werelddeel. Als ik spreek over hoe groen onze sites zijn dan spreek ik dus voor onze collega's in de Verenigde Staten en in Japan. Maar onze fabriek in de VS is bijvoorbeeld een zogenaamde zero landfill site: alles wordt gerecycleerd zodat we uiteindelijk helemaal geen afval produceren. Dat is niet alleen goed voor het milieu, het bespaart ons ook miljoenen dollars aan afvalverwerking.



Het meest zichtbare deel van ons merk in Europa is natuurlijk het model-lengamma dat we hier verkopen en daarvoor kan ik nu voor de eerste keer zeggen dat we onze uitstoot drastisch zullen verminderen. Een eerste stap daarin zijn onze hybridemotoren die in de nieuwe Forester en XV op de markt komen.

EMM: Waarom werden de Forester en XV gekozen als eerste modellen om de ecologische aandrijflijn te ontvangen?

David DS: De reden daarvoor is eigenlijk heel simpel: die twee modellen alleen al bedragen zo'n 70% van onze totale verkoop. De XV is op zich goed voor 40% en de Forester voor 30%. Los daarvan zijn ze ook ruim genoeg om een extra batterijpakket in te bouwen zonder dat de binnenruimte daaronder lijdt.

EMM: Vanwaar de beslissing om voor jullie milieuvriendelijke modellen te beginnen met een zelfladende hybride-aandrijflijn en bijvoorbeeld geen plug-inhybride of volledig elektrische aandrijflijn?

David DS: Dat is zeker een bewuste keuze geweest. We hebben ook de technologie van een plug-inhybride bekeken en daar waren we in de eerste plaats niet zeker of onze klant zoiets wel wil. Een plug-inhybride is doorgaans

zwaarder dan een conventionele wagen en heeft minder bagageruimte omdat je de grote batterij ergens kwijt moet. Klanten die een XV of een Forester kopen kiezen vaak net voor deze modellen omdat ze zo ruim zijn dus daarvan willen we natuurlijk zo weinig mogelijk afwijken. Ook de mogelijkheid tot het trekken van een aanhangwagen wordt bij plug-inhybrides sterk verkleind en onze wagens worden toch vaak ingezet als werkpaard. We moeten dus rekening houden met onze klanten.

Zelfladende hybrides hebben een kleinere batterij en dus meer kofferruimte en minder gewicht, en behouden hun slaapcapaciteit. Ook de prijs kan lager gehouden worden dan in het geval van plug-inhybrides of al zeker ten opzichte van volledig elektrische wagens.

EMM: Is er dan naar de toekomst toe een interesse in andere ecologische alternatieven voor jullie wagens?

David DS: Het is nog relatief vroeg en we sluiten niets uit. Als we manieren vinden om de nadelen van de plug-inhybride te vermijden is er een grote kans dat we in de toekomst ook plug-ins zullen aanbieden. Wat we wel al zeker zijn is dat er een volledig elektrische Subaru komt maar we kunnen nog niet zeggen wanneer. We werken daarvoor samen met Toyota dus het zal een gedeelde ontwikkeling worden—in zekere zin gelijkaardig aan wat we met de BRZ ondernomen hebben. Vermoedelijk zullen we ons elektrische model binnen dit en drie jaar op de markt kunnen brengen. Met waterstof zijn we op dit moment niet bezig. We kijken eerst naar hybrides en onze tweede stap wordt volledig elektrisch.

EMM: Wordt ook aan het milieu gedacht bij de productie van jullie wagens?

David DS: Absoluut, dit is voor ons één van de gebieden waarin we uitblinken. Onze fabriek in de Verenigde Staten produceert jaarlijks 400.000 auto's maar we hebben daar al 14 jaar geen enkele vuilzak moeten buitenzetten. Als ik me niet vergis is ons record daar dat een enkel stuk verpakking al 26 keer gerecycleerd werd. Dus als een bezoeker onderweg naar onze fabriek bij een koffiezaak langsgaat, dan zal die ene persoon daar een grotere hoeveelheid afval in een vuilbak stoppen dan onze fabriek in meer dan een decennium.

Ook qua componenten die we in onze wagens monteren hebben we heel wat aanpassingen aangebracht in de voorbije jaren. Zo gebruiken we geen plastic montageclips meer maar zetten we nu in op metalen exemplaren en hebben we het schuim waarmee we onze zetels vullen vervangen door een eenvoudiger afbreekbaar materiaal.



HORWIN



MOTOCITY

Deerlijkstraat 162 B
8550 ZWEVEGEM
T: 056 75 81 67
W: www.motocity.be

GARAGE GEERAERTS ZERO E-SHOP

Ninoofsesteenweg 103
1750 LENNIK
T: 02 582 17 17
W: www.zero-e-shop.be

GO4ELECTRIC

Lange Lozanastraat 146
2018 ANTWERPEN
T: 03 216 11 70
E: Antwerpen@go4electric.be W: www.go4electric.be

GO4ELECTRIC

Ambachtenlaan 33
3001 HEVERLEE
T: 016 79 50 49
E: leuven@go4electric.be W: www.go4electric.be



We zetten dus echt sterk in op recyclage, ook naast ons productieproces. In Japan verzamelen bijvoorbeeld al onze werkplaatsen de gebruikte motorolie, die dan hergebruikt wordt om serres te verwarmen bij producenten van bloemen en planten waarmee we samenwerken. Hun gebruikte banden worden ook gerecycleerd: die worden tot kleine rubbersnippers verhakeld en nadien gebruikt om bijvoorbeeld tennisbanen mee te bedekken. We willen dus niet alleen onze auto's milieuvriendelijker maken, we denken ook na over hoe we die auto's produceren en uiteindelijk recycleren.

EMM: Tot slot een heel ruime vraag: wat betekent, volgens Subaru, mobiliteit binnen pakweg 10 jaar?

David DS: Dat is geen eenvoudige vraag, we hebben—net als alle andere fabrikanten trouwens—geen glazen bol om de toekomst te voorspellen. Mobiliteit moet en zal evolueren naar iets nieuws en wij geloven erin dat er een "e-" voor heel wat modelnamen zal komen te staan. Ook wij bij Subaru moeten daar rekening mee houden en moeten ons voorbereiden, maar we beseffen dat we als relatief kleine fabrikant niet de grootste stappen moeten proberen zetten. We zullen altijd blijven luisteren naar onze klanten zodat we hen het vervoersmiddel kunnen aanbieden dat aansluit bij hun manier van leven, maar dan zo groen mogelijk.

Ook op vlak van autonoom rijden kunnen we onmogelijk zeggen waar we heen gaan. We hebben een geheime faciliteit in Japan waar we experimenteren met zelfrijdende wagens.

We merken echter dat onze klanten niet meteen zitten te wachten op volledig autonome wagens maar eerder belang hechten aan soms simpele hulpmiddelen. Neem nu onze achterbankwaarschuwing, bijvoorbeeld. Een eenvoudige melding laat de bestuurder weten dat er nog iemand op de achterbank zit bij het uitstappen om te vermijden dat kinderen achterblijven in een hete wagen. Zoiets lijkt klein en logisch, maar ook dit maakt deel uit van de toekomst. Anderzijds houden we onze opties open en zijn we zelfs grote initiatieven als vliegende auto's aan het onderzoeken. Je weet uiteindelijk nooit waar mobiliteit in de toekomst heen zal gaan, maar we zullen er klaar voor zijn.

We kunnen wel met zekerheid zeggen dat onze Subaru's binnen 10 jaar nog steeds dezelfde kernwaarden zullen vertegenwoordigen als vandaag: ze zullen veilig, leuk en robuust zijn. En daarvoor kopen onze klanten een Subaru.



INTERVIEW

POLESTAR: NIEUWKOMER MET ERVARING

Het elektrische idee groeit en dat merken we steeds meer aan de markt. In de voorbije jaren zijn er heel wat nieuwe merken opgedoken, allemaal met geëlektrificeerde modellen in hun catalogus. Een veelbelovend voorbeeld van die tendens vinden we in Polestar, een ecologische afgeleide van het Volvo-concern. Wij gingen ons licht opsteken bij een aantal hooggeplaatsten binnen deze nieuwkomer.

TEKST: JORAM VAN ACKER - FOTO'S: POLESTAR





Polestar is één van de relatief talrijke nieuwe merken die in de voorbije jaren de kop op steken. Net als die andere start-ups, zoals NIO, Byton of Rivan, heeft Polestar een sterke focus op electromobiliteit. Daarnaast leggen ook bestaande constructeurs zich meer en meer toe op elektrificatie. Polestar weet echter heel goed waarin ze zich zullen onderscheiden van de grote groep, legt operationeel directeur Jonathan Goodman uit. "Een groot voordeel dat Polestar heeft is dat we niet vasthangen aan een bepaalde nalatenschap. We kunnen dus al onze creativiteit gebruiken om het merk van uit het niets op te bouwen." Dat de merknaam gedeeltelijk gebonden is aan Volvo is daarin geen probleem volgens Goodman: "Volvo en Geely zijn in zekere zin de ouders van Polestar. We hebben dus hun ondersteuning, maar we zijn vrij om af te wijken van hun afzonderlijke imago's."

DE KLANT CENTRAAL

Daarnaast wil het merk zich onderscheiden door auto's te maken die enerzijds de meest gebruiksvriendelijke zijn om te gebruiken maar ook de meest gebruiksvriendelijke om aan te kopen en te onderhouden. "We zijn als eerste om een wagen aan te bieden die een infotainmentsysteem van Android heeft," verklaart Goodman. "Dat betekent dus dat de gebruiker van de wagen geen verlies van connectiviteit heeft: de smartphone maakt een directe link met de wagen en je blijft verbonden."

"Maar misschien nog belangrijker is hoe we de wagen op de markt brengen," zegt de Polestar

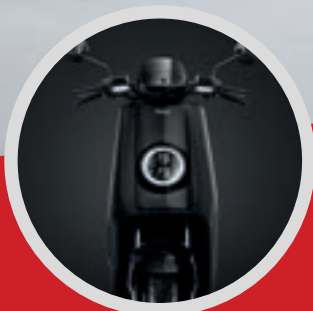
COO. "In onze wens om zo klantgericht mogelijk te zijn zullen Polestar-kanten hun wagen niet in een showroom aankopen maar wel online. We zullen vier vestigingen hebben in België—in Brussel, Luik, Antwerpen en Gent—en die zullen niet gevuld zijn met verkopers op commissie maar enkel en alleen met experts. Zo is er geen druk voor onze klanten," legt Goodman uit. Ook het onderhoud wordt eenvoudiger gemaakt: "Wanneer je Polestar onderhoud nodig heeft kan je een afspraak maken met een werknemer die de wagen voor je oppikt, onderhoudt en gewassen terugbrengt."

MEER DAN EEN ELEKTRISCHE WAGEN

Hoewel het nieuwe merk een sterke aanwezigheid wil creëren in de markt van elektrische wagens wil het met zijn modellen echter een groter publiek aanspreken dan enkel EV-geïnteresseerden. Zo is een Polestar niet gewoon een elektrische auto, het is ook een leuke auto, aldus Goodman. "We hebben historisch gezien enorme ervaring uit de racewereld mee en die kunnen we inzetten om echte rijderswagens te creëren. Onze Polestars zijn daardoor niet alleen snel maar sturen ook fantastisch. We moeten mensen gewoon zo ver krijgen dat ze één van onze wagens uitproberen, want dan zullen ze meteen overtuigd zijn," weet de Polestar-topman. "Dankzij zijn rijbereik van zo'n 470 kilometer is range anxiety namelijk geen kwestie meer en kunnen mensen zich volledig toeleggen op hoe leuk een elektrische wagen eigenlijk is."

Ook Sofia Björnsson beaamt dat de sportieve nalatenschap van de Polestar-naam nog steeds een grote rol speelt nu het een afzonderlijk merk geworden is. Zij was betrokken bij de ontwikkeling van de Polestar 1 en draagde daarbij dan ook een





MOTOCITY

Deerlijkstraat, 162 B
8550 Zwevegem
056.75.81.67
www.motocity.be

**GARAGE GEERAERTS
ZERO E-SHOP**

Ninoofsesteenweg 103
1750 Lennik
02 582 17 17
www.zero-e-shop.be

GO4ELECTRIC

Lange Lozanastraat 146
2018 Antwerpen
03/216.11.70
Antwerpen@go4electric.be
www.go4electric.be

GO4ELECTRIC

Ambachtenlaan 33
3001 Heverlee
016/79.50.49
leuven@go4electric.be
www.go4electric.be



deel van de verantwoordelijkheid om het imago van de nieuwe constructeur vorm te geven. "Je zal Polestar altijd met performance verbinden," zegt Björnsson. "Het merk mag dan wel voor 50% in handen van Volvo zijn, maar we willen wagens bouwen die zich qua rijervaring toch onderscheiden van de Volvo-modellen. Het is eigenlijk het beste van twee werelden," gaat ze verder: "we hebben de financiële en technologische knowhow van Volvo, maar we kunnen ons toch profileren als een innovatieve constructeur met een eigen karakter."

EEN DUURZAME TOEKOMST

Polestar wil niet alleen de aandrijflijn van zijn wagens ecologisch maken, Björnsson legt uit dat ze ook nadenken over hoe ze de processen eromheen zo milieuvriendelijk mogelijk kunnen doen verlopen. "We werken samen met LG Chem voor de batterijen in de Polestar 2 en daarvoor zijn we steeds in gesprek met hen om te verzekeren dat de herkomst van de batterijen traceerbaar is," zegt Sofia Björnsson. "Het is ook belangrijk voor ons dat de batterijen nadien op een duurzame manier gerecycleerd worden, maar daarvoor zijn we momenteel nog

concrete plannen aan het ontwikkelen. Er zijn verschillende alternatieven: we kunnen de kostbare metalen in de batterijen hergebruiken, of we kunnen zelfs de hele batterij een opfrisbeurt geven en hergebruiken in een andere sector," legt ze uit. "Wat we wel al voorzien hebben in onze Polestar 2 is dat de batterijen in modules vervangen kunnen worden. Zo moet niet het hele batterijpakket weggesmeten worden wanneer er defecten zijn."

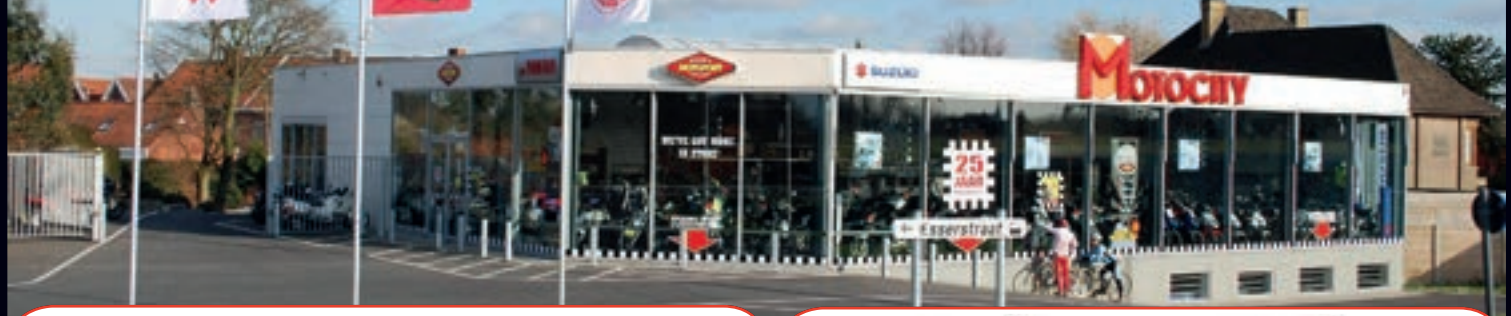
Dat het hele concept van individuele mobiliteit anders en beter kan, daarover zijn alle stemmen binnen Polestar het eens. "Niet iedereen hoeft een wagen te bezitten," begint Björnsson. "Autodelen of leasing zijn opties waarbij mensen gebruik kunnen maken van een auto wanneer ze die nodig hebben maar de wagen ook kunnen doorgeven." COO Jonathan Goodman denkt eveneens in die richting: "Autodelen zal hoe dan ook een groot deel van de toekomst van mobiliteit worden, maar het is daarin ook belangrijk dat er efficiënte verbindingen tussen auto's en openbaar vervoer komen. Hoe je het ook bekijkt, we zijn ervan overtuigd dat de auto een grote rol zal blijven spelen in een duurzame toekomst."





Deerlijkstraat 1628 - 8550 ZWEVEGEM
 Tel. 056 758167 - www.motocity.be

SPECIALIST ELEKTRISCHE TWEEWIELERS





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.

GILCON
New 4AS

Geldenaaksebaan 321-454 3001 Leuven (Haasrode) 016 40 03 27
Ninoofsesteenweg 570 1070 Anderlecht 02 425 26 20

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.

The Aviation Pioneers Squad

Scott Kelly
Rocio Gonzalez Torres
Luke Bannister



AVENGER


BREITLING
1884

#SQUADONAMISSION



| HULPIAU OOSTENDE

Leopold II-laan 21 / 8400 Oostende
059 70 35 59 / www.hulpiau.be

| VANHOUTTEGHEM GHENT | FRANSSEN JUWELIERS

Dampoortstraat 1-3 / 9000 Gent
09 225 50 45 / www.vanhoutteghem.com 011 22 42 58 / www.franssenjuweliers.be

| TENSEN JUWELIERS

Huidevettersstraat 46 / 2000 Antwerpen
03 231 98 98 / www.tensen.be

AVENGER NIGHT MISSION

NEWS

Renault biedt lpg-installatie aan op Clio en Captur

Renault biedt de Clio en Captur 1.0 TCe 100 voortaan ook uit met een lpg-installatie. Daarmee kun je tegelijk goedkoper en schoner rijden.

Lpg is in onze contreien als brandstof een beetje in de vergetelheid geraakt, maar voor veelrijders is het nog altijd een schoon en betaalbaar alternatief voor een diesel. Lpg of liquified petroleum gas is een mengsel van butaan en propaan. Bij de verbranding ervan komen minder schadelijke stoffen vrij (koolstofmonoxide, koolwaterstoffen en stikstofoxide), maar ook minder CO₂ in vergelijking met een benzine motor. In het geval van de Clio en de Captur spreken we over een daling van 8 procent ten opzichte van een TCe 100 op benzine.

ONDER DE VLOER

Concreet krijgen deze lpg-varianten een bijkomende lpg-tank onder de koffervloer, op de plek waar normaal het reservewiel zit (de kofferinhoud blijft dus in beide gevallen gevrijwaard). De combinatie van een volle gastank (32 liter in de Clio, 40 in de Captur) én een volle benzinetank levert beide modellen een rijbereik op van meer dan 1.000 kilometer. Er zijn in ons land meer dan 600 lpg-verdeelstations, en in heel Europa verdeelt volgens Renault gemiddeld één tankstation op vier ook lpg.



MINDER DUUR

De bestuurder kan zelf kiezen op welke brandstof (lpg of benzine) de driecilinder draait, via een schakelaar in de auto. Doet hij dat niet, dan beslist de elektronica om zoveel mogelijk op gas te rijden. Omdat lpg een lager calorisch gehalte heeft dan benzine, ligt het verbruik wel een stuk hoger: 7,7 l/100 km volgens de WLTP-cyclus tegenover 5,4 voor de Clio, en 8,2 l/100 km tegenover 6,0 voor de Captur. Daartegenover staat dat 1 liter lpg aan de pomp ongeveer 60 à 70 procent minder kost dan loodvrije benzine, zodat het totaalplaatje toch nog interessant uitdraait.

MEERPRIJS VAN 1.000 EURO

De TCe 100 LPG-variant kost 18.500 euro in het geval van de Clio en 21.175 euro voor de Captur, wat op de kop 1.000 euro meer is dan voor de gewone TCe 100 op benzine. Een nadeel is wel dat je met lpg-auto's doorgaans niet binnen mag in overdekte parkeergarages.

BRON: AUTOGIDS.BE

BMW lost meer info over i Hydrogen NEXT

De samen met Toyota ontwikkelde waterstofauto van BMW op basis van de X5 kennen we al sinds september, maar nu weten we ook iets meer over de aandrijflijn van de i Hydrogen NEXT.

BMW toonde op het salon van Frankfurt afgelopen jaar de vrucht van zijn samenwerking met Toyota: de i Hydrogen NEXT, een X5 met een brandstofcel aan boord. "Waterstof zou op lange termijn best de vierde peiler van ons gamma aandrijflijnen kunnen worden. De grootste modellen in onze X-familie zouden daarvoor het meest geschikt zijn", aldus Klaus Fröhlich, R&D-baas bij BMW. De nadruk ligt hier op de 'lange termijn', want BMW gaat maar een kleine testreeks van deze waterstof-X5 uitbrengen in 2022. Een productiemodel met brandstofcel komt er niet voor 2025, afhankelijk van hoe de markt dan in elkaar zit.

IX3

De voordelen van waterstof tegenover een elektrische auto met batterij zijn de grotere actieradius en het snellere tanken - op voorwaarde natuurlijk dat de infrastructuur aanwezig is om het goedje daadwerkelijk te kunnen verkrijgen. BMW geeft nog steeds het theoretische rijbereik van de i Hydrogen NEXT niet mee, maar weet wel te vertellen dat de twee waterstoftanks onder een druk van 700 bar een capaciteit



hebben van 6 kilo H₂. Om een idee te geven: de lichtere en compactere Hyundai Nexo kan 6,3 kilo tanken en heeft een WLTP-rijbereik van 666 kilometer.

Het waterstofgas van de BMW voedt een brandstofcel die tot 125 kW (170 pk) kan genereren voor de kleine batterij, die op zijn beurt dan weer een elektromotor van 275 kW (374 pk) voedt. Daarmee moet de i Hydrogen NEXT toch vlot van zijn plek komen. Die elektromotor krijgen we trouwens binnenkort te zien, want het is dezelfde krachtbron als in de iX3, die dit jaar op het toneel zou moeten verschijnen.

BRON: AUTOGIDS.BE

FORD KUGA HYBRID



NIEUWE KUGA PLUG-IN HYBRID

De perfecte combinatie van stijl, functionaliteit en efficiëntie. Naar de stad of een ruige roadtrip? De nieuwe Ford Kuga Plug-in Hybrid geeft u altijd de optimale SUV-ervaring. 56 km elektrische autonomie en volledige vrijheid dankzij de zuinige benzinemotor. Tot 645 liter opbergruimte en de kracht om 2.100 kg probleemloos aan te hangen. Ontdek de nieuwe Ford Kuga Plug-In Hybrid in onze showroom.

**32GR CO₂
GEEN TAKS
100% FISCAAL AFTREKBAAR**



Garage Geeraerts n.v.
Onze Service... maakt het verschil !!!

Ninoofsesteenweg 103 - 1750 Lennik - Tel: 02/582.17.17 www.Geeraerts.be

Å 1,4-7,0 L/100 KM. Æ 32-163 G/KM CO₂. (WLTP)

Milieu-informatie (KB 19/03/2004): www.nl.ford.be/milieu. Verbruikswaarden en CO₂-emissies zijn gemeten op basis van een voertuig met basisuitrusting. Optionele uitrustingen (zoals velgen en/of banden) kunnen deze gegevens beïnvloeden. De verkopende Ford-verdelers, Ford en de fabrikant van het voertuig zijn hiervoor niet aansprakelijk. Het afgebeelde voertuig kan afwijken van de vermelde wagen. Contacteer ons voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig, het afgebeelde voertuig of prijs, of raadpleeg www.nl.ford.be.

♦ GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. ford.be.

Zero-e-shop

It's our nature

✓ 15% éénmalige aftrek in personenbelasting

✓ Geen taksen

✓ 100% fiscaal aftrekbaar



www.zero-e-shop.be

Garage Geeraerts Ninoofsesteenweg 103 Lennik 02/582.17.17



NEWS

ACEA & Trump willen coronacrisis gebruiken om emissieregels te versoepelen

In Europa gebruiken de lobbygroepen van de auto-industrie de coronacrisis als excuus om te proberen de CO₂-doelstellingen uit te stellen, terwijl in de VS president Trump van de gelegenheid gebruikmaakt om Obama's regels terug te draaien.

In een sterk staaltje opportunisme hebben de verenigingen van de autoconstructeurs (ACEA), leveranciers (CLEPA), bandenfabrikanten (ETRMA) en garages (CECRA) een brief gestuurd naar Ursula von der Leyen, voorzitter van de Europese Commissie, om de CO₂-doelstellingen nog wat uit te stellen. Als reden hiervoor geven ze de coronacrisis op, die de sector veel geld kost en bovendien de ontwikkelingen stilletgt. Maar volgens Transport & Environment heeft deze crisis helemaal geen negatieve impact op de gemiddelde CO₂-uitstoot van verkochte wagens. Integendeel zelfs.

ONTERECHT?

T&E verwijst naar de bankencrisis van eind 2008, die als gevolg had dat de consument eerder kleinere en zuinigere wagens ging kopen. Het resultaat: een recorddaling van de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe wagens met 5,1%. De organisatie ziet daarom geen reden waarom het vooropgestelde vlootgemiddelde van 95 g/km dit jaar niet gehaald zou kunnen worden, aangezien een daling van de verkoop in absolute aantallen geen invloed heeft op dat gemiddelde. Dat wordt natuurlijk wel beïnvloed door het soort auto's dat wordt verkocht, en laat nu net de op dit moment lucratieve SUV's minder goed scoren op het vlak van verbruik.

Bovendien ligt de Europese verkoop van EV's in de eerste twee maanden met 6% marktaandeel (een record!) perfect binnen de volgens T&E noodzakelijke 3 tot 7%. En als de algemene verkoop van 2020 sterk



afzwakt, zouden die eerste twee maanden bovendien extra belangrijk kunnen zijn. Opvallend is dat de drie grote Duitse autogroepen, VW, Daimler en BMW, al hebben laten weten het voorstel om de CO₂-doelstellingen uit te stellen, niet te steunen.

TRUMP DRAAIT TERUG

Ook in de VS wordt van de coronacrisis geprofiteerd om regels door te voeren terwijl de publieke aandacht op iets anders is gevestigd. President Trump zou namelijk volgens Electrek, een nieuwswebsite over elektrisch vervoer en duurzame energie, van plan zijn de verbruiksmaatregelen te versoepelen die ingevoerd werden door president Obama. De oorspronkelijke verplichting voor de constructeurs was om elk jaar een gemiddelde verbruiksdaling van 5% te realiseren tussen 2021 en 2026, met als doel een gemiddeld theoretisch verbruik van 54,5 miles per gallon, oftewel 4,4 l/100 km. Voor Trump is een daling van 1,5% al genoeg, met als drogreden dat auto's dan goedkoper en/of veiliger kunnen worden. In september werd het al verboden voor staten om individuele emissiestandaarden in te voeren.

BRON: AUTOGIDS.BE

Opvolger BMW 7-Reeks krijgt elektrische topversie

De topversie van de volgende BMW 7-Reeks krijgt een volledig elektrische aandrijving en wordt dus een concurrent voor de op stapel staande Mercedes EQS.

Mercedes werkt aan een elektrische S-Klasse, een productieverversie van de Vision EQS die ze vorig jaar op het Autosalon van Frankfurt toonden. En Jaguar zou de huidige XJ vervangen door een volledig elektrische limousine, gebaseerd op het platform van de I-Pace. En nu zegt ook BMW die strategie te willen volgen met de volgende 7-Reeks. De topversie van de Beierse luxelimousine ruilt zijn V12-biturbo voor een 100% elektrisch aandrijfgeheel. Dat zegt BMW-topman Oliver Zipse.

BMW zwijgt over de specificaties van dat elektrische aandrijfgeheel, maar dankzij de Power BEV Concept op basis van de 5-Reeks weten we ongeveer wat we mogen verwachten. Dat ontwikkelingsprototype brengt drie elektromotoren in stelling, goed voor een systeemvermogen van 721 pk. De BMW Power BEV beschikt over vierwielaandrijving:



en van de drie elektromotoren staat op de vooras, de andere twee bekommeren zich om de achterwielen. Ze werken onafhankelijk van elkaar en creëren e-torque vectoring, wat volgens BMW superieur is aan het actieve M-differentieel dat de huidige M5 tussen de achterwielen heeft steken. Er treedt immers geen herverdeling van het koppel op, elk achterwiel krijgt zoveel power als de banden maximaal aankunnen.

BRON: AUTOGIDS.BE

Elegance is an attitude

Simon Baker

Simon Baker

LONGINES®



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

NEWS

Problemen met de ID.3, geeft nu ook VW zelf toe

Softwareproblemen hinderen de productie van de Volkswagen ID.3. Momenteel staan er duizenden afgewerkte exemplaren op een update te wachten die nog ontwikkeld moet worden. Schiet Daimler VW te hulp?



De Duitse media maken al enkele maanden melding van problemen met de elektrische VW ID.3, die sinds eind 2019 van de band rolt in het Duitse Zwickau. Halverwege maart 2020 staakte Volkswagen de productie, een maatregel ingegeven door de coronacrisis. Maar de Duitse constructeur heeft andere katten te geselen, want de tot dusver geproduceerde exemplaren zijn nog lang niet klaar. Softwareproblemen maken de elektrische VW ID.3 tot een zorgenkind.

Dat geeft Wolfsburg nu ook toe. "Het loopt inderdaad niet zoals het moet", klinkt het schoorvoetend. Het zou gaan om meer dan 20.000 wagens, die op parkeerplaatsen staan te wachten op een update.

WACHTEN TOT 2021?

De Volkswagen ID.3 is het eerste elektrische voertuig van de VW-groep dat op de modulaire MEB-structuur staat. Die speciaal voor elektrische auto's ontwikkelde architectuur is meer dan enkel hardware, maar introduceert ook een volledig nieuw softwareplatform dat de elektromotor en de batterijen koppelt met de andere functies van de wagen. En net daar loopt het dus fout, maar de Duitse constructeur vindt niet voldoende hoogopgeleide IT-specialisten om de softwareproblemen snel een halt toe te roepen. De noodzakelijke updates worden momenteel manueel ingevoerd, maar Volkswagen denkt eraan enkele functies voorlopig uit te schakelen en pas later over-the-air te introduceren.

Officieel staat de marktintroductie van de elektrische Volkswagen ID.3 op dit moment gepland voor deze zomer (aanvankelijk was er sprake van de lente...), maar de coronacrisis zou een uitstekend excuus kunnen zijn om de lancering uit te stellen naar de herfst van 2020. Al zijn er kwatongen die beweren dat zelfs 2021 scherp wordt, wat een ferme streep door de rekening zou zijn, aangezien VW die EV-modellen nodig heeft om de Europese CO₂-boetes te vermijden. Ook de overige modellen die onder meer Audi, Seat en Skoda plannen op die elektrische MEB-basis, zouden intussen vertraging opgelopen hebben.

BIEDT DAIMLER EEN HELPENDE HAND?

Hoewel de softwareproblemen al maanden spelen, heeft Volkswagen nog altijd geen pasklaar antwoord kunnen verzinnen. In Wolfsburg is het dan ook alle hens aan dek. Zo zouden de hoge VW-bonzen zelfs toenadering gezocht hebben tot Daimler, met het voorstel een Duits front te vormen tegen de Amerikaanse en de Chinese EV-vloedgolf die Europa dreigt te overspoelen. En met de vraag of de Mercedes-ingenieurs dan ook even naar de software van de ID.3 zouden willen kijken...

Daimler ziet weinig graten in een dergelijke samenwerking; momenteel verkiezen ze BMW als EV-partner tegen Tesla, Polestar en dergelijke.

BRON: AUTOGIDS.BE

Porsche gaat gratis opladen aanbieden

Klanten van de Porsche Taycan en plug-in hybride modellen gaan de batterijen van hun auto gratis kunnen opladen aan 2.000 laadpalen in 20 landen.

Zoals bij Tesla vroeger zullen Porsche-klanten die een laadbeurt nodig hebben zich kosteloos kunnen inpluggen voor een pauze, een vergadering of een uitje. De constructeur neemt namelijk 1.035 gratis laadpunten in gebruik in 20 landen. Daar komen er nog 900 bij tegen het einde van het jaar. Deze gratis laadpalen zijn enkel voor Porsche-rijders. Maar in tegenstelling tot bij Tesla gaat het niet over superchargers, maar over driefasige laders op wisselstroom van 400 V (16 A) die ook compatibel zijn met de plug-in hybrides van Porsche. Het systeem van 'destination charging' met speciale parkeerplaatsen zal beschikbaar worden bij handige punten voor de klanten: hotels, luchthavens, musea, winkelcentra, sportclubs en jachthavens.



BRON: AUTOGIDS.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



MOTOCITY

Deerlijkstraat 162 B - 8550 Zwevegem
056 75 81 67
www.motocity.be

GO4ELECTRIC

Lange Lozanastraat 146 - 2018 Antwerpen
03 216 11 70
Antwerpen@go4electric.be

GO4ELECTRIC

Ambachtenlaan 33 - 3001 Heverlee
016 79 50 49
leuven@go4electric.be - www.go4electric.be

GO4ELECTRIC

Lion D'Orweg 13-15 - 9300 Aalst
053 78 20 17
aalst@go4electric.be - www.go4electric.be

CASU MOTOS

Rue de Bomerée 11 - 6032 Charleroi
071 36 69 38

CASU MOTOS

Rue des Guimauves 3 - 7033 Mons
065 36 36 39
www.casumotos.com

S
SUPER
SOCO



Classic elements, distinctive of a Café Racer



GO4ELECTRIC

Lange Lozanastraat 146 - 2018 Antwerpen
T 03 216 11 70

www.go4electric.be
Antwerpen@go4electric.be

GO4ELECTRIC

Ambachtenlaan 33 - 3001 Heverlee
T 016 79 50 49

www.go4electric.be
leuven@go4electric.be



GARAGE

GEERAERTS ZERO E-SHOP

Ninoofsesteenweg 103 - 1750 Lennik
T 02 582 17 17

www.zero-e-shop.be



MOTOCITY

Deerlijkstraat, 162 B - 8550 Zwevegem
T 056 75 81 67

www.motocity.be



SCHOCKAERT **MOTOR SERVICES**

Lion d'Orweg 13 - 9300 Aalst
T 053 78 20 17

www.schockaertmotorservice.be



CYCLES DEVOS

Avenue de la Couronne 500
1050 Ixelles
02 648 62 72

www.cyclesdevos.be

KIELS SCOOTER CENTER

Boomsesteenweg 518
2020 Antwerpen
03 238 32 66

www.kielsscootercenter.be

QOODER

ADVANCED MOBILITY SOLUTIONS

NEWS

Gumpert Nathalie introduceert ingenieuze 2Way-aandrijving

Roland Gumpert is terug en hoe. Want deze Nathalie is niet zomaar een sportcoupé, maar eentje met een slim 2Way-aandrijfgeheel dat brandstofcellen gebruikt om de elektromotoren van stroom te voorzien.

Bij Audi Sport was Roland Gumpert de grote pleitbezorger van de Quattro-vierwielaandrijving en ook met de Apollo experimenteerde hij er duchtig op los. Zo nam hij in 2008 deel aan de 24 Uur van de Nürburgring met een hybride variant van de Apollo. Maar met de Nathalie zet hij niet een, maar meteen twee of zelfs drie technologische stappen vooruit. Deze coupé wordt immers aangedreven door het 2Way-energiesysteem: elk wiel krijgt een elektromotor, die elektriciteit tanken via een in de wagenvloer ondergebracht accupakket dat opgeladen wordt via onder de "motorkap" geplaatste brandstofcellen op methanol.

Door een chemische reactie in de brandstofcellen worden de batterijen voortdurend bijgeladen, een proces dat versterkt wordt tijdens het accelereren en het remmen. We kunnen dus over een echte zelfladende



hybride spreken. De Gumpert Nathalie hoeft dus niet aan de stekker, drie minuten volstaan om de brandstoftank met methanol te vullen. Dat vertaalt zich in een rijbereik van zo maar eventjes 821 kilometer. In Eco-modus zou de Nathalie zelfs 1.200 kilometer halen op een volle tank. Het hybride aandrijfgeheel ontwikkelt een systeemvermogen van 536 pk voor een maximumkoppel van 989 Nm, wat volstaat om de sportcoupé in 2,6 seconden van 0 naar 100 km/u te jagen en om hem een topsnelheid van 306 km/u te bezorgen.

WIE IS ROLAND GUMPERT?

Roland Gumpert is niet de eerste de beste. In het verleden was hij baas van Audi Sport, waar hij verantwoordelijk was voor het rallyprogramma. Gumpert is een van de geestelijke vaders van de Audi Quattro en daarop gebaseerde Audi Sport Quattro, de rallywagens waarmee de Duitse constructeur de begindagen van de Groep B-racerij kleurde. Daarna startte de in Ziegenhals geboren en in Ingolstadt getogen Duitser zijn eigen sportwagenmerk op, wat in 2005 tot de Apollo leidde. Die supersportwagen werd aangedreven door een opgevoerde V8 van Audi-origine. De Apollo zou opgevolgd worden door de Tornado. Dat ambitieuze avontuur liep slecht af, want Gumpert stapte uit het project dat hij zelf opgestart had. Van de geplande oplage wist hij slecht een fractie te verkopen, waardoor hij jarenlang op de rand van het faillissement balanceerde.

Uiteindelijk zou een investeringsgroep uit Hong-Kong de Gumpert Sportwagenmanufaktur overnemen en een doorstart maken als Apollo Automobil. De Apollo zou als basis dienen voor de Arrow, die later vervelde tot de Intensa Emozione. Intussen kroop het bloed waar het niet lopen kon. Want Roland Gumpert startte een nieuw project op, gebaseerd op de Gumpert Explosion Concept uit 2014. Het resultaat? Deze Nathalie, waarvan er 500 exemplaren gebouwd zullen worden. Prijskaartje? Tussen de 300.000 en de 500.000 euro...

BRON: AUTOGIDS.BE

CASU MOTOS SCOOTERS

**SPECIALIST
VAN ELEKTRISCHE
TWEEWIELERS IN
HENEGOUWEN**

3 RUE DES GUIMAUVES
B7033 ZI CUESMES

11 RUE DE BOMERÉE
B6032 MONT SUR MARCHIENNE



MOTO'S – SCOOTERS
DE GROOTSTE MERKEN 100% ELEKTRISCH EN HYBRIDE

ZERO - LIFAN - FD MOTORS - HONDA

MEER INFO OP WWW.CASUMOTOS.COM

NEWS

Bollinger biedt E-chassis te koop aan

Om de ontwikkelingskosten van de B1 en de B2 terug te verdienen, zal de Amerikaanse constructeur het voor de elektrische terreinwagens ontwikkelde E-chassis ook te koop aanbieden.

Bollinger is een Amerikaanse start-up die in 2018 het levenslicht zag. Momenteel zijn ze volop bezig met de B1 en de B2, elektrische terreinwagens die begin 2021 productieklaar zouden moeten zijn. De B1 is een pick-up, de B2 draagt een klassiek koetswerk. Het design is opvallend hoekig, maar niet zo extreem als dat van de Tesla Cybertruck. Om de ontwikkelingskosten draaglijk te houden, heeft Bollinger besloten om de modulaire architectuur waarop de B1 en de B2 bouwen binnenkort te koop aan te bieden.

Bollinger noemt dat modulaire platform "E-chassis" en belooft een maximaal laadvermogen van 2,3 ton. De B1 en de B2 beschikken sowieso over 2 elektromotoren en dus over vierwielaandrijving, goed voor een systeemvermogen van dik 600 pk en een maximumkoppel van 900 Nm. De terreinwagens komen met een variabele rijhoogte en krijgen een versnellingsbak met twee verhoudingen en vergrendelbare differentieën. Je houdt wel de keuze tussen een batterijpakket van of 120 of 180 kWh, maar het blijft voorlopig raden naar een WLTP-conform rijbereik.

BRON: AUTOGIDS.BE



Coronavirus: goed carpoolen en autodelen

Midden in de Covid-19-crisis moet je waakzamer zijn bij het autodelen. Er zijn maatregelen genomen door autodeeldiensten als Cambio.

In de logica van het vermijden van plaatsen waar je sneller wordt blootgesteld, is carpoolen niet zo populair en wordt het zelfs afgeraden. Van hun kant hebben de autodeeldiensten maatregelen genomen. Ze

willen zich geruststellend tonen door te zeggen dat ze 'veiliger' zijn dan openbaar vervoer. Er zijn dan ook sanitaire maatregelen genomen om de risico's op besmetting in deelauto's te beperken. Cambio zegt zijn techniciens te hebben ingelicht. Voor hun veiligheid zijn ze beter uitgerust om onderhoud aan de auto's uit te voeren. Klanten genieten verbeterde en vermenigvuldigde reinigingsbeurten.

SCHONE HANDEN

Cambio neemt uiteraard het advies van de regering op en raadt aan om de handen regelmatig te wassen met zeep of een ontsmettingsgel. Het bedrijf levert die producten niet zelf, omdat er snel tekorten ontstaan en de klanten ze vaak 'lenen'. Ze vragen dus aan hun gebruikers om hun burgerzin aan te spreken en respect te hebben voor de basisregels van gezondheid en hygiëne. Deze vaststellingen en opmerkingen zijn natuurlijk ook van toepassing in taxi's en Ubers die, in principe, na elke klant hun stuur, versnellingsboek en dashboard moeten reinigen.

BRON: AUTOGIDS.BE



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

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

part of  Leie
Mobility
Group.

MAXUS EV80 – ZERO EMISSION!



100%
ELEKTRISCH



0%
UITSTOOT



950 KG
LAAD-
VERMOGEN



1200 KG
TREK-
VERMOGEN



2H
SNELLADEN



8,5H
LADEN AAN
WALLBOX



56 KWH
BATTERIJ-
CAPACITEIT



MOTOR
92 KW – 320 NM

De **Maxus EV80** koppelt milieuvriendelijkheid aan gebruiksgemak. Met zijn elektrische motor van 92 kW stoot de EV80 welgeteld 0 gram CO₂ uit. Dankzij zijn laadruimte van 9,7 m³ en een laadvermogen tot 950 kg levert u in alle stadscentra, ook in de lage emissiezones. Beschikbaar als bestelwagen en chassis cabine.

Maxomotive N.V. | Pierstraat 229, 2550 Kontich | www.maxusmotors.be



MAXUS