

# ecoMOBIEL

UW MAGAZINE OVER PASSIEVOL RIJDEN MET ELEKTRISCHE, HYBRIDE EN ALLE ANDERE ECO-VOERTUIGEN 22

## Nieuwe CAPTUR E-TECH Plug-in Hybrid DE FRANSE REVOLUTIE



**VOLVO XC40  
T5 TWIN  
ENGINE**  
P 24



**TOYOTA  
CAMRY  
HYBRIDE  
COMEBACK**  
P 40



**ECO BEDRIJFS-  
VOERTUIGEN**  
P 66



**HYBRIDE &  
PLUG-IN**  
P 74



1,0 – 3,0 L/100 KM • 23 – 67 G/KM CO<sub>2</sub> (WLTP). Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig. Milieu-informatie KB 19/3/2004: [www.mercedes-benz.be](http://www.mercedes-benz.be) - Geef voorrang aan veiligheid.  
\*Volgende Plug-in Hybrid modellen zijn verkrijgbaar: A-Klasse, B-Klasse, CLA en GLA: benzinemotor; C-Klasse, E-Klasse, GLC en GLE: benzine- of dieselmotor.

# Mercedes-Benz Plug-in Hybrids.

Meer power, minder verbruik.

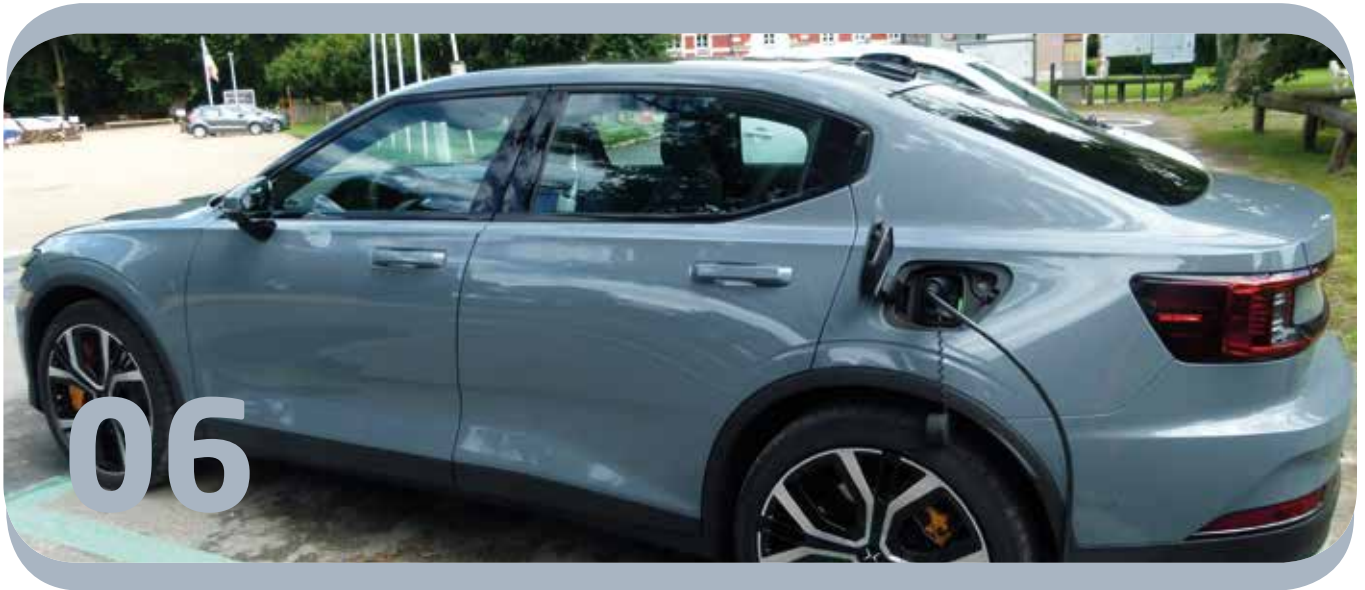
Beschikbaar met diesel- of benzinemotor.\*

Ontdek onze Plug-in Hybrid modellen  
op [www.mercedes-benz.be/eqpower-nl](http://www.mercedes-benz.be/eqpower-nl).

**EQ** POWER







**06-PRIMEURTEST: POLESTAR 2 14-HYUNDAI NEXO FUELL CELL  
18-FIAT 500C HYBRID 24-VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE 28-BMW  
X3 XDRIVE 30E 36-NIEUWE 48V MILD HYBRIDE ZESCILINDER-IN-  
LIJN DIESEL VULT PLUG-IN HYBRIDE RANGE ROVER AAN 40-TOYOTA  
CAMRY: HYBRIDE COMEBACK 44-SUBARU FORESTER E-BOXER 48-MG  
ZS EV 53-NEWS 66-DOSSIER ELEKTRISCHE BEDRIJFSVOERTUIGEN  
70-ZORGEN ELEKTRISCHE WAGENS VOOR BRANDGEVAAR IN  
PARKEERGARAGES? 74-HOT & EFFICIENT HYBRIDES EN PLUG-INS**

**JAARGANG 6, AUGUSTUS 2020, NUMMER 22** | 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](http://www.ecodrivingemotion.be) | HOOFDREDACTEUR: Erik De Ridder – e-mail: [edr@eventbox.be](mailto:edr@eventbox.be) | REDACTIE: Anja Van Der Borgh, Jeroen Coteur, Wim Vander Haegen, Jacques Legros, Pascal Dewulf, Jan Van Geel | VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Erik De Ridder, Event & Expo Belgium - Atomveldstraat 8 bus 6 9450 Denderhoutem | ART DIRECTOR: Bert Wagemans | DRUK: Quadra - Drifosett | SALES: Erik De Ridder – tel.: 0486 131313, e-mail: [edr@eventbox.be](mailto:edr@eventbox.be), Ine Vanbesien – tel.: 0472 90 06 17, e-mail: [iv@eventbox.be](mailto:iv@eventbox.be), | SECRETARIAAT & TRAFFIC ADVERTENTIES: Hilde De Ridder – tel.: 09 228 22 84, email: [traffic.leo@telenet.be](mailto: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](mailto:traffic.leo@telenet.be)



MAAK VAN EEN KEUZE  
UW BESTE BESLISSING.  
BMW ELECTRIFIED.

DE BMW X2 PLUG-IN HYBRIDE.  
99,6% FISCAAL AFTREKBAAR.



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

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

1,7-1,8 l/100 km • 38-41 g/km CO<sub>2</sub> (WLTP)

**BMW Dejonckheere Roeselare**

Oostnieuwkerksesteenweg 136  
8800 Roeselare  
051 22 70 22  
[www.dejonckheere.bmw.be](http://www.dejonckheere.bmw.be)

**BMW De Schepper**

Prins Boudewijnlaan 53  
9100 Sint-Niklaas  
03 766 00 06  
[www.bmwdeschepper.be](http://www.bmwdeschepper.be)

**BMW Brussels**

Leuvensesteenweg 864  
1140 Brussel  
02 730 49 11  
[www.bmwbrussels.be](http://www.bmwbrussels.be)



#joyelectrified by 

**BMW Gregoir Jette**

Tentoonstellingslaan 317  
1090 Jette  
02 474 04 74  
[www.gregoir.bmw.be](http://www.gregoir.bmw.be)

**BMW Gregoir Puurs**

Rijksweg 29-31  
2870 Puurs-Sint-Amands  
03 886 24 12  
[www.gregoir.bmw.be](http://www.gregoir.bmw.be)

**BMW Gregoir Dendermonde**

Bevrijdingslaan 199  
9200 Dendermonde  
052 26 13 42  
[www.gregoir.bmw.be](http://www.gregoir.bmw.be)

## PRIMEURTEST: POLESTAR 2

# RISING (POLE)STAR

Polestar werd binnen de Volvo-groep opgericht als de performance afdeling van het merk. Sinds 2017 zet het zichzelf als eigen merk op de markt. Met als specialisatie enkel elektrische auto's. Dat resulteerde vooreerst in de Polestar 1, een indrukwekkende coupé met 600 pk en 1000 Nm en plug-in hybride. Het was wachten tot nu op een volledig elektrisch model. En die heet eenvoudig Polestar 2. De Tesla model 3-killer zegt iedereen, al willen ze het bij Polestar niet zo direct gezegd hebben, ze mikken op het premium segment met concurrenten als Audi A4, BMW 3 reeks en Mercedes C klasse. Wij mochten als één van de eersten een dagje onderweg met deze Polestar 2.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF



Aanzet waren de beide concept cars in 2016, de 40.1 en de 40.2. Van de 40.1 maakte Volvo de succesrijke XC40, die binnenkort ook een volledige elektrische aandrijving krijgt. De 40.2 werd in de kast gestopt, zo dacht iedereen. Maar Polestar behield de hatchback en dat resulteerde in deze 4,60 meter auto op zowat hetzelfde platform als de eerder genoemde XC40. Een hatchback dus en niet de zoveelste SUV met elektro-input. Dat levert o.a. een koffer van 440 liter op. Mooi, wij zijn altijd fan van drivers cars in deze categorie en met Tesla en de hierboven reeds vernoemde premium spelers is dat een goede zet. Hij heeft uiteraard iets weg van een Volvo V60, maar stijlvoller en iets minder plomp, vinden wij persoonlijk.

De start up die Polestar is, gaat er prat op vernieuwend te zijn. Zeker wat betreft aankoopproces en verdeling van de auto's. Wie er ééntje wenst, gaat niet naar een lokale dealer waar je in de showroom urenlang naar een al of niet opdringerige verkoper luistert en uiteindelijk met een offerte of bestelbon buitengaat. Polestar komt met centers, in Gent, Antwerpen, Brussel en Luik, waar je de auto al of niet thuis online reeds samenstelde en enkel in dat center nog een proefrit boekt om hem daarna te bestellen. Achteraf verloopt ook service helemaal anders, zo haalt Polestar je auto thuis of op het werk op voor onderhoud. Toch voor de eerste 3 jaar. De auto samenstellen gaat ook heel vlot, er zijn weinig opties. Je start met een basisprijs van 58 900,- € en voegt daar desgewenst een lederpakket (4 500,- €) of het performance pakket aan toe (6 000,- €). Over het performance pack verder meer. Niet echt spotgoedkoop, maar een Tesla is dat immers ook niet.



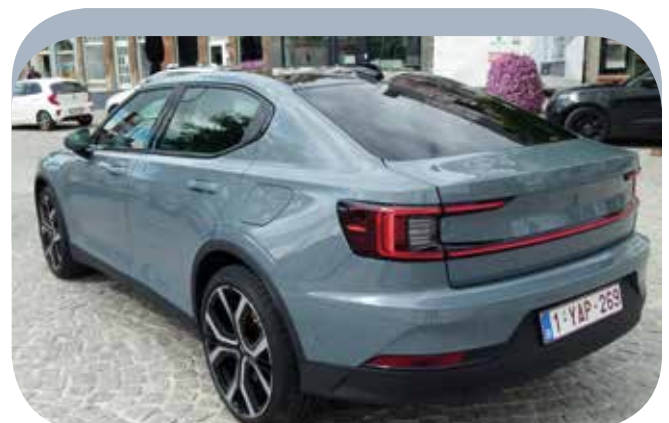


Je krijgt er wel iets voor. Polestar pakt uit met 2 elektromotoren die de 4 wielen aandrijven. Het geheel levert een vermogen van 300 Kw of 408 pk en een koppel van 660 Nm. Hiermee spurt hij in 4,7 seconden naar 100 km/u en zijn top ligt op 200 km/u. Heel fraaie cijfers. Het batterijpakket levert 78 Kwh, wat een rijbereik van 470 km moet opleveren. Tesla gaat hier tot 560 km range. Een minder performante versie zou in de loop van 2021 voorgesteld worden. Het precieze verbruik hebben wij tijdens de test niet precies kunnen meten, maar dat ligt naar ons gevoel vrij hoog. Maar bij normaal gebruik moet dit echter volstaan. Het vermogen komt ook geleidelijk en zonder wielspin tot stand, heel fraai. Wij wanen ons in zijn Duitse opponent waar "freude am fahren" borg staat.

### ONE PEDAL DRIVING

Rijden doet de Polestar voortreffelijk. Wij hadden een vrij neutraal en gewoon rijgedrag à la Volvo verwacht, maar niets is minder waar. Dit is de bochtenpikker met elektro die je wilt. Polestar staat voor de performance-afdeling, wel hierin slagen ze voortreffelijk. De eerdergenoemde Beierse 3 komt dicht in de buurt. Betonwegen en kasseien voelt hij stevig en strak aan, hij dempt en filtert voortreffelijk en gaat strak door bochten. Ook de besturing geeft voldoende feedback, iets meer feedback mag zelfs. Zelfs op de lichtste stand is hij niet zweverig, zoals veel EV's wel eens aan zondigen.

Remmen doet hij bijna niet. Sorry, wij deden dat bijna niet, want de auto doet dat bijna altijd zelf. One pedal driving. Schitterend. Heel rustgevend ook als je wilt. Een voorbeeld. En dat zelfs met het performance pack. En hij staat er wel met dat performance pack. Grote Brembo-remmen, 20-duims velgen en ban-





3285 MOVEMENT



24-HOUR HAND



BIDIRECTIONAL ROTATABLE BEZEL

## THE GMT-MASTER II

Introduced in 1955 at the dawn of the jet age, the original GMT-Master was used by transatlantic pilots as an onboard navigational aid. A 24-hour hand and rotatable bezel allow it to display two time zones simultaneously. Today, its high-technology two-colour Cerachrom bezel continues the aesthetic of the original model.

*#Perpetual*



OYSTER PERPETUAL GMT-MASTER II



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  
TEL: 02/354.02.31  
WWW.ORYE-STEVENART.BE



ROLEX





Polestar doet zijn naam van performance afdeling van Volvo alle eer aan door van de Polestar 2 een vierwiel-aangedreven en 408 pk sterke hatchback te bieden. Met 78 Kwh batterijpakket verbruikt hij wel wat, maar wat rijden en feeling betreft zit het goed. Als je werkgever je de keuze laat een EV te kiezen die er goed uitziet, prima presteert, een weggedrag van een Duitse premium heeft en de duurzaamheid van zijn Zweedse vader, dan kan het. Veelbelovend en als Tesla-concurrent kan dat tellen, vinden wij.

## OVERZICHT

+

- prestaties
- rijgedrag
- niet de zoveelste elektro-SUV

-

- prijs
- verbruik kan hoog oplopen
- Öhlins dempers manueel te verstellen

den en verstelbare dempers van Öhlins. En daar komt de discussie, die wij ook na de testrit hadden met collega-journalisten en tijdens een videoconferentie achteraf met o.a. de CEO Thomas Ingelrath. De dempers zijn enkel manueel verstelbaar en dus niet vanaf het interieur. Dat maakt wat sleutelwerk onder de auto. Vraag is of een Polestar-koper daartoe bereid is. Of éénmalig dit ingesteld, laten voor wat het is. Binnenin zien wij goudkleurige gordels. De zetels zitten overigens ook voortreffelijk, maar met Volvo als voorbeeld hadden wij niets anders verwacht.

### GOOGLE ANDROID AUTO

Het interieur wordt verder gedomineerd door het centrale scherm waar zowat alle bedieningen gebeuren. Maar niet zo uitgesproken als bij Tesla. Dit interieur is ook fraaier en beter afgewerkt dan zijn Amerikaanse tegenhanger. Polestar gaat hiervoor een samenwerking aan met Google en noemt zich de eerste Android auto. Hierdoor kun je de auto commanderen door via "Hey Google" hem een aantal dingen te laten doen. Het vraagt wat oefening, maar eens je de juiste instructies door hebt, is het een aangename reisgezel. Wij commandeerden hem de radiozender door te zeggen "radio op Qmusic" waardoor hij een omschrijving gaf van een stuk geschiedenis van de radiozender. Uiteindelijk moest het commando zijn "Qmusic opzetten" waardoor hij dan wel deed wat wij vroegen. Navigeren doe je door "de weg naar ..." (hier zeg je de bestemming)." uit te spreken. Dit werkt wel voorbeeldig, Google maps is altijd up to date en een uitstekende navigatietool. Verder ziet het dashboard er nogal vrij donker uit, zeker ook wanneer de navigatie tussen de instrumenten getoond wordt. Audi doet het hier met zijn virtual cockpit kleuriger. Verder herkent de auto je profiel via je smartphone, een sleutel is er wel nog, maar een startknop niet. Instappen, de hendel in D en rijden maar.

## OPTIEK D. VLEERACKER

Vijfhoek 12  
015 41 45 67

2800 Mechelen  
[www.optiekvleeracker.be](http://www.optiekvleeracker.be)

## OPTIEK CLAEYS

Heldenlaan 14  
09 360 17 00

9620 ZOTTEGEM  
[www.optiekclaeys.be](http://www.optiekclaeys.be)

## BODART OPTICIENS

33 rue Royale  
02 219 30 60

1000 Bruxelles  
[www.bodartopticiens.be](http://www.bodartopticiens.be)

## SPOOREN OPTICIENS

Winkelcentrum Donk Patio  
Donksesteenweg 240  
03 645 05 02

2930 Brasschaat  
[www.spooren.be](http://www.spooren.be)

## OPTIEK VAN NESTE IZEGEM

Marktstraat 45  
051 30 69 83

8870 Izegem  
[www.optiekvanneste.be](http://www.optiekvanneste.be)

## OPTIEK VAN NESTE HOOGLEDE

Ieperstraat 38  
051 24 15 35

8830 Hooglede  
[www.optiekvanneste.be](http://www.optiekvanneste.be)

## OPTIVUE

Doorniksestraat 25  
056 25 54 56

8500 Kortrijk  
[www.optivue.be](http://www.optivue.be)

## OPTIEK EDITH NYS

Sint-Willibrordusplein 13  
011 42 05 86

3550 Heusden-Zolder  
[www.optieknys.be](http://www.optieknys.be)

## OPTIEK LAMMERANT

Gaversesteenweg 44  
09 386 22 73

9800 Deinze  
[www.optieklammerant.be](http://www.optieklammerant.be)

## OPTIEK VERMEULEN

Hundelgemsesteenweg 313  
09 230 44 33

9820 Merelbeke  
[www.optiekvermeulen.be](http://www.optiekvermeulen.be)





# BUILT TO ENDURE



SERENGETI®

THE MOST ADVANCED EYEWEAR

PHOTOCHROMIC - SPECTRAL CONTROL® - POLARIZATION

AVAILABLE IN PRESCRIPTION



# ev+POINT



## EV-Point

- » bouwt en beheert oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen
- » biedt laadoplossingen voor kantoren en appartementen met eenvoudige bediening
- » zorgt voor transparante duidelijke prijssetting
- » verrekenet zorgeloos en automatisch aan de gebruikers, zonder tussenkomst van de syndicus
- » zorgt voor optimale benutting van uw net, zonder overconsumptie
- » laat uw medebewoners gebruik maken van een gratis EV-Pass, of de EV-Point App

## Wij ontzorgen mede-eigenaars !



info@ev-point.be - 09 223 10 09



TIME TO REACH YOUR STAR

DEFY  
EL PRIMERO 21



ZENITH-WATCHES.COM

THE WORLD'S TALLEST BUILDING. FOR NOW.

  
**ZENITH**  
THE FUTURE OF SWISS WATCHMAKING SINCE 1865



**VANHOUTTEGHEM**  
TIME & JEWELRY

GHENT

DAMPOORTSTRAAT 1-3 | GHENT | +32 9 225 50 45 | WWW.VANHOUTTEGHEM.COM



# HYUNDAI NEXO FUELL CELL THE NEXT STEP?!



Hyundai is – samen met Toyota – de enige constructeur die heil ziet in een waterstofauto. In 2013 was er al de ix35 Fuel Cell, maar nu zet Hyundai de Nexo als volwaardig model in het gamma. Terwijl Toyota met de Mirai kiest voor een berline, volgt Hyundai de trend van de SUV's. Of er toekomst zit in dit project testen wij uit.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF





### TECHNOLOGIE EN INFRASTRUCTUUR

Een waterstofauto is een auto met een elektromotor die beschikt over een speciale brandstofcel oftewel fuel cell. In die brandstofcel wordt de waterstof – opgeslagen in tanks onderaan de auto - met behulp van zuurstof uit de lucht omgezet in water. Hierbij komt elektriciteit vrij en wordt de elektromotor van de auto aangedreven. En vooral, water is zijn enige uitstoot. Daarnaast hebben waterstofauto's een speciale filter, die er uiteindelijk voor zorgt dat lucht schoner uit de auto komt dan het er in gaat. Volgens Hyundai filtert een rijdende Hyundai Nexo in een uur even veel lucht schoon als 42 mensen in een uur ademen. Vermits dit een auto is die zich voortbeweegt op elektriciteit, moet je hem dan ook opladen? Neen, dat hoeft niet. Gewoon tanken aan de pomp.

En laat nou dat tanken het grootste struikelblok van deze auto zijn. In België zijn er voorlopig slechts 2 waterstofstations, in Halle en in Zaventem. Toen wij aan het station in Zaventem onze tank wilden vullen, lukte dat pas slechts na een telefoontje naar het noodnummer in Frankrijk, die van daaruit alsnog het debiet kon starten. Spijtig, want in zo'n 5 minuten was de tank terug gevuld, goed voor 5,24 kg Blue H2 en een rekening van 52,35 €. Vergelijkbaar met je benzine- of dieseltank volgooien. De boordcomputer gaf een 565 km aan. Een vergelijkbare grote elektro-auto haalt dit rijbereik vooralsnog niet.

### OPZIEBAREND

De Nexo mag gezien worden. Zeker toen wij af en toe wat glimlachende blikken en hier en daar een duim omhoog kregen onderweg. Het publiek kan hem dus wel smaken. Zeker ook in het Dusk Blue dat wij ter beschikking kregen. Slanke LED-koplampen vooraan en amandelvormige LED-achterlichten en met een lengte van 4670 mm, breedte van 1860 mm en 1640 mm hoogte is hij goed geproportioneerd. Wij zouden hem vanuit voorraanzicht de grote broer van de Kona kunnen noemen, om in het Hyundai-gamma te blijven.



Stijlvoller ook. Opvallend zijn tevens de deurklinken die uit- en inklappen bij het keyless openen en sluiten. Stijlvolle gimmick à la Range Rover Velar en Evoque, er zijn slechtere referenties. Tevens staat hij op 19-duims velgen.

Rijden doet hij soepel en zacht, verwacht zeker geen sportonderstel. Kasseien en drempels absorbeert hij voorbeeldig en je wordt niet door elkaar geschud. Ondersturen doet hij niet al te fel en overhellen al evenmin. Een veilige en plezierige reisgezel. Cruisen doe je dan weer met de actieve snelheidsregelaar, al is die soms een beetje te optimistisch en remt hij een beetje te fel af, waardoor het iets langer duurt voor je dan weer terug op de ingestelde snelheid zit. Met deze Nexo is het vooral veilig reizen.

### FULL OPTION EN FULL COMFORT

Met 120 Kw of 163 pk en vooral 395 Nm koppel is dit geen rasspurter, 9,2 seconden voor het spurtje naar 100 km/u en een top van 179 km/u zijn aanvaardbaar. Eerder een vlotte rakker, ware het niet dat je het gewicht van 1889 kg voelt. Maar dat is niet anders bij pakweg een Audi E-tron of Mercedes EQC. En dat alles in complete stilte en alle comfort. De vegan lederen zetels zitten goed en zien er goed uit. Je geniet van een 12,3" beeldscherm met touchscreen voor de navigatie en andere infotainment mogelijkheden. Er is een groot schuifdak, verwarmde en geventileerde zetels, DAB-radio met bluetooth-verbinding, draadloos smartphone opladen, automatische airco, blind spot warning en top of the bill, bij het inhalen of afslaan komt het beeld van de buitenspiegel in het dashboard. Heel knap gevonden, dit mag voor ons veralgemeend worden, het verhoogt de veiligheid. Nooit meer dodehoekongevallen.



**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](http://www.vermeerschhifitv.be)

### **diMonaco**

Stationsstraat 66  
9100 Sint-Niklaas  
03 776 24 40  
[www.dimonaco.be](http://www.dimonaco.be)

### **Audiomix**

Liersesteenweg 321  
3130 Begijnendijk (grens Aarschot)  
016 56 10 62  
[www.audiomix.be](http://www.audiomix.be)



## OVERZICHT

+

- stil en comfortabel
- technologie en rijbereik voor elektrische auto
- uitrusting

-

- netwerk tankstations onvoldoende
- prijs
- bombastische middenconsole

Als wij in het interieur dan toch een minpuntje moeten aanstippen, is het de bombastische middenconsole. Deze heeft meer iets van een Boeing of Airbus dan een gebruikersinterface voor een auto. Heel veel knopjes en het (nep) aluminium waaruit dit opgetrokken is, heeft een groot bling bling-gehalte. Wat als gevolg heeft dat bij fel zonlicht en met het dak open je niet altijd de lichtdiodes ziet van de airco of zetelbediening bv. Wij zijn gewonnen voor het gebruik van knopjes, maar dit kon stijlvoller en discreter.

### AUTONOMOOM

Een gadget die wij zeker willen vermelden is het zelfstandig inparkeren. Tijdens manoeuvreren is er al de achteruitrijcamera en het volledig surround view, zodat je perfect ziet waar de auto zich bevindt en of je wel correct in je parkeervak staat. Maar als je dat wilt, kun je gebruik maken van de park assist functie. Dit kan op 2 manieren. Je laat hem zelfstandig parkeren, terwijl je alles loslaat en blijft zitten of je kiest ervoor het van buitenaf via de afstandbediening te doen. Langzaam de parkeerplaats voorbij rijden, nadat je parking toets indrukte. De manier van inparkeren kiezen, wagen in P, uitstappen en deur dicht. Daarna bestuur je het parkeren via de remote control. Of je dat veel zult gebruiken? Is als geld, het maakt niet gelukkig, maar het is het wel gemakkelijk.

### PRIJS

Technologie dient betaald te worden. Ook hier dus. Deze Nexo zet je op je oprit voor 81 999,- € compleet zoals hierboven beschreven. Opties zijn er niet. Gelukkig maar. Rechtstreekse concurrent Toyota Mirai met dezelfde technologie, kost 79

900,- €. Elektro-suv's in deze prijsklasse vindt je dan weer bij Audi (E-tron vanaf 70 950, €), Jaguar (I-Pace vanaf 80 800,-) of Mercedes (EQC vanaf 74 899,-). Die laatste drie halen evenwel niet het rijbereik van de Nexo.



Wie in regio Brussel woont of werkt, en geen onnodige verplaatsingen nodig heeft om te gaan tanken, heeft aan de Hyundai Nexo een plezierige, ruime en comfortabele elektrische SUV met een aanvaardbaar rijbereik. Je moet er wel diep voor in je geldbeugel. Voor zijn techniek en bijhorend rijbereik zijn wij alvast gewonnen. Helaas ziet het er niet meteen naar uit dat ook andere constructeurs op korte termijn op de kar van de waterstof springen. De toekomst zal uitwijzen of Hyundai gelijk heeft.





# FIAT 500C HYBRID: IN STIJL DOOR DE STAD

Dat de Fiat 500 reeds enkele jaren tot de meest verkochte modellen in België hoort, klinkt misschien wat verrassend. Een podiumnotering in de jaarlijkse verkoopcijfers lijkt namelijk weggelegd voor een handige familiewagen, waar je op de achterbank met gemak een halve kleuterklas kwijt kan, en in de koffer een dozijn herbruikbare winkeltassen. Dat alles is niet mogelijk in een Fiat 500. Toch weten de Italianen vooral het jonge volkje met gemak te verleiden met deze hippe stadsmus. De reden? Een goede combinatie van looks en prijs. Dat de 500 nu ook als hybride beschikbaar is, moet ervoor zorgen dat ook de milieubewuste hipster moeiteloos overstag gaat.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE - FOTO'S: JOCHEN SCHEIRE, FIAT

## MILDE HYBRIDE

De elektrificatie van de kleinste modellen van Fiat wordt in 2020 helemaal ingezet. De eerste stap naar de vergroening van het Turijnse wagenpark is de introductie van de Fiat Panda Hybrid en de Fiat 500 Hybrid. Deze twee milde hybrides kan je dan wel niet aan de stekker hangen, maar ze krijgen ondersteuning van een elektrische motor, waardoor ze zuiniger en efficiënter met brandstof moeten omspringen. Later op het jaar volgt met de 500 e nog een volledig elektrische versie van de Fiat 500, maar ondertussen wilden we graag proberen hoe de elektrisch ondersteunde Fiat 500C Hybrid presteert.

## EEN HANDJE HELPEN

De 500C Hybrid wordt aangedreven door de 1.0 FireFly motor. Een op zich al relatief zuinig driepittertje, dat goed is voor een vermogen van 70 pk. In dit model wordt deze krachtbron ondersteund door een 12V elektromotor, die van stroom wordt voorzien door een 11 Ah sterke Li-ion accu. Een poosje

geheel elektrisch tuffen lukt niet op dit kleine elektrische motortje, dat een zuiver dienende rol vervult wanneer de 1.0 FireFly dit het meest nodig heeft.

Zo helpt de elektromotor een handje bij het accelereren, en herstart hij de motor wanneer die door de start-stop modus wordt uitgeschakeld bij stilstand, of bij heel lage snelheid. De batterij, die onder de bestuurderszetel zit, wordt dan weer opgeladen wanneer je remt of vertraagt, iets wat je in het stadsverkeer, waar de 500 zich het best thuisvoelt, nogal eens dient te doen.

## ACCUTAINMENT SYSTEEM

De Fiat 500C Hybrid is uitgerust met een zesbak, wat toch een voordeel is tegenover de vijf versnellingen waar de niet-hybride versie het moet mee doen. Hoewel je 'slechts' over 70 pk beschikt, zorgt die extra versnelling ervoor dat de motor een stuk vinniger aanvoelt. En het dient gezegd, de driepitter voelt heel soepel aan en laat je bijzonder vlot door het stadsverkeer laveren.

Dat je tijdens het accelereren wordt ondersteund door de elektrische hulpkrachtbron voel je helemaal niet. De 3,6 kW moet ervoor zorgen dat je zuiniger gaat rijden, niet dat je over meer vermogen beschikt. Verwacht dus geen powerboost wanneer je plots door twee motoren wordt voortgestuwd. Dat die tweede motor in actie schiet voel je helemaal niet, noch bij het accelereren, noch bij het inschakelen van de motor wanneer je in start-stop modus zit.

Wanneer de elektromotor in werking treedt kan je dan ook het best zien op het mooi vormgegeven, ronde dashboard van de 500C Hybrid. Je kan makkelijk doorheen de verschillende schermen van dit informatieschermje scrollen om meer informatie te krijgen over het energieverbruik van de wagen. Zo kan je zien hoeveel je batterij werd opgeladen sinds het begin van je rit of je vorige

tankbeurt, maar daarnaast is er ook een mooie grafische weergave van de energiestromen van je elektrische hulpmiddelen. Daarop zie je hoeveel energie er nog in je accu zit, maar ook wanneer de batterij wordt opgeladen (bv. tijdens het remmen), en of de batterij al dan niet vermogen levert aan de elektrische krachtbron. Allemaal heel mooi en grafisch weergegeven, maar het lijkt ons toch veiliger om de ogen op de weg te houden. Wil je toch af en toe weten of je met of zonder elektrische ondersteuning onderweg bent, dan kan je dit best aflezen op de digitale schuifbalk aan de rechterzijde van het scherm. Die toont je heel duidelijk in welke mate de elektrische ondersteuning aan het werk is.

Je kan gerust stellen dat het overgrote deel van je boordcomputer wordt ingepalmd door gegevens over de elektromotor en de accu. Allemaal heel informatief, maar misschien toch ietwat over the top.





# BUILT TO ENDURE



SERENGETI®

THE MOST ADVANCED EYEWEAR

PHOTOCHROMIC - SPECTRAL CONTROL® - POLARIZATION

AVAILABLE IN PRESCRIPTION

TECHNOP - tel 09/218.87.10 - frames@technop.be - www.technop.be





### GRAAG TRAAG

Als je toch een tijdje het scherm met de energiestromen in de gaten houdt, wordt al snel duidelijk wat je met een beetje logisch nadenken kan vermoeden. Aangezien de batterij vooral wordt gevoed tijdens het remmen en het vertragen van de wagen, zie je dat de batterij vooral wordt bijgeladen tijdens ietwat drukker stadsverkeer of wanneer je vaak dient te stoppen of vertragen. Als je de wagen voornamelijk gebruikt voor snelwegverkeer, zal de batterij amper worden bijgeladen, wat de efficiëntie niet ten goede komt.

Deze Fiat 500 is dan ook helemaal niet gemaakt voor snelwegverkeer en dat maakt de keuze voor een milde hybride in een stadswagen perfect verdedigbaar. Omdat België een aaneenschakeling is van honderden dorps- en stadskernen, kwistig bezaaid met verkeersremmers, zal het hybridesysteem zowat overal goed kunnen doen waarvoor het gemaakt is, zolang je de E-wegen kan vermijden.



### AAN RIJPLEZIER GEEN GEBREK

Sinds z'n introductie in 2007 zagen tal van reïncarnaties van deze vernieuwde klassieker het levenslicht. Bij de meeste van deze modellen, misschien met uitzondering van de 500L, primeerde de funfactor op de gebruiksvriendelijkheid van het wagentje. Met de cabrio-versie, de 500C, als perfect speeltje voor mensen die op zoek zijn naar een portie rijplezier pur sang. Dat ook deze 500C als ecologisch verantwoorde hybride op de markt kwam is dan ook bijzonder leuk nieuws.

Over het rijgedrag van deze 500C moeten we het niet meer tot in den treure gaan hebben. Het onderstel van de 500 heeft zijn deugdelijkheid reeds lang bewezen. Bij deze hybride-versie werd de aandrijving 45 millimeter lager geplaatst, waardoor ook het zwaartepunt een beetje lager komt te liggen. Dit moet er voor zorgen dat je korte, snellere bochtjes, nog wat strakker kan aansnijden. Plezant voor wanneer je de stadskern even verlaat om met de cabrio te gaan cruisen, want dat zal je zeker doen met deze pocketcabrio.

Deze Fiat 500C Hybrid is relatief hard afgeveerd, hierdoor kan je elk putje en bultje in het wegdek voelen, maar echt oncomfortabel voelt het nooit aan. De hardere vering zorgt er tevens voor dat je je als het ware één voelt met het wegdek, wat het rijplezier zeker ten goede komt. De nieuwe zesbak mocht misschien iets soepeler te bedienen zijn. Dit zou er ongetwijfeld voor zorgen dat het geheel nog iets sportiever aanvoelt, hoewel de 70 pk die uit de 1000cc worden gepuurd er nooit gaan voor zorgen dat je als een spurtbom uit de startblokken kan wegsprinten.

Ondanks zijn kleine afmetingen zit je als bestuurder vrij comfortabel. Tot pakweg 1m85 zal je niet echt het gevoel hebben dat de cockpit echt klein bemeten is. Achteraan is het dan weer een beetje krap voor eventuele extra passagiers, maar zoals we al hebben gezegd, als je regelmatig veel volk op de achterbank dient te pleuren, kies je beter een wagen uit een ander segment.

Ook voor een ruime kofferbak moet je deze Fiat uiteraard niet aanschaffen. Vanaf de lounge-versie kan je de achterbank dan wel neerklappen, waardoor de 185-liter-grote kofferbak een stukje wordt uitgebreid, maar echt ruim en handig wordt ie nooit.

# GRANDIOZE VERKOP

## van GROTE PARTIJ FIETSEN

WAAR?



**LIPPENSLAAN 94 - 8300 KNOKKE**  
**BEGIJENSTRAAT 156 - 9100 SINT-NIKLAAS**

### Openingsuren

**KNOKKE:** VRIJDAG ZATERDAG ZONDAG EN MAANDAG VAN 10h-13h  
EN VAN 14h tot 18h  
**ST NIKLAAS:** DO-VR-ZAT 10H-18H DOORLOPEND

- Dames- en herenfietsen met Shimano versnellingen vanaf €199
- Elektrische fietsen vanaf € 1195 met 2 jaar omniumgarantie en talloze fietsaccessoires aan scherpe prijzen

Wij  
aanvaarden  
ook eco-  
cheques!



• Gratis thuislevering vanaf 1 fiets • op al onze fietsen geven wij 2 jaar garantie aan huis! •  
Alle fietsen worden 100% rijklaar afgemonteerd door een ervaren fietsmechaniciens



**BON - €15**

**Bij aankoop van 1 fiets**

Enkel geldig van 8 juni tot 21 september 2020  
Niet geldig op acties en kinderfietsen  
V.U. Fiets-Gigant, Begijnenstraat 156 te Sint-Niklaas

**BON - €25**

**Bij aankoop van 2de fiets**

Enkel geldig van 8 juni tot 21 september 2020  
Niet geldig op acties en kinderfietsen  
V.U. Fiets-Gigant, Begijnenstraat 156 te Sint-Niklaas



### TOCH EEN BEETJE DORST

Tijdens de test moesten we eerst een stuk snelweg afleggen. Daar zagen we, zoals verwacht, dat het verbruik relatief hoog lag, of althans een stuk hoger dan door de fabrikant wordt aangegeven. Maar zoals reeds gezegd is dit volkomen logisch. Wanneer we de 500C Hybrid gebruiken in dorpskernen en in de stad valt het verbruik meteen terug. Mits een conservatieve rijstijl moet het perfect mogelijk zijn om af te klokken onder de vijf liter per 100 kilometer. Ben je iets minder voorzichtig met het gaspedaal, dan zal je vlot een half litertje meer verbruiken. Daardoor is het verbruik een stuk minder dan die van de 500C met een conventionele motor, maar echt superzuinig is deze milde hybride toch niet. Om aan het door Fiat opgegeven verbruik van 3,9 liter per 100 kilometer te geraken zal je toch je uiterste best moeten doen.

### GERECYCLEERD PLASTIC

Het logo van de hybrideversie bestaat uit twee gestyleerde dauwdruppels die de H van hybride vormen. De launch edition wordt geleverd in 'dewdrop green', een kleur die moet aansluiten bij natuur en innovatie. Dat groen wordt ook op het dashboard gebruikt, en in combinatie met de accenten in gematteerd chroom in de rest van de cockpit, geeft dit een zeer stijlvolle indruk. Ook het infotainment systeem, de Uconnect Link, valt op en is bovendien makkelijk te bedienen. Mocht je toch liever je telefoon gebruiken als informatiebron heb je het in een handomdraai gekoppeld met Android auto of Apple Carplay.

Om de nieuwe telg een nog groener imago te geven werd voor de zetelbekleding deels gekozen voor SEAQUAL@YARN. Dit is een stof die is gemaakt van plastic die uit de oceaan wordt gehaald.

### PRIJZEN

De goedkoopste Fiat 500 Hybride (geen cabrio) kost je €13.990. Hiervoor krijg je de POP uitvoering waar je ondermeer het infotainment systeem moet missen. De duurste versie is de Dolce Vita, die €20.790 moet kosten. Voor de Cabrioversies betaal je €3.000 meer. Wij reden met de 500C hybrid Launch Edition die over de toonbank gaat voor €21.090, de goedkoopste 500C hybrid heb je voor €16.990.

### CONCLUSIE

Dat de Fiat 500 als milde hybride wordt geproduceerd lijkt een verstandige zet. De meerprijs van zo'n door een elektromotor ondersteunde hybride valt op zich nogal mee. Hierdoor valt het kleine Fiatje nog steeds binnen veel mensen hun budget, hoewel de duurdere versies met wat extra opties toch wat aan de prijs zijn. Voor jongeren die op zoek zijn naar een betaalbare stadswagen die toch milieubewust en stijlvol is, valt deze milde hybride zeker te overwegen. De ietwat ouderen onder ons die zich nog jong voelen en op zoek zijn naar een betaalbare, groene cabrio, maken ook maar best eens een testritje.

## OVERZICHT

+

- De 500C blijft een hip wagentje, al zeker in hybride uitvoering
- Leuk rijgedrag, hoge funfactor
- Betaalbare basisversie

-

- netwerk tankstations onvoldoende
- prijs
- bombastische middenconsole





# VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE

Een volwaardig automerk hebben we in België al bijna een eeuw niet meer. We moeten het dan ook al meer dan honderd jaar stellen met wagens die in België worden geassembleerd en van de band rollen. Deze XC40 is er zo eentje. Het populairste model van Volvo, waarvan in 2019 bijna 6000 stuks werden verkocht, wordt namelijk vervaardigd in Gent, en daar zijn de inwoners van de Oost-Vlaamse hoofdstad toch een beetje trots op. Of ze terecht fier zijn op deze XC40 T5 Twin Engine gingen we uitzoeken tijdens een testrit van een week.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE





### VAN TWIN ENGINE NAAR RECHARGE

Eerst moeten we even vermelden dat de benaming van de XC40 dit jaar werd gewijzigd. De typebenaming van de wagen die we in test hadden luidt voluit: Volvo XC 40 T5 Twin Engine Momentum Pro. De Twin Engine vind je nu echter niet meer terug in het gamma van Volvo. Alle elektrische of elektrisch ondersteunde Volvo's werden sinds dit jaar namelijk Recharge gedoopt. Het uitrustingsniveau Momentum Pro moest dan weer plaats maken voor het Inscription pakket. De T5 Recharge Inscription vervangt sinds kort dus de T5 Twin Engine Momentum Pro. Zo weet je alvast hoe je de geteste wagen kan terugvinden in de catalogus of op de site van Volvo.

### TOCH EEN TWIN ENGINE

De benaming Twin Engine kon nochtans niet beter gekozen zijn voor een plug-in hybride die over twee motoren beschikt. De XC40 haalt zijn niet onaardige 262 pk en 425 Nm aan koppel uit een 180 pk en 265 Nm sterke 1,5-liter driecilinder benzinemotor, gekoppeld aan een 82 pk en 160 Nm sterke elektromotor. Voor het schakelen rekent deze combinatie op een automatische geartronic zevenbak.

Aan vermogen dus geen gebrek in deze XC40, de zeventrapsautomaat doet daarenboven zijn werk heel vlot. Desgewenst kan je je ook manueel een weg door de versnellingen banen, en ook dat gaat

bijzonder soepel. In de sportiefste stand moet de dubbele motor je van 0 naar 100 kilometer per uur brengen in 7,3 seconden. Niet indrukwekkend, maar zeker niet slecht voor een SUV van ruim 1800 kilogram.

### DE VERSCHILLENDE STANDJES

De XC40 beschikt over drie rijmodi: Pure, Hybrid en Power. Deze instellingen passen naast het stroomverbruik ook de ophanging, stuurinrichting, aandrijflijn en het remgedrag aan. Als je voor pure kiest zal het hybridesysteem zoveel mogelijk op de elektromotor rekenen. Wanneer de lading van de accu nog voldoende is kan je in deze stand volledig elektrisch rijden. Met een volle batterij kan je theoretisch bijna 50 kilometer ver geraken. De verbrandingsmotor zal gevraagd worden een handje te helpen van zodra je meer dan 125 km/u rijdt of wanneer de accu bijna leeg is. Maar ook bij een lege accu zal je in de pure modus zo zuinig mogelijk rijden, zelfs de klimaatregeling zal in deze stand niet op volle kracht, maar een beetje economischer gaan werken.

Wanneer je de wagen start, staat hij in Hybrid modus. Dit is de stand waarin de wagen de optimale verhouding zoekt tussen de elektromotor en de driecilinder. Ook hier is het mogelijk dat je op bepaalde stukken en in bepaalde omstandigheden volledig elektrisch rijdt. Als de batterij voldoende is opgeladen zal dit het geval zijn als je het gaspedaal niet te hard indrukt. Hoe zwaarder je voet, hoe meer je dus op de benzinemotor zal rijden. Bij een lage batterijlading zal de elektromotor steeds minder gebruikt worden om zo de accu bij te laden tijdens het rijden op de andere motor.

De Power stand is uiteraard de sportiefste instelling. Hier wordt de elektromotor vooral gebruikt om betere prestaties te leveren, en werken beide motoren eigenlijk naast mekaar en niet om mekaar te helpen. In deze modus wordt ook de gasrespons directer, de vering wordt harder, het remmen krachtiger en het sturen wat strakker.





Het leuke is dat je daarenboven via de touchscreen vrij makkelijk een individuele stand kan aanmaken. Hierin combineer je voor een zestal rjeigenschappen de instellingen van de verschillende modi. Je kan er bijvoorbeeld voor kiezen om de vering van de pure te combineren met de reminstellingen van de sportieve stand. Op die manier kan je eindeloos gaan combineren en aanpassen aan je persoonlijke voorkeuren.

Leuk om te vermelden is verder dat de display op je dashboard zich aanpast aan de gekozen stand. Zo krijg je bij sportief rijden een toerenteller te zien, bij pure rijden het stroomverbruik van de elektromotor.

### EN IN PRAKTIJK?

Als de batterij voldoende spanning heeft merk je in de Pure stand meteen dat je relatief dikwijls elektrisch aan het rijden bent, vooral bij lagere snelheid. Pas wanneer je iets kwistiger met het gas gaat omspringen krijg je hier ondersteuning van de brandstofmotor. We proberen in deze stand niet echt sportief te rijden, want dat is niet de bedoeling. Je voelt wel duidelijk dat de XC40 het allemaal een beetje rustig aan doet.

Schakel je over naar Hybrid, dan wordt het allemaal een beetje strakker. Enkel op de elektromotor rijden doen we nog wel, maar vooral om te starten en bij echt lage snelheden. De logica wordt hier perfect gerespecteerd en de twee motoren werken hier steeds ter ondersteuning van mekaar.

Als je op sport drukt zie je meteen het dashboard wijzigen. De toerenteller komt tevoorschijn en door deze visuele gimmick verwachten we meteen dat

de Volvo XC40 is getransformeerd in een agresieve, sportieve SUV. Die verwachtingen worden echter niet ingelost. Ok, de gasrespons is directer en je voelt dat het geheel een beetje stugger is afgeveerd, maar een echte sportieveleving wordt de XC40 niet. In een paar snellere, kortere bochtjes lijkt de voorkant een beetje grip te missen, waardoor de fun er eigenlijk al snel af is. We schakelen dan maar snel terug naar Hybrid, want de meerwaarde van de sportstand weegt niet op tegen het lagere verbruik dat de Hybrid biedt.

### COMFORT BOVEN SPORT

En laat ons eerlijk zijn, een Volvo XC40 is niet gemaakt om sportieve prestaties te leveren, en al zeker niet als je voor een hybrideversie kiest. Het accelereren mag met de 262 pk en de 425 Nm dan wel bijzonder vlotjes gaan, los daarvan kies je de kleinste SUV van Volvo vooral als een praktische, leuk ogende gezinswagen. En in die rol primeert comfort en gebruiksgemak.

En comfortabel is de wagen zeker. Vooraan hebben zowel bestuurder als passagier meer dan voldoende ruimte, ook achteraan is er aan plaats geen gebrek. De kofferruimte is met 460 liter niet bij de grootste in de categorie, maar is toch voldoende. Met de zetels neergeklapt krijg je trouwens een grote vlakke bodem, waardoor je indien nodig toch een heleboel kan meesleuren. Het is wel goed dat de batterij geen kofferruimte wegneemt, want anders werd hij wellicht een beetje te krap.

Iemand die veel laat rondslingeren in de wagen is wellicht ook gebaat bij iets meer opbergruimte in het interieur. Er zijn op alle standaardplaatsen - in de middenconsole, de deuren en in het dashboard aan de passagierszijde - dan wel opbergvakken voorzien, maar ze zijn stuk voor stuk iets aan de krappe kant. Dit heeft vermoedelijk met de bijzonder strakke styling van het interieur te maken. Dit ziet er, net zoals de rest van de wagen trouwens, zeer keurig uit. Alles is netjes en strak vormgegeven en de gebruikte materialen zijn allemaal top

## OVERZICHT

+

- Zuinige wagen
- Heel mooie en strakke vormgeving
- Logische rijmodi

-

- Redelijk aan de prijs
- Beetje gebrek aan opbergruimte
- Stuurgedrag in sportstand





waardoor het echt aangenaam toeven is in deze XC40. Een beetje jammer is het gebruik van glanzend plastic. Dit ziet er aanvankelijk altijd zeer mooi uit, maar je ziet er al snel stof en vingerafdrukken op.

### INFOTAINMENT

In het midden van je dashboard vind je een verticaal 9 inch touchscreen. We moeten in het begin een beetje wennen aan de bediening die ons niet logisch lijkt. Eens je doorhebt hoe je door de schermen kan swipen om aan alle informatie te geraken werkt het wel heel handig. Uiteraard kan het systeem moeiteloos worden gekoppeld aan je telefoon. Dit kan enkel voor berichten en gesprekken, maar ook via Android Auto of Apple Carplay.

Het is ook mogelijk om op dit 9 inch scherm je Driver Performance te tonen. Hier worden de verbruiksgegevens getoond die door de boordcomputer worden bewaard. Dit infoscherm toont een paar staafdiagrammen die we eerlijk gezegd te ingewikkeld vinden. Je kan bij de voorkeuren instellen of een staaf 1, 10 of 100 km vertegenwoordigt, en per staaf kan je dan het benzineverbruik en het verbruik van de elektromotor over die afstand bekijken. Ons lijken het, zelfs na enkele minuten bestuderen nog steeds relatief nietszeggende staafjes. Dit kon iets duidelijker en eenvoudiger worden weergegeven. Dat mag van ons zeker worden aangepast bij één of andere update, want een goed overzicht op je energieverbruik is toch handig.

### VERBRUIK

We reden met deze Volvo XC40 relatief veel op de brandstofmotor omdat de bijgeleverde laadkabel (met een gewone stekker) niet paste in de laadpalen die we normaal gebruiken. We kregen de batterij na een tijd zuinig rijden wel bijna helemaal

vol om te kijken hoe de pure en hybrid stand presteert met een volle batterij, maar hebben niet kunnen testen hoeveel je nu precies kan rijden met enkel de elektromotor en een volle batterij. Ook bij de XC40 is het verbruik te sterk afhankelijk van de lading van de batterij om er een echt objectief beeld over te vormen. Als je ervoor zorgt dat de batterij steeds zo goed als opgeladen is kan je makkelijk onder de 4 liter per 100 kilometer geraken, als we de batterij laten opladen tijdens het rijden komen we aan een verbruik van zo'n 5,5 liter. Al bij al zuinig voor het relatief hoge gewicht van de wagen.

### IN DE PORTEFEUILLE

De Volvo XC40 T5 Twin Engine Momentum Pro waarmee we gingen testrijden kon je bij zijn introductie vorig jaar kopen voor €53.960. Deze versie is niet meer in het gamma, dus configureerden we

een XC40 Recharge Inscription zodat hij identiek was aan onze testwagen. Deze zou je vandaag €55.280 kosten. Let wel, op de versie waarmee we reden zaten heel wat opties, zoals lederen zetels, een intellisafe pakket voor extra veiligheid en een park assist pack.

De basisversie van de T5 Recharge kost €47.880. Dit is bijna €14.000 meer dan de gewone T3 met automaat. Uiteraard heeft deze T3 onder meer door het ontbreken van een elektromotor pakweg 100 pk minder, dus je kan eigenlijk niet echt gaan vergelijken. Door de fiscale voordelen die je hebt bij aanschaf van deze plug-in hybride, het lager verbruik en de extra paardenkracht valt de meerprijs wel mee, hoewel €54.000 voor een SUV uit de middenklasse niet bepaald goedkoop is.



## BMW X3 XDRIVE 30E: DE AUTOBAHN ALS TERREIN



Dat een moderne SUV zijn doel een beetje voorbij schiet weten we onderhand wel. Geen weldenkend mens gebruikt zijn luxueuze terreinwagen om een potje te gaan klooiën in de modder. Behalve in één of ander reclamefilmpje dat de vrijheid die je met deze wagen ervaart moet aantonen, zal je ook deze X3 maar zelden offroad zien ploeteren. Want laat ons eerlijk zijn, het favoriete terrein van deze BMW is de snelweg, en daar voelt hij dan ook bijzonder goed in z'n nopjes.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE

### DE KINDERSCHOENEN ONTGROEID

De BMW X3 werd geïntroduceerd in 2003 als kleine broer van de wat meer uit de kluiten gewassen X5, die twee jaar eerder het levenslicht zag. Ondertussen is de X3 flink gegroeid, en is hij zelfs iets groter dan de originele X5 uit 2001. Dat de X3 een klein broertje zou zijn van de X5 doet de 4,7 meter lange wagen een beetje onrecht aan. Je kan nu gerust zeggen dat deze wagen een ruime SUV is, die met de X5 ook nog een broer op steroïden heeft.

De BMW X3 xDrive 30e is een plug-in hybride die beschikt over een tweeliter viercilinder met een vermogen van 184 pk, aangevuld met een elektromotor die 109 pk levert. Samen zijn deze twee dus goed voor een totaal vermogen van 292 pk en een koppel van 420 Nm. Ook dat zijn niet bepaald cijfers om te worden bestempeld als het klein ukje van de familie, dat is nu weggelegd voor de X1.



### RIJMODI A VOLONTÉ

Het nadeel van een (plug-in)-hybride is dat er boven op de meestal al rijkkelijk aanwezige rijmodi, nog een hoop instellingen worden toegevoegd die het management van de elektromotor en de batterij regelen in combinatie met de traditionele verbrandingsmotor. Hierdoor wordt het toch telkens een beetje worstelen met de boordcomputer en de gebruikte termen om alle mogelijkheden goed in de vingers te krijgen. De tijd dat je in een wagen kon stappen en na een half uurtje alles wel snapte en in lijkt alvast bij hybrides voor altijd voorbij. Dit wordt dus een avondje studeren met de livjige handleiding voor de neus. Door die uitgebreide studieronde kunnen we je in detail alle mogelijkheden en instellingen uit de doeken doen, maar daarvoor is een half magazine nodig. We beperken ons dus tot de belangrijkste.

Eerst en vooral heb je vier standen op de X3 waaruit je kan kiezen in functie van je beoogde rijstijl: Eco Pro, Comfort, Sport en Sport+. Je moet geen genie zijn om te weten wat deze drie betekenen, en je voelt ook echt wel het verschil wanneer je na mekaar een stukje in de verschillende standen rijdt. Bij Eco Pro rijdt de wagen zo efficiënt mogelijk, in de sportiefste stand krijg je 41 pk extra ter beschikking. Ook het onderstel past zich aan, waardoor het rijgedrag comfortabeler of sportiever wordt.

### BEPAAAL ZELF JE VERBRUIK

Naast deze standaard rijmodi kan je dus ook het energiebeheer van de wagen helemaal naar je hand zetten. Wil je een minimum aan brandstof verbruiken, dan kan je met de X3 een stukje helemaal elektrisch rijden. Dit doe je door te kiezen voor MAX eDrive. We hingen de auto dus aan de laadpaal om hem volledig op te laden en de dag erna een woon-werk ritje (30 km, waarvan 15 op de snelweg) volledig elektrisch af te leggen.

Het opladen duurde een drietal uur, waarna we volgens het dashboard 45 kilometer elektrisch moeten kunnen rijden. De elektrische pendeltocht verliep feilloos. In MAX eDrive wordt de maximum snelheid begrensd op 135 km/u, maar verder blijft de 109 pk wel voldoende om een saai ochtendritje naar kantoor af te werken. Accelereren gaat trouwens nog verrassend vlot. We konden wel concluderen dat we de 45 kilometer actieradius niet zouden gehaald hebben. Na het ritje van 30 kilometer konden we nog amper 6 kilometer verder. Als je op minder dan 40 kilometer van je werkplek woont, en als je de mogelijkheid hebt om zowel thuis als op het werk op te laden, kan je de dagelijkse op-en-afjes richting de arbeidsplaats wel geheel elektrisch afleggen, wat toch mooi meegenomen is.







**CLASSIC DESIGN**  
RENTAL

**Event furniture for any occasion.**

[WWW.CLASSICDESIGNRENTAL.BE](http://WWW.CLASSICDESIGNRENTAL.BE)

[INFO@CLASSICDESIGNRENTAL.BE](mailto:INFO@CLASSICDESIGNRENTAL.BE)

0032 53 66 48 13

Meestal zal je echter voor Auto eDrive kiezen. Hier bepaalt de wagen zelf wanneer er elektrisch wordt gereden. Dit doet hij dan tot max. 110 km/u als de batterij voldoende is opgeladen en als je rijstijl zich ertoe leent. In deze stand kan je bijzonder snel uit de startblokken sprinten omdat bij het accelereren de elektromotor je een echte boost geeft. Als je eenmaal aan het rijden bent, wordt de brandstofmotor verder ondersteund wanneer de boordcomputer dit nodig acht en de batterij nog voldoende is opgeladen.

Met Battery Control kan je ervoor kiezen om de batterij niet volledig op te gebruiken tijdens het rijden. Er blijft met Battery Control een zelf gekozen deel van de batterijlading behouden. Dat resterende deel van de accu kan je dan gebruiken om geheel elektrisch te rijden in een omgeving waar je liever uitstootvrij rijdt, bijvoorbeeld in de stad.

### CONNECTED

De boordcomputer, het infotainmentsysteem en de rijhulpen die op de BMW die we testten aanwezig zijn, zijn bijzonder compleet. Op het digitale dashboard vind je naast de obligate snelheids- en tripmeter nog uitgebreide informatie over de status van de batterij, de afstand die je elektrisch kan rijden en de afstand die je gecombineerd kan rijden. Daarnaast kan je steeds zien in hoeverre de motor ondersteund wordt door het elektrisch systeem, hoeveel

je batterij nog is opgeladen en wanneer je batterij wordt bijgeladen tijdens het afremmen of vertragen.

Centraal in de cockpit is een uit de kluiten gewassen 10 inch touchscreen aanwezig, waarmee je onder meer de radio en de navigatie kan bedienen. Op dit panoramisch scherm is de navigatie zeer duidelijk af te lezen, maar je kan het scherm ook splitsen om bv. je radio te tonen. In de versie die we aan de tand konden voelden was daarenboven een head up display aanwezig die ook zeer volledig en duidelijk afleesbaar is. Je went hier echt snel aan, waardoor je nog amper naar het centrale scherm kijkt. Naar veiligheid toe lijkt dit dan ook een absolute meerwaarde.

Door de connected app op je telefoon te installeren en te koppelen met je wagen, kan je te allen tijde contact maken met je auto via je telefoon. Zo kan je de X3 op afstand vergrendelen of openen, de lichten in- of uitschakelen of claxonneren. Je ziet uiteraard altijd waar je bent geparkeerd, je kan de airco inschakelen of programmeren en het opladen op afstand starten of stoppen. Verder zie je wanneer je een onderhoud nodig hebt en kan je het olieniveau en de bandenspanning zien. Met Remote 3D View maak je een real time foto van de omgeving waar je bent geparkeerd. Hierdoor kan de wagen altijd makkelijk terugvinden, of kan je controleren of de omgeving waar je bent geparkeerd een beetje veilig is.



# The Home Sound System

**BEELD, KLANK & KOFFIE  
PATRICK VERHEEKEN**

Sint-Gillisstraat 22  
9170 De Klinge  
T 03 770 73 48  
[www.verheeken.be](http://www.verheeken.be)

**AUDIOMIX**

Liersesteenweg 321  
3130 Begijnendijk  
(grens Aarschot)  
T 016 56 10 62  
[www.audiomix.be](http://www.audiomix.be)

**D & M BEELD-  
EN KLANKSTUDIO**

Beverstraat 4/C  
9700 Oudenaarde  
T 055 30 28 05  
[www.d-en-m.be](http://www.d-en-m.be)

**DI MONACO**

Stationsstraat 66  
9100 Sint-Niklaas  
T 03 776 24 40  
[www.dimonaco.be](http://www.dimonaco.be)



**SONOS**





Qua infotainment zit het op deze X3 dus wel snor. Door al deze snufjes, in combinatie met de rijmodi en de verschillende standen om je verbruik te bepalen zijn we er zeker van dat deze wagen hard in de smaak zal vallen bij zij die verzot zijn op technologie en gadgets.

### SPORT OF COMFORT?

Als je de X3 in de pittigste stand mikt kan je echt sportief uit de hoek komen. Je zou van nul naar honderd moeten geraken in 6,2 seconden, wat toch best snel is. Ook bochtjes pikken lukt best aardig, waardoor je haast zou vergeten dat je met een bolide van om en bij de twee ton onderweg bent. De automatische steptronic achtbak doet zijn werk zeker naar behoren als je hem automatisch laat werken. Zelf even de controle overnemen en manueel door de versnellingen schakelen verloopt ietwat stroeвер dan we hadden verwacht.

Het meeste rijplezier vonden we evenwel in de comfortabele stand. Deze SUV voelt zich het best in zijn sas als hij lange stukken asfalt kan afhaspelen tegen een iets hogere snelheid. Op de snelweg bijvoorbeeld. Als bestuurder en passagier waan je je in de comfortstand bijna in een knusse sofa. Lange ritten over de snelweg in pakweg Duitsland kunnen in deze BMW geen marteling zijn.

Het rijden op de snelweg wordt daarenboven een stuk aangenamer gemaakt door de schare aan rijhulpjes die aanwezig zijn. De adaptive cruise control werkt echt naar behoren, waardoor een moment van onoplettendheid mogelijk nog zal worden opgevangen.



## OVERZICHT

+

- Doet het zowel sportief als comfortabel goed
- Infotainmentsysteem
- Wisselwerking elektromotor en brandstofmotor

-

- Duurt even voor je alle rijmodi begrijpt
- Verbruik erg afhankelijk van gebruik
- Beperkte kofferruimte

Het enige nadeel dat je zou kunnen ondervinden onderweg naar bijvoorbeeld een skiverlof, is dat de koffer door de aanwezigheid van de batterij 100 liter kleiner is geworden. Als je in de bergen wil opladen moet je ook nog een plaatsje voorzien voor de toch wel vrij grote laadkabel. Met zijn 450 liter behoort de koffer zeker niet meer tot de ruimste in deze categorie en wordt hij zelf een stukje kleiner dan die van de X1.

### AAN DE POMP OF AAN DE STEKKER?

Een correct beeld krijgen op het verbruik van deze plug-in hybride is niet eenvoudig. Veel hangt namelijk af van de gekozen rijmodi. Als je de dagelijkse tocht van en naar het werk volledig elektrisch kan afleggen en elke dag thuis en op de werkplek kan opladen, zal je brandstofverbruik uiteraard heel laag liggen. De batterij van nul naar honderd procent opladen aan de laadpaal kostte ons vier euro, wat ook niet echt goedkoop is voor een actieradius van 40 kilometer.

Bij gemengd gebruik, gestart met een batterij die nog zo'n 20% was opgeladen, klokten we af op 6,8 liter per 100 kilometer. Hoe hoog of laag je verbruik is zal uiteraard afhangen van hoe vaak je de batterij gaat opladen, hoe lang je ritten zijn en of je al dan niet veel snelweg doet. Bij dit soort wagens is het een stuk moeilijker om een richtverbruik weer te geven dan bij die met een brandstofmotor. Bij plug-in hybrides hebben namelijk zeer veel factoren een impact op het verbruik. Het zal dus enkele maanden dagelijks gebruik vergen om voor jouw specifieke situatie te kunnen zien wat je nu precies verbruikt. Dat de wagen een stuk zuiniger is dan een traditionele X3 is wel duidelijk, en mits een beetje rationeel gebruik kan je het verbruik echt wel hard drukken.

### KWANTA KOSTA?

De basisversie van de X3 xDrive 30e kan je mee naar huis nemen voor €57.900. De basisversie van de dieserversie van de X3 heb je al voor €44.950, dus zou je kunnen besluiten dat de plug-in hybride zo'n 13.000 euro meer moet kosten. Als je er echter rekening mee houdt dat de xDrive 30e over 292 pk beschikt, en je vergelijkt de 30e met de 30d met 286 pk, dan is de hybride €400 beterkoop. Dat maakt de plug-in hybride dan weer voordeliger dan de brandstofversie, zeker wanneer je ermee rekening houdt dat de 30e fiscaal een stuk voordeliger is en dat het verbruik toch een stukje lager zal liggen.

De versie waarmee wij de hort op gingen was een xLine met tal van opties aan boord. Naast een Innovation pack en een Comfort pack, werd hij ook uitgerust met onder andere een adaptieve ophanging, parking assistance plus, lederen zetels en zelfs een elektrisch inklapbare trekhaak. Met al deze opties inbegrepen klokte het model dat we in test hadden af op €79.455.

**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



Bell & Ross

WATCH PARTNER

Bell & Ross





# NIEUWE 48V MILD HYBRIDE ZESCILINDER-IN-LIJN DIESEL VULT PLUG-IN HYBRIDE RANGE ROVER AAN

De Range Rover werpt zich op als 's werelds meest verleidelijke SUV, door een weergaloos design en superieure terreincapaciteiten te verenigen met een onovertroffen raffinement en luxe.

BRON: GRAYLING-LANDROVER.PREZLY.COM

De Range Rover viert vijftig jaar baanbrekende innovaties, weergaloos raffinement en onovertroffen terreincapaciteiten met een waaier aan verleidelijke nieuwe speciale reeksen en de lancering van een dieselscilinder-in-lijn uit de Ingenium-familie.

Als allereerste luxe-SUV heeft hij zijn segment vormgegeven en als verwijzing naar het jaar van zijn eerste voorstelling een halve eeuw geleden zullen slechts 1.970 exemplaren van de nieuwe Range Rover Fifty worden gebouwd. De speciale reeks krijgt het gezelschap van de Westminster en Westminster Black-edities, en ook de exclusieve SVAutobiography Dynamic Black is nieuw in het gamma.

Land Rover bevestigde tevens dat de Range Rover de jongste generatie van soepele en efficiënte Ingenium-dieselmotoren inwijdt, waaronder een 'mild hybrid'-versie (MHEV) met 48V-batterij die het brandstofverbruik beperkt en het raffinement verhoogt. De nieuwe zescilinderfamilie, die volledig intern werd ontwikkeld, is in België verkrijgbaar met vermogens van 300 pk (221 kW) en 350 pk (258 kW).

Met zijn schelpvormige motorkap, zijn opvallende zwevende dak en zijn kenmerkende luchthappers in de voorvleugels is de Range Rover MJ 2020 nog steeds herkenbaar als een erfgenaam van het origineel uit 1970. In het jaar van zijn gouden jubileum toont hij zich tevens de meest efficiënte, geconnecteerde, luxueuze en capabele Range Rover ooit.



Verbeteringen aan het Range Rover-gamma zijn onder meer de nieuwste geconnecteerde functies. Zo worden Apple CarPlay en Android Auto standaard aangeboden op het hele gamma. Met zijn Executive Class-zetels en tot acht 4G-wifi-verbindingen werpt de Range Rover zich nog steeds op als de ideale werkplaats voor onderweg of de perfecte entertainmentzone tijdens lange ritten.

Bovendien beschikken alle versies standaard over de nieuwste veiligheidstechnologieën, zoals Lane Departure Warning, Emergency Braking en een snelheidsregelaar/-begrenzer. Ook een adaptieve snelheidsregelaar is verkrijgbaar.

Diverse comfortverhogende functies transformeren de reiservaring voor alle inzittenden. De nieuwe luchtionisatie PM2,5 van Nanoe weert schadelijke deeltjes uit het interieur en verbetert zo de luchtkwaliteit voor de bestuurder en zijn passagiers.

Het PM2,5-systeem van de Range Rover wordt bediend met een aanraaktoets in het infotainmentsysteem, 'Purify' genoemd. Die activeert de recirculatiefunctie, zuivert de lucht en elimineert deeltjes van minder dan 2,5 micrometer in de lucht, die de gezondheid kunnen schaden.

's Nachts biedt de Range Rover zijn klanten nog meer controle over de interieuromgeving, dankzij de nieuwe sfeerverlichting in drie zones. Ook kunnen ze de sfeer personaliseren om een rustgevende en stressvrije omgeving te creëren, door de kleur (keuze uit 10 kleuren) en lichtintensiteit in te stellen via volledig instelbare driekleurige leds.

Prof. Gerry McGovern OBE, Chief Creative Officer van Land Rover, verklaarde: "In de wereld van de luxewagens heeft de Range Rover zich altijd onderscheiden



als weergaloos en duurzaam. Zijn unieke en baanbrekende gevoeligheden en de ongeëvenaarde technische benadering zijn de intrinsieke waarden die onze klanten hebben bewonderd sinds de onthulling van de eerste generatie in 1970."

### RANGE ROVER FIFTY

Om de vijftigste verjaardag van dit auto-icoon te vieren, lanceert het merk de beperkte reeks Range Rover Fifty, waarvan wereldwijd slechts 1.970 exemplaren zullen worden verkocht als verwijzing naar het jaar waarin de oorspronkelijke Range Rover werd gelanceerd.

De Range Rover Fifty, die werd afgeleid van de luxueus uitgeruste Autobiography, beschikt over een aantal specifieke koetswerkaccenten in de kleur Auric Atlas en is leverbaar met twee 22"-velgdesigns, elk met hun eigen, unieke afwerking.

De logo's zijn voorzien van het opschrift 'Fifty', dat Prof. Gerry McGovern OBE, Chief Creative Officer van Land Rover, persoonlijk heeft ontworpen. Dat opschrift zal te zien zijn op het koetswerk en doorheen het interieur, op het unieke '1 of 1970'-plaatje in de middenconsole en op de hoofdsteunen, het dashboard en de verlichte drempelplaatjes.

De Range Rover Fifty wordt tevens verkrijgbaar met een standaard en verlengde wielbasis en klanten krijgen de keuze uit vier oordeelkundig geselecteerde koetswerkkleuren. Voor een heel beperkte oplage biedt Land Rover Special Vehicle Operations de Range Rover Fifty ook aan in drie Heritage-kleuren, niet-metaalkleuren die werden gereproduceerd op basis van het kleurenpalet van de oorspronkelijke Range Rover: Tuscan Blue, Bahama Gold en Davos White.





Gilberte - Koksijde

# REHOMERS

*signature*



Te Quiero - Koksijde

## DIRECT INSTAPKLAAR



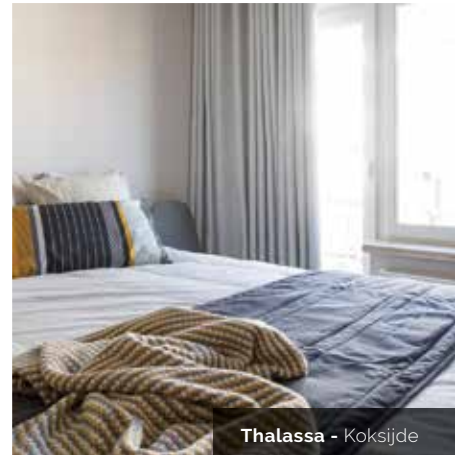
Saint Christophe - Oostduinkerke

## STRAKS GENIETEN AAN DE KUST?

## VRAAG DAN NU VRIJBLIJVEND MEER INFORMATIE



Lampernisse - Nieuwpoort



Thalassa - Koksijde

Vijf kant en klare appartementen te koop aan onze Belgische kust. Had u graag een groot zongericht terras, of liever frontaal zeezicht? Oostduinkerke, Koksijde of Nieuwpoort? Één of twee slaapkamers? Elk pand is uniek en toch met gemeenschappelijke kenmerken: stijlvol, kwalitatief gerenoveerd en direct instapklaar. Dat laatste mag u letterlijk nemen. Want zowel de handdoeken hangen op in de badkamer en de keuken is volledig uitgerust met een uitgebreid servies.

Ontdek onze projecten op [www.rehomers.be](http://www.rehomers.be)

### Verkoopgegevens

T. +32 (0)475 85 91 28 | [frank@rooftopmay.com](mailto:frank@rooftopmay.com)  
Erkend vastgoedmakelaar: BIV 503762





### WESTMINSTER EDITION

De nieuwe Westminster Edition werd afgeleid van het Vogue-model en is verkrijgbaar met diverse benzine-, diesel- en oplaadbare hybridemotoren. Zijn donker getinte ruiten en 21" lichtmetalen velgen met Diamond Turned-afwerking maken hem op slag herkenbaar en hij biedt de keuze tussen diverse niet-metaalkleuren, metaalkleuren en hoogwaardig metaalkleuren. Binnenin gaat het Grand Black-fineer perfect samen met de dakhemel in Suèdestof, het panoramische schuifdak, de Softclose-deuren en het krachtige Meridian Surround System met 19 luidsprekers.

De nieuwe Westminster Black Edition voegt daar nog het Black Exterior Pack aan toe en klanten krijgen de keuze tussen drie glanzend zwarte velgen, gaande van 21"-velgen met negen spaken tot opvallende 22"-velgen met negen dubbele spaken en Gloss Black-afwerking.

### ZESCILINDER-INGENIUM-DIESELMOTOREN

De nieuwste Ingenium-dieselmotoren vormen de ideale keuze voor veelrijders en klanten die regelmatig aanhangwagens slepen. De nieuwe zescilinders-in-lijn, die zijn opgebouwd rond de moduleerbare aluminium motorarchitectuur van Jaguar Land Rover, tonen zich soepeler en meer verfijnd dan de vorige dieselgeneratie. Bovendien beschikken ze over 'mild hybrid'-technologie met 48V-batterij om te voldoen aan 's werelds strengste emissienormen, zoals de RDE2-normen (Real Driving Emissions Step 2) die de uitstoot van stikstofoxiden (NOx) regelen. Zo kan de Range Rover als een van de eerste prestatiegerichte grote luxe-SUV's uitpakken met dieselmotoren die aan de RDE2-normen voldoen. Deze uiterst efficiënte krachtbronnen scherpen hun respons aan door tijdens vertragingen energie te recupereren en op te slaan in de batterij om ze vervolgens opnieuw te gebruiken tijdens acceleraties.

Zo beperkt de nieuwe D300 met 3,0-liter Ingenium-dieselmotor en 'mild hybrid'-systeem zijn brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot tot 8,6 l/100 km respectievelijk 225 g/km over de WLTP-cyclus. Bij de krachtigere D350 is dat 9,2 l/100 km en 241 g/km. Zo verenigt de nieuwe topdiesel de efficiëntie en het gewicht van een zescilinder met prestaties die die van de vorige V8 overtreffen.

### HET NIEUWE MOTORGAMMA BESTAAT IN BELGIË UIT:

#### Diesel:

- D300 – 3.0 MHEV-dieselmotor, zes cilinders, 300 pk (221 kW), 650 Nm koppel bij 1.500- 2.500 t/min

- D350 – 3.0 MHEV-dieselmotor, zes cilinders, 350 pk (257 kW), 700 Nm koppel bij 1.500-3.000 t/min

#### Benzine:

- P400 – 3.0-benzinemotor, zes cilinders, 400 pk (294 kW), 550 Nm koppel bij 2.000-5.000 t/min
- P400e – 2.0 PHEV-benzinemotor, vier cilinders, 404 pk (297 kW), 640 Nm koppel bij 1.500-4.000 t/min
- P525 – 5.0 V8-compressormotor, 525 pk (386 kW), 625 Nm koppel bij 2.500-5.500 t/min
- P565 – 5.0 V8-compressormotor, 565 pk (415 kW), 700 Nm koppel bij 3.500-5.000 t/min

De P400e is de meest efficiënte versie van de Range Rover. De P400e met zijn zuiver elektrische, emissievrije rijbereik van 40 kilometer laat een geavanceerde, 300 pk (221 kW) sterke viercilinder-Ingenium-benzinemotor samenwerken met een 143 pk (105 kW) sterke elektromotor. In combinatie met de lithium-ionbatterij van 13,1 kWh beperkt de P400e zijn CO<sub>2</sub>-uitstoot tot nauwelijks 75 g/km en zijn brandstofverbruik tot 3,3 l/100 km (gemengde WLTP-cyclus).

De standaard geleverd Mode 3-laadkabel dringt de laadtijden voor de P400e gevoelig terug: een volledige laadbeurt duurt minder dan drie uur, tegenover 7,5 uur met een Mode 2-kabel.

### SVAUTOBIOGRAPHY DYNAMIC BLACK

Sinds 2014 ontwerpen en produceren de ervaren ingenieurs en vaklui bij Special Vehicle Operations de snelste, exclusiefste en meest luxueuze SUV's die Range Rover in zijn vijftigjarige geschiedenis heeft voortgebracht. In de superieure luxe, prestaties en capaciteiten van de SV-familie bereikt de ontwikkeling van Range Rover haar toppunt. Voor klanten die een ongeëvenaard raffinement en prestatieniveau zoeken, omvat Land Rovers Special Vehicle Operations-gamma onder meer de Range Rover SVAutobiography, SVAutobiography Dynamic en de nieuwe SVAutobiography Dynamic Black.

De SVAutobiography Dynamic Black werd ontworpen om het visuele karakter van dit doelgerichte model te benadrukken en verenigt een koetswerk in de metaalkleur Santorini Black met accenten in Narvik Black Gloss, 22" glanzend zwarte lichtmetalen velgen en drempelplaatjes met merklogo. Andere opvallende koetswerkeigenschappen zijn onder meer de zwarte remklauwen terwijl het interieur is afgewerkt met Ebony-zetels met Pimento-stiksels.

## ECOREVIEW

# TOYOTA CAMRY: HYBRIDE COMEBACK

Toyota gunt zijn grootste sedan een tweede leven in Europa. Na een afwezigheid van anderhalf decennium is de Camry terug, en dan nog eens uitsluitend als hybridewagen te bestellen. Reden genoeg voor een uitgebreide test!

TEKST EN FOTO'S: JORAM VAN ACKER



### SCHONE LEI

Een Toyota Camry was tot voor kort een zeldzaamheid op onze wegen. De hoge middenklasser kwam in de vroege jaren '80 tot stand en stond tot zijn vijfde generatie in de Europese showrooms. De vraag naar het model was hier echter relatief beperkt in vergelijking met de Aziatische of Amerikaanse markt. Grote auto's laten zich nu eenmaal moeilijk parkeren in de smalle steegjes van pittoresk Brugge.

In 2004 stopte de toestroom van Camry's richting Europa en werd de Avensis voor ons het topmodel in Toyota's catalogus. In de VS en Azië bleef de grote sedan wel gewoon te koop en zo gingen er 2 generaties onopgemerkt aan ons voorbij. Ze kruisten enkel onvermijdelijk ons pad wanneer we tijdens een reis in een Aziatische grootstad een taxi nodig hadden... Want in die sector is de Camry er al jaren een vaste waarde.

Met zijn achtste generatie waagt de grote Toyota nu opnieuw de sprong naar het Europese vasteland. Dat moet meteen een flinke sprong worden, want de Japanners schrappen er de naam "Avensis" voor uit de prijslijst. Een doordachte beslissing wat ons betreft, want in tegenstelling tot de Avensis is de Camry een Toyota zoals wij hem het liefst rijden: een hybride.



### ALLÉÉN HYBRIDE

Dat hybrideconcept neemt Toyota in dit geval heel serieus want de Camry zal geen band op Europese bodem zetten zonder elektro-ondersteuning. De versie zoals wij hem hier beschrijven is dus de enige smaak waarin je de sedan kan krijgen.

In het vooronder van iedere nieuwe Camry ligt dus een 2.5-liter benzinemotor die volgens de Atkinsoncyclus functioneert voor optimale efficiëntie. Dit blok wordt gekoppeld aan een elektromotor, die dan weer zijn voeding haalt uit een compacte batterij die onder de achterbank gemonteerd zit. Deze combinatie stuurt 218 pk naar de voorwielen, en dat tegen een CO<sub>2</sub>-uitstoot van slechts 120 g/km.

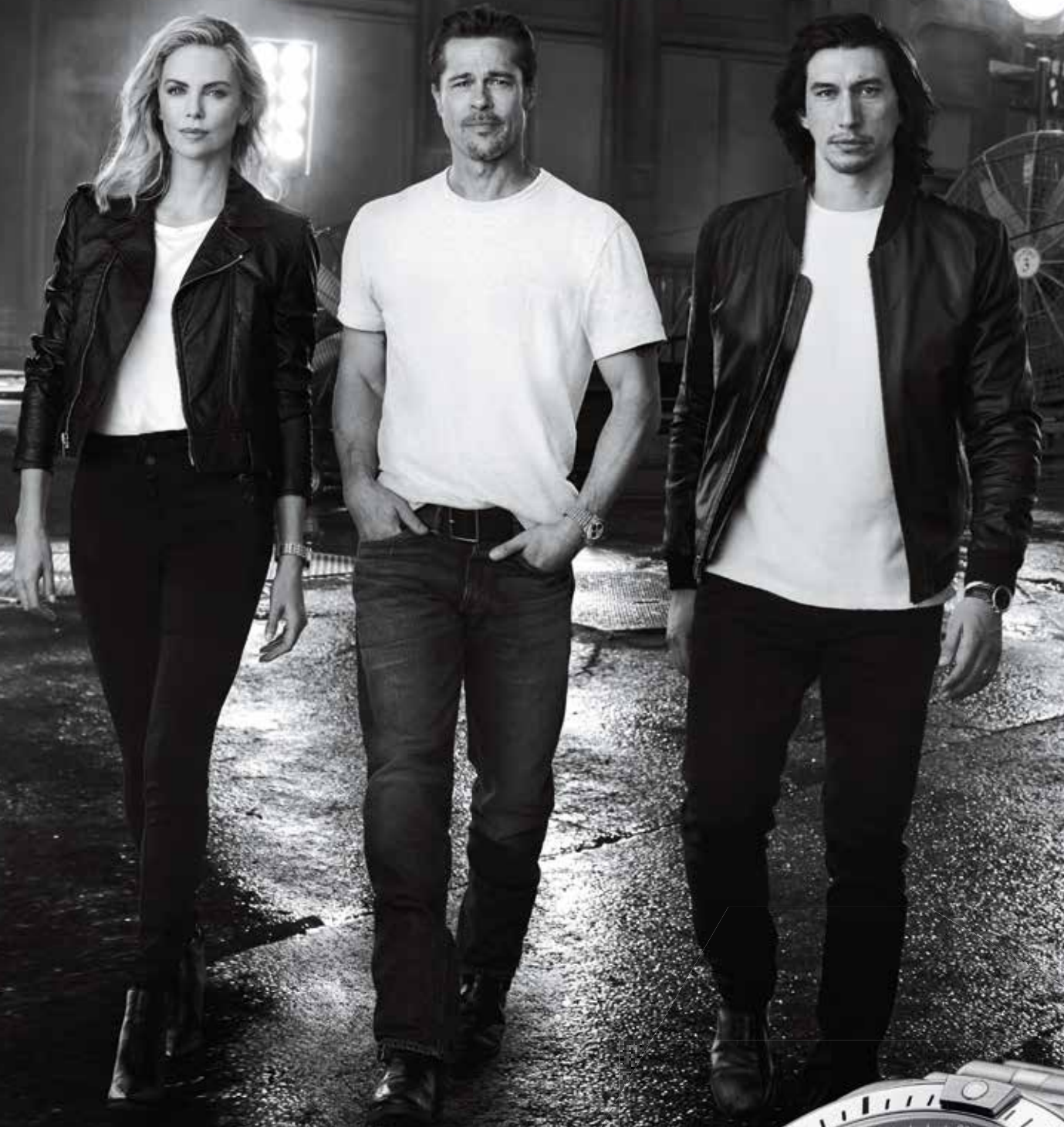
Hoewel de Camry maar met één aandrijflijn op de markt komt is dat niet meteen een gemis. Deze hybridecombinatie produceert genoeg vermogen om vlot mee te kunnen zonder ook maar een beetje angstaanjagend te worden. Een sprint van 0 naar 100 km/u overbrugt de grote sedan in 8,3 seconden en daarmee is hij nog steeds sneller dan de gemiddelde dieselmobiel. Scherpere prestaties hoeven eigenlijk niet, want de ophanging en stuuringsrichting van de Camry zijn veel eerder afgestemd op comfort dan op dynamiek.

Het grote voordeel van die aandrijflijn is natuurlijk het verbruik: wij reden doorheen onze testweek aan gemiddeld 6,3 liter per 100 kilometer. Zo'n





CHRONOMAT



**BREITLING**  
1884

**#SQUADONAMISSION**



| HULPIAU OOSTENDE

Leopold II-laan 21 / 8400 Oostende  
059 70 35 59 / [www.hulpiau.be](http://www.hulpiau.be)

| VANHOUTTEGHEM GHENT

Dampoortstraat 1-3 / 9000 Gent  
09 225 50 45 / [www.vanhoutteghem.com](http://www.vanhoutteghem.com)

| FRANSSEN JUWELIERS

Demerstraat 51-53 / 3500 Hasselt  
011 22 42 58 / [www.franssenjuweliers.be](http://www.franssenjuweliers.be)

| TENSEN JUWELIERS

Huidevettersstraat 46 / 2000 Antwerpen  
03 231 98 98 / [www.tensen.be](http://www.tensen.be)



laag verbruikscijfer teken je dus al op wanneer je—zoals ons—af en toe eens stevig het gaspedaal intrapt om te testen hoe de wagen onder sportief rijgedrag presteert. Voor een consistent rustige bestuurder zal een verbruik van 5,5 liter zeker niet onmogelijk zijn. Dat doen niet veel dieselwagens van dit formaat hem na.

### HYBRIDE ZONDER TOEGEVINGEN

Een nadeel bij veel hybridewagens is vaak de gecompromitteerde kofferruimte. De gemiddelde hybrid moet zo'n 100 liter kofferruimte opgeven ten opzichte van een wagen zonder elektro-ondersteuning, puur voor de batterij. Dat is in deze Camry anders: de accu ligt namelijk onder de achterbank verborgen. Daardoor kan je profiteren van de volle 524 liter kofferruimte. De Thaise taxisector kan dus zorgeloos vasthouden aan zijn Camry, en de Europese taxischouffeurs hebben zowaar een nieuw alternatief om te overwegen... De huidige favoriet, de Mercedes E-Klasse berline, biedt namelijk maar 16 liter meer dan deze hybride.

Daarbij kan de achterbank ook platgelegd worden, tenzij je voor de topversie met elektrisch verstelbare rugleuningen en multifunctionele armsteun kiest. Onze testwagen kreeg die luxueuze achterbank mee en die transformeert de Camry in een verrassende limousine. Of dat wel bij het imago van een Toyota past laten we even in het midden; we zijn namelijk niet zeker of de gemiddelde BV in een Camry naar de rode loper gebracht zou willen worden. De materiaalkwaliteit binnenin beantwoordt bijvoorbeeld niet altijd aan die standaard. In dat plaatje past de Lexus ES dan misschien wat beter, die trouwens op hetzelfde platform als de Camry gebaseerd is.

Ook op technologisch vlak speelt de Camry goed mee. In het dashboard van de standaardversie vinden we een aanraakscherm van 7 inch met

sneltoetsen. In de "premium"-uitvoering wordt dat scherm 8-inch groot. Daarachter ligt het gewoonlijke Toyota-systeem dat even gewenning vraagt maar aan het einde van de dag best gebruiksvriendelijk is.

Snufjes zoals adaptieve cruise control krijg je standaard mee, net als het Toyota Safety Sense-systeem. Dat pakket omvat veiligheidsvoorzieningen zoals een rijstrookassistent, een automatische noodrem en verkeersbordherkenning. In het hogere uitrustingsniveau komen daar ook wat extra's zoals een dodehoeksensor bij.

### PRIJSLIJST(JE)

Je merkt het al: de Camry krijgt standaard al heel wat lekkers mee. Toyota beperkt de prijslijst dan ook tot 2 versies: "Camry" en "Premium". Het verschil tussen de twee zit hem veelal in details; zo krijgt de topversie onder andere een iets groter scherm (met verder dezelfde functionaliteit), 18-inch velgen en een draadloze oplader voor je smartphone. Je krijgt dus een best wel complete wagen, ongeacht welke uitrusting je kiest. De standaard "Camry" kost je minimaal 36.970 euro; voor de "Premium" moet je minstens 41.270 euro neertellen.



### ONS VERDICT

De nieuwe Toyota Camry is in zekere zin een geval apart: vind nog maar eens een full hybrid sedan van dat formaat. Hij valt dus moeilijk te vergelijken met concurrenten maar net dat plaatst hem in een unieke positie op onze markt. Als taxi is hij goedkoper in aankoop en in gebruikskost dan een E-klasse, als bedrijfswagen is hij nog interessanter dan een diesel gezien zijn lage CO<sub>2</sub>-uitstoot en brandstofverbruik en voor de particulier biedt hij een completer en voordeliger plaatje dan pakweg een Opel Insignia of Volkswagen Passat. Wat ons betreft mag de Camry dus wel even op ons continent blijven.

## OVERZICHT

- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| + | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zuinig voor zijn formaat</li> <li>• Comfortabel</li> <li>• Ruime koffer voor een hybride sedan</li> </ul> | - | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Helemaal niet sportief</li> <li>• Materialen binnenin soms wat goedkoop</li> </ul> |
|---|--|---|---|



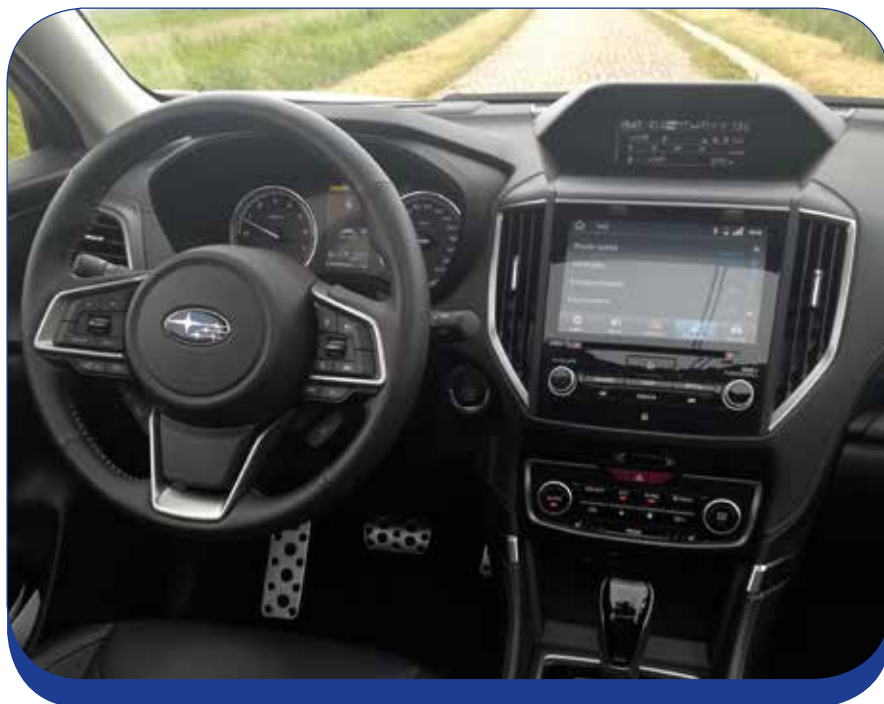
# SUBARU FORESTER E-BOXER EIGENZINNIGE VRIJBUITER



Subaru was vanaf de jaren '80 en '90 populair dankzij hun deelname aan het wereldkampioenschap rally, met namen als Colin McRae en Carlos Sainz en andere Juha Kankkunens. Iedere autosportfan herinnert zich ongetwijfeld de legendarische Subaru Legacy en Impreza in de kleuren van 555. Subaru zou in het WRC blijven tot 2008. Ondertussen behoudt het merk wel enkele specifieke eigenschappen, zoals het standaard 4x4-systeem, in combinatie met een boxer-motor. Een wat eigenzinnige combinatie. Ondertussen moet Subaru ook mee in de trend van de hybridisering. Daarom krijgt het gamma (XV, Impreza, Forester en Outback) een mild hybride aandrijving naast de bestaande 2-liter viercilinder. Wij krijgen de Forester E-boxer onder onze billen.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF





### PRAKTISCH

Het silhouet van de Forester heeft iets van een (verhoogde) break, maar je zou hem evengoed als SUV kunnen zien. Dit is trouwens een klassiek, bijna rustiek gelijkende auto. Als je een kind vraagt een auto te tekenen, dan zou je misschien de Forester erin herkennen. Maar ook dit heeft zijn voordelen. Het was lang geleden dat wij nog eens een auto reden die zo overzichtelijk is. Je hebt vooraan perfect zicht op de hoeken van de auto. De spiegels zijn bijna zo groot als die van de bestelwagen van je pakjesleverancier en de deuren zwaaien breed open in combinatie met grote glaspartijen. Perfect zicht en overzicht, eender waar en wanneer. Tevens aangevuld met een achteruitrijcamera voor perfect parkeren. Een schoonheidsprijs win je er echter niet mee. Je bent voor of tegen.

Dit is vooral een heel ruime auto. Zowel voorin als achterin is er ruim plaats voor 5 personen en bagage, de perfect vierkante koffer slikt minimaal 509 liter tot maximaal 1779 liter met neergeklapte achterbank, wat een vlakke laadvloer oplevert. De elektrische kofferklep heeft een opening van 1300 millimeter.

### MILD HYBRIDE

Voor de aandrijving van zijn huidig gamma kiest Subaru voor een 2-liter boxermotor met 150 pk en 194 Nm koppel, aangevuld met een kleine elektrohulp van 0,6 Kwh en een bescheiden 17 pk en 66 Nm. De elektromotor is ingewerkt in de Lineartronic CVT-transmissie. Puur elektrisch rijden gebeurt bij rustig vertrekken en dit voor maximum 1,6 km en met een snelheid beperkt tot 40 km/u. Je merkt daar helemaal niets van, behalve het EV-symbool in het dashboard of de display vooraan midden het dashboard, waar je kunt kiezen om de motorwerking te zien en zelfs kunt volgen wanneer de batterij zichzelf oplaadt. Van zodra er wat meer gas gegeven wordt, komt de 4-cilinder ter hulp. Het geheel wordt overgebracht via de traploze ver-

snellingsbak oftewel CVT (continu variabele transmissie). En daar wringt volgens ons het schoentje. Een CVT staat erom bekend een zogenaamd koffiemoleneffect te hebben en dit is hier niet anders. Bij flink gas geven schiet de toerentellernaald naar omhoog, blijft even hangen om dan pas een aanvaardbaar toerental te houden. Een rallyproef winnen met deze combinatie is allerminst aan de orde want de Forester spurt in 11,8 seconden naar 100 km/u. De combinatie van de bescheiden 150 pk, een gewicht van 1600 kg en de CVT zorgt dus niet voor flitsende prestaties. Vooral als wij er de pees opleggen, antwoordt onze Japanner met nogal veel lawaai, hoge toeren die blijven hangen en slome hernemingen. Bij rustig en vlot verkeer, valt het nog goed mee. Laten wij stellen dat hij zich dan mild opstelt, deze mild hybrid.

Bijkomend is er het hoge gemiddeld verbruik. Ons boardcomputergemiddelde raakte niet boven de 8,4 liter per 100 km/u.

Een betere automaat, of eentje met dubbele koppeling, zou de povere prestaties alsook het verbruik zeker helpen.

### GRIP OP 4 WIELEN

Wat wegligging betreft is dit echter wel een aanrader. Subaru plukt nog altijd de vruchten van hun roemrijke rallyverleden. Dankzij het standaard Xmod All Wheel Drive systeem. Met deze Forester waan je je geen Colin McRae, maar de wagen voelt altijd veilig aan, is stabiel, heeft weinig last van onderstuur en heeft bakken grip. Kleine offroadwegen, grind en kasseien verteert hij moeiteloos. Een echte Subaru.





## zappi - haal meer energie uit je eigen zonnepanelen

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 wind productie.

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.

### De myenergi familie



Meer info: [www.myenergi.be](http://www.myenergi.be)



## EYE SIGHT

Het interieur en dashboard is zowat hetzelfde als het koetswerk. Het lijkt op het eerste zicht wat oubollig en klassiek, maar alles is er, alleen is het soms wat zoeken. Dit went echter na een eerste rit. Het dashboard is klassiek met klassieke analoge wijzerplaten met ertussen de boordcomputer. Het scherm in het midden bevat de navigatie van Tom Tom, waarvan enkel het ingeven van de straatnamen eveneens wat gewenning vraagt op het touchscreen. Bovenaan de middenconsole, dicht tegen de voorruit heb je het scherm dat je afwisselend met navigatiegegevens, de werking van het hybride systeem, gemiddeld verbruik en rijbereik en zelfs het percentage van je acceleratie en hellingshoek van je auto. Dat laatste is vooral handig in offroad modus.

Maar het belangrijkste item is het Eye Sight. Dit zorgt ervoor dat je auto in het spoor blijft en je alert houdt. Zo krijg je b.v. de melding "stay alert" of "keep eyes on road" bij de minste aarzeling of de momenten waarop je iets te lang naast je kijkt naar display

van de DAB-radio of zo. Het systeem scant zelfs de bestuurder en die kun je ook opslaan, waardoor hij bij het instappen de chauffeur herkent. Scherpe blik dus en dat is eigenlijk wel belangrijk, want het bevordert de veiligheid en je blijft geconcentreerd, wat toch belangrijk is bij autorijden en het dagelijkse verkeer. Prima doordacht item.

## PRIJS EN CONCURRENTIE

De Forester is er in 4 versies, waarvan de goedkoopste Comfort heet met een prijskaartje van 35 295,- €. Hiermee zit hij al zeer goed in de uitrusting met 17-duims velgen, het Eye Sight, LED koplampen, DAB radio, adaptieve cruise control, achteruitrijcamera, verwarmbare en inklapbare buitenspiegels. Per uitrustingsversie stijgt je telkens met 3 000,- € voor het Driver Monitoring System vanaf de Luxury versie, navigatie en lederen zetelbekleding zit dan weer vanaf de Premium en top of the bill is de Premium Sport met elektrisch open dak en 18-duims velgen, wat dan de totaalfactuur op 43 295,- brengt.

Concurrenten zijn tevens Japans, met de Toyota RAV4 die standaard op de voorwielen aangedreven wordt en er is vanaf 36 280,- €, 4WD vanaf 38 590,-. Mogelijks kunnen wij ook de Mitsubishi Outlander als concurrent zien, die is er in 4WD vanaf 41 190,- €.

## OVERZICHT

+

- ruimte
- standaard 4-wielaandrijving
- eye sight

-

- combinatie motor en CVT-automaat
- verbruik
- zeer klassiek ontwerp

De Subaru Forester e-Boxer is een vrijbuiters, met standaard vierwielaandrijving en boxer-motor. Hij staat garant voor een veilige wegligging, is ruim en volledig uitgerust. Helaas komt rijplezier niet altijd tot zijn recht vermits de 2-liter mild hybride boxer gekoppeld is aan een wat futloze CVT-versnellingsbak met de typische "stuiptrekkingen" om het woord koffiemoleneffect niet te gebruiken. Een rustige metgezel die er niet van houdt hem op te jagen, om zodoende het verbruik een beetje in de perken te kunnen houden.





**MG ZS EV**

# **NIEUWE EUROPESE ENTREE VOOR MG. THANKS TO CHINA**

MG (Morris Garage) stond sinds 1924 voor iconische en opvallende auto's uit Groot-Brittannië. Veelal waren dat sportwagens die garant stonden voor rijplezier. Denken wij maar aan de MG Midget, MGB en de kleine roadster MG TF. Met de RV8 hadden ze zelfs korte tijd een heuse 8-cilinder in het gamma. In 1980 stopte de productie van MG's, tot BMW de Rover groep in 1984 overnam en toen nog enkele jaren gekloonde versies uitbracht. In 2001 kwam de overname door de Rover-groep en werden enkel nog de Z reeksen (MG ZR, ZS en ZT) uitgebracht. Helaas viel het doek in 2005 over de Rover-groep en dus ook over het merk MG.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF



In 2006 nam de Chinese groep SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation) het merk over, maar het zou nog tot 2011 duren voor er een eerste model – de MG 6 – in zijn vroegere thuisbasis Groot-Brittannië op de markt kwam. SAIC is uitgegroeid tot de 5de grootste autobouwer in China, met in 2018 een productie van 7 miljoen auto's, verdeeld over diverse merken.

Op het Europese vasteland moest er tot oktober 2019 gewacht worden voor er een nieuw model kwam. Maar nu gooien ze deze MG ZS EV er tegenaan. Een elektrische SUV – cross-over. Het merk heeft trouwens grootse ambities, want binnen enkele jaren zou het gamma uit een 7-tal modellen moeten bestaan.

### MIDDENKLASSER

Deze cross-over valt qua formaat in de middenklasse. Met een lengte van 4,3 meter en breedte van 1,8 meter is hij geen mastodont op de weg. Daarnaast richt hij zich vooral naar jonge budgetbewuste gezinnen. Wat design betreft houdt hij het op een mix tussen Mazda (CX30), Hyundai

(Tucson) en Kia (Stonic). Lelijk is hij zeker niet. Al moet ons van het hart dat hij nogal hoog op zijn wielen staat en de wielkasten onvoldoende gevuld lijken. Omstaanders keken af en toe eens om, maar dat zou kunnen te maken hebben met het merk of het logo dat terug van weggeweest is. Er zijn nog kenners in autoland.

Ruim plaats binnenin, zowel voor-als achterin. Ook de koffer van 448 liter moet zeker volstaan voor je weekendspullen en de wekelijkse boodschappen, met plaats voor de laadkabels onder de koffervloer.

De MG ZS EV beschikt over 143 pk (105 kW). Een spurtje van 0 naar 100 km/u doet hij in 8,2 seconden. De topsnelheid is beperkt tot een theoretische 140 km/u, maar wij haalden op een verlaten snelweg (niet voortvertellen) toch 155 km/u. Dit zijn geen prestaties van een rasspurter, al is de duw in de rug bij het hernemen en vertrekken bij de verkeerslichten mooi meegenomen. Dit dankzij het koppel van 353 Nm dat onmiddellijk beschikbaar is.



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](http://www.tensen.be)

**FRANSSEN JUWELIERS**

Demerstraat 51  
3500 Hasselt  
011 22 42 58  
[www.franssenjuweliers.be](http://www.franssenjuweliers.be)

**VANHOUTTEGHEM GHENT**

Dampoortstraat 1- 3  
9000 Gent  
09 225 50 45  
[www.vanhoutteghem.com](http://www.vanhoutteghem.com)



The Longines Master Collection





Het batterijpakket is 44,5 Kwh groot en dat geeft op papier een rijbereik van een goeie 263 km (WLTP). Volgeladen haalt hij op de boordcomputer 256 km als je hem in de Ecomodus laat. In Normal-modus is dit 235 km. Wie constant de Sportmodus gebruikt, zal met slechts 210 km moeten tevreden zijn. Wij reden in Eco-modus een roadtrip vanuit Oostende naar Roeselare, om van daaruit de Westhoek te verkennen en terug te keren naar Oostende. Bij thuiskomst toonde de boordcomputer nog 43 km range. Het verbruik schommelde tussen minimum 14,3 Kwh/100 km en maximum 20,2 Kwh/100 km. Dat laatste was tijdens een snelwegtrip met veelvuldig gebruik van de cruise control. Vrij hoog verbruik toch.

Tijd om op te laden dus. Aan een snellader tot 80 Kw kan de MG in 40 minuten tot 80 % capaciteit. Aan een openbare laadpaal of je eigen wallbox van maximum 7 Kw, mag je rekenen op een nachtje slapen, dus een 8-tal uurtjes.

Bij gans onze oefening lieten wij wel telkens de airco opstaan. Helaas is er geen automatisch exemplaar, zelfs niet als optie. Bij momenten had het interieur het nogal lastig om voor wat verfrissing te zorgen.

### BRAAF

Rijden doet hij als een brave huisvader. Stil en zacht zonder al teveel problemen. Er is mogelijkheid tot regeneratief remmen, dit d.m.v. de zogenaamde KERS-knop net voor de bediening van de ronde schakelmodus op de middenconsole. Deze hadden wij liever via schakelpeddels aan het stuur, mogelijks hadden wij er dan iets meer gebruik van gemaakt. Er zijn 3 standen, maar een volledig "one-pedal-drive" is het niet.

De ZS EV rijdt voorspelbaar, veilig en niet speels. In snel genomen bochten helt hij enigszins over en bij een intense rit over kleine achterwegen, voel je het onderstuur meteen en hebben de voorwielen het iets moeilijker om terug het juiste spoor te vinden. Vooral in de Sport-modus viel dit op. Bij dergelijk rijgedrag zou de besturing iets meer feedback mogen geven. Problematisch is dit zeker niet, de kopers van deze MG zullen zich niet onmiddellijk op die manier willen uitleven.

Met de ZS EV zet het nieuwe MG hun eerste stappen op de Europese elektromarkt. Gezinnen die milieubewust autorijden verkiezen en daarnaast ruimte belangrijk vinden, comfortabel op weg willen voor een correcte prijs, kunnen niet naast deze no nonsense EV.

Op comfortvlak is alles aanwezig om het de inzittenden zo aangenaam mogelijk te maken. De zetels zitten goed, de wagen is stil en er is geen hinder van windgeluiden rond de spiegels. De afwerking is zeker in orde, behalve misschien hier en daar wat harde plastics. De uitrusting is compleet met o.a. adaptieve cruise control, DAB-radio en panoramisch open dak. Het infotainment-systeem kan echter beter op vlak van gebruiksgemak en snelheid van de navigatie. Als je echt genoeg hebt van de navigatie, is er ook nog Apple Car play of Android auto. Draadloos opladen van de gsm is niet beschikbaar.

### PRIJSBREKER

Maar het belangrijkste van deze auto is zijn prijs. De basisversie Comfort is er vanaf 30 985,- €. Onze geteste Luxury-versie is er voor 32 985,- € met als aanvullende uitrusting de kunstlederen bekleding, lichtmetalen 17-duims velgen, blind spot monitoring en het panoramisch open dak als aanvulling op de al rijkelijk uitgeruste standaardversie. Reken er dan nog 650,- € bij voor metaalkleur, tenzij je hem in het wit bestelt. Er zijn in totaal slechts 5 kleuren. Bestellen en afhalen luidt het bij MG, want de wagens zijn onmiddellijk beschikbaar. Take away wordt in deze tijden alsmaar populairder, dus MG heeft dit goed gezien. Concurrentie in dit segment komt vanuit Franse hoek met de Peugeot e-2008 (vanaf 32 849,-), Kia e-Niro (vanaf 39 040,-) en Hyundai Kona (vanaf 35 499,-).

## OVERZICHT

+

- correcte prijs
- standaarduitrusting
- ruimte binnenin

-

- gebruiksvriendelijkheid infotainment
- geen automatische airco
- rijbereik mag iets hoger



# 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](http://kia-gilcon-leuven.webnode.be)  
[www.4as.be](http://www.4as.be)



7 JAAR MAP UPDATE

\* 7 jaar garantie of 150.000 km (wat het eerst wordt bereikt, zonder kilometerbeperking gedurende de eerste 3 jaar).  
\*\* Het 7 Year Map Update programma gerechtigd de koper van een Kia wagen verkocht vanaf 01.03.2013 door Kia Motors Belgium via een erkende Kia-verdeler in België of het Groothertogdom Luxemburg en uitgerust met een origineel fabrieksgemonteerd LG-navigatiesysteem, gedurende een periode van 7 jaar vanaf de aflevering van de wagen, tot het bekomen van een jaarlijkse navigatiekaart-actualisatie (maximaal om de twaalf maanden) bij elke erkende Kia-dealer of Kia-hersteller in de Europese Unie (enkel na afspraak).  
\*\*\* Foto ter illustratie.



# NEWS



## Audi Q4 Sportback e-tron concept: afspraak in 2021

**De volledig elektrische e-tronfamilie van Audi breidt zich binnenkort uit naar de meer bescheiden budgetten. Deze Q4 Sportback e-tron concept geeft al heel wat weg van het productiemodel.**

Audi wil tegen 2025 30 geëlektrificeerde modellen in zijn gamma hebben, waarvan 20 volledig elektrische wagens en 10 plug-in hybrides. En aangezien die deadline niet meer zo ver verwijderd is, verwachten we ons binnenkort aan een heus elektro-offensief. Binnenkort komt de e-tron GT, volgend jaar volgt dan deze Q4 (Sportback) e-tron, een compacte SUV die het gat opvult tussen de Q3 en Q5, maar enkel zal kunnen rekenen op een elektrische aandrijving.

### HERKENBARE GRILLE

De nieuwe elektrische modellen van Audi krijgen een soort van 'omgekeerde' grille, waarbij de binnenkant een lichte kleur krijgt en de omlijsting net donker wordt gemaakt. Zo moet je de emissieloze Audi's van ver kunnen herkennen. Verder valt de grote achterspoiler op, die samen met de diffusor voor een goede aerodynamica moet zorgen. De verlichting bestaat natuurlijk uit leds en de wielen zijn vrij fors te noemen, met een diameter van 22 duim. Het productiemodel zal ook te bestellen zijn met iets meer bescheiden velgmaten.

### GROOT AAN DE BINNENKANT

Met een lengte van 4,60 m zit de Q4 Sportback e-tron concept net tussen de Q3 (4,48 m) en de Q5 (4,67 m) in. Toch zou er dankzij het cab-forward-design (door het gebrek aan motor in de neus) en de lange wielbasis van 2,77 meter even veel of zelfs meer ruimte moeten zijn in het interieur als bij zijn grote broertjes. Het interieur maakt gebruik van wat minder alledaagse materialen, maar het design zou grotendeels zijn overstap moeten maken naar het productiemodel.

### MEB

Het lijkt een beetje absurd, maar Audi gaat binnenkort tegelijk gebruik maken van vier verschillende platforms voor zijn elektrische wagens. Zo staat de huidige e-tron (Sportback), die nog wel even in de catalogus blijft, op zijn eigen platform, terwijl de e-tron GT het J1-platform van de Porsche Taycan gebruikt. Audi en Porsche daarnaast nog samen aan het PPE-platform (Premium Platform Electric) voor toekomstige modellen. Deze Q4 e-tron Sportback staat dan weer op het MEB-platform van Volkswagen, waar ook de ID.3 op is gebaseerd. De komende jaren wordt er nog gestroomlijnd, waarna er uiteindelijk maar een tweetal platforms zouden moeten overblijven.

### 82 KWH

Het kloppend hart van de Audi Q4 (Sportback) e-tron bestaat uit twee elektromotoren (een op elke as) van in totaal 225 kW (306 pk) die worden gevoed door een 82 kWh grote batterij. Het rijbereik van deze quattro-versie zou meer dan 450 km moeten bedragen, later komt er nog een versie met enkel achterwielaandrijving die zelfs meer dan 500 km zou moeten kunnen rijden op een volle batterij. Het sprintje naar de 100 is achter de rug in 6,3 seconden, de topsnelheid van de Q4 e-tron concept is begrensd op 180 km/u. Audi belooft ook gelijkaardige rij-eigenschappen als bij een gewone berline dankzij de laaggeplaatste batterij van 510 kilo.

### LANCERING EN PRIJS

Audi hoopte de productieversie van de Q4 e-tron voor te stellen op het autosalon van Genève van 2021, maar die beurs gaat zo goed als zeker niet meer door. Een lancering in het voorjaar van 2021 lijkt wel nog het doel. Prijzen van de versie met quattro kennen we nog niet, maar de instapversie die later volgt zou in Duitsland minder dan 40.000 euro moeten kosten. Daarmee heeft Audi eindelijk ook een concurrent voor de nog steeds erg populaire Tesla Model 3 klaar.



# NEWS

## Tesla: meer auto's geleverd dan verwacht

**Ondanks de coronacrisis heeft Tesla in het tweede kwartaal van dit jaar nog meer dan 90.000 auto's kunnen leveren. Het nieuws scoort goed op de beurzen, maar is er ook een keerzijde voor die medaille?**

Tesla kondigt met trots aan dat het, ondanks de lockdown door de gezondheids crisis, in Q2 van dit jaar toch nog 90.650 auto's heeft kunnen leveren. Het overgrote deel daarvan (80.050 stuks) komt van de Model 3 en Y, de Model S en X werden 10.600 keer afgeleverd. Daarmee doet het merk het amper 20% slechter dan anders, terwijl de Fremont-fabriek zes weken heeft moeten sluiten. Andere constructeurs hebben het duidelijk lastiger gehad. Een goed resultaat voor Musk, die zich kritisch opstelde tegenover de lockdown-maatregelen, maar daar staat tegenover dat de Verenigde Staten de laatste dagen nieuwe records neerzetten qua besmettingen met Covid-19. Een tweede, strengere lockdown is dus niet uitgesloten...

### KORTE BROEKEN

De beter-dan-verwachte resultaten (Reuters had een aflevercijfer van 74.000 auto's voorspeld) doen het merk goed op de beurs van New York, waar een aandeel Tesla op het moment van schrijven 1.208 dollar kost. Daarmee gaat de beurswaarde van Tesla over de 224 miljard dollar, zelfs meer dan Toyota. Om een plaagstoot uit te delen aan de 'short sellers' van Tesla, aandelenhandelaars die in willen spelen op een beursdaling, gaat Elon Musk 'short shorts'

(extra korte broeken) verkopen en uitdelen aan de beurscommissie SEC, al langer een doorn in het oog van Musk. Zijn excentrieke kantje is hij duidelijk nog niet kwijt...

### MUSK



BRON: AUTOGIDS.BE

## Waterstof: Jaguar Land Rover toont interesse

**Jaguar Land Rover is de nieuwste constructeur die de mogelijkheden voor een waterstofauto onderzoekt, in dit geval met steun van de Britse regering.**

Volgens het Britse medium Auto Express zou Jaguar Land Rover bezig zijn aan een SUV op waterstof. Het project, onder de

naam 'Project Zeus', zou deel uitmaken van een programma met overheidssteun voor de autosector om zijn uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Naast JLR zouden ook Delta Motorsport, Marelli Automotive Systems en UKBIC deel uitmaken van het programma.

### SUV

Ondanks dat het programma nog in zijn kinderschoenen zou staan, zou Jaguar Land Rover wel al plannen hebben om een SUV-prototype met brandstofcel te ontwikkelen dat de voordelen van waterstof optimaal benut. We denken daarbij aan een groot rijbereik, snel bijtanken en geen groot verlies aan range bij lage temperaturen. Daarnaast zou de SUV ook zijn mannetje moeten staan off-road en bij het slepen van een aanhangwagen.

BRON: AUTOGIDS.BE



# NEWS

## Europese constructeurs willen uitstel strengere Euronormen

**De Europese constructeursvereniging ACEA heeft uitstel gevraagd aan de Europese Commissie voor de strengere Euro 6d-normen van 2021. Covid-19 zou de verkoop én de homologatie te lang hebben stilgezet.**

Mike Manley, CEO van Fiat Chrysler Automobiles en voorzitter van de ACEA, is opnieuw in zijn pen gekropen en heeft nog een brief gestuurd naar de Europese Commissie. De vorige keer vroeg hij om uitstel voor de CO2-quota van 2021, deze keer vraagt hij om 6 maanden extra tijd voor de Euro 6d ISC-FCM-norm voor personenwagens en Euro 6d Temp voor zware bestelwagens die vanaf 1 januari 2021 van kracht zijn. De coronacrisis zou namelijk voor te veel vertraging hebben gezorgd in de verkoop en de homologatie van nieuwe modellen.

### 600.000 AUTO'S

Zo schrijft Manley dat er 600.000 overtollige auto's zijn geproduceerd tijdens de Covid-19-crisis die enkel voldoen aan de huidige Euronorm, maar niet aan die van volgend jaar. Door de zwakke verkoop zouden



deze wagens vanaf 2021 dus onverkoopt worden. Daarnaast zijn er nog 2.100 modelvarianten (elke aandrijflijn moet apart getest worden, net als eventuele opties die een invloed hebben op de uitstoot) die wel zouden voldoen aan de normen, maar nog gehomologeerd moeten worden. Ook dit zou niet lukken tegen de deadline.

### STOCK OF SLUITING

Manley ziet twee opties voor de constructeurs als er geen uitstel komt: een gigantische stock aanleggen om de geproduceerde modellen nog volgens de huidige normen in te kunnen schrijven, of een stopzetting van de productie van de auto's die nog niet gehomologeerd zijn. Dat laatste zou voor heel wat ontslagen zorgen bij de fabrieken van zowel de constructeurs als van de toeleveranciers, waarschuwt hij. Bovendien wijst hij op het feit dat de Chinese en Japanse normen ook zijn uitgesteld met respectievelijk 6 en 3 maanden. De EU heeft nog niet gereageerd op de brief.

BRON: AUTOGIDS.BE

## MG ZS krijgt facelift in het VK

**De MG ZS heeft een facelift gekregen in China en in het Verenigd Koninkrijk, waar hij ook te bestellen is met een benzinemotor. De compacte SUV oogt er een stuk frisser door.**

In ons land is het gamma van MG beperkt tot de elektrische ZS EV, maar in zijn beide thuislanden China (waar hij al sinds 2016 wordt verkocht) en het Verenigd Koninkrijk kan je de compacte SUV ook bestellen met een 1.5-benzinemotor. Het is die versie die een facelift heeft gekregen, een ingreep die vooral esthetische invloeden heeft gehad. Zo zijn de koplampen scherper geworden en schijnen ze steeds via LED's, terwijl de grille een zeshoekige vorm krijgt en de voorbumper grotere 'luchthappers' krijgt.



Achteraan zijn ook de lichtblokken nieuw en hebben ze nu een zwierige lichtsignatuur gekregen, terwijl ook de achterbumper een pak gespierder oogt en nu is afgewerkt met sierelementen die aan uitlaatpijpen doen denken. Binnenin geniet je van een groter infotainmentscherm en volledig digitale tellers op het hoogste uitrustingsniveau, terwijl de bediening van onder meer de airco nu via pianotoetsen verloopt. Of en, zo ja, wanneer deze facelift naar het elektrische model komt, is nog niet duidelijk.

BRON: AUTOGIDS.BE

# NEWS

## Uitstoot van nieuwe Europese auto's stijgt voor derde jaar op rij

**Volgens cijfers van het Europees Milieu Agentschap (EEA) is de gemiddelde CO2-uitstoot van nieuwe wagens voor het derde jaar op rij gestegen in 2019. Het agentschap noemt de populariteit van SUV's en de trage groei van EV's als redenen.**

Vorig jaar zijn er 1,54 miljoen nieuwe wagens geregistreerd in Europa (EU + IJsland, Noorwegen en het VK) met een gemiddelde CO2-uitstoot van 122,4 g/km. Dat is 1,6 gram meer dan in 2018 en 4,4 gram meer dan in 2017, terwijl de gemiddelde uitstoot net daalde van 2010 tot 2016. Het is ook slecht nieuws voor de constructeurs, die tegen 2021 een quotum van 95 g/km moeten halen. Volgens het EEA komt dit vooral door het nog steeds groeiende SUV-segment, dat tegenwoordig 38% bedraagt van alle nieuwe auto's. Ook de nog steeds geringe populariteit van elektrische wagens is niet gunstig voor de uitstootcijfers. 3,5% van de consumenten koos voor een PHEV of BEV, wat echter wel 1,5 procentpunt meer is dan in 2018.



### MEER BENZINE

SUV's zouden zo'n 13 g/km meer CO2 uitstoten dan de andere categorieën door hun hogere gewicht en slechtere stroomlijn, al is het niet duidelijk welke auto's het EEA meeneemt in deze categorie. Je zou verwachten dat het toenemende marktaandeel van benzineauto's (nu 59%) ook een invloed heeft op de CO2-cijfers, maar de gemiddelde uitstoot van benzineauto's scheelt nog maar 0,6 g/km meer van de diesels (127,6 g/km vs. 127,0 g/km). Diesel heeft nog maar een marktaandeel van 31%, 4 procentpunt minder dan in 2018 en maar liefst 23 procentpunt minder dan in 2011. Dieselgate heeft duidelijk nog steeds een serieuze impact op de automarkt.

BRON: AUTOGIDS.BE



## Lordstown Endurance: anti-Cybertruck

**De Lordstown Endurance toont zich als een elektrische luxepick-up. Hij gaat dus de concurrentie aan met de Cybertruck van Tesla met een meer klassieke stijl.**

De nieuwe start-up is bekend geworden door de Amerikaanse vice-president Mike Pence en wil zijn plaats veroveren in het komende segment van elektrische pick-ups dat onder meer is gelanceerd door Tesla. Het bedrijf zit in een oude GM-fabriek in Ohio en heeft net beel-

den van de Endurance verspreid. Het beweert al 20.000 pre-orders te hebben ontvangen voor de elektrische luxepick-up. Hij beschikt over een aandrijflijn van 600 pk en kan tot 3,4 ton trekken. Zijn batterij geeft hem een autonomie van 250 mijl (402 km). In de cabine is er plaats voor 5 passagiers.

BRON: AUTOGIDS.BE



# NEWS

## Eagle bouwt nieuwe Jaguar E-Type Lightweight GT



**Eagle start waar Jaguar stopte: de 12 in 1963 gebouwde exemplaren van de Lightweight GT krijgen het gezelschap van nieuwe, zowel visueel als technisch geoptimaliseerde modellen.**

Eagle kennen we van de Speedster, de Low Drag GT en de Spyder GT, moderne interpretaties van klassieke Jaguar-modellen. Daar komt nu deze Lightweight GT bij, gebaseerd op de gelijknamige variant van de Jaguar E-Type. Die stamt uit 1963 en kende een oplage van nauwelijks 12 exemplaren. Hoe gaat Eagle te werk?

Je moet een Series 1 van de Jaguar E-Type op de kop kunnen tikken, want die fungeert als basis voor de Eagle Lightweight GT. Daarna nemen ze het koetswerk onder handen: elk onderdeel wordt opnieuw ontwikkeld, een proces waarin 2.500 manuren gestoken wordt. Daarbij gaan ze verder dan wat Jaguar destijds deed met hun Lightweight GT, want de wielkasten staan wat dikker (want Eagle gaat voor grotere wielen) en ook de achterraut is anders (om de aerodynamica te verbeteren). Het interieur verwelkomt een airco en krijgt een aangepaste zitpositie.

### GEEN V8?

Onder de gestrekte motorkap komt een zes-in-lijn te liggen, een door het originele Jag-blok geïnspireerde 4,7 liter-krachtbron die goed is voor een piekvermogen van 385 pk voor een maximumkoppel van 510 Nm. Omdat Eagle materialen zoals magnesium, titanium en inconel gebruikt, maakt de Lightweight GT zijn naam meer dan waar. De Britse sportwagen zet amper 1.017 kilogram op de weegschaal. Het origineel woog nog minder: 975 kilogram. Maar dat was een gestripte racer.

BRON: AUTOGIDS.BE

## Skoda Octavia G-Tec: op aardgas

**Skoda heeft de nieuwe Octavia gepresenteerd met de 1.5 G-Tec-motor van 130 pk die zowel op benzine als op CNG rijdt. Het is vooral dat laatste waarop de G-Tec zal rijden, met een autonomie van 500 km.**

Met een piepklein benzinetankje van 9 liter tegenover gastanks van 17,33 kilo rijdt de Skoda Octavia G-Tec 1.5 dus quasi exclusief op aardgas. De benzine dient dus enkel als noodbrandstof. De Tsjechische middenklasser beschikt over een vermogen van 130 pk. Het CNG-verbruik, volgens de WLTP-normen, ligt op 3,4 tot 3,6 kilo. Daarmee haalt de Octavia dus een autonomie op gas van 500 km. Het benzineverbruik zou op 4,6 l/100 km moeten liggen, waarmee je dus zo'n 190 km kan afleggen in regio's waar er geen CNG te vinden is. De overgang tussen de verbranding van benzine en van gas gebeurt automatisch, zonder tussenkomst van de bestuurder. Als berline heeft de koffer een volume onder de hoedeplank van 455 l. Als Combi is dat 495 liter. De Octavia G-Tec is vanaf deze herfst te bestellen.



BRON: AUTOGIDS.BE

# NEWS

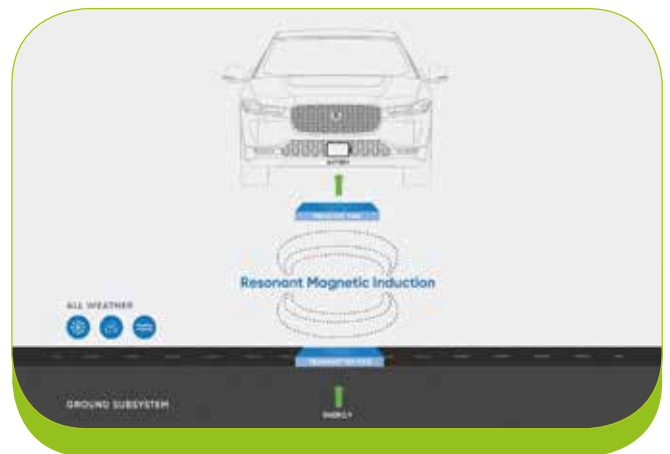
## Jaguar i-Pace: draadloos ladende taxivloot

**In Oslo (Noorwegen) neemt Jaguar deel aan een project rond draadloze high power-laadstations met een vloot i-Pace-taxi's. Die zullen zich draadloos kunnen opladen in afwachting van hun volgende rit.**

In het eerste trimester van 2024 zullen alle taxi's van Oslo elektrisch zijn. Om dat doel te bereiken moet de infrastructuur worden aangepast. Een van de laadoplossingen om dag en nacht en alle dagen de dienstverlening te kunnen garanderen, is inductieladen. Verscheidene private operatoren en de overheden van de Noorse hoofdstad zullen bijdragen aan de installatie van laadpunten, met name aan standplaatsen voor taxi's.

### 50 PLATEN

Zo werden aan in- en uitstapzones voor taxi's verschillende laadplaten van 50 tot 75 kW, ontworpen door het Amerikaanse Momentum Dynamics, in de grond geïnstalleerd. Daarmee kunnen speciaal uitgeruste voertuigen draadloos opladen terwijl ze wachten op hun volgende rit. Het laden start vanzelf. Gemiddeld wacht een taxi 6 tot 8 minuten en gedurende die tijd kan hij wat bijladen. Tot 50 kW als hij wat langer moet wachten.



### 25 I-PACES

Als partner van het project zal Jaguar taxibedrijf Caboline 25 i-Paces leveren die werden aangepast om via inductie te kunnen laden. Een team van ingenieurs en technici van Momentum Dynamics en van Jaguar Land Rover heeft deze oplossing al getest in het kader van het ElectricCity-project van de stad Oslo. Zo moeten de platen altijd werken, ongeacht de weersomstandigheden. Het is een eerste stap naar de volledige elektrificatie van de markt van nieuwe auto's die de Noorse regering wil tegen 2025.

BRON: AUTOGIDS.BE

## Mercedes slaat de handen in elkaar met Nvidia

**Gamers kennen Nvidia van zijn processoren en grafische kaarten. Het bedrijf is de nieuwe partner van Mercedes voor de ontwikkeling van elektronische systemen voor autonoom rijden.**

Mercedes en Nvidia gaan samenwerken om software en oplossingen te ontwikkelen voor autonoom rijden van niveau 2 en 3 en automatisch parkeren van niveau 4. Het ontwerp van deze programma's zal verlopen via het platform Drive AGX, gebruikmakend van Orin-technologie met Nvidia's superinformatica-architectuur Ampere. Het gaat om een ambitieus project dat moet leiden tot een Mercedes-model in 2024. Er is sprake van systemen van artificiële intelligentie die zichzelf continu kunnen updaten en die bovendien het hoofd en de blik van de be-



stuurder in het oog kunnen houden. Verschillende toepassingen zijn mogelijk, zoals het detecteren van vermoeidheid en een gebrek aan aandacht, of het verhinderen dat de deuren worden geopend wanneer er een fietser aankomt. Nieuwe functies, hulpsystemen en oplossingen zullen tijdens de levenscyclus van de auto kunnen worden toegevoegd, soms tegen betaling, zoals software voor een computer. Deze nieuwe alliantie "met een gemeenschappelijke visie" komt er nadat Daimler en BMW recent beslist hebben om hun partnership op het vlak van technologieën voor autonoom rijden stop te zetten.

BRON: AUTOGIDS.BE

# NEWS

## Lithium: strijd voor standaarden in zicht tussen China en EU

**Europa moet opletten om China niet toe te laten zijn eigen lithiumstandaarden op te leggen op mondiaal niveau. De kwestie is essentieel voor de elektrische auto en zijn industrialisatie op ons continent.**

De waarschuwing is duidelijk: "we moeten waakzaam zijn". Dat is de boodschap van Europees Commissaris voor de Interne Markt Thierry Breton aan de lidstaten van de Europese Unie. Reuters rapporteert dat hij vreest voor een dominante positie van China op de wereldwijde standaarden voor lithium. Zijn volledige boodschap zegt dat "de belangrijkste handelspartners van de EU zeer actief zijn in het ontwikkelen van internationale normen op belangrijke markten om hun concurrentievoordeel te beschermen en te vergroten. We moeten waakzaam zijn voor dergelijke processen die, zonder goede betrokkenheid, onbedoeld onze economische concurrentiepositie en ons technologisch leiderschap kunnen schaden."

### EN DE VS?

Zijn vrees komt vooral door de goedkeuring van de Internationale Organisatie voor Standaardisatie (ISO) van een Chinees project om een commissie op te richten voor lithiumstandaarden. China heeft zich al vrijwillig aangemeld als secretaris van deze commissie. De Eurocommissaris vreest echter dat het land zal aandringen om minder strenge normen toe te passen dan die in de Europese Unie. "Het is in ons belang om Europese bedrijven een concurrentievoordeel te geven door erover te waken dat de internationale standaarden conform zijn aan de onze, of ze nu al ontwikkeld zijn of nog ontwikkeld moeten worden". De Verenigde Staten zouden hier de rol van scheidsrechter kunnen spelen. De relaties met het land zijn gespannen, zowel met China als met de EU (en met name Duitsland). Welke strategie en welke partner zou Washington de voorkeur aan kunnen geven? Dat is nu nog moeilijk te zeggen. We vergeten niet dat Rusland, Japan en Latijns-Amerika ook hun invloed zouden kunnen uitoefenen.



### WERELDWIJDE ECONOMISCHE KWESTIE

Lithium is momenteel essentieel voor de ontwikkeling van elektrische wagens. Europa heeft zijn ambities duidelijk gemaakt over de productie van batterijen om de controle op de wereldmarkt niet over te laten aan zijn 'handelspartners', met andere woorden: zijn belangrijkste Aziatische en Amerikaanse concurrenten. De vastlegging van internationale standaarden zou zowel de ontginning als de tests, de analyse en het omzetten van lithium kunnen beïnvloeden, net zoals de productie van batterijen. Sommige Europese streken hebben de capaciteit om lithium te ontginnen. Maar als de wereldwijde standaarden lakser blijken te zijn dan die in Europa, zou dit de exploitatie ervan kunnen beperken.

BRON: AUTOGIDS.BE

## Tesla heeft een tweede assemblagefabriek nodig in de VS

**Texas zou een tweede assemblagefabriek van Tesla in de VS kunnen huisvesten. De constructeur zou zijn productie moeten verhogen, vooral voor de Model Y en de Cybertruck.**

De groei van Tesla lijkt eindeloos. De constructeur draait op volle toeren. En ondanks een site in China en nog een in opbouw in Duitsland, voelt het steeds krappert aan in Fremont (Californië). Om de vraag te kunnen bijhouden, vooral voor de Model Y en de toekomstige Cybertruck, zonder daarbij de elektrische Semi- vrachtwagen te vergeten, is Tesla volgens Reuters van plan om een nieuwe productielijn te bouwen in de VS. Een mogelijke locatie zou in Texas liggen, in Travis County, op een oude cementfabriek. Deze grote Tesla-fabriek zou een investering van een miljard dollar vereisen en zou 5.000 jobs creëren in de regio. Maar Texas heeft de jackpot nog niet gewonnen! Tesla zou ook kijken naar



een locatie in Oklahoma. Een bewuste strategie om de twee staten te laten concurreren met elkaar, vooral wat betreft belastingen.

BRON: AUTOGIDS.BE



# NEWS

## Opel Zafira-e Life: de drieling is compleet

**Net als de technisch identieke minibusjes van Peugeot en Citroën krijgt de Opel Zafira Life ook een elektrische aandrijflijn. Er is keuze uit twee lengtes en twee accupakketten.**

Het is zoeken naar verschillen tussen de drie elektrische minibusjes van de PSA-groep. De zopas gepresenteerde Opel Zafira-e Life is in tegenstelling tot zijn broertjes Peugeot e-Traveller en Citroën ë-Space-tourer maar in twee in plaats van drie lengtes te krijgen: een Medium van 4,96 m en een Large van 5,31 m, die een maximale laadruimte van 4.500 liter biedt. De Large is er ook als 'Lounge' met luxezetels voor 6 personen met zetelverwarming en een massagefunctie. Afhankelijk van de uitvoering kan je tot 8 passagiers kwijt in de Zafira-e Life.

### KREK EENDER

De aandrijflijn van de Opel Zafira-e Life is identiek aan die van zijn concerngenoten: een 100 kW (136 pk) sterke elektromotor drijft de voorwielen aan en haalt zijn stroom van een 50 of 75 kWh grote batterij, met een WLTP-autonomie van respectievelijk 230 of 330 km. De grotere batterij is pas vanaf begin 2021 beschikbaar. Beide varianten hebben een elektronisch begrensde topsnelheid van 130 km/u. Opladen kan tot aan een vermogen van 100 kW DC, waarmee



de batterij in 30 (50 kWh) of 45 minuten (75 kWh) weer tot 80% is opgeladen.

BRON: AUTOGIDS.BE

## DS 7 Crossback e-Tense 225: goedkopere hybride

**DS breidt het plug-in hybride gamma van de DS 7 Crossback uit met een minder krachtige versie die een elektromotor mist en enkel de voorwielen aandrijft.**



De DS 7 Crossback e-Tense 225 onderscheidt zich concreet gezien van de e-Tense 4x4 door het gebrek aan elektromotor op de achteras. De resterende elektromotor doet enkel zijn werk op de vooras, net zoals de verbrandingsmotor. De SUV wordt dus een voorwiel-

aandrijver. De combinatie van de benzinemotor van 180 pk en zijn elektrisch hulpje van 110 pk die rechtstreeks op de 8-trapsautomaat is aangesloten ontwikkelt in totaal 225 pk en 360 Nm, wat 75 pk en 90 Nm minder is dan de e-Tense 4x4 met vierwielaandrijving. Om de tractie te verbeteren geeft DS de optie voor een Advanced Traction Control.

### OPLAADBAAR

De elektromotor kan de DS 7 alleen aandrijven tot aan een snelheid van 135 km/u. De batterij van 13,2 kWh geeft een elektrische WLTP-autonomie van 55 km, of zelfs 72 km in de stad. De CO<sub>2</sub>-uitstoot ligt tussen de 31 en de 36 g/km, met een verbruik van 1,4-1,6 l/100 km afhankelijk van de uitvoering. DS geeft verder mee dat je aan "hoge snelheid" een verbruik van 6,1 tot 6,5 l/100 km mag verwachten. De 0 tot 100 km/u is achter de rug in 8,9 seconden, 3 seconden trager dan de e-Tense 4x4. De bestuurder kan ook uit verschillende rijmodi kiezen voor het hybride systeem om van het maximale vermogen te genieten of om net zo veel mogelijk elektrisch te rijden. De e-Tense 225 is goedkoper dan de e-Tense 4x4, maar hij krijgt nog steeds een actieve ophanging met camera (DS Active Scan Suspension) om te anticiperen op imperfecties of putten op de weg.

BRON: AUTOGIDS.BE



## RENAULT E-TECH

# DE FRANSE REVOLUTIE

Dat de Formule-1 door motorconstructeurs sinds jaar en dag wordt gebruikt om nieuwe technologieën te ontwikkelen die in een later stadium in personenwagens worden ingezet, is algemeen geweten. Het is misschien minder bekend dat de huidige Formule-1 wagens eigenlijk worden aangedreven door hybridemotoren. Deze technologie vindt nu onder de naam E-Tech de weg naar het gamma personenwagens van Renault.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE

### ENERGIEBEHEERSCHEMA'S

Net zoals bij de F1-aandrijflijn maken ook de E-Tech hybridemotoren in de personenwagens van Renault gebruik van energiebeheerschema's. Die zorgen ervoor dat de batterij wordt opgeladen telkens er meer energie wordt opgewekt dan er vermogen nodig is. Dit is vooral het geval bij het vertragen en afremmen, maar ook tijdens het rijden op de snelweg aan een optimaal toerental.

De hybridewagens van Renault starten, wanneer de accu enigszins is opgeladen, altijd op de elektromotor. Koppel en vermogen zijn in deze elektrisch modus direct beschikbaar, wat ervoor zorgt dat je zeer vinnig en wendbaar kan vertrekken. De aandrijflijn beschikt over twee elektromotoren en één brandstofmotor en door de gebruikte energiebeheerschema's zullen deze optimaal samenwerken afhankelijk van de rijomstandigheden.

Zo zullen de motoren bij echt sportief rijgedrag al lemaal ten volle worden ingezet, terwijl het E-Tech systeem zich bij rustiger rijden zo goed mogelijk zal aanpassen aan de situatie en indien mogelijk de accu zal opladen. Er zijn vijftien verschillende combinaties tussen de verschillende motoren mogelijk. Dat er wordt omgeschakeld naar een andere combinatie voel je tijdens het rijden niet, maar heeft als groot voordeel dat je niet manueel een andere stand moet gaan kiezen afhankelijk van de omstandigheden.

### HEV OF PHEV

De E-Tech technologie wordt sinds kort ingezet in drie populaire Renault modellen.

De Clio E-Tech is een HEV (full hybride) voorzien van een 1,2 kWh accu die tijdens het rijden wordt opgeladen. Deze Clio zal bij kortere ritten

in de stad heel vaak elektrisch kunnen rijden. Tijdens uitjes buiten de bebouwde kom zullen de elektromotoren waar mogelijk de brandstofmotor ondersteunen, wat dan weer het brandstofgebruik aanzienlijk zal doen dalen.

De Captur E-Tech Plug-in en de Mégane Grandtour E-Tech Plug-in zijn dan weer PHEV's (Plug-in Hybrides). Bij deze twee modellen kunnen de elektromotoren beroep doen op een batterij van 9,8 kWh. Deze accu kan je opladen aan de stekker en zorgt er voor dat je in stadsverkeer tot 65 kilometer puur elektrisch kan rijden. Buiten de stad daalt die actieradius tot zo'n 50 kilometer. Ook bij deze wagens wordt de accu opgeladen tijdens het rijden en ondersteunen de elektromotoren de brandstofmotor.



# 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

**EDRIVE**

ELECTRIC VEHICLES

part of  Leie  
Mobility  
Group.



# NEWS

## Nieuwe Opel Mokka gaat meteen elektrisch

**De nieuwe Opel Mokka is een kind van het recente PSA-huwelijk. En dat is een goede zaak, want de compacte SUV debuteert met een 100% elektrische variant.**

De Mokka die momenteel in de catalogus staat, is nog een puur GM-product - technisch zowat identiek aan de Chevrolet Trax. De nieuwe generatie van de compacte SUV kwam reeds tot stand onder PSA-bewind; deze Opel mag je dan ook zien als een broer van de DS 3 Crossback en de Peugeot 2008. Het koetswerk oogt best gewaagd; met een mix van bolle vormen en scherpe hoeken. In combinatie met de korte overhangen én de flinke 18-duimsvelgen zorgt dat voor een stoer voorkomen. De snoet is echt helemaal nieuw; de Vizor gedoopte en heel elegante strook tussen de lichtblokken zien we zeker nog terug op alle andere toekomstige Opels. Zowat een première voor dit marktsegment is de mogelijkheid de auto met matrixlichten met 14 verschillende elementen te bestellen, Glare-free IntelliLux LED zoals de constructeur ze zelf heeft gedoopt.

### NIEUWE FILOSOFIE

Vanbinnen ziet de Mokka er helemaal anders uit dan we dat van Opel gewoon zijn. Hij krijgt een volledig digitaal Pure Panel, met twee schermen die visueel in elkaar en dus tot boven de middenconsole lijken door te lopen. Dat met de instrumenten voor de bestuurder is optioneel tot 12 duim groot, het tweede (tot 10 duim) is lichtjes naar hem toegebogen. En waar we heel blij mee zijn, voor essentiële functies zijn er ook nog wat klassieke knoppen voorzien. Er is ook nog keuze uit verschillende stoelen, desgewenst met een bekleding in alcantara of leder én een massagefunctie voor de chauffeur.

### OPEL MOKKA 8

De wielbasis is (eerder toevallig) zowat even groot als die van de vorige Mokka, maar het gebruik van het PSA-platform maakt wel dat de auto 12,5 centimeter... korter werd. De zitruimte zou er niet



onder lijden, met minimaal 350 liter blijft zelfs het koffervolume quasi hetzelfde. Heel wat veiligheidssystemen ook voor de nieuwe Opel Mokka, waaronder een slimme cruisecontrol die de auto in de file desgewenst volledig tot stilstand brengt en al even automatisch ook weer laat vertrekken. En nog wel wat meer snuffjes, zo behoort ook een achteruitrijcamera met een beeld van 180 graden tot de uitrustingsmogelijkheden.

### METEEN ELEKTRISCH

Er komen ook benzine- en zelfs nog dieselmotoren, zegt Opel. Maar daar moeten we het qua uitleg voor die klassieke aandrijvingen voorlopig mee doen. De Duitsers zijn wel al heel enthousiast over de elektrische motor van hun cross-over. Die is 136 pk en 260 Nm sterk, het zijn waarden die we natuurlijk al kennen van de elektrische varianten van de Peugeot 208 en 2008. De Mokka krijgt drie rijmodi: Normal, Eco en Sport. In de eerste zou de 50 kWh sterke batterij tot 322 kilometer rijbereik garanderen, toch volgens de WLTP-meting. Opladen kan op zowat alle vandaag mogelijke manieren. Niet dat vergelijken met de vroegere Chevrolet-kloon nog hoeft, maar de nieuwe Opel Mokka is ook zo'n 120 kilo lichter en heeft tegelijk wel een 30% stijvere structuur.

## Ford Focus MHEV: elektrische booster

**Na de aankondiging op het salon van Brussel is de mild hybride Ford Focus nu verkrijgbaar. Zijn 1.0 EcoBoost krijgt een kleine elektrische boost om zijn CO2-uitstoot te verminderen en een beetje sneller te accelereren.**

Net zoals de Fiesta wordt de Focus nu beschikbaar als MHEV, ofwel mild hybride. De starter-generator op het 48 V-systeem van de auto werkt samen met de drukgevoede 1.0 EcoBoost. Ford biedt de oplossing aan in twee vermogensversies: 125 en 155 pk. De kleine elektrische boost geeft 24 Nm aan extra koppel bij het accelereren. Bovendien wordt het turbogat verkleind. Ford kondigt aan dat de Focus met deze milde hybridisatie een WLTP-verbruik voorlegt van 5,1 l/100 km, wat over-

eenkomt met 115 g/km CO2.

### DIGITALISERING

De Focus heeft ook recht op enkele kleine updates aan boord. Zo beschikt de MHEV over een digitale tellerpartij van 12,3 duim. Dit scherm geeft ook informatie over de werking van de hybride module. Tenslotte krijgen de berline en de break een 4G-modem voor de geconnecteerde diensten, bijvoorbeeld voor de veiligheidssystemen. De auto kan de bestuurder waarschuwen voor potentieel gevaar dankzij realtime meldingssysteem voor de verkeersomstandigheden.





## Studio sound comes home

Ontstaan vanuit onze veel bekroonde CM Series. De nieuwe 700 Series zijn de beste luidsprekers die wij ooit in zijn klasse hebben gemaakt. Deze lijn combineert 800 Series Diamond technologieën van studiokwaliteit met speciaal voor deze lijn gebouwde innovaties om home audio naar ongekende hoogte te tillen. En dit allemaal uit mooi ontworpen luidsprekers die perfect in een woonomgeving passen.

**De nieuwe 700 Series. Geïnspireerd op opnamestudio's.  
Gemaakt voor de woonkamer.**

**New Music**

Elsensesteenweg 343-345 Chaussée D'Ixelles Bruxelles 1050 Brussel  
02 647 71 70 - [www.newmusic.brussels](http://www.newmusic.brussels)

**Teletechnics Audio Video**

Bredabaan 1075 2930 Brasschaat (M.T.H )  
03 663 37 33 - [www.teletechnics.be](http://www.teletechnics.be)

**Hifi Home**

Maalsesteenweg 149 8310 Brugge  
050 37 13 44 - [www.hifihome.be](http://www.hifihome.be)

**Stevens Hifi Gent**

Kortrijksesteenweg 33 Bus 01 9830 Sint-Martens-Latem  
09 223 88 33 - [www.stevens-hifi.be](http://www.stevens-hifi.be)

**Stevens Hifi Leuven**

Tiensesteenweg 348 3000 Leuven  
016 29 23 90 - [www.stevens-hifi.be](http://www.stevens-hifi.be)

**D&M beeld- en klankstudio**

Beverstraat 4c 9700 Oudenaarde  
055 30 28 05 - [www.d-en-m.be](http://www.d-en-m.be)

**Elektro Lefevre Tienen**

Sliksteenweg 45 3300 Tienen  
016 82 32 68 - [www.elektro-lefevre.be](http://www.elektro-lefevre.be)

**diMonaco**

Stationsstraat 66 9100 Sint-Niklaas  
03 776 24 40 - [www.dimonaco.be](http://www.dimonaco.be)

**Audiomix**

Liersesteenweg 321 3130 Begijnendijk (grens Aarschot)  
016 56 10 62 - [www.audiomix.be](http://www.audiomix.be)

**L'Audiophile**

Place de Paris 1 L 2314 Luxembourg  
+352 491 360 - [www.audiophile.lu](http://www.audiophile.lu)

**DIGITHome**

Champs de tignee 26/5 4671 Barchon (Liège)  
04 379 80 80 - [www.digithome.be](http://www.digithome.be)

# Bowers & Wilkins

[bowers-wilkins.nl/700series](http://bowers-wilkins.nl/700series)



## DOSSIER ELEKTRISCHE BEDRIJFSVOERTUIGEN

# STADSKOERIERS

Van vrijdag 23 tot zondag 25 januari konden bezoekers van het 93<sup>e</sup> 'Salon van Lichte Bedrijfs-, Vrijtijdsvoertuigen en moto's' tijdens de derde editie van 'Dream Cars' op de Heizel hun hartje ophalen aan een vijftigtal droomwagens én een wereldpremière. Op de vooravond van de expo werd immers het doek opgelicht van de E-Car 333, de eerste volledig in België ontwikkelde en gebouwde elektrische wagen.

TEKST: FILIP DEWULF

Heel wat merken breiden in de komende maanden hun gamma's uit en zetten in op deze E-koeriers.

De stad en zijn nabije omgeving is de habitat van deze E-koeriers. Vermits het rijbereik rond de 200 km of iets minder ligt. Zeker nu de burger meer en meer zijn aankopen online doet, is het doelpubliek de stad en de snelle en milieuvriendelijke levering zal daarin cruciaal zijn.

*Citroën E Space Tourer*



Een overzicht van het aanbod. Tevens ook personenvervoermogelijkheden, de zogenaamde busjes, handig voor taxi-firma's, want ook daar is de evolutie aan de gang. Zo verplicht de stad Kortrijk zijn taxi's over te schakelen naar EV's tegen 2030.

De fiscaliteit speelt ondertussen ook een rol in het aankoopbeleid van dergelijke elektrische bestelwagens. Voor e-LCV's (electric light commercial vehicles) zoals ze ook wel eens genoemd worden, bestaat in België een gunstiger fiscaal stelsel. Zo is een e-lcv 100 % fiscaal aftrekbaar, is er recht op investeringsaftrek (éénmanszaak), recht op degressieve (= versnelde) afschrijving en bijkomende kosten mogen bij de aankoop in 1 keer afgeschreven worden. Soms zijn er zelfs bijkomende subsidies of maatregelen op lokaal niveau, zoals in Gent b.v. waar subsidies zijn bij het installeren van laadpalen, gratis parkeren, enzovoort.

"Zeker nu ook thuiswerk meer de norm wordt en toeneemt en de mobiliteit alsmaar groener wordt", zo zegt ons Michel Van Eekhout, salesmanager voor Maxomotive, dat het merk Maxus invoert op de Belgische markt. Maxus maakt deel uit van de Chinese SAIC-groep, waar ook MG deel van uitmaakt. "Covid-19 heeft de productie en transport vertraagd, de heropstart is nu bezig, maar met de lancering van enkele nieuwigheden vanaf september, kijken wij er naar uit", zo geeft Michel nog mee. Maxus levert de EV80 niet alleen als bestelwagen, maar ook als chassis-cabine combinatie. Op de

markt van de kleine bestelwagens, biedt Maxus binnenkort de eDeliver3. Deze komt naar keuze met batterijpakket van 35 of 53 Kwh en met korte of lange wielbasis.

Mercedes viert de 25ste verjaardag van de Sprinter met de eSprinter. Het symbool van "versatility", zo noemen ze hem. De eSprinter komt in verschillende aandrijvingen, zo kunt u kiezen tussen voorwielaandrijving, achterwiel- of zelfs een vierwielaandrijving. En dit alles met 2 batterijpakketten naar keuze.

De groep PSA (Peugeot-Citroën-Opel) komt dan weer bij beide merken met nieuwigheden. Logisch, want alles kan hier gedeeld worden. Enkel lichtjes andere uiterlijke kenmerken onderscheiden een e-Expert van een e-Jumpy tot een e-Vivaro. Ook hier opnieuw 2 batterijpakketten beschikbaar en ook personenvervoer kan met de e-Traveller en e-Zafira Life. Het e-LCV-gamma wordt 100 % uitgerold tegen eind 2021. Met hun elektro-offensief wil de groep 5 % marktaandeel in het eerste jaar. In 2025 moet dit al 15 %

zijn. Zo vertelt ons Wim Verloy, communications manager bij Opel en groep PSA.

In Kortrijk spreken wij met Pieter Voet, bij Leie Mobility Group is hij sales consultant voor

E DRIVE binnen de groep. E DRIVE staat voor elektrische mobiliteit, gaande van steps, scooters tot auto's en bestelwagens. De bestelwagens zijn van het merk Cenntro Metro. Een opvallende verschijning in het straatbeeld, vermits dit compacte bestelwagentje een ideale stadsgenoot is. Pieter Voet: "Wij zijn met dit concept in volle groei, momenteel reeds een 10-tal wagens in steden. De vraag naar elektromobiliteit neemt alsmaar toe. Er komt steeds meer vraag vanuit stadsbesturen en logistieke diensten. Het rijbereik bedraagt met dit wagentje zo'n 150 km. De klant heeft keuze uit verschillende opbouwmogelijkheden op maat. Op de vraag hoe ze bij E DRIVE de toekomst zien, antwoordt Pieter: "In juli-augustus breidt het gamma uit met een bestelwagen met laadvermogen tot 1 ton. Op die manier zullen wij aan een groter doelpubliek kunnen beantwoorden."

Uit deze bevraging en het overzicht hier bijgevoegd is duidelijk dat de markt van de elektrische bedrijfsvoertuigen aan het bewegen is, stilaan op gang komt en de merken ambitieus zijn voor de toekomst.



Maxus EV90



# 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 CO<sub>2</sub>-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

<sup>(1)</sup>

**5 jaar/200.000 km**  
geruystellende garantie

### Garage Montana

Mechelsesteenweg 26 – 1933 Sterrebeek  
02/731.58.64  
[www.garagemontana.be](http://www.garagemontana.be)

### Automotive Mechelen

Jubellaan 66 – 2800 Mechelen  
015/20.20.20  
[www.automotivemechelen.be](http://www.automotivemechelen.be)

### Garage Pieters

Voorhout 53B – 9190 Stekene  
03/790.11.11  
[www.garagepieters.be](http://www.garagepieters.be)

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

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

Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004): [toyota.be](http://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](http://toyota.be) – [toyota.lu](http://toyota.lu) of bij uw erkend Toyota-verkooppunt in België of in het Groothertogdom Luxemburg.





Merk	Type	vermogen (pk)	rijbereik (WLTP-norm, in km)	prijs (excl. BTW)
Cenntro	Metro	33	100	24 375,-
Citroën	e Jumpy 50 Kwh	136	175	nmb
	e Jumpy 75 Kwh	136	275	nmb
Citroën	e Space Tourer 50 Kwh	136	230	nmb
	e Space Tourer 75 Kwh	136	330	nmb
Fiat	Ducato Electric	122	200	nmb
Maxus	eDeliver 3 35 Kwh	122	220	31 990,-
	eDeliver 3 53 Kwh	122	342	35 990,-
Maxus	EV80 56 Kwh chassis	125	190	49 900,-
Maxus	EV80 56 Kwh bestelwagen	125	190	50 900,-
Mercedes	eSprinter 41 Kwh	116	168	53 990,-
Mercedes	eSprinter 55 Kwh	116	200	
Nissan	e-NV 200		200	32 620,-
	e-NV 200 Evalia		200	45 097,-
Opel	Vivaro-e 50 Kwh		175	nmb
Opel	Vivaro-e 75 Kwh		275	nmb
Peugeot	e-Expert 50 Kwh		175	
	e-Expert 75 Kwh		275	
Renault	Kangoo ZE		230	27 164,-
Renault	Master ZE		120	58 600,-
Toyota	ProAce Electric 50 Kwh	136	230	37 000,-
Toyota	ProAce Electric 75 Kwh	136	330	45 000,-
Toyota	ProAce Electric Shuttle 75 Kwh	136	300	nmb
Volkswagen	E-Crafter	136	173	54 056,-

## AVERE-COLUMN: ZORGEN ELEKTRISCHE WAGENS VOOR BRANDGEVAAR IN PARKEERGARAGES?

De laatste tijd zie je, vooral op sociale media, hier en daar berichten opduiken van branden in parkeergarages die zouden veroorzaakt zijn door elektrische wagens die er al dan niet aan een laadpaal hingen. Tegenstanders van elektrische wagens gebruiken deze berichten dan ook graag om aan te tonen dat elektrisch rijden (nog) niet veilig is. Maar klopt het wel dat elektrische wagens een gevaar betekenen in een parkeergarage?

TEKST: JOCHEN SCHEIRE



Om te begrijpen welke risico's het opladen van een elektrische wagen inhoudt en waar het eventueel fout kan lopen moeten we een beetje dieper ingaan op de types laadkabels en laadstations. Een beetje technisch, maar eigenlijk verplichte lectuur voor iedereen die elektrisch rijdt of overweegt om een elektrische wagen of een plug-in hybride aan te schaffen.

### KABELS EN LAADPALEN

Een accu wordt altijd geladen met gelijkstroom en het elektriciteitsnet levert wisselstroom. Er moet dus steeds een omvormer gebruikt worden om een elektrische wagen op te laden. Zo een omvormer kan op verschillende manieren worden aangewend.

### MODE 1 EN MODE 2

Er zijn twee soorten laadkabels die je gewoon kan gebruiken in een 'huis-tuin-en-keuken' stopcontact. Mode 1 (zoals je het kent van een elektrische fiets) kan je gebruiken met een kabel die je gewoon in de stekker steekt. Aan zo'n kabel hangt in de meeste gevallen een bakje, dit is de omvormer. Zo een

omvormer is bij een mode 1 -systeem niet slim. Hij communiceert niet met de accu en het laadpunt en kan daarom geen problemen detecteren en oplossen. Hier is een risico op brandgevaar door oververhitting omdat de omvormer niet ingrijpt. Er kan ook een verkeerde kabel met een verkeerde omvormer te gebruiken. Bij elektrische wagens wordt dit systeem niet meer gebruikt.

In mode 2 maak je gebruik van kabels die ook wel 'granny kabels' worden genoemd. Deze kabels, die je ook gewoon in de stekker kan steken, zijn ietsje slimmer en communiceren met de accu, maar niet met de stopcontact. Aangezien deze granny kabels gedurende vele uren heel veel stroom kunnen vragen - met stroomsterktes tussen 8 en 13 Ampère - kunnen kabels in of naar de contactdoos oververhit





geraken. Door die oververhitting kan in sommige gevallen brand ontstaan. Bij de in mode 2 gebruikte kabels is de omvormer ingewerkt in de kabel. Ook deze worden niet meer gebruikt bij elektrische wagens. Je kan wel de elektrische wagen nog opladen aan een gewone stekker, maar de 'slimme' omvormer zit in de wagen, niet op de kabel.

#### MODE 3 EN MODE 4

Opladen in mode 3 kan enkel met kabels met speciale stekkers (type 2) die je alleen kan gebruiken in combinatie met een laadpaal. De omvormer zit hier steeds in de wagen of motorfiets die wordt opgeladen en dus niet meer op of tussen de kabel. Dit zorgt ervoor dat je niet meer met een verkeerde kabel kan opladen. De laadpaal bevat op zijn beurt een systeem dat enkel stroom zal leveren als het nodig is. Dat doet hij dus enkel als er geen problemen zijn met de accu en als er nergens oververhitting is. De laadpaal is dus extra beveiligd tegen gevaarlijke situaties zoals brand.

Mode 4 systemen leveren direct gelijkstroom aan de accu van het voertuig. Hiermee kunnen wagens een stuk sneller worden opgeladen. Ook om aan deze laadpalen op te laden heb je een kabel met een speciale stekker nodig. Deze laadpalen bevatten net zoals die van mode 3 intelligente systemen die zorgen dat er niets fout kan gaan.

*Gebruik je mode 3 of mode 4 om je wagen op te laden, met een laadkabel die niet beschadigd is, is er weinig of geen brandgevaar door de laadpaal.*

#### OORZAKEN VAN EEN ACCUBRAND

De Nederlandse brandweer heeft drie mogelijke oorzaken van een accubrand opgesteld. Deze zijn niet van toepassing bij laden via mode 3 of mode 4.

##### Door te overladen of te veel te ontladen.

Een batterij die wordt overladen of te veel wordt ontladen kan oververhitten en vuur vatten. Dit wordt voorkomen door een BMS (battery management system) dat in alle batterijen in wagens aanwezig is.

Wanneer dit systeem faalt wordt elke energiestroom van en naar de accu meteen afgesloten. Hierdoor kan je wagen dus geen vuur vatten.

##### Het gebruik van een verkeerde oplader.

Door een laadkabel met een verkeerde omvormer te gebruiken kan een accu oververhit geraken. De omvormer zit bij elektrische wagens echter altijd in de wagen zelf, dus is het eigenlijk onmogelijk om een verkeerde laadkabel te gebruiken.

##### Oververhitting door een verouderde accu

Een oude accu zou kunnen vuur vatten. Dit kan enkel gebeuren als de accu nog maar over een fractie van zijn maximale spanning kan beschikken. Door het BMS in de accu van je wagen gaat de accu niet snel spanning verliezen omdat hij altijd goed wordt ontladen en opgeladen. Een accusysteem dat onder 70% van de capaciteit zakt wordt bovendien altijd vervangen. Dit gebeurt nooit in de eerste tien levensjaren van de accu van een wagen.

Al deze oorzaken van een accubrand zijn dus niet aan de orde bij een elektrische wagen. Wel kan er brand ontstaan door een externe oorzaak.

*Als er met een niet beschadigde laadkabel wordt opgeladen in mode 3 of 4 is er weinig tot geen risico dat een elektrische wagen gaat branden.*

De grootste risico's blijven het overslaan van vlammen van een ander brandend voertuig, het opladen in mode 1 of mode 2 of het opladen met een verkeerde laadkabel. In parkeergarages kan je momenteel bijna nergens meer opladen met een mode 1 of mode 2 systeem, het risico op brand is dus hetzelfde bij een elektrische wagen dan bij een wagen op brandstof.

#### WAT KAN DE PARKEERGARAGE DOEN?

Om zich optimaal te voorzien of voor te bereiden op elektrische wagens die moeten worden opgeladen kan de uitbater van de parkeergarage enkele

zaken voorzien, zo worden de risico's helemaal uitgesloten.

- Een brand tijdens het opladen kan enkel bij gebruik van Mode 1 en Mode 2 laden. Dit moet dus vermeden worden in parkeergarages, bij laden in mode 3 en 4 wordt het risico drastisch beperkt.
- Parkeergarages moeten zich voor een deel herinrichten om geheel risicoloos laden mogelijk te maken. Dat kan door sprinklers te voorzien bij laadpunten, maar ook door afscheiding te voorzien tussen parkeerplaatsen waar je kan opladen. Hierdoor kan een eventuele brand niet overslaan op een naburige wagen.
- Er wordt in een parkeergarage best een centrale schakelaar worden geplaatst, liefst dicht tegen een bemand kantoor of bij de uitgang. Daarmee kunnen alle laadpalen in één beweging worden uitgeschakeld mocht er zich een probleem stellen.
- Laadpalen moeten zo geplaatst worden dat ze niet kunnen worden aangereden door wagens en moeten regelmatig worden gecontroleerd op defecten of beschadigingen.

We kunnen dus concluderen dat er niet meer risico is op brand als er elektrische wagens in de garage zijn geparkeerd. Door de garage optimaal in te richten is het risico op brand minimaal en wordt het wellicht kleiner dan het is in een garage vol met wagens op brandstof.

Ondertussen heeft voorzitter Jochen De Smet van AVERE bedenkingen. "Rekening houdende met bovenstaande zou AVERE heel strenge veiligheidsnormen in parkeergarages onbegrijpelijk vinden. Er zijn heel strenge normen verbonden aan laadprocessen. We moeten absoluut vermijden dat er gigantische en onnodige investeringen moeten gebeuren in brandpreventie, zonder dat er aanwijzingen van een verhoogd brandrisico van batterij elektrische voertuigen."



# 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 hal 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](http://loewe.tv/be-nl)**

#### Arnout

Veemarkt 12	Beverenstraat 23
8500 Kortrijk	8540 Deerlijk
056 211 789	056 71 96 52
<a href="http://www.arnout.be">www.arnout.be</a>	<a href="http://www.arnout.be">www.arnout.be</a>

#### Audiomix

Liersesteenweg 321  
 3130 Begijnendijk  
 016 561 062  
[www.audiomix.be](http://www.audiomix.be)

#### Di Monaco

Stationsstraat 66  
 9100 Sint-Niklaas  
 03 776 24 40  
[www.dimonaco.be](http://www.dimonaco.be)

#### Klank- en Beeldstudio Vanden Bussche

Torhoutsesteenweg 88 c  
 8400 Oostende  
 059 70 50 62  
[www.vanden-bussche.be](http://www.vanden-bussche.be)

#### Beeld, Klank & Koffie Patrick Verheeken bvba

Sint-Gillisstraat 22  
 9170 De Klinge  
 03 770 73 48  
[www.verheeken.be](http://www.verheeken.be)

#### Vermeersch Hifi TV BVBA

Vooruitgangstraat 3B  
 8900 Ieper  
 057 20 73 26  
[www.vermeerschhifitv.be](http://www.vermeerschhifitv.be)



**LOEWE.**

# HOT & EFFICIENT HYBRIDES EN PLUG-INS

De eerste hybridewagen die in 1997 onze markt begon te veroveren, was de Toyota Prius. En geef toe, dit was niet meteen de meest sexy auto die je je kon indenken. In zijn beginperiode was de wagen dan ook niet echt populair. De vreemde eend in de bijt, aan de dure kant, en niet echt heel veel voordelen tegenover een brandstofmotor. Door de jaren heen bleef de verkoop van de Toyota Prius schommelen. Sommige momenten leek hij hip & trendy, om een jaar later weer voor wat suffig te worden versleten. Momenteel zijn er tal van hybrides en ondertussen ook plug-in hybrides op de markt. Sommige hebben niet zo'n goed imago, maar er zijn er anno 2020 heel wat waar je echt mee wil gezien worden.

TEKST JOCHEN SCHEIRE







Citroën C5 Aircross

### WELKE SOORTEN HYBRIDES ZIJN ER PRECIËS?

Julie weten het wellicht al, maar we willen toch nog eens herhalen welke soorten hybridewagens er nu precies bestaan, want er zijn wel wat verschillen. Afhankelijk van hoe je de wagen wil gebruiken zal de ene technologie ook beter bij je passen dan een andere. Je hebt uiteraard een verschil tussen hybrides en plug-in hybrides, maar ook bij de gewone hybrides kan eigenlijk twee soorten definiëren, de Full of Strong hybrid en de Milde hybrid.

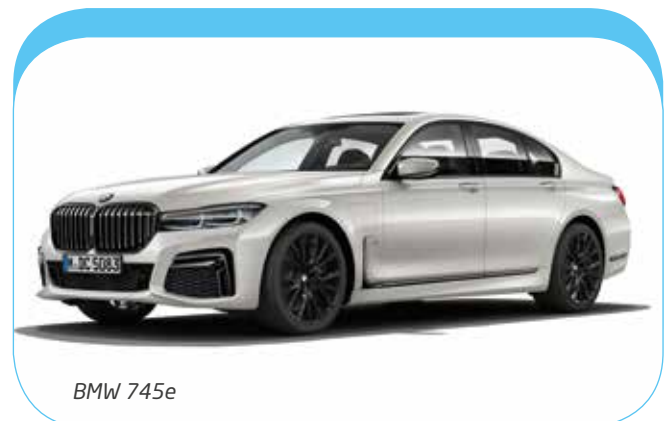
Al deze wagens beschikken zowel over een elektromotor als over een verbrandingsmotor. Bij al deze wagens wordt de batterij ook opgeladen door de energie die wordt gegenereerd wanneer je met de wagen remt of vertraagt tijdens het rijden. Maar de drie soorten hybrides zijn wel degelijk erg verschillend van mekaar.

### MILDE HYBRIDES

De milde hybridewagen beschikt van de drie types over de kleinste batterij en de minst krachtige elektromotor. De bedoeling van de elektromotor is bij deze wagens een ondersteuning van de verbrandingsmotor. Dit ondersteunen doet de elektrische motor bijvoorbeeld bij het accelereren, het vertragen of uitbollen of wanneer je stil staat. Er zijn heel wat wagens die momenteel over zo'n kleine elektromotor beschikken. Milde hybrides zijn zuiniger dan wagens met enkel een verbrandingsmotor, maar de energiebesparing is beperkt tot zo'n 10 tot 15%. Enkel op de elektromotor rijden kan je met een milde hybride niet. In de rest van dit artikel gaan we het daarom ook niet meer over milde hybrides hebben, maar weet wel dat ze bestaan en dat ze een stukje zuiniger zijn. Weet ook dat ze in eigenlijk geen recht geven op fiscale voordelen. Wel is de CO<sub>2</sub> uitstoot iets minder dan bij een traditionele wagen, waardoor de BIV en verkeersbelasting in Vlaanderen iets lager kan zijn dan bij een gelijkaardige auto met verbrandingsmotor, maar het verschil zal minimaal zijn. Momenteel wordt door constructeurs nog vermeld dat hun wagen een milde hybride is die beschikt over een elektromotor, binnen enkele jaren wordt het wellicht evident dat er in je wagen een kleine elektromotor ter ondersteuning zit.

### VOLLEDIG HYBRIDE (FULL OF STRONG HYBRID)

Een volledige hybride is een wagen die naast de verbrandingsmotor ook over een volwaardige elektromotor beschikt. De accu heeft echter niet genoeg vermogen om grote afstanden met de elektromotor mogelijk te maken. De batterijen worden ook bij deze hybrides opgeladen bij het remmen of vertragen. Een volledige hybride kan dus enkele kilometers op de elektromotor rijden en gebruikt deze verder ook als ondersteuning voor de brandstofmotor. Aangezien de elektromotor krachtiger is dan die in de milde hybride zal deze volledige hybride een stuk zuiniger zijn dan een milde hybride. Bij optimaal gebruik kan je bij een volledige hybride tussen 30 en 50% aan brandstof besparen. De accu van een volledige hybridewagen heeft meestal een capaciteit van tussen 1 en 2 kWh. Je zal met dit type hybridewagen maximum tien kilometer kunnen rijden op de elektromotor. Bij bepaalde modellen is het mogelijk om zelf te kiezen wanneer je een kort stukje elektrisch rijdt, andere modellen berekenen en bepalen zelf wanneer het optimaal is om de elektromotor in te zetten.



BMW 745e



Kia Niro PHEV

## PLUG-IN HYBRIDE

Ook de plug-in hybride beschikt zowel over een verbrandingsmotor als over een elektromotor. De batterij in deze plug-in hybrides heeft echter een grotere capaciteit dan die van een full hybride. Bij een plug-in hybride zal de batterij in de meeste gevallen tussen 8 kWh en 15 kWh sterk zijn. Deze batterij wordt tijdens het rijden op dezelfde manier opgeladen dan de batterij van de andere hybrides – tijdens het remmen en vertragen dus – maar kan daarnaast ook worden bijgeladen door de wagen op te laden aan een stopcontact of een laadpaal. Door de grotere capaciteit zal deze plug-in hybride dus een grotere afstand op de elektromotor kunnen rijden. Deze afstand varieert van model tot model tussen 30 en 50 kilometer. Met zo'n plug-in hybride is het in principe dus mogelijk om korte afstanden volledig elektrisch af te leggen. De boodschappen op zaterdag, in de supermarkt tien kilometer verderop, of de verplaatsingen naar het werk, wanneer je relatief dicht bij je werkplek woont, zouden dus volledig elektrisch kunnen als je de batterij steeds oplaadt. Bij langere ritten wordt de batterij tijdens het rijden bijgeladen en zorgt ze ook voor ondersteuning zoals de batterij van een volledige hybridewagen dat doet. Door deze technologie kan de besparing op brandstof bij een plug-in hybride heel groot zijn, afhankelijk van je gebruik. Hou er wel rekening mee dat een plug-in hybride enkel interessant is wanneer je de accu regelmatig kan opladen aan de stekker. Doe je dit niet dan zal de besparing niet groter zijn dan bij een volledige hybride, of zelfs ietsje minder omdat het gewicht van de batterij voor een hoger brandstofverbruik zorgt.

## WAT MOET DAT KOSTEN?

De milde hybrides, waar we het niet meer over gingen hebben, kosten eigenlijk amper meer dan hun equivalent met enkel een verbrandingsmotor. De besparing op het verbruik is bij deze wagens dan ook niet heel erg groot.

Een volledige hybride kost een paar duizend euro meer dan een traditioneel model. Je kan de meerprijs van een volledige hybride ten opzichte van een wagen met een verbrandingsmotor een beetje vergelijken met de meerprijs die je moe(s)t betalen voor een diesel ten opzichte van een benzinemotor.

Plug-in hybrides zijn op hun beurt een flink stuk duurder dan een gelijkaardig niet-hybride model. We probeerden bij enkele merken een paar configuraties uit en voor vergelijkbare modellen zagen we prijsverschillen van enkele duizenden tot meer dan 10.000 euro. Dit prijsverschil is te verantwoorden door de aanwezigheid van een (dure) batterij en een extra elektromotor en wordt groter naarmate de capaciteit van de batterij toeneemt. Met een grotere accu zal de besparing op brandstof ook groter zijn wanneer je de wagen regelmatig in de stekker steekt.



Skoda SUPERB iV

## ZIJN ER NOG FISCALE VOORDELEN VOOR HYBRIDES?

Bonussen bij de aanschaf van een hybridewagen zijn er niet meer, die zijn ook voor volledig elektrische wagens opgeheven.

Voor volledige hybrides zijn de fiscale voordelen zeer beperkt. In Vlaanderen is het mogelijk dat je minder BIV moet betalen en minder jaarlijkse verkeersbelasting omdat je CO<sub>2</sub>-uitstoot iets lager ligt. Deze besparing zal echter beperkt zijn.

Plug-in hybrides kunnen je in bepaalde gevallen wel nog een fiscaal voordeel opleveren. De financiële of fiscale voordelen zijn echter niet heel makkelijk te



Peugeot 3008

berekenen en zijn sterk afhankelijk van het aangekochte voertuig. Tot eind 2020 betaal je in Vlaanderen voor plug-in hybrides geen BIV en jaarlijkse verkeersbelasting. In Wallonië en het Brussels gewest betaal je die wel, gebaseerd op de fiscale PK's.

Hieronder proberen we zo eenvoudig mogelijk de andere fiscale voordelen bij aanschaf van een plug-in hybride in kaart te brengen, maar het is aangeraden om je bij de aanschaf van een hybridewagen door je dealer goed te laten informeren over de voordelen waar je al dan niet recht op hebt.

### FALSE HYBRIDES

Sinds 1 januari 2020 werd de term 'false hybrids' in het leven geroepen. Plug-in hybrides konden in het verleden rekenen op enkele fiscale voordelen, zoals 100% aftrekbaarheid voor bedrijven. Hier kwam sinds 1 januari 2020 verandering in. Plug-in hybrides kunnen nog steeds rekenen op voordelen, maar enkel als ze voldoen aan enkele criteria. Zo mogen ze maximum 50 gram CO<sub>2</sub> per kilometer uitstoten én moet de batterij een capaciteit hebben van minstens 0,5 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht. Wanneer de wagen niet aan deze criteria voldoet wordt voor de berekening van fiscale bijdrages rekening gehouden met de CO<sub>2</sub>-uitstoot van hetzelfde model met een verbrandingsmotor. Bestaat zo'n model niet, dan wordt de door de fabrikant aangegeven CO<sub>2</sub>-uitstoot van je 'false hybride' vermenigvuldigt met een factor 2,5 om je fiscale bijdrages te berekenen.

Er is één uitzondering. Voor wagens die aangekocht zijn vóór 1 januari 2018 gelden de regels hierboven niet. Deze oudere wagens kunnen dus geen false hybrides zijn en bij deze wagens wordt wel nog rekening gehouden met de door de fabrikant opgegeven CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar enkel wanneer ze ook effectief voor 1 januari 2018 zijn aangekocht.

### VOORDELEN ALLE AARD BIJ BEDRIJFSWAGENS

Het voordeel alle aard (VAA) dat je betaalt wanneer je met een bedrijfswagen rijdt waarvan je ook privé gebruik kan maken zal in 2020 in de meeste gevallen niet of amper wijzigen. Dit voordeel wordt berekend op basis van vier factoren. Dit zijn de cataloguswaarde van de wagen, de leeftijd van de wagen, de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de aandrijving van de wagen (diesel, benzine, CNG, hybride of elektrisch). De formule om te berekenen wat je bijdrage als werknemer is, is vrij ingewikkeld. Je eigen jaarlijkse bijdrage is een percentage, berekend op 6/7 van de cataloguswaarde van de wagen. Welk percentage dit is hangt af van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van je wagen en het type aandrijving. De formule om dit te berekenen vind je hieronder. De referentiewaarde in de formule is voor dieselwagens dit jaar 91, voor benzinewagens 111. De leeftijdscoëfficiënt vermindert met de leeftijd van de wagen. Voor een nieuwe wagen is deze 1, voor een wagen van meer dan 5 jaar oud nog 0,7.

Catalogusprijs x [5,5 + ((gr. CO<sub>2</sub> per 100 km. - referentiewaarde) x 0,1)] % x 6/7 x leeftijdscoëfficiënt

De referentiewaarde voor hybridewagens is afhankelijk van het type verbrandingsmotor dat ze hebben. Een hybride met dieselmotor krijgt dus ook 91 als referentiewaarde, een hybride met benzinemotor ook 111, net zoals voor een wagen met verbrandingsmotor.

De lage CO<sub>2</sub>-waarde van plug-in hybrides kan ook hier enkel worden gebruikt wanneer je je wagen geen false hybride is, anders geldt de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een gelijkaardig niet-hybride model of wordt de door de fabrikant opgegeven uitstoot voor de berekening vermenigvuldigt met 2,5.

### FISCALE AFTREKBAARHEID

Tot vorig jaar waren wagens met een uitstoot van minder dan 60 gram CO<sub>2</sub> per kilometer altijd 100% fiscaal aftrekbaar. Sinds 1 januari wordt rekening





# Minerva Bike Outlet

Bargiestraat, 32 [industrialzone Ieperleekanaal] BE-8900 IEPER [Zone F3 volgen] [www.minerva.be](http://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 huis 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  
ZATERDAG VAN 10-18U. GESLOTEN OP DONDERDAG EN ZONDAG





KIA-ceed / xceed

gehouden met de effectieve CO<sub>2</sub>-uitstoot van je wagen. Ook hiervoor werd een formule in het leven geroepen die je hieronder kan terugvinden. In deze formule staat een brandstofcoëfficiënt, afhankelijk van het type motor. Deze is 1 voor dieselwagens en 0,95 voor benzinewagens, ook wanneer deze hybride zijn.

$120\% - (0,5\% \times \text{brandstofcoëfficiënt} \times \text{gr. CO}_2 \text{ per } 100 \text{ km}) = \text{fiscale aftrekbaarheid (maximum } 100\%)$

Concreet houdt dit in dat je voor een heel zuinige hybridewagen met benzinemotor, met een uitstoot tot 43 gr CO<sub>2</sub> per 100 km, nog kan genieten van 100% fiscale aftrek. Een wagen met een uitstoot van 60 gr CO<sub>2</sub> was vorig jaar nog 100% aftrekbaar en zal dit jaar nog 91% aftrekbaar zijn.

Ook hier gelden de hierboven omschreven regels voor valse hybrides. Als je zo'n valse hybride hebt gekocht na 1 januari 2018 zal bij de berekening dus rekening worden gehouden met de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een zelfde model met verbrandingsmotor of indien niet beschikbaar met de opgegeven CO<sub>2</sub>-uitstoot x 2,5.



BMW X3 Xdrive 30e

### NOG FINANCIËLE VOORDELEN?

Uiteraard blijft één van de grootste voordelen van een hybridewagen, of dat nu een milde, een volledige of een plug-in is, de besparing aan de pomp. Bij de milde en volledige hybrides is dit een voordeel van 10% tot 50%, wat toch aanzienlijk is.

Bij een plug-in hybride waarmee je enkel korte ritten doet is het in principe mogelijk om geen brandstof meer te gebruiken. Uiteraard moet je hier wel de batterij telkens opladen, wat ook niet gratis is. Zeker als je weet dat een elektromotor in een plug-in hybride minder efficiënt is dan die in een volledig elektrische wagen.

Voorts is het nog aan te bevelen om bij het nemen van een verzekering voor je nieuwe hybridewagen na te gaan of je verzekeraar kortingen geeft voor hybridewagens. Dit is dikwijls zo en die kortingen kunnen aanzienlijk zijn. Als je nu al met een hybridewagen rijdt is het ook aan te raden om eens te kijken of je een korting hebt gekregen op je verzekering of niet. Indien niet kan je die misschien laten herberekenen.

### HYBRIDES IN DE TOEKOMST

Welke rol hybridewagens in de toekomst zullen spelen is niet makkelijk te voorspellen. Milde hybrides zullen er in grote getale bijkomen, vooral in het iets duurdere segment. Verder moeten hybridewagens vooral worden gezien als een soort tussenoplossing tussen wagens met een verbrandingsmotor en elektrische wagens.

Hybridewagens hebben als voordeel het lagere verbruik, maar in tegenstelling tot elektrische wagens beschikken ze nog over een gewone verbrandingsmotor, waardoor de onderhoudskosten en productiekosten aan de hoge kant blijft.

Er kan verwacht worden dat de komende jaren nog veel hybridewagens het levenslicht zullen zien en dat heel veel modellen ook beschikbaar zullen zijn als hybride of plug-in hybride. Door de extra technologie zullen deze echter altijd een stukje duurder blijven dan wagens met een verbrandingsmotor.

Afgewerkte appartementen snel beschikbaar



**GENIETEN VANOP  
DE EERSTE RIJ**

### Residentie Le Roulis

Real Houses heeft 5 appartementen met zeezicht in Residentie Le Roulis instapklaar afgewerkt. 2 zijn reeds volledig geschilderd én bemeubeld, geen zorgen meer voor u. In de 3 andere appartementen kan u naar wens schilderen en inrichten. Als snelle beslisser kan u gegarandeerd snel het oneindige zeezicht bewonderen vanop uw eigen terras.

Zeedijk 3, De Panne

Agence Mulier: T 058 42 12 39

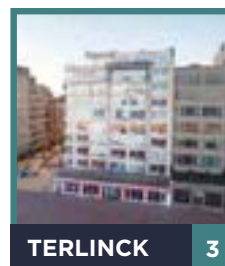
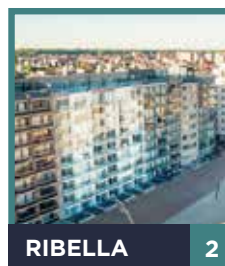
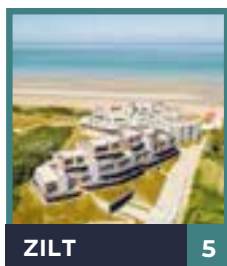
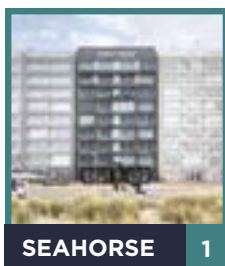
Agence Mulier: T 058 41 35 61

[www.leroulis.be](http://www.leroulis.be)

**70% verkocht**

### ANDERE INSTAPKLARE APPARTEMENTEN

In 11 andere appartementen in De Panne of Nieuwpoort moet u enkel nog naar wens schilderen en inrichten. Maar ook deze zijn eveneens snel te betrekken. Allen met frontaal zeezicht om volop te genieten van de zee.



Contacteer ons snel via [www.geniet-aan-zee.be](http://www.geniet-aan-zee.be)



Mercedes-A klasse PHEVEQ



## LIJST VAN 100% AFTREKBARE PLUG-IN HYBRIDES

- Audi A6 TFSI e
- Audi A7 TFSI e
- BMW 225xe
- BMW 330e
- BMW 530e
- BMW i8 Coupé
- BMW X1 xDrive 25e
- BMW X5 xDrive 45e
- Citroën C5 Aircross Hybrid
- DS 7 Crossback E-Tense 4x4
- Ford Kuga PHEV
- Hyundai Ioniq PHEV
- Kia Ceed SW
- Kia XCeed
- Kia Niro PHEV
- Mercedes-Benz A250e
- Mercedes-Benz B250e
- Mercedes-Benz C300de
- Mercedes-Benz C300e
- Mercedes-Benz GLE350de
- Mini Cooper SE Countryman ALL4
- Mitsubishi Outlander PHEV
- Opel Grandland X Hybrid4
- Peugeot 3008 Hybrid
- Peugeot 508 (sw) Hybrid
- Polestar 1
- Renault Captur E-Tech Plug-In
- Skoda Superb (Berline/Combi)
- Toyota Prius PHEV
- Volkswagen Passat GTE
- Volvo XC40 T5 Twin Engine

BMW 530e



### WELKE HYBRIDES ZIJN HOT & EFFICIËNT?

Hybrides mogen dan in een ver verleden een beetje een suf imago hebben gehad, die tijden zijn zeker en vast voorbij. Tegenwoordig heb je in elk segment, van de kleine stadswagen tot de pure sportwagen hybridewagens. Omdat ze, vooral voor professioneel gebruik, dikwijls fiscaal aantrekkelijk waren, werden grotere of sportievere hybrides een aantrekkelijk alternatief. Hierdoor zijn er momenteel heel wat hybrides op de markt waar je echt wil in gezien worden.

Voor de plug-in hybrides hebben we een lijst gemaakt van 30 modellen die in 2020 nog 100% fiscaal aftrekbaar zijn en die niet vallen onder de regel van de valse hybrides. Hier zitten heel wat sportieve wagens in uit het topsegment. Wat dacht je bv. Van een Audi A7 TFSI e, een BMW i8 coupé of een DS 7 Crossback E-Tense? Maar je vindt in de lijst ook heel wat trendy gezinswagens. Zo is de Citroën C5 Aircross, die in zijn categorie werd uitgeroepen tot gezinswagen van het jaar, in 2020 beschikbaar als plug-in hybride, maar ook de populaire Peugeot 3008, de Renault Captur en de Skoda Superb hebben, of krijgen zeer binnenkort een plug-in versie. De volledige lijst van de 30 beschikbare modellen die 100% aftrekbaar zijn, vind je terug op onze website.

Volledige hybrides zijn er momenteel echt in overvloed en je vindt ze in alle segmenten terug. De kans is dan ook groot dat je bij de aankoop van een nieuwe wagen van je gedroomde model een hybrideversie kan vinden. Is die er nog niet, dan vind je bij een ander merk vast en zeker een hybride die heel vergelijkbaar is met de wagen van je voorkeur. En hoewel het lijkt dat je door de overheid niet erg meer wordt gestimuleerd om een volledige hybride te kopen, kan deze je toch wat voordelen opleveren. Voor iemand die veel kilometers doet kan het best zijn dat de meerprijs voor zo'n hybride op termijn wordt gecompenseerd door het lagere brandstofverbruik.

Hybridewagens hebben dus zeker hun nut. Ze kunnen financieel gunstig zijn, ze zijn een stukje beter voor het milieu - als je bij je plug-in regelmatig de stekker insteekt tenminste - en hebben het voordeel dat ze enkele minpunten van de elektrische wagen omzeilen. Zo hebben ze een grotere actieradius dan een elektrische wagen en kan je nog gewoon aan de pomp gaan tanken. Nadeel is dan weer dat ze twee soorten technologie onder de motorkap hebben, waardoor je op onderhoud niet zal besparen, wat je wel doet bij een elektrische wagen.

Deins je er nog een beetje voor terug om een volledig elektrische wagen, maar wil je toch al eens proeven van de elektromotor, dan moet je een hybride of plug-in hybride anno 2020 zeker overwegen.

# FEEL IT

RADO.COM



TRUE THINLINE



# RADO

SWITZERLAND

MASTER OF MATERIALS

#### FRANSSEN JUWELIERS

Demerstraat 51  
3500 Hasselt  
011 22 42 58  
[www.franssenjuweliers.be](http://www.franssenjuweliers.be)

#### SPOOREN JUWELIERS

Winkelcentrum Donk Patio  
Donksesteenweg 240  
2930 Brasschaat  
03 645 05 02 - [www.spooren.be](http://www.spooren.be)

#### COOLENS JUWELEN

Botermarkt 1  
3290 Diest  
013 31 12 48  
[www.coolensjuwelen.be](http://www.coolensjuwelen.be)

#### VANHOUTTEGHEM BOUTIQUE

Dampoortstraat 2 - 9000 Gent  
[vanhoutteghem-boutique.com](http://vanhoutteghem-boutique.com)

#### VANHOUTTEGHEM GHENT

Dampoortstraat 1-3  
9000 Gent  
09 225 50 45  
[www.vanhoutteghem.com](http://www.vanhoutteghem.com)

#### TENSEN JUWELIERS

Huidevettersstraat 46  
2000 Antwerpen

#### TENSEN EXCLUSIVE

Schuttershofstraat 2  
2000 Antwerpen  
03 231 98 98  
[www.tensen.be](http://www.tensen.be)

# 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 CO<sub>2</sub> uit. Dankzij zijn laadruimte van 9,7 m<sup>3</sup> 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](http://www.maxusmotors.be)



**MAXUS**





# Polestar 2

—  
Vanaf €645/maand\*

100% elektrisch.

[polestar.com](https://polestar.com)



\*Polestar 2 in full operational leasing vanaf € 645 ex. BTW/maand 60 maanden en 10.000 km per jaar. Aanbod geldig van 05/06/2020 tot 31/08/2020. Full operational leasing is een verhuur op lange termijn (36 tot 60 maanden, max. 200.000 km) zonder aankoopoptie, aangeboden door Polestar Leasing, onderdeel van Axus nv, Bourgetlaan 42 te 1130 Brussel (FSMA 016860 A - KBO nr. 0403.429.730). Aanbod uitsluitend bestemd voor zakelijke klanten, onder voorbehoud van acceptatie van het dossier en ook van ondertekening van de huurovereenkomst. Huurprijs onder voorbehoud van wijziging in geval van veranderingen m.b.t. de catalogusprijs of van belastingen. Inbegrepen diensten: Afschrijving en financiële kost, onderhoud volgens voorschriften van Polestar, herstellen van defecten, slijtage zomerbanden, verzekering burgerlijke aansprakelijkheid, rechtsbijstand en bestuurder, eigen schadeprovisie, belasting op inverkeerstelling en verkeersbelasting. Deze afbeelding is louter illustratief.