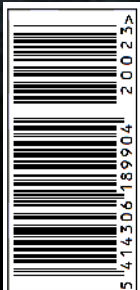


ecoMOBIEL

UW MAGAZINE OVER PASSIEVOL RIJDEN MET ELEKTRISCHE, HYBRIDE EN ALLE ANDERE ECO-VOERTUIGEN 23

Mercedes C300e 4 Matic Sterspeler



ELEKTRISCH
RIJDEN IN 2020

Pg 08



CNG: EEN ONDERSCHAT
ALTERNATIEF?

Pg 14



SSANGYONG
TIVOLI CNG

Pg 28

The logo consists of the letters 'iV' in a bold, white, sans-serif font. The 'i' is lowercase and the 'V' is uppercase. The background of the entire advertisement is a photograph of a modern building with a grey facade. A white ŠKODA OCTAVIA COMBI iV is parked in a parking space, with a black charging cable plugged into a wall-mounted charging station. In the background, a man and a woman are walking together. The scene is brightly lit, suggesting daytime. The overall aesthetic is clean and modern.

RIJD MET PURE INNOVATIE NEW OCTAVIA

LANCERINGSCONDITIES¹

De gloednieuwe **ŠKODA OCTAVIA COMBI iV** combineert het allerbeste van elektrische en van conventionele auto's. Zo rijd je puur elektrisch 60 km ver, in de meeste gevallen genoeg voor woon-werkverkeer.

Waar wacht je nog op? **Waar je ook gaat, ga zoals je bent!**



ŠKODA
SIMPLY CLEVER





AUTOMOTIVE
ROESELARE - WAREGEM *Group*

PLAN EEN PROEFRIT:

ERVAAR HET RIJGEVOEL
VAN ONZE WAGENS.



LEASE-ME:

ZONDER ZORGEN OP WEG
NAAR MORGEN DANKZIJ
ONZE LEASEFORMULES.



GROTE STOCK:

RUIM AANBOD METEEN
BESCHIKBARE HYBRIDE
EN ELEKTRISCHE WAGENS.



ELEKTRISCHE & HYBRIDE MODELLEN:

AUTOMOTIVE GROUP LAAT U
GRAAG KENNISMAKEN MET
HAAR AANBOD.



0 L/100 KM
 0 G/KM (WLTP ELEKTRISCH)

1,2-1,8 L/100 KM
 27-41 G/KM (WLTP HYBRIDE)

AUTOMOTIVE GROUP **WAREGEM**
TRANSCVAALSTRAAT 1 (HOEK VIJFSEWEG)
T 056/60 22 18
PEUGEOT.WAREGEM@AUTOMOTIVEGROUP.BE
CITROEN.WAREGEM@AUTOMOTIVEGROUP.BE

AUTOMOTIVE GROUP

AUTOMOTIVE GROUP **ROESELARE**
MEIBOOMLAAN 115 (HOEK RIJKSWEG)
T 051/20 78 01
PEUGEOT.ROESELARE@AUTOMOTIVEGROUP.BE



WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE





06-INVLOED VAN HET CAPACITEITSTARIEF OP ELEKTRISCH RIJDEN
08-ELEKTRISCH RIJDEN IN 2020 **14-CNG: EEN ONDERSCHAT**
ALTERNATIEF? **19-MERCEDES C300E 4 MATIC** **28-SSANGYONG**
TIVOLI CNG **34-LEXUS RX 450h** **40-AUDI E-TRON SPORTBACK S**
LINE **55 QUATTRO** **46-JAGUAR I PACE EV400 HSE AWD** **50-SKODA**
SUPERB IV COMBI **54-NIEUWE JAGUAR F-PACE** **55-RANGE ROVER**
VELAR **57-FLEET-INTERVIEW MET LIES EECKMAN** **58-LEASEPLAN**
TOONT DAT HET KAN **60-TEST MERCEDES A250E BERLINE**
66-TEST SKODA KAMIQ STYLE 1.0 G TEC **70-LEXUS UX 250h**
74-VOORSTELLING EN EERSTE TEST MAZDA MX-30 **78-FACELIFT**
MINI COOPER COUNTRYMAN SE ALL4 **80-BIOGAS: BRANDSTOF UIT**
RECYCLAGE

JAARGANG 6, NOVEMBER 2020, NUMMER 23 | Eco Mobiel Magazine is voor alle personen met interesse in elektrische, hybride of andere niet-benzine & diesel aangedreven voertuigen | OPLAGE: 20.000 ex (waarvan 35% FR) | FREQUENTIE: driemaandelijks | WEB: www.ecodrivingemotion.be | HOOFDREDACTEUR: Erik De Ridder – e-mail: edr@eventbox.be | REDACTIE: Jacques Legros, Wim Vander Haegen, Filip Dewulf, Dominique Sergant, Pieterjan Bogaert, Joram Van Acker, Jochen Scheire | VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Erik De Ridder, Event & Expo Belgium - Atomveldstraat 8 bus 6 9450 Denderhoutem | ART DIRECTOR: Bert Wagemans | DRUK: Elanders Polska Sp. z o.o. | SALES: Erik De Ridder – tel.: 0486 131313, e-mail: edr@eventbox.be, Ine Vanbesien – tel.: 0472 90 06 17, e-mail: iv@eventbox.be, | SECRETARIAAT & TRAFFIC ADVERTENTIES: Hilde De Ridder – tel.: 09 228 22 84, email: traffic.leo@telenet.be | COPYRIGHT: Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen, vermenigvuldigd of gekopieerd zonder uitdrukkelijke toestemming van de uitgever. | ABONNEMENT: Verzendingskosten (50 euro/jaar) te bestellen via Hilde De Ridder – e-mail: traffic.leo@telenet.be

AVERE-COLUMN:

INVLOED VAN HET CAPACITEITSTARIEF OP ELEKTRISCH RIJDEN

In 2022 gaat je energiefactuur er enigszins anders uitzien. Vanaf dan zal er namelijk sprake zijn van een capaciteitstarief. Het energielandschap is grondig aan het veranderen. We gebruiken steeds meer warmtepompen, er wordt meer lokale, hernieuwbare energie opgewekt, er rijden steeds meer elektrische voertuigen. Hierdoor wordt het distributienet, dat zorgt voor de verdeling van de elektriciteit, anders belast. Men verwacht in de toekomst veel meer piekbelasting, en daar is het distributienet niet op voorzien. Het capaciteitstarief moet zorgen dat gebruikers slimmer met energie omspringen en het energiegebruik meer gaan spreiden. Wat houdt dat capaciteitstarief dan precies in? En welke impact heeft het op elektrisch rijden?

TEKST: JOCHEN SCHEIRE

WAT IS HET CAPACITEITSTARIEF?

De energiefactuur is onderverdeeld in drie onderdelen: de energiekost, de distributienettarieven en de heffingen. De energiekost is de prijs van de energie zelf, de heffingen zijn BTW en andere heffingen, het distributienettarief is de kostprijs van het netwerk dat de elektriciteit naar je woning brengt. Het capaciteitstarief zal vooral op het distributienettarief, of de netkost invloed hebben. Dit distributienettarief is verantwoordelijk voor 45% van de totaalcost, 80% van dat distributienettarief zal worden berekend volgens het capaciteitstarief.

Momenteel wordt de netkost aangerekend per kWh verbruikte energie. Hoe meer elektriciteit je verbruikt, hoe meer je betaalt voor het netwerk. Het capaciteitstarief zal die netkost anders gaan berekenen. Vanaf 2022 zal er bekeken worden wat je piekverbruik is, en zal je meer betalen als je een hoger piekverbruik hebt. Om te bepalen hoeveel je piekverbruik is, wordt op basis van je digitale meter berekend hoe groot je maximum verbruik was gedurende het kwartier dat je per maand het meest verbruikte. Deze piek bepaalt je capaciteitstarief voor de komende 12 maanden.

Als minimumwaarde voor deze piek wordt 2,5 kW gehanteerd. Iemand bij wie de piek minder

dan 2,5 kW bedraagt zal dus afgerekend worden op basis van dit minimum. Iedereen die meer dan 2,5 kW gebruikt, zal een meerprijs betalen per extra verbruikte kW.

Het is dus duidelijk dat je er goed aan doet om je energieverbruik zoveel mogelijk te spreiden, om grote pieken – en dus hogere kosten - te vermijden. Strijken voor TV, terwijl de wasmachine, de vaatwasmachine en de oven op staan, zal dus niet meer verstandig zijn. Maar wat dan met het opladen van je elektrische wagen? Zoals je weet verbruikt je bij het opladen van de elektrische wagen nogal wat energie. Welke impact zal dit hebben op je energiefactuur?



OVERLEG AVERE - VREG

Omdat AVERE de belangen van bezitters van elektrische wagen wil behartigen, hadden AVERE-bestuurders Bart Massin, Steven Leeten en Jochen De Smet op 25/08 een overleg met de VREG (Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt). AVERE maakte onder meer de opmerking dat er 's nachts uitzonderingen zouden moeten worden gemaakt op het capaciteitstarief. In 2022 verdwijnt samen met de invoering van het capaciteitstarief namelijk ook het dag- en nachttarief. Of je je hoogste piekverbruik nu overdag of 's nachts hebt maakt vanaf dan dus niet uit. Voor bezitters van elektrische wagens zou het nochtans logisch klinken dat er minder moet worden betaald voor het opladen als je dat 's nachts doet.

Ook merkte AVERE op dat er een dynamisch tarief kan worden geïntroduceerd op basis van Time of Use. Dit houdt in dat je meer zou moeten betalen voor je energie op de drukste momenten van de dag (bv. tussen 6u en 9u 's ochtends en 17u en 20u 's avonds). Dit werd door de VREG momenteel van de hand gewezen, maar gaan ze bestuderen samen met netbeheerder Fluvius.

Weet wel dat verschillende energieleveranciers, die dus verantwoordelijk zijn voor de kost van je elektriciteit op je afrekening, wel starten met een tarief op basis van Time of Use. Gedurende de drukke uren je wagen opladen, of energie verbruiken in het algemeen, zal dus resulteren in een hogere kost voor elektriciteit, dus zal wel degelijk nog invloed hebben op dat deel van je afrekening.

SLIM OPLADEN DUS?

Slim opladen zal er dus vanaf 2022 voor zorgen dat je kan sparen op je energiefactuur. Opladen tijdens de piekuren zal alleszins het slechtste zijn wat je kan doen. Dit heeft geen invloed op het capaciteitstarief, maar zal je energiekost mogelijks wel verhogen.

Daarnaast lijkt het er momenteel op dat je het vanaf 2022 een stuk goedkoper zal zijn om je wagen een beetje langer in de stekker laat zitten tegen een lager kW. Aangezien je nu betaalt per verbruikte kWh maakt het niet uit hoe snel je de wagen oplaadt, vanaf 2022 zal het sneller opladen van de wagen duurder zijn, want het zorgt voor een hoog piekverbruik.

Je kan dit zelf gaan regelen, door er steeds op te letten met welk vermogen je gaat opladen, en door dat te doen op een moment dat niet teveel andere toestellen aan het werk zijn. Er bestaan ook slimme laadpalen met een load balancer, die rekening houden met het moment van de dag voor het opladen, en met het totale verbruik van andere toestellen tijdens het laden. Een makkelijkere oplossing, maar ze vereist wel de aanschaf van zo'n slimme laadpaal.

KWANTA KOSTA?

Hoeveel de meerprijs per kW piekverbruik zal zijn is nog niet echt duidelijk, maar tijdens het overleg werd als vuistregel gesteld dat 1kW extra piekverbruik (bovenop de minimumpiek van 2,5 kW) zal zorgen voor 40 euro extra per jaar op je energiefactuur. Je begrijpt dat dit

voor iemand met een laadpaal van 22 kW een behoorlijk bedrag kan zijn. Let wel, of je een monofase of een driefasige aansluiting hebt, heeft geen invloed op de kosten.

Wat de uitkomst zal zijn van dit overleg is nog niet duidelijk, maar er is wel afgesproken om op basis van drie cases uit te rekenen wat deze zouden betekenen voor het capaciteitstarief. Deze rekenmodellen zijn gebaseerd op laadpalen van 7,4 kW, 11kW en 22 kW.

Die oefening zal rekening houden met een 15.000 gereden kilometer per jaar, met een wagen die 100 kilometer aflegt met 18 kWh. Dit is een verbruik van 2700 kWh op jaarbasis. Op basis van deze berekeningen zullen AVERE en de VREG gezamenlijk communiceren over de echte impact van elektrisch rijden op het capaciteitstarief. AVERE zal uiteraard opvolgen wat dit alles betekent voor elektrisch rijden en hoe je er als bezitter van een elektrische wagen zo weinig mogelijk nadeel van zal ondervinden.

WORDT ONGETWIJFELD SNEL VERVOLGD.

AVERE Belgium is de federatie van de elektrische mobiliteit in België.

AVERE Belgium accelereert de uitrol van zero emissie mobiliteit door de leveranciers van producten en diensten in dit segment te verenigen met de gebruikers ervan.

www.avery-belgium.org

DOSSIER

ELEKTRISCH RIJDEN IN 2020

Elektrisch rijden heeft de afgelopen jaren een enorme evolutie ondergaan. Je kan er nog aan twifelen of elektrische wagens anno 2020 al helemaal volwassen geworden zijn, maar het is ondertussen wel duidelijk dat hun kinderjaren, en doe daar maar de puberjaren bij, achter ons liggen. Niemand kijkt er nog echt van op als iemand een elektrische wagen koopt, ook in het straatbeeld zijn ze ondertussen helemaal ingeburgerd. Tijd dus om eens een stand van zaken op te maken over elektrische voertuigen anno 2020.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE

TEGENARGUMENTEN

De meest gehoorde redenen waarom mensen geen elektrische wagen aanschaffen zijn nog steeds dezelfde als enkele jaren terug. De kostprijs, de beperkte actieradius, de duurtijd van het opladen en het beperkte aantal laadpalen blijven breekpunten. Ook hoor je nog dikwijls dat er amper elektrische wagens op de markt zijn. Tot voor enkele jaren waren deze argumenten moeilijk te ontcrachten, maar ondertussen wegen ze steeds minder door. Welke evolutie deze vier vooroordelen sinds de introductie van de eerste elektrische wagens hebben meegemaakt, wilden we dan ook op een rijtje zetten.

EEN ELEKTRISCHE WAGEN IS DUUR

Elektrische wagens zijn in aankoop inderdaad nog duurder dan wagens met een verbrandingsmotor. Tot vorig jaar konden zowel zelfstandigen als particulieren nog profiteren van enkele premies van de overheid, sinds 2020 zijn de voordelen voor particulieren echter zo goed als verdwenen, op de vrijstelling van verkeersbelasting na. Zelfstandigen kunnen een volledig elektrische wagen wel nog steeds 100% aftrekken, en kunnen ook nog genieten van andere premies, bv. voor het plaatsen van een laadpaal. Het wordt dus moeilijker om een deel van de meerprijs te recupereren.



Daar tegenover staat dat het prijsverschil een stuk kleiner is geworden, en dat Full EV's (Volledig elektrische voertuigen) eigenlijk in prijs zijn gedaald. De Tesla Model S was zowat de eerste volwaardige elektrische wagen op de Belgische markt. Hij zag het levenslicht in 2012, en moest dan 98.000 euro kosten. De Model S uit 2020 kan je verrassend genoeg kopen voor 83.000 euro. Zoek eender welke andere wagen in dezelfde categorie met verbrandingsmotor, en je zal zien dat de prijs de voorbije acht jaar flink is gestegen. Wetende dat de batterij in de nieuwste Tesla Model S 15 kWh sterker is dan zijn voorganger uit 2012, en dat de prestaties een stuk indrukwekkender zijn, toont aan dat elektrische wagens een stuk goedkoper zijn geworden. Dit komt enerzijds omdat massaproductie nu eenmaal de productieprijs drukt, maar ook aan de prijs van de accu.

PRIJS VAN DE ACCU PER KWH

Zoals je weet maakt een elektrische wagen gebruik van Li-ion accu's. De kostprijs van dit soort batterijen is de afgelopen jaren spectaculair gekelderde. In 1996, toen er van elektrische wagens nog geen sprake was, betaalde je voor 1 kWh aan Li-ion batterijen zo'n 6.000 euro. Vier jaar later, in 2000, waren ook nog geen elektrische wagens verkrijgbaar, maar was de prijs van de batterijen gehalveerd. In 2012, bij de introductie van de Tesla S, kostte een kilowattuur je nog 700 euro, in 2019 betaalde je nog zo'n 120 euro.

Dit wil zeggen dat 100 kWh aan batterijen je twintig jaar geleden 300.000 euro zouden gekost hebben. In 2012 moest een pakket van 100 kWh nog steeds 70.000 euro kosten. In 2019 kon je een pakket met dezelfde capaciteit kopen voor 12.000 euro. Wil je vandaag dus een wagen produceren met een accupakket van 50 kWh, die pakweg 250 kilometer kan rijden, kosten je batterijen je zo'n 6.000 euro, terwijl deze acht jaar geleden ongeveer vijf keer zo duur waren.

Hierdoor is het mogelijk geworden om een goedkopere elektrische wagen te produceren, die toch over een behoorlijke actieradius beschikt. Het prijsverschil tussen elektrische wagens en wagens op diesel of benzine wordt meteen ook een stuk kleiner. Dit jaar kan je bv. de nieuwe peugeot 2008 zowel met benzine,- diesel als met een elektrische motor kopen. De benzineversie van de 2008, met automaat en 130 pk, heb je in basistrim voor 24.400 euro. De basisversie van de e-2008 heeft 136 pk en kost 32.576 euro. Ongeveer 8.000 euro meer dus. Omdat je op elektriciteit een stuk goedkoper rijdt, en omdat je minder onderhoud hebt, kan je die 8.000 euro tijdens de levensduur van de wagen zeker terugverdienen, en je rijdt bovendien milieuvriendelijk.

STEEDS VERDER

De elektrische versie van de 2008 heeft een accupack van 45 kWh, en daar moet je 320 kilometer ver mee geraken. Zo zijn we meteen aanbeland bij de actieradius, een tweede argument dat dikwijls wordt aangehaald om zeker geen elektrische wagen te kopen.

Om makkelijk te kunnen vergelijken hoeveel de actieradius in de loop der jaren is toegenomen vergelijken we nogmaals het eerste model Tesla S met het model dat nu op de markt is. Toen in 2012 de Tesla Model S op de markt kwam, kon je met het duurste model, met een batterij van 85 kWh zowat 400 kilometer afleggen. In de Model S die momenteel op de markt is, zit een accupakket van 100 kWh, en daar kan je 610 kilometer ver mee komen. Op het eerste gezicht lijkt dit volkomen logisch omdat er in het nieuwste model een accupakket zit dat over 15 kWh meer aan capaciteit beschikt. Als je snel de regel van drie toepast zie je echter dat het model van 2012 met 1 kWh 4,7 kilometer ver geraakte, die van 2020 kan met 1 kWh iets meer dan 6 kilometer rijden.

EFFICIËNTIE

Hieruit blijkt dat de Tesla Model S van de huidige generatie 27% efficiënter is dan die van de eerste generatie. Hier zijn verschillende redenen voor die we stuk voor stuk tot in detail kunnen uitspitten, maar dat zou ons veel te ver leiden. Eén van de factoren die bijdraagt tot meer efficiëntie is een betere aerodynamica, maar dit heeft wellicht het minste impact. Daarnaast gaan bij de nieuwste elektrische wagens de elektromotoren beter om met energie, waardoor ze dus minder verbruiken en is de overdracht van de energie van de batterij naar de elektromotor efficiënter, waardoor er minder verlies is. Voorts wordt de vrijgekomen energie bij het remmen en warmte die anders verloren gaat, beter omgezet naar vermogen in de motor. Ook wordt de software die gebruikt wordt in de aandrijflijn steeds beter, waardoor de wagen als het ware een zuiniger rijgedrag ontwikkeld heeft.

Ongetwijfeld zijn er nog factoren die verantwoordelijk zijn voor deze vermogenswinst, en zullen deze merk per merk anders zijn. Feit is wel dat een winst aan efficiëntie van 27% bijzonder veel is. Aangezien elektrische wagens nog niet zo lang geproduceerd worden kunnen we vermoeden dat die efficiëntie de volgende jaren nog een stuk zal verhogen, wat alweer de actieradius ten goede zal komen.

HOE VER MOET JE?

Bij het aanschaffen van een wagen, zou je eens moeten kijken welke actieradius je eigenlijk nodig hebt bij het dagelijks gebruik van je wagen. Zeer veel wagens halen nu op één lading 300 km, en dagen waarop je meer dan 300 kilometer met de wagen rijdt zijn bij de meeste chauffeurs eerder zeldzaam. Met een elektrische wagen kan je op één batterijlading nog steeds bijlange niet zo ver kan rijden dan met een tank vol benzine of diesel, maar de actieradius van een betaalbare elektrische wagen is ondertussen meer dan behoorlijk, en wellicht voldoende voor het grootste deel van je verplaatsingen. Als je over een groter budget beschikt kan je met de Tesla Model S 600 kilometer rijden voor je terug in de stekker moet, en mensen die geregeld 600 kilometer per dag afleggen zijn echt op één hand te tellen.

Eens de batterijen leeg zijn, moet je natuurlijk gaan opladen. Dat is meteen het derde en het vierde argument voor de twijfelaars aan elektrisch rijden: laden duurt een eeuwigheid, en er zijn amper laadpalen te vinden in België.

SNEL OF TRAAG LADEN

Hier en daar leeft de perceptie dat je minstens één keer per dag je elektrische wagen moet opladen om de volgende dag terug te kunnen rijden. Een beetje zoals bij je gsm dus. Maar in praktijk strookt dit voor de meeste mensen dus helemaal niet met de realiteit. Als je dagelijkse woon-werkverplaatsing zich beperkt tot pakweg vijftig kilometer, volstaat het om één keer per week bij een laadpaal te parkeren, wat helemaal niet onoverkomelijk is.



Bijna alle elektrische wagens kunnen vandaag worden opgeladen via snel-laden. Door je wagen op te laden aan een laadpaal waar je dit kan doen, kan je in pakweg een half uur 80% van de batterij vullen. Langer dan even snel voltanken, dat wel, maar zeker haalbaar. Opladen aan zo'n snellader is dan wel duurder dan gewoon opladen, maar als de nood hoog is, is het een prima alternatief om vlug terug een hele eind te kunnen bollen.

Wil je zelf thuis een laadpaal installeren, dan kan je die zonder installatie al kopen vanaf ongeveer 700 euro voor een goedkoop model (monofase). Met deze laadpalen laad je op aan 3,7 kW. Dit wil zeggen dat je voor het opladen van een batterij van 45 kWh zo'n 11 uur aan de lader moet hangen. Duurdere laadpalen (driefasig), kunnen opladen tot 22 kW. Dit wil zeggen dat je met zo'n dure laadpaal de batterij van 45 kWh op 2 uur kan opladen. Voor de installatie van een driefasige laadpaal moet je elektriciteitsinstallatie hier wel op voorzien zijn. Deze aanpassen kan een extra kost betekenen.

GEEN PLAATS VOOR EEN LAADPAAL

Wil je elektrisch rijden, maar heb je geen plaats voor een laadpaal, dan kan je gratis een laadpaal aanvragen bij de netbeheerder. Als je ergens woont waar in een straal van 500 meter geen laadpaal aanwezig is, zal de netbeheerder een laadpaal installeren in je onmiddellijke omgeving. Het is dus echt niet zo dat je over een garage of een huis met oprit moet beschikken om elektrisch te kunnen rijden.

OVERAL LADEN

Tegenwoordig kan je dan ook op heel veel plaatsen een publieke laadpaal vinden. In Vlaanderen zijn er momenteel bijna 4.000 laadpunten te vinden, en dat aantal stijgt nog steeds in sneltempo. In bijna elke gemeente kan je één of meerdere laadpalen vinden, heel dikwijls zijn deze ook vrij, en dus beschikbaar om je wagen op te laden. Aan deze palen kan je opladen met een laadpasje, of met je mobiele telefoon. Net zoals met benzinestations, zal je heel snel weten waar op je traject, dicht bij je werk, of dicht bij je thuis een laadpaal is. Moet je toch op zoek naar een laadpunt, dan krijg je de hulp van tal van handige apps waarop je eenvoudig kan zien waar je in de buurt je bolide kan opladen, en of die laadpaal al dan niet vrij is.

STEEDS MEER KEUZE

Waar enkele jaren geleden elektrische wagens echt buitenbeentjes waren, kan je dit jaar op de Belgische markt kiezen uit meer dan 50 elektrische modellen. Er zijn dan ook in zowat elk segment één of meer elektrische alternatieven beschikbaar. Of je nu kiest voor een sportieve wagen, gezinswagen, compacte wagen of een SUV, zowat van elk type wagen vind je wel een model dat in de stekker kan.

Dat steeds meer autoconstructeurs elektrische wagens gaan produceren heeft uiteraard te maken met de grotere vraag op de markt, maar ook met een opgelegde emissienorm door Europa. Zo moet de gemiddelde CO₂-uitstoot van alle door een constructeur verkochte wagens tegen 2021 minder dan 95 gram CO₂ per kilometer bedragen. Dat kan alleen worden bereikt door in te zetten op hybridewagens, maar nog sneller door enkele elektrische modellen aan het gamma toe te voegen, en er een behoorlijk aantal van te verkopen. Haalt een constructeur die norm niet, dan volgen zware boetes. Om die normen te halen is het dus niet ondenkbeeldig dat de elektrische wagens een beetje zullen zakken in prijs, om ze zo makkelijker van de hand te kunnen doen.

In het regeerakkoord staat dat nieuwe bedrijfswagens vanaf 2026 emissievrij moeten zijn. Dit is op voorwaarde dat er voldoende betaalbare modellen op de markt zijn. Een paar jaar geleden leek dit heel onrealistisch, door de evolutie die we de voorbij jaren meemaakten wordt de kans dat dit doel effectief haalbaar is alvast een stuk groter.

NIET ENKEL PERSONENWAGENS

De elektrificatie doet ook steeds meer zijn intrede bij bedrijfswagens of bestelwagens. Bij de traditionele merken vind je al enkele elektrische modellen terug. Maar een merk zoals Maxus deed niet zo lang geleden zijn intrede op de Belgische markt en maakt alleen elektrische bestelwagens, zowel grotere als kleinere modellen. Dit lijkt alvast een goede zaak voor de vele pakjesdiensten die dikwijls in de dorpskern rijden en niet altijd met de milieuvriendelijkste camionetten rondtuffen.

Ook bij motorfietsen zie je steeds meer elektrische modellen op de markt verschijnen. Bij de gevestigde merken zette Harley-Davidson de eerste voorzichtige stappen met de Harley-Davidson Livewire, andere merken zoals Zero of Energica produceren enkel elektrische motorfietsen. De elektrificatie lijkt dus stilaan in alle vormen van mobiliteit zijn intrede te doen.

GEEN EARLY ADOPTER MEER

De tijd dat je met het aanschaffen van een elektrische wagen tot de early adopters behoorde is in 2020 definitief verleden tijd. Elektrische wagens hebben eigenlijk geen onoverkomelijke nadelen meer. Heb je een beetje koudwatervrees, dan staat het je uiteraard vrij om nog even te wachten met de aankoop van je eerste elektrische voertuig, er zijn namelijk nog andere milieuvriendelijke alternatieven beschikbaar, denk maar aan CNG of

(plug in)-hybridewagens. In de nabije toekomst zal ons wagenpark wellicht bestaan uit een mix van heel wat milieuvriendelijke oplossingen, maar dat de omslag naar elektrisch rijden gemaakt is, mag duidelijk zijn.

Hieronder vind je nog een overzicht van alle elektrische wagens die momenteel in België verkrijgbaar zijn.

MARKTOVERZICHT FULL EV**AUDI**

e-tron 50
e-tron 50 Sportback
e-tron 55
e-tron 55 Sportback
e-tron S
e-tron S Sportback

BMW

i3
iX3

CITROËN

AMI
C-Zero
Berlingo Electric
ë-C4
ë-Mehari
ë-Jumpy
ë-SpaceTourer

DS

3 Crossback E-Tense

HYUNDAI

IONIQ
Kona EV

JAGUAR

I-Pace EV 320
I-Pace EV 400

KIA

e-Niro
Soul EV

MAZDA

MX-30 EV

MAXUS

EV80
eDeliver 3
Deliver 9

MERCEDES

EQC 400 4Matic
EQV 300 L2
EQV 300 L3
eVito Tourer L2
eVito Tourer L3

MG

ZS EV

MINI

Electric

NISSAN

e-NV200 Evalia
Leaf

OPEL

Corsa-e
Mokka-e

PEUGEOT

e-208
e-2008
e-Traveller
e-Expert
e-Boxer

POLESTAR

2

PORSCHE

Taycan 4S
Taycan Turbo
Taycan Turbo S

RENAULT

Kangoo ZE
Twizy
Twingo Electric
Zoe
Master Electric

SEAT

Mii Electric

SKODA

Citigo-e iV

SMART

EQ forfour
EQ fortwo
EQ fortwo cabrio

TESLA

Model 3
Model S
Model X

VOLKSWAGEN

e-Golf
ID.3
ID.4V

OPTIEK D. VLEERACKER

Vijfhoek 12
015 41 45 67

2800 Mechelen
www.optiekvleeracker.be

OPTIEK CLAEYS

Heldenlaan 14
09 360 17 00

9620 ZOTTEGEM
www.optiekclaeys.be

BODART OPTICIENS

33 rue Royale
02 219 30 60

1000 Bruxelles
www.bodartopticiens.be

SPOOREN OPTICIENS

Winkelcentrum Donk Patio
Donksesteenweg 240
03 645 05 02

2930 Brasschaat
www.spooren.be

OPTIEK VAN NESTE IZEGEM

Marktstraat 45
051 30 69 83

8870 Izegem
www.optiekvanneste.be

OPTIEK VAN NESTE HOOGLEDE

Ieperstraat 38
051 24 15 35

8830 Hooglede
www.optiekvanneste.be

OPTIVUE

Doorniksestraat 25
056 25 54 56

8500 Kortrijk
www.optivue.be

OPTIEK LAMMERANT

Gaversessteenweg 44
09 386 22 73

9800 Deinze
www.optieklammerant.be

OPTIEK VERMEULEN

Hundelgemsesteenweg 313
09 230 44 33

9820 Merelbeke
www.optiekvermeulen.be



BUILT TO ENDURE



SERENGETI®

THE MOST ADVANCED EYEWEAR

PHOTOCHROMIC - SPECTRAL CONTROL® - POLARIZATION

AVAILABLE IN PRESCRIPTION

CNG

EEN ONDERSCHAT ALTERNATIEF?

Als je met iemand praat over de aanschaf van een milieuvriendelijke wagen, passeren doorgaans heel wat oplossingen de revue. Ga je voor volledig elektrisch? Kies je voor een plug-in of voor een gewone hybride? Of doe je bijna uitsluitend stadsverkeer? Dan kan een milde hybride wel eens de oplossing zijn voor je specifieke noden? Eén alternatief wordt echter nogal eens over het hoofd gezien: CNG. En dit is helemaal niet terecht, want ook een wagen op CNG kan een valabel, milieuvriendelijk alternatief zijn.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE



CNG, GEEN LPG

Toegegeven, toen ik enkele jaren geleden voor het eerst van wagens op CNG hoorde, dacht ik dat dit een nieuwe naam was voor LPG. Een navraag bij vrienden en kennissen leert me dat er nog wel mensen zijn die er zo over denken. Van zij die toch wisten dat er een verschil was tussen de twee, kon niemand exact uitleggen wat dat verschil dan precies was. De hoogste tijd om dit uit te klaren dus.

LPG (Liquefied Petroleum Gas) is een mengsel van propaan en butaan dat onder een druk van 7,5 bar vloeibaar wordt gemaakt. Het butaan en propaan worden hoofdzakelijk verkregen als restproduct in een olieraffinaderij. De hoeveelheid butaan en propaan dat in het mengsel wordt gebruikt is anders in de winter en in de zomer. Tijdens het koudste seizoen wordt er meer propaan in het mengsel gebruikt.

CNG (Compressed Natural Gas) is zuiver aardgas dat onder een veel hogere druk van 200 bar wordt gebracht. CNG is dus een compleet ander product dan LPG, het is dan ook onmogelijk om LPG te tanken met een CNG wagen of omgekeerd. CNG is ook een stuk veiliger dan LPG. Omdat LPG zwaarder is dan lucht, blijft deze brandstof bij lekkage dicht bij de grond zweven. CNG is lichter en veel vluchtiger. Bij lekkage lost CNG meteen op in de lucht, waardoor er geen explosiegevaar is. Dat is meteen de reden waarom je met een wagen op CNG wel mag parkeren in een parkeergarage, en met een wagen op LPG niet.

IS CNG MILIEUVRIENDELIJK?

In vergelijking met Diesel en Benzine is CNG absoluut milieuvriendelijker omdat de uitstoot van zowel CO₂, fijn stof als stikstofoxiden (NOx) veel lager ligt. Een wagen op CNG stoot 10-15% minder CO₂ uit dan een vergelijkbaar voertuig op



diesel of benzine. Vergeleken met een dieselwagen stoot je, wanneer je op CNG rijdt, zowat 90% minder stikstofoxiden uit en 77% minder fijn stof. Ook in vergelijking met een benzinemotor produceer je met CNG een stuk minder fijn stof en stikstofoxide, al is de winst iets minder groot. Voertuigen die uitgerust zijn om op CNG te rijden kunnen ook groen gas tanken. Dit is biogas, dat weer wordt gewonnen door vergisting van organisch materiaal (bv. uw GFT-afval). Door biogas te gebruiken kan je met een voertuig op CNG emissievrij rijden. Verder in dit nummer vind je een artikel over deze biobrandstof.

OLIECRISIS

In het verleden wilde de populariteit van LPG al eens te pieken. Zo'n piek ging meestal gepaard met een grote of kleine oliecrisis. De prijzen van benzine en diesel stegen in deze periodes exponentieel en de Belg liet massaal zijn vierwieler ombouwen om op LPG te rijden. LPG was namelijk een stuk voordeliger, voor iemand die redelijk wat kilometers aflegde was de kostprijs van de ombouw relatief snel terugbetaald. De nadelen van een slecht geplaatste LPG-tank in de koffer, en het feit dat parkeren in een parkeergarage niet meer kon, werd er graag bijgenomen. Hierdoor kreeg LPG een beetje de reputatie dat het de brandstof was van de lichtjes vrekkege medemens.

Misschien is dit ietwat mindere imago van LPG, de reden dat CNG door veel mensen wordt vergeten bij de zoektocht naar een milieuvriendelijke wagen. Maar eigenlijk zou iedereen die op zoek is naar een milieuvriendelijke vierwieler ook moeten onderzoeken of CNG misschien niet de beste oplossing is.

MILIEU- EN BUDGETVRIENDELIJK

Naast het milieuaspect, is één van de voordelen van elektrische of hybridewagens ongetwijfeld dat ze zuiniger zijn aan de pomp (of aan de stekker), dan wagens met verbrandingsmotoren. Het nadeel is dan weer dat de aankoopsprijs in vergelijking met een gelijkaardig model op enkel fossiele brandstof een heel stuk hoger ligt. Ook CNG kan je voordelig tanken. Een studie van de CREG toonde aan dat rijden op CNG 35% voordeliger is dan rijden op diesel, en 77% voordeliger dan benzine. CNG zou je per kilometer zelfs minder kosten dan elektrisch rijden.

Een bijkomend voordeel is dat een motor op CNG een stuk stiller is dan een dieselmotor, en zelfs een beetje stiller dan een benzinemotor. Uiteraard zal elke brandstofmotor meer herrie maken dan een elektrische motor, maar alle beetjes helpen om geluidsoverlast tegen te gaan.

Om je een idee te geven, een Skoda Octavia Ambition met 1.5 TSI motor heb je vanaf 27.900 euro, dezelfde uitvoering op CNG kost je 30.880 euro, kies je voor een 1.6 TDI, betaal je 28.365 euro. De wagen op CNG is dus de duurste van de drie, maar die meerprijs spaar je zeker uit als je een behoorlijk aantal kilometers doet. Om te weten te komen of je kan besparen door op CNG te gaan rijden vind je op de website www.gas.be een handige calculator. Door daar een wagen op CNG te kiezen en in te geven hoeveel je huidige wagen, of de wagen waarmee je wil vergelijken verbruikt, en hoeveel kilometer je rijdt op jaarbasis, krijg je een schatting van je jaarlijkse besparing.

Naast de besparing op brandstof, kan je in België ook genieten van enkele premies van de overheid. Wie in Vlaanderen woont wordt bij de aankoop van een wagen op CNG vrijgesteld van BIV (belasting op inverkeersstelling), en tot minstens dit jaar moet je geen verkeersbelasting betalen. Bedrijven kunnen daarnaast ook nog genieten van een ecologiepremie van de Vlaamse overheid. Opgelet: deze regelgeving kan met de nieuwe overheid in place snel veranderen – steeds goed nagaan wat de regelgeving is op het moment van aankoop!

In Wallonië kan je genieten van een premie van 500 euro van de distributienetbeheerder.

Rekening houdende met het voordeliger tanken en de premies van de overheid, kan je dus stellen dat de kleine meerprijs van de wagen op CNG zeer snel zal terugverdiend zijn.

HYBRIDES?

Bij elke wagen op CNG is er naast de CNG-tank ook nog een benzinetank aanwezig. Dit heeft zo zijn redenen. Vlak na het tanken, of wanneer je moet starten bij koud weer, heeft de motor benzine nodig. Je zou dus met een beetje verbeelding kunnen zeggen dat deze wagens ook hybrides zijn, hoewel ze uiteraard maar over één motor beschikken. Bij de meeste wagens op CNG is de afstand die je kan afleggen op CNG een stuk groter dan de afstand die je kan afleggen met je benzinetank, de CNG modellen van SsangYong beschikken dan weer over een volwaardige benzinetank en een iets kleinere CNG tank.

Wanneer benzine nodig is om te starten, of na het tanken, schakelt de wagen automatisch over van CNG naar benzine. Ook tijdens het rijden, wanneer de CNG tank leeg is, wordt overgeschakeld op benzine. Dit voel je helemaal niet, de motor levert net dezelfde prestaties. Je kan bij bepaalde modellen manueel overschakelen tussen CNG en benzine, maar dit is eigenlijk niet echt nuttig.

GEEN ACTIERADIUSSTRESS

Met een wagen op CNG leg je ongeveer evenveel afstand af dan met een wagen op benzine,

je hoeft je dus geen zorgen te maken dat je van benzinestation naar benzinestation moet rijden. Ook het vinden van een pomp waar je CNG kan tanken valt heel goed mee. Het is niet zo dat je bij elk benzinestation terecht kan voor het volgooien van je CNG tank, maar ondertussen kan je al op meer dan 140 plaatsen CNG tanken, en er komen steeds stations bij. Mocht je je toch eens met een lege CNG tank in een afgelegen gehucht bevinden, waar je niet kan tanken, dan beschik je nog altijd over een benzinetank die je zowat overal kan voltanken. Met die tank gevuld heb je zeker en vast voldoende brandstof aan boord om je naar het dichtstbijzijnde CNG station te begeven. In België vind je bv. in een 80-tal stations van DATS-24 een pomp met CNG.

Ook in het buitenland wordt er meer en meer op CNG gereden, dus kan je zowat overal in Europa CNG tanken. Rijden op gas is vooral in Zweden bijzonder populair, daar rijdt zowat 60% van de voertuigen op gas.

OMBOUWEN

Onderaan dit artikel vind je een lijst met alle wagens op CNG die in 2020 in België verkrijgbaar zijn. Het is echter nog steeds mogelijk, net zoals bij LPG, om je wagen te laten ombouwen naar CNG. Een erkend installateur kan deze ombouw voor jou doen. Het is overigens ook mogelijk om je rijbereik van je wagen nog te vergroten door een erkend installateur een extra CNG tank te laten monteren. Deze wordt meestal gemonteerd in de koffer, waardoor je een deel van je kofferruimte zal moeten opofferen.

Die kleinere kofferruimte heb je ook bij een nieuwe wagen, maar daar kunnen de CNG tanks in de meeste gevallen iets eleganter worden weggewerkt, waardoor bij sommige wagens dit verlies aan kofferruimte best wel meevalt.

Een benzinewagen laten ombouwen naar CNG is niet goedkoop, en zal je al gauw een kleine 5.000 euro kosten. Van zodra de wagen is omgebouwd begin je wel meteen te besparen op brandstof. Hou er wel rekening mee dat de overheid geen premies geeft voor ombouw naar CNG, maar enkel bij de aankoop van een nieuwe wagen. Na de ombouw moet je ook naar de keuring.



BESCHIKBARE PERSONENWAGENS

Audi	A3 Sportback G-Tron
Audi	A4 Avant G-Tron
Audi	A5 Sportback G-Tron
DFSK	Glory
DFSK	Fengon
Fiat	Doblo Cargo CNG
Fiat	Panda Natural Power
Ssangyong	Tivoli
Ssangyong	Korando
Seat	Arona TGI
Seat	Ibiza TGI
Seat	Leon TGI
Seat	Leon Break TGI
Škoda	Kamiq CNG
Škoda	Octavia Combi CNG
Škoda	Scala G-TEC
Volkswagen	Eco - up! 1.0 CNG
Volkswagen	Polo 1.0 TGI
Volkswagen	Golf CNG
Volkswagen	Golf Variant CNG
Volkswagen	Caddy CNG

BEDRIJFSVOERTUIGEN

Fiat	Doblo Cargo CNG
Fiat	Ducato CNG
Fiat	Fiorino Cargo CNG
Iveco	Daily CNG
Volkswagen	Caddy CNG

Gezien het steeds groter wordende aanbod van wagens op CNG, is ombouw wellicht niet meer nodig, gezien je in het aanbod wellicht een model zal vinden dat aan al je eisen voldoet.

LNG VOOR TRANSPORT

Er zijn een ondertussen ook heel wat bestelwagens en bedrijfsvoertuigen beschikbaar op CNG. Distributie van pakketjes zou je desgewenst met zo'n voertuig kunnen doen, maar ook vrachtwagens hebben de mogelijkheid om op aardgas te rijden. Een vrachtwagen kan rijden op CNG, maar liever op LNG. LNG staat voor Liquefied Natural Gas en is dus natuurlijk gas dat is vloeibaar gemaakt.

Voordelen van CNG zijn ook van toepassing op vrachtwagens die op LNG rijden. Zo is de impact op het milieu ook kleiner dan bij het rijden op diesel, en zal de vrachtwagen ook stiller zijn. Ook het aanbod aan benzinestations waar je LNG kan tanken wordt steeds groter. In België zijn er nu vijftien, maar er zullen er steeds bijkomen, zeker nu constructeurs geneigd zijn om meer in te zetten op productiemodellen op LNG.

CONCLUSIE

Milieubewust rijden met een wagen die in aankoop niet heel veel duurder is dan een vergelijkbare wagen met een benzinemotor is mogelijk met een wagen op CNG. Heel veel modellen op CNG zijn er nog niet beschikbaar, maar in het huidige aanbod vinden de meeste mensen wel hun gading. Als je op zoek bent naar een nieuwe wagen, en je wil een betaalbaar milieuvriendelijk alternatief, dan loont het zeker de moeite om een testritje te maken met zo'n door aardgas aangedreven wagen. Dat er nog niet heel veel modellen beschikbaar zijn is dan weer een nadeel, een bestaande wagen laten ombouwen is dan toch weer een beetje een gedoe, en je hebt wel enkele nadelen die we hierboven reeds beschreven, maar het kan best zijn dat je daarmee kan leven. Als één van de nieuwe modellen op CNG je kan bekoren, en je bent toe aan een nieuwe wagen is het alvast geen slecht idee om eens een testritje te maken met een wagen op gas.

BOSE

Onopvallende speakers. Opvallend geluid.

NIEUW

LIFESTYLE 550 HOME ENTERTAINMENT SYSTEM

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



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

Vermeersch Hifi TV

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

diMonaco

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

Audiomix

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

MERCEDES C300E 4 MATIC

STERSPELER

Sinds 1993 is de Mercedes C-klasse in het gamma, als opvolger van de toenmalige “baby-benz”, de 190. De C-klasse is ondertussen volwassen geworden en dat bewijst het ruime gamma. Die is er nu ook als plug-in hybride, met naar keuze benzine of diesel. Wij kozen voor onze test de benzineversie Mercedes C300e 4 Matic.

TEKST & FOTO'S: FILIP DEWULF

De C-klasse komt goed voor de dag, zeker in onze uitvoering met het optionele AMG-line met het diamantrooster vooraan, 19 duimsvelgen en uitgesproken bumpers. Het moet ons van het hart dat dit een mooie combinatie is, in het koetswerkkleur selenietgrijs en het zwarte leder binnenin. In het interieur trekt zich dat door met het multifunctionele en afgeplatte sportstuur, deels elektrisch verstelbare sportzetels vooraan en een zwarte dakhemelbekleding. Ooit dachten wij dat Mercedessen enkel maar in het zilvergrijs gekocht werden. Niets is minder waar, want dit is allesbehalve een grijze muis.

VLOTTE REISGEZEL

De C300e combineert een 2-liter benzinemotor van 211 pk en 350 Nm met een elektromotor van 122 pk. Gecombineerd levert dat een vermogen van 320 pk en een koppel van 700 Nm op. Het batterijpakket is 13,5 Kwh groot en zorgt voor een theoretisch elektrisch rijbereik van 52 kilometer. In de praktijk kwamen wij niet verder 40 tot 44 km. Voldoende voor je woon-werkverkeer of voor een rit vanuit West-Vlaanderen of Limburg naar Brussel of Antwerpen, waar de auto zonder morren de juiste combinatie

kiest. Tussenin laadt je de wagen best op zodat je bij de terugrit opnieuw hetzelfde voordeel hebt. Je kunt dus perfect ritten doen met een verbruik van om en bij de 4 of 5 liter/100 km. Dit dan in de Comfort-modus, wat de meest aangewezen instelling is. Muisstil vertrekken op elektro, om ongemerkt over te schakelen op zijn benzinemotor. Alleen de toerenteller verraad wanneer je op benzine draait. Of je raadpleegt de boordcomputer die zowel het elektro- als het benzineverbruik aantoont. Presteren doet hij daarbij naar behoren, met een sprint naar 100 km/u in 5,4 seconden. Wielspin is er helemaal niet, ook bij stevig accelereren. Een uitzondering op de regel bij volledig of deels elektrisch aangedreven auto's. Wij betrapten de C-klasse echter af en toe op een schok bij een trap op het gaspedaal. Alsof het gaspedaal enige tijd nodig heeft. Dit heeft af en toe een bruuske versnelling als gevolg. Voor de rest schakelt de 9G-Tronic bak feilloos doorheen zijn versnellingen.

Wie het iets dynamischer wilt, kiest voor de Sport, Sport+ of zelfs Individual-modus. Bij die laatste kies je zelf de instellingen van motor, ophanging en stuur. De C-klasse hangt goed aan het gas of aan de stroom,



THE NEW SUBMARINER

Created for divers in 1953, the Submariner is a universal symbol of waterproofness and reliability. It remains one of the most iconic watches of all time. Now, with a new 41 mm case and a next generation movement, the story of the Submariner continues.

#Perpetual



OYSTER PERPETUAL SUBMARINER DATE
IN 18 CT WHITE GOLD



ORYE

JEWELS & WATCHES

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



STEVENART

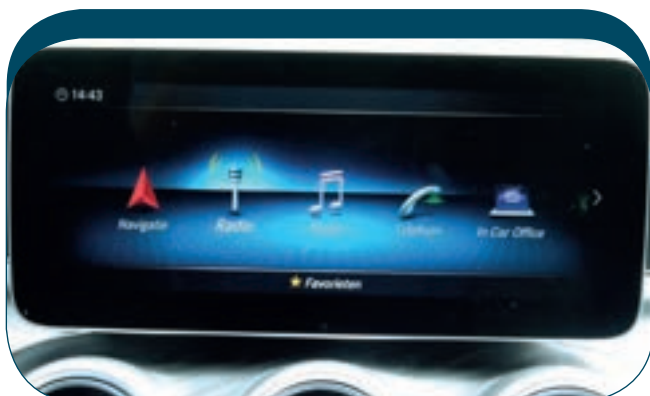
JEWELS & WATCHES

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



zoals je wilt. Het verschil in de diverse rijmodi voel je goed aan, wat zeker ook de bedoeling is. Hoe sportiever je omgaat met de instellingen, hoe hoger het verbruik. Reken in Sport of andere instelling op minstens 8 tot 9 liter per 100 km.

De wegligging is gezond, filtert voldoende en geeft in de sportievere instellingen perfect het contact met de weg door. Geholpen door de 19-duimsvelgen en in combinatie met het 4-Matic systeem, is de grip altijd prima in alle weersomstandigheden. Daarnaast kun je zelfs kiezen voor de luchtgeveerde airmatic-ophanging. Een absolute aanrader in de optielijst.



Ook het afgeplatte stuur uit de AMG-line heeft de perfecte grip en feeling. Zoals het hoort in een berline met een ster.

INFOTAINMENT OP LEEFTIJD?

Mercedes maakt zich sterk door zwaar te investeren en in te zetten op hoogstaand infotainment in zijn interieurs. Dit door in zijn nieuwste modellen uit te pakken met het MBUX (Mercedes Benz User Xperience). Zo niet in de C-klasse. Hier heet het geheel Command Online. Een zwevende console met een andere manier van instellen en gebruikersinterface. Daar is absoluut niets mis mee. Alles werkt perfect, de navigatie doet zijn werk naar behoren, alleen het instellen ervan d.m.v. de draai- en drukknop of de touchpad er net boven, lijkt ons iets teveel tijd te vragen en soms iets te gevoelig. Of ware het niet dat wij verwend zijn, vermits onze vorige testwagen een GLE was, die het complete MBUX-systeem wel had. Voor de rest kun je ook beroep doen op het multifunctionele stuur, waar ook weer de kleine touchpads links en rechts in verwerkt zijn om zo door de instrumenten te scrollen en/of de boordcomputer of navigatie in het instrumentenpaneel weer te geven. Onze testwagen was tevens uitgerust met het Burmester surround sound system, met een versterker van 590 Watt en 13 luidsprekers. Een DAB-radio is dan weer niet standaard.

Verder is het interieur voorbeeldig afgewerkt, een premiummerk waardig. Vooraan is er voldoende plaats en de zetels zorgen voor perfecte steun voor langere ritten. Achterin blijft het comfortabel voor 2 personen. Geen 3, daarvoor is er te weinig plaats. Om regelmatig met passagiers op stap te gaan, zijn andere modellen voorhanden in het gamma. Op reis met bagage



1,0 - 3,0 L/100 KM · 23 - 67 G/KM CO₂ (WLTP). Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig. Milieu-informatie KB 19/3/2004: www.mercedes-benz.be - Geef voorrang aan veiligheid.

*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.

EQ POWER





voor 4 personen, kan wel eens problematisch worden, vermits de koffer slechts 300 liter groot is. En daarbij zit halverwege de koffer een verhoging, dit door het batterijpakket dat onderin ingebouwd is. Gelukkig is onderin de koffer een tweede luik, waarin de laadkabels kunnen opgeborgen worden. Een goede vondst, want zelfs bij de veel duurdere GLE is dit niet het geval.

BUDGET

Een basis C300e 4 Matic heb je vanaf 53 119,- €. Shoppen in de optielijst – die meestal uit pakketten bestaat - met zaken als de airmatic ophanging, Command online, AMG interieur en exterieur, 19-duimsvelgen, surround sound, hands free toegang, panoramisch open dak, grootlichtassistent en nog leuks, brengt ons testexemplaar op 66 513,- €. Voor zelfstandigen en ondernemingen is deze auto 100 % aftrekbaar. Ondertussen weet iedereen dat een dergelijke plug-in hybride in Vlaanderen niets kost aan inschrijving (BIV) of verkeersbelasting. In Brussel of Wallonië bedraagt de BIV 2478,- € en zijn jaarlijkse rijtaks 437,45 €.

Zijn naaste concurrent komt eveneens uit Duitse hoek, met de BMW 330e Xdrive, die is er vanaf 53 100,- €. Bij Audi is er (nog) geen A4 met plug-in hybride.

De stijlvolle en toch klassieke Mercedes C300e 4 Matic in berlinevorm is met zijn benzine plug-in hybride aandrijving een welkome aanvulling in het gamma. Zijn prestaties, comfort en stilte gecombineerd met de vierwielaandrijving maakt van hem een aangename reisgezel, in alle weersomstandigheden. Indien de verkoper zwijgt over het MBUX in andere modellen, je genoeg neemt met een matige koffer en je leeft je graag uit in de optielijst, dan is dit je directie- of fleetauto bij uitstek.



OVERZICHT

+

- prestaties
- comfort
- airmatic ophanging

-

- batterijpakket neemt kofferruimte in
- geen MBUX infotainment
- prijs met opties kan oplopen



ECO SUV 

KLAAR VOOR DE TOEKOMST

OneAutomotive

Herentalseweg 56c - 2440 Geel - 014 58 55 11

5

**JAAR
GARANTIE**

Zonder KM-beperking

www.baic-motor.be - www.dfsk-motors.be - www.driveseres.be



ZENITH

THE FUTURE OF SWISS WATCHMAKING SINCE 1865

TIME TO REACH YOUR STAR



VANHOUTTEGHEM

TIME & JEWELRY

GHENT

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



DEFY
MIDNIGHT

NEWS

Groenere batterijen voor elektrische auto's

Er worden nieuwe batterijen ontwikkeld in China die noch nikkel noch kobalt bevatten. Ze zijn gunstiger voor het milieu en zouden het mogelijk maken om meer elektrische auto's op de markt te brengen voor minder geld.

Het Chinese bedrijf CATL (Contemporary Amperex Technology), dat onder meer batterijen levert aan Tesla, is bezig met de ontwikkeling van een nieuw product vrij van nikkel en kobalt. Dat zou enkele obstakels van de huidige batterijen kunnen wegnemen. Nikkel is een moeilijk en duur element om te produceren. Zijn hoge prijs houdt een uitbreiding van het aanbod van elektrische auto's tegen. Dezelfde logica geldt voor kobalt. Deze twee componenten uit batterijen halen is een cruciale stap, niet enkel voor de planeet, maar ook voor de portefeuille van de autoconstructeurs en hun klanten. Deze nieuwe batterijen zouden dus gunstig zijn voor het milieu en



zouden toelaten dat de constructeurs meer en goedkopere elektrische modellen op de markt brengen. Al zijn er nog geen details bekend over de kost of de compositie van deze nieuwe generatie batterijen van CATL.

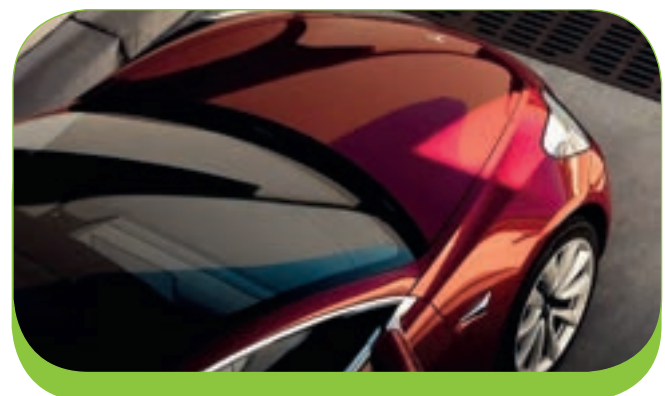
Afbeelding ter illustratie.

BRON: AUTOGIDS.BE

Tesla: Elon Musk wil een betaalbaar model

Tijdens een teleconferentie met investeerders en analisten heeft Elon Musk zijn intentie aangekondigd om een 'betaalbare' Tesla aan te bieden. Het zou een hatchback worden die is afgeleid van de Model 3.

Het Britse magazine Autocar vertelt dat Elon Musk expliciet heeft gesproken over de prijzen van Tesla's. Hij was geïrriteerd door een gat in het gamma van zijn merk: "Wat me het meest stoort aan onze huidige situatie, is dat onze auto's niet betaalbaar genoeg zijn. Daar moeten we iets aan doen." De oplossing daarvoor zou al gevonden zijn, aangezien de hyperactieve zakenman al enkele hints heeft laten vallen. Het zou een "compacte auto" worden. Het model zou vooral op de Europese markt gericht zijn. Het zou dus een variant



kunnen zijn van de Model 3, die gebouwd zal worden in de nieuwe fabriek vlakbij Berlijn in Duitsland. Deze Europese Gigafactory moet zijn deuren openen in de zomer van 2021. Hij zou dezelfde 'gietmachine' krijgen als die in Californië, die wordt gebruikt voor de Model Y en de fabricagekosten verlaagt. We kunnen dus beginnen dromen van een Tesla voor minder dan 40.000 euro in 2022...

BRON: AUTOGIDS.BE



De Kia ProCeed. Méér lef.



PROCEED



De Kia ProCeed. Méér lef.

The Power to Surprise

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

GILCON
New 4AS

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

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



7 JAAR MAP UPDATE

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

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

*** Foto ter illustratie.



SSANGYONG TIVOLI CNG: COMPACT, MAAR TOCH RUIM

Hoewel bij de aanschaf van een nieuwe wagen de eerste stop misschien niet de SsangYong-dealer is, zie je de afgelopen maanden toch behoorlijk veel Tivoli's in het straatbeeld. Dit wil zeggen dat deze compacte SUV wellicht over heel wat troeven beschikt waarmee hij menig consument kan overtuigen. Dat de Tivoli nu ook beschikbaar is met een CNG-installatie, zorgt ervoor dat ook milieubewuste kopers die op zoek zijn naar een compacte gezinswagen de SsangYong garage op hun lijstje kunnen zetten.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE

OOK VOOR GROTE MENSEN

Bij het plaatsnemen in de Tivoli valt meteen op dat je als bestuurder over zeer veel ruimte beschikt. Hij is met z'n 1,6 meter zeker niet bij de laagste wagen en dat we boven het hoofd voldoende ruimte hebben mag dus niet verbazen, maar dat we met onze 1m80 nog bijna twee vuistjes tussen onze kruin en het plafond kunnen proppen is toch een beetje verrassend. Daarnaast hebben we in de cockpit ook ruim voldoende beenruimte en bewegingsruimte, en dat is wel verbazingwekkend voor een wagen die amper 4,2 meter lang is. Dat je ook op de passagierszetels helemaal geen gebrek aan beenruimte hebt is al helemaal mooi meegenomen, en is zeer verrassend te noemen. Het lijkt er dan ook op dat de Zuid-Koreanen de beschikbare ruimte optimaal hebben benut.

Bij de niet-CNG versie is ook de kofferruimte voldoende ruim om er heel wat bagage in mee te nemen op een uitstap met het gezin. Aangezien de CNG-tanks zijn ingebouwd in koffer worden de bagagecapaciteiten bij de versie op aardgas een stuk beperkter. Tijdens een vakantie zal je dus op voorhand goed moeten overwegen wat je al dan niet gaat meenemen. Voor een tripje naar het containerpark of een grotere boodschap kan je wel de zetels platleggen, en dat maakt de beschikbare ruimte toch enigszins aanvaardbaar.

COMPLETE UITRUSTING

Wij gingen testrijden met de basisversie van de Tivoli. Deze versie beschikt over een degelijk pakket als basisuitrusting. Zo beschik je vanaf de goedkoopste versie over een 9,2" touchscreen met navigatie, bluetooth-verbinding en



DAB+. Ook kan je het systeem verbinden met Apple Carplay en Android Auto. Achteraan heb je parkeersensoren, en je wordt bij geholpen door een achteruitrijcamera. Ook rijstrookassistentie, cruise control en noodremhulp is aanwezig op alle modellen. De airco is bij de basisversie wel manueel.

Op de beter uitgeruste modellen beschik je over een automatische airco, krijg je ook vooraan parkeersensoren, wordt het openen van de deuren en het starten keyless en krijg je 18" aluminium velgen ipv 16" exemplaren. De topversie heeft naast dit alles nog enkele extra veiligheidssystemen, zoals dodehoekdetectie. Bovendien vind je op de 'Sapphire', want zo heet de duurste versie, een volledig digitaal dashboard met geïntegreerde navigatie. De Tivoli is dus in de standaardversie al behoorlijk compleet, de topversie beschikt over zowat alle toeters en bellen die je kan verwachten op een compacte SUV.

Het touchscreen met de navigatie is eenvoudig en intuïtief te bedienen, ook de knoppen aan het stuur voor het bedienen van de multimedia en de telefoon hadden we snel onder de knie. De bediening van de boordcomputer tussen de tellers vergt iets meer oefening voor je het helemaal in de vingers hebt, en ziet er naar onze mening een klein beetje oubollig uit. Ook



naar de knop die schakelt tussen de rijmodi was het even zoeken. De bekleding van het dashboard en de stevigheid van al deze bedieningsknoppen doen dan weer zeer degelijk aan voor een auto in deze prijsklasse.

ONDER DE KAP

De SsangYong Tivoli is beschikbaar met een 1.2 en een 1.5 benzinemotor. De CNG-versie kan je enkel krijgen in combinatie met de 1.5 T-GDI. Deze motor levert 163 PK, wat zeker niet verkeerd is voor een compacte gezinswagen. Je kan de wagen besturen in normale modus en sportmodus. Wijzelf schakelden al snel steeds de sportstand in, omdat het rijden in die modus een stuk vlotter en aangenamer leek.

In de sportstand konden we de Tivoli heel vlot door enkele bochtige achterafweggetjes sturen. Verwacht geen superstrak rijgedrag, maar dat mag je van dit pakket ook niet verwachten, het is er simpelweg niet voor ontworpen. Maar log of traag voelt de Tivoli zeker en vast niet aan, waardoor gezinsuitstappen met deze wagen kunnen worden gekoppeld aan een behoorlijke dosis rijplezier.

COMFORT

Deze wagen is ontworpen om het nodige rijcomfort te bieden, en de stille motor draagt daar zeker toe bij. Ook heb je niet echt veel last van rolgeluiden of overdreven herrie door de rijwind. Dit alles maakt de Tivoli meer dan stil genoeg tijdens het rijden, en dit zowel in het stadsverkeer, buiten de bebouwde kom en op de snelweg.

De vering van de kleine Zuid-Koreaans lijkt ook helemaal aangepast aan zijn rol als sympathieke gezinswagen. Ze is zacht genoeg om het voor alle leden van het gezin op elk moment comfortabel te houden, maar wanneer je alleen met zoonlief in de wagen zit en je wil tonen dat de wagen toch over wat pit beschikt, zal de Tivoli in een snel bochtje niet snel vervelend gedrag gaan vertonen.

CNG EN BENZINE

De SsangYong Tivoli, maar ook de Korando, zijn beiden te verkrijgen op CNG. Je kan deze wagens dus standaard bij je dealer kopen met een CNG-installatie, en die kost je 3.500 euro meer dan de versie die enkel door benzine wordt voortgestuwd. De SsangYongs worden omgebouwd naar

FREEDOM MEETS STYLE

OOK BESCHIKBAAR
OP CNG



NEW
KORANDO



SSANGYONG



⁽¹⁾


MADE IN KOREA

ssangyong.be

¹⁾ Alle informatie en voorwaarden betreffende 5 jaar waarborg en bijstand zijn beschikbaar op aanvraag bij je officiële SsangYong-dealer en op www.ssangyong.be.

Met zijn elegante design en zijn stoere uitstraling voelt de nieuwe Korando zich overal thuis. Vlot en wendbaar in de stad, maar ook heerlijk sportief en comfortabel op het platteland. Met de nieuwste veiligheidstechnologie draagt de nieuwe Korando zorg voor jou, je passagiers en andere weggebruikers. Zodat je in alle rust volop kan genieten van je reis. Trek eropuit met de nieuwe Korando. En ervaar hoe fijn échte vrijheid kan zijn.

5,7-8,6 L/100 KM • 149-198 G/KM CO₂ (WLTP) ⁽²⁾

 **GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.** Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004) op www.ssangyong.be. SsangYong Motors Middle Europe S.A. verkoopt niet rechtstreeks aan consumenten. Alle specificaties kunnen zonder voorafgaande kennisgeving gewijzigd worden. Contacteer uw dealer voor de meest recente informatie. SsangYong Motors Middle Europe S.A. kan niet verantwoordelijk worden gesteld voor eventuele drukfouten. V.U.: SsangYong Motors Middle Europe S.A., Pierstraat 231, B-2550 Kontich, ondernemingsnummer: BE 0829.189.355.

²⁾ De weergegeven waarden voor het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot zijn gemiddelde waarden, gemeten met de WLTP-cyclus; deze kunnen variëren afhankelijk van wegomstandigheden en het rijgedrag van de bestuurder. Contacteer je dealer voor alle informatie over de fiscaliteit van je voertuig.



CNG en dat brengt wel enkele nadelen met zich mee. Zo wordt de beschikbare kofferruimte een stukje kleiner, maar dat hebben we al aangehaald, maar het grootste nadeel is wellicht dat de wagen standaard niet is voorzien voor CNG. Hierdoor komt er een, weliswaar elegant, knopje bij op de middenconsole waarmee je kan switchen tussen CNG en benzine, maar je krijgt op het dashboard niet echt veel informatie over het verbruik op CNG en het verbruik op benzine. Hierdoor wordt de informatie over je verbruik op de boordcomputer een beetje overbodig, en kan je daar niet echt op rekenen als je wil weten hoeveel de Tivoli nu precies drinkt. Jammer, omdat dit toch een essentieel onderdeel is van je boordinformatie. Voor iemand die houdt van cijfertjes blijft het bij wagens die worden aangedreven door twee verschillende krachtbronnen of soorten brandstof gewoon leuk om te allen tijde te kunnen zien hoe beide systemen worden aangewend, wat de verhouding tussen beide is en hoe ver je met de verschillende aandrijvingen kan rijden. Dat kan hier dus niet.

OVERZICHT



- Heel ruim interieur voor een Compacte SUV
- De motor is vinnig en krachtig genoeg
- Interessante prijs voor een wagen op CNG die zeer degelijk is uitgerust.



- Kleinere kofferruimte door ombouw naar CNG
- Boordcomputer niet aangepast naar CNG
- Bediening bordcomputer ietwat ingewikkeld

De ombouw zorgt er ook voor dat de standaard benzinetank van 50 liter wordt behouden, en dat er een tank met 10 kg CNG wordt aan toegevoegd. Deze zorgt voor een extra rijbereik van 190 kilometer op samengedrukt aardgas, bovenop het rijbereik van de wagen. Als je het grootste deel van je verplaatsingen op CNG, en dus in zuinige modus wil doen, zal je met deze relatief korte actieradius op aardgas, toch regelmatig naar de pomp moeten. Het is uiteraard wel leuk dat alle brandstoftanks gecombineerd je bijna 900 kilometer ver brengen. Het omschakelen tussen de twee soorten brandstof voel je niet, je hoort wel een kort sissend geluid. De hoeveelheid CNG die in de tanks nog beschikbaar is kan je tenslotte afezen op de knop waarmee je tussen beide systemen schakelt.

CONCLUSIE

Over het design van de SsangYong Tivoli is duidelijk goed nagedacht. Of je hem mooi vindt of niet moet je voor jezelf uitmaken, maar de binnenruimte die beschikbaar is in deze amper 4,2 lange wagen is echt wel verrassend. Jammer is dan weer dat de kofferruimte door de ombouw naar CNG wat aan de kleine kant is. SsangYong bouwde met deze Tivoli echt wel een plezierige en praktische wagen, die zowel voor stadsgebruik als voor gebruik op de snelweg of voor langere afstanden is geschikt.

De basisversie op CNG, de Tivoli Quartz, betaal je €23.090 en daar krijg je een voldoende uitgeruste wagen voor, die met z'n 163 pk ook voldoende krachtig is. De topversie van de Tivoli, de Sapphire, kost je 26.390 Euro, de tussenversie, de Onyx, mag de showroom verlaten voor 24.590 euro. De 3.500 euro die je extra betaalt voor de CNG-versie kan je mits verstandig gebruik (voldoende CNG tanken), en door de premies van de overheid, echter vrij snel terugverdienen als je de nodige kilometers doet.

We hadden graag laten weten wat hij nu precies verbruikt, maar dit is heel moeilijk te berekenen omdat je nooit correcte informatie over je verbruik krijgt op je boordcomputer.

Al bij al lijkt het ons een verstandige zet van SsangYong om deze Tivoli en de Korando met CNG aan te bieden, de keuze in dit segment is namelijk vrij beperkt, en door zijn ruimte, goede uitrusting en interessante prijs zal hij wellicht menig CNG-rijder weten te verleiden.

ev+POINT



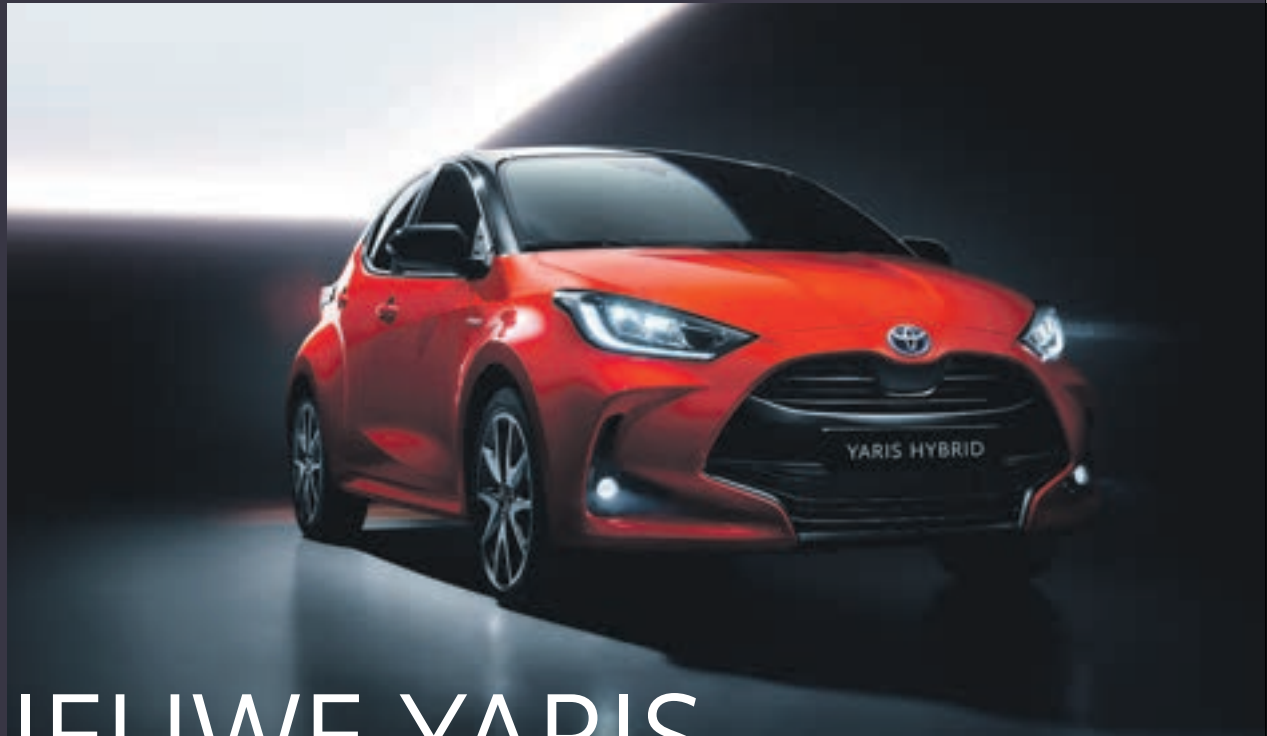
EV-Point

- » bouwt en beheert oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen
- » biedt laadoplossingen voor kantoren en appartementen met eenvoudige bediening
- » zorgt voor transparante duidelijke prijssetting
- » verrekent 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



NIEUWE YARIS HYBRID

DE KRACHT OM VOORUIT TE GAAN

-  Zelfopladend & geen kabel nodig
-  Nieuw design & ruimer interieur
-  Dynamische prestaties & laag brandstofverbruik

Garage Montana



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

Automotive Mechelen

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

Garage Pieters

Voorhout 53B – 9190 Stekene
03/790.11.11
www.garagepieters.be

 3,8-5,6 L/100KM |  87-127 G/KM (WLTP) | www.toyota.be

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

Milieu-informatie (K.B. 19.03. 2004): toyota.be

 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

5 JAAR GARANTIE
10 JAAR BIJSTAND
10 JAAR HYBRIDE BATTERIJ

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

LEXUS RX 450h



Eind jaren '80 lanceerden enkele Japanse autoconstructeurs een luxemerkt met als bedoeling makkelijker te concurreren met Europese en Amerikaanse producenten van luxewagens. Bij Honda deden ze dit kunstje als eerste met de Acura (nog steeds populair in de VS), enkele jaren later volgden Toyota met Lexus en Nissan met Infiniti. Ook Mazda deed een bescheiden poging met Xedos. Zowat 30 jaar later blijft Lexus vooral in de VS, maar ook zeker in Europa symbool staan voor het luxemerkt bij uitstek uit Japan. De meest luxueuze SUV die Lexus in 2020 in het aanbod heeft is de RX 450h, de hoogste tijd om aan de lijve te ondervinden hoe een wagen die het resultaat is van 30 jaar ervaring met luxewagens aanvoelt.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE

ZACHTE INBORST

Het uiterlijk van de nieuwste Lexus RX 450h, en zeker in F-sport uitvoering, oogt agressief. De strakke, ietwat scherpe lijnen zorgen dat deze uit de kluiten gewassen, luxueuze crossover een stukje pittiger oogt dan veel van zijn concurrenten. Je zou op het eerste zicht dan ook verwachten dat deze sfeer wordt doorgetrokken in het interieur, maar niets is minder waard.

Eens je instapt word je getraakteerd op een zeer stijlvolle binnenafwerking. Als we de veiligheidsgordel vastklikken en de motor starten beweegt onze stoel automatisch in de geprefereerde positie en nemen we de tijd om in alle rust het interieur te bekijken. Dit doet ons meteen het ietwat agressieve uiterlijk vergeten. Alles is hier bijzonder kwalitatief, en met veel gevoel voor klasse afgewerkt. Aluminium accenten, een lederen middenconsole en goed gedoseerde witte



flesje moeilijk kan omstoten. Je kan je mobiele telefoon er draadloos opladen, en er is een gleuf voorzien waar je de gsm makkelijk kan opbergen. Het enige minpuntje aan de middenconsole is misschien dat er nog plaats wordt opgeofferd aan een ruim bemeten touchpad om het infotainment systeem te bedienen. Een beetje overkill, want sinds kort werd de RX uitgerust met een touchscreen, wat dit kleinood wat overbodig maakt.

Ook achteraan is het zeer aangenaam en comfortabel vertoeven. Aan beenruimte en hoofdruimte hebben je passagiers absoluut geen gebrek. Er mochten op de achterbank wel iets meer handige opbergvakjes zijn, zodat ook de passagier hier en daar iets kwijt kan.

Als je gaat vergelijken met enkele andere wagens uit hetzelfde segment constateer je dat de kofferruimte van de RX 450h bij de kleinste is.

Alles is relatief natuurlijk. De kofferruimte bedraagt 539 liter, met neergeklapte achterzetels bedraagt deze 1612 liter. Echt klein is dit dus niet te noemen. Het mag dan zo zijn dat je in de koffer van één of andere concurrent een liter of 100 meer kan proppen, voor het overgrote deel van de doeleinden volstaat deze koffer ruimschoots.

COMPAGNON DE ROUTE

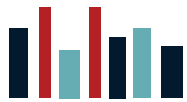
Het infotainmentsysteem en het digitale dashboard bevatten alle informatie die je nodig hebt en meer. Het is wel een beetje een uitdaging om te weten te komen waar je alles kan vinden en hoe je met de vele knoppen op en naast het stuur, gecombineerd met de touchpad en touchscreen alles moet bedienen. Tijdens het rijden uitvissen hoe alles werkt is niet echt veilig, maar het is geen straf om even de tijd te nemen in je comfortabele passagiersstoel om uit te vissen hoe het instrumentarium werkt. Uiteindelijk lukte

stiksels maken allemaal nog ietsje chiquer. Een mooi vormgegeven digitaal dashboard en een groot infotainmentsysteem werden mooi in het geheel ingepast, het analoge klokje moet voor de finishing touch zorgen. Het interieur geeft ons meteen zin om rustig te gaan cruisen met deze tweetonner, en laat dat nu net zijn waar deze RX is voor gebouwd.

GEEN PLAATSGEBREK

Aan ruimte heb je in de RX 450h geen gebrek, maar dat verwacht je ook van een wagen uit dit segment. Als bestuurder zit je bijzonder comfortabel. Je arm kan je makkelijk laten rusten op de middenconsole, waar je onder de klep nog een zeer ruime berguimte vindt. Ook in de deuren kan je heel wat flesjes water, zonnebrillen en ander prullaria kwijt. Daarnaast heb je nog twee bekerhouders die verstelbaar zijn in de hoogte, zodat je ook een groter blik of





RESIDENTIE

De Spriete



UNIEKE INVESTERINGSOPPORTUNITEIT TOTAALPROJECT


RESIDENTIE DE SPRIETE - WAREGEM

Residentie De Spriete is een kleinschalig nieuwbouwproject in Desselgem (Waregem) met 3 of 4 appartementen en een kantoor- of praktijkruimte. De volledige residentie wordt heel fijn afgewerkt met alleen de beste en kwalitatiefste materialen. Door te investeren in een totaalproject zijn er geen mede-eigenaars en geniet u van een autonoom beheer.

Jaarlijks
rendement **+5%**

* Rekening houdend met financieringsvoorwaarden

* Analyse op basis van 15 jaar

* Berekend volgens 



CONTACTEER ONS VOOR EEN PERSOONLIJKE
INVESTERINGSANALYSE

0475 85 91 28

frank@desprieete.be

www.desprieete.be



dit allemaal vrij vlot, behalve het koppelen van Android Auto. Dit is zeker mogelijk, maar om één of andere reden weigerde de Lexus zich aan de Android auto te koppelen.

Het navigatiesysteem werkt vlot en foutloos, zeker in combinatie met de HUD. Een head up display mag dan soms een beetje een overbodig gadget lijken, het model op deze RX 450h werkt perfect. De informatie die je nodig hebt lijkt steeds precies op het juiste moment te worden geprojecteerd. Of het nu de richtsnelheid of de volgende gps instructie is, we kregen steeds exact te zien wat we nodig hadden. Na enige tijd keken we nog amper naar het dashboard of het grote touchscreen, wat de veiligheid zeker ten goede komt, want je houdt je ogen quasi altijd op de rijweg.

VINNIG CRUISEN

Hoewel we ervan overtuigd zijn dat deze wagen best geschikt is om rustig mee te cruisen, schuilt er toch wat gevaar om de hoek. De RX 450h is heel stil, je hebt amper last van rolgeluiden, rijwind of motorgeluid. Dit alles, in combinatie met de comfortabele zithouding zorgt ervoor dat je al vlug een stukje sneller aan het rijden bent dan je eigenlijk zou denken. De 300+ paardjes die worden losgelaten door de 3,5 liter V6 onder de motorkap stuwen je namelijk in 7,7 seconden naar 100 km/h. Dit maakt de zware SUV toch best vinnig, je kan dus maar beter de snelheidsmeter of de HUD goed in de gaten houden.

Het bochtengedrag van de luxueuze crossover valt overigens best mee. Niemand zal er aan denken om een grote SUV in te zetten om één of andere rally te rijden, wagens van om en bij de vijf meter zijn namelijk niet gebouwd voor het kortere bochtenwerk. Het is wel verrassend hoe stabiel de RX 450h blijft in deze kortere bochten, maar het is vooral in iets langere bochten dat de

Lexus zich helemaal thuis voelt. Het lijkt wel of de wagen als het waren door deze bochten zweeft, zonder ooit het gevoel te krijgen dat je contact met het wegdek of vertrouwen mist.

VOOR ELK WAT WILS

De RX 450h F-sport beschikt uiteraard over een resem aan rijmodi. Je kan kiezen voor Eco, Normal, Sport en Sport+. Wat deze doen kan je al raden. Eco is de meest zuinige stand, Normal is het beste van twee werelden en Sport is de sportiefste stand. In de sportiefste stand wordt de acceleratie iets krachtiger en wordt het sturen een stuk strakker. Je voelt bij de RX 450h echt het verschil tussen deze verschillende modi, wij vonden de sportstand het plezierigste rijden. Niet vanwege de hogere acceleratie, maar omwille van het iets strakkere stuurgedrag en omdat je slecht zeer weinig aan comfort moet inboeten. Modellen met een adaptieve ophanging beschikken daarenboven over een Sport+ en een custom stand.

Voor iemand die veel belang hecht aan het verbruik kan de Eco stand een oplossing bieden, maar in elke stand is het vrij makkelijk te zien op

het dashboard of, alweer, op de HUD wanneer je heel zuinig aan het rijden bent. Een wijzertje in een balkje verraaft hoeveel inspanning je van de motor vergt, afhankelijk van hoe diep je het gaspedaal indrukt. Door het wijzertje in het ECO-deel van het balkje te houden zal je indien de batterij is opgeladen op de elektrische motor rijden. Met een beetje oefening weet je precies hoe ver je je gaspedaal moet induwen om steeds in het zuinige deel te blijven. Zo kan je desgewenst, in de stad bijvoorbeeld, heel dikwijls elektrisch rijden.

MATIGE DRINKER

De RX 450h weegt 2200 kilogram en wordt aangedreven door een 3,5 liter V6. Je zou dus verwachten dat dit een bijzonder gulzig drinkertje is. Door het hybridesysteem valt het verbruik echter relatief goed mee. Als we rustig met de wagen reden was het mogelijk om het verbruik tot 7,5 liter per 100 kilometer te beperken. Door sportiever te gaan rijden steeg het verbruik echter makkelijk tot 8,5 à 9 liter. Een stuk meer, maar al bij al hoort de Lexus hiermee zeker niet tot de grootverbruikers in deze klasse.

KOSTENPLAATJE

De basisversie van de RX 450h heb je vanaf 66.900 euro, de meest luxueuze Privilige Line komt vanaf 84.900 euro. De F-sport waarmee wij reden kan je kopen vanaf 82.900 euro. Het lijkt niet goedkoop, maar zelfs de basisversie is al bijzonder goed uitgerust. In vergelijking met de concurrentie is de Lexus absoluut niet duur te noemen.

CONCLUSIE

De Lexus RX 450h is een zeer luxueuze crossover die zeker een plaatsje verdient in het segment van Luxe-SUV's. Het uiterlijk van de Lexus is nogal gewaagd, waardoor deze wagen alle troeven in huis heeft om op te vallen tussen de concurrenten.

OVERZICHT

+

- Veel luxe en opties, vanaf de basisversie
- Goed geprijsd t.o.v. de concurrentie
- Door de hybridemotoren relatief zuinig

-

- Gewaagd uiterlijk (kan ook een voordeel zijn)
- Imago
- Bergruimte achteraan

Loewe bild 5 - OLED

Hightech met een ziel

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

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

Met individuele kleuren-combinaties
en optionele extra's.





Opwindend design.

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

Fascinerende persoonlijkheid.

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

Adembenemende kwaliteit.

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

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

Arnout

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

Audiomix

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

Di Monaco

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

Klank- en Beeldstudio Vanden Bussche

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

Beeld, Klank & Koffie Patrick Verheeken bvba

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

Vermeersch Hifi TV BVBA

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



LOEWE.

AUDI E-TRON SPORTBACK S LINE 55 QUATTRO

BELGISCHE TROTS

Audi kwam vorig jaar op de EV-markt met de e-tron. Niet zomaar één van zijn modellen waar ze een elektromotor en een batterijpakket ingestopt hebben, maar een eigen modellen range, al is de gelijkenis met de grote Q7 of Q5 toch nog te vinden. Audi wil deze SUV ook sportiever doen uitzien en/of presteren, en daarvoor hebben ze in hun gamma de Sportback-outfit. Dit gebeurt nu dus ook met de e-tron. Een SUV coupé dus. Hij combineert de kracht van een SUV met de elegantie van een vierdeurscoupé, met zijn koetswerk dat achteraan steil naar beneden duikt. Hierdoor lonkt hij zelfs naar de A7 sportback. En wij moeten gezegd, opzet geslaagd. Of hij hierdoor sportiever rijdt en voelt, dat zoeken wij uit in deze test.

TEKST & FOTO'S: FILIP DEWULF



De in Vorst geproduceerde e-tron sportback is 4901 millimeter lang, 1935 millimeter breed en 1616 millimeter hoog. Met zijn Singleframe rooster vooraan, dat hier grotendeels gesloten blijft, is hij onmiddellijk herkenbaar als een Audi. De e-tron sportback pakt uit met een luchtweerstandscoefficiënt van slechts 0.25, waarbij hij beter doet dan zijn e-tron broer. Dit dankzij o.a. de optionele virtuele spiegels en het S-Line-pack, waarmee onze testwagen was uitgerust. Die virtuele spiegels zijn het neusje van de zalm. De camera's projecteren het beeld op de OLED-schermen links en

rechts op het einde van de deuren. Om ze af te stellen tik je op het scherm, kies je de linker- of rechterspiegel en met je vinger verplaats je het beeld. Het vraagt de eerste minuten wat gewenning om iets lager te kijken dan in een gewone buitenspiegel. Maar na enkele minuten, en met behulp van de groene en gele omranding, willen wij niet meer zonder, mede ook door het haarscherpe beeld. Wat ons betreft, mogen meer merken dit overnemen. Enkel opletten in het donker bij manoeuvres, dan is het beeld minder duidelijk en wat waziger.

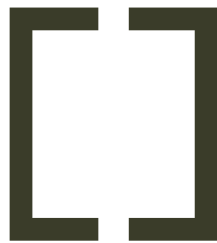
BOOSTVERMOGEN

2 elektromotoren – één op elke as - en een vermogen van 265 Kw (360 pk) en 561 Nm. Of toch niet, want bij een tik op de versnellingspook van D naar S en een trap op het stroompedaal geeft hij een boost gedurende 8 seconden en 300 Kw (408 pk) vermogen en 664 Nm koppel. Hierdoor heeft hij slechts 6,6 sec. nodig om van 0 naar 100 km/u te sprinten. Kieskeurig als wij zijn, hadden wij dat volle vermogen graag constant, want er zijn EV's die dit zonder boost doen. De topsnelheid is elektronisch begrensd op 200 km/u. Deze grote en zware Audi voelt helemaal niet log aan, zoals velen wel denken. Hij trekt gezwind, het vermogen is alomtegenwoordig en hij rijgt bochten aaneen. Uiteraard voel je zijn gewicht van 2480 kg, maar overhellen doet hij weinig of niet. Enkel het stuur zou iets meer feedback mogen geven, maar dit geldt voor zowat de meeste EV's. In de meeste gevallen gaat de trekkracht naar de achterwielen. Enkel wanneer er gripverlies optreedt of in slechtere weersomstandigheden, verdeelt de nieuwe elektrische Quattro vierwielaandrijving de verdeling naar beide assen. Je merkt daar helemaal niets van, het werkt perfect, zoals wij van een Audi Quattro gewoon zijn.

Het batterijpakket van 95 Kwh belooft tot 91 procent nettovermogen (86,5 Kwh). Audi geeft een rijbereik van 446 km op volgens de WLTP-norm. Wij haalden zo'n 370 km in werkelijkheid, daarbij afhankelijk van het gekozen rijprogramma. Als je constant het grote vermogen – dynamic modus en de S-stand - gebruikt, zal je tevreden moeten zijn met nog geen 300 km. Ons verbruik kwam op de boordcomputer nooit lager dan 21 Kwh/100 km, met maximum tot zelfs 32 Kwh/100 km. Het laden kan via de gebruikelijke wallbox of openbare laadpaal, dan heb je ruim 8 uur nodig. Snelladen kan in een halfuur tot 80 % en dit met een maximum van 150 Kw. Al hebben wij in België nog geen dergelijke laadinfrastructuur gevonden. Snelladers gaan hier meestal slechts tot 50 Kw. Laden kan standaard aan de linkerkzijde vooraan aan de auto, in optie is een extra laadmogelijkheid (enkel AC) beschikbaar aan de rechterzijde.

Bij het remmen en gas (euh stroom) lossen, gaat deze coupé er prat op tot 30 procent van zijn rijbereik te recupereren. Voor die recuperatie heb je de keuze. Je kunt hem instellen dit automatisch te laten doen, of zelf aan de slag te gaan met de spatels achter het stuur. Wij lieten hem de meeste tijd automatisch zijn werk doen. Vooral bij afdalingen en om hem te laten uitbollen, is dit van toepassing. Een volledige one-pedal-drive auto is dit echter niet. Je dient altijd nog zelf het rempedaal te bedienen.





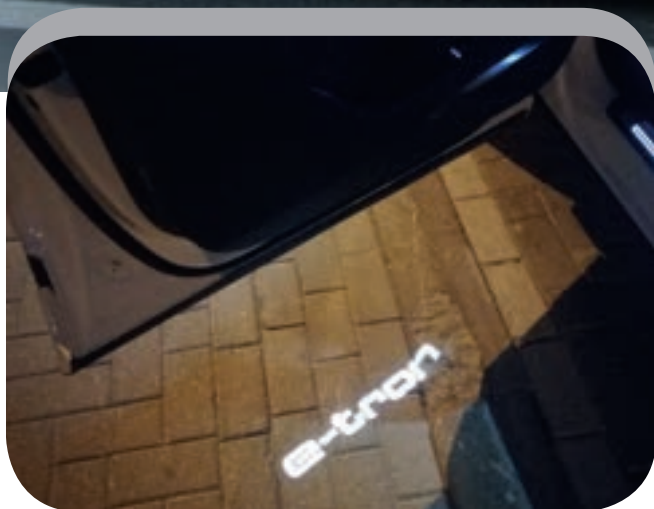
CLASSIC DESIGN
RENTAL

Event furniture for any occasion.

WWW.CLASSICDESIGNRENTAL.BE

INFO@CLASSICDESIGNRENTAL.BE

0032 53 66 48 13



OVERZICHT

+

- lijn SUV coupé
- onberispelijke afwerking
- virtuele spiegels

-

- groot vermogen enkel via boost
- verbruik kan oplopen in dynamic modus
- prijs met opties

VIRTUAL COCKPIT

Het interieur kennen wij reeds uit andere modellen uit het Audi-gamma. Het getuigt van een doorgedreven intuïtieve en gebruiksgemak. Het MMI op de middenconsole bestaat uit 2 schermen. Bovenaan kies je infotainment, telefonie, navigatie en de andere e-tron-instellingen. Het onderste display wordt gebruikt om de tekst van je navigatie in te geven of de airco te bedienen. Daarnaast is er de virtual cockpit, waarbij je via de "view-knop" op het stuurwiel kiest welke weergave je wilt. Ook een head-up display is mogelijk. Dit alles is subliem afgewerkt, zoals wij van Audi gewoon zijn. Maar op dit prijsniveau verwachten wij niets anders.

BUDGET

Wij zich deze e-tron sportback op zijn verlanglijstje zet, heeft best een dikke portefeuille. Zeker met de noodzakelijke opties zoals de virtuele spiegels, omgevingscamera's, virtual cockpit, head-up display, panoramisch open dak en nog meer moois. De meeste opties zijn gebundeld in packs. Onze e-tron sportback 55 quattro heeft een basisprijs van 88 210,- € en bij de eindafrekening tikt de factuur aan op 120 430,- €. Je kunt er zowaar een nieuwe Audi A3 aan opties bij nemen. Gelukkig mag je hem gratis inschrijven en hoef je geen verkeersbelasting te betalen.

Concurrentie is er bij Jaguar met de I-Pace (vanaf 80 800,- €) en bij Mercedes met de EQC (vanaf 74 899,- €).

België heeft al frieten, bier en chocolade als uithangbord. Daar komt nu deze Audi e-tron sportback bij. Weliswaar een Duits product, maar de Belgische Audi-fabriek in Vorst mag terecht trots zijn op deze te mogen produceren. De SUV coupé getuigt van de hoogstaande afwerking waarvoor Audi al jaren borg staat. In alle comfort en ruimte geniet je van zijn vermogen tot 408 pk. Met een compleet infotainment en een volledige uitrusting uit de optielijst, waarbij vooral de virtuele spiegels de uitstraling van deze SUV coupé weer spiegelen, is dit een topper op de elektrische SUV markt. Het iets te hoge verbruik neem je er dan graag bij.

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

JAGUAR I PACE EV400 HSE AWD

BRITSE ELEKTRO- BUBBEL

Jaguar was onder de premiummerken als eerste op de markt met een volledig elektrische SUV. Hiermee dachten ze in eerste instantie Tesla te gaan bekampen, die reeds eerder met hun model X de kip in het hoenderhok gooide. Nadien volgden Audi met de e-tron en Mercedes met de EQC.

TEKST & FOTO'S: FILIP DEWULF





De Jaguar ziet er futuristisch uit met zijn hoge gordellijn. Ook de schuin geplaatste voorruit geeft een speciale indruk en sfeer. Achteraan is het zicht beperkt door de smalle achterraut. Daarbij komen ook nog de uitklappende deurkrukken, die wij reeds eerder zagen op een Range Rover Velar. Een opvallende verschijning in het straatbeeld, zeker als je hem in een opvallend kleurtje kiest, zoals het Firenze Red van de testwagen. Niet iedereen is fan. Wij vinden hem wel iets hebben.

2 X 200 = 400

Vertrekken met deze Jag is simpel, gewoon de knop D indrukken, een schakelpook is er niet op de middenconsole. Jaguar kiest voor 2 motoren, die afzonderlijk elk 200 pk leveren. En vermits de beide vermogens opgeteld mogen worden, komen wij zo aan het ronde getal van 400 pk. In combinatie met het koppel van 696 Nm zorgt dit voor flitsende prestaties. Een sprintje van 0 tot 100 km/u haspelt hij af in 4,8 seconden. De topsnelheid is begrensd op 200 km/u. Maar wat is het toch leuk om gebruik te maken van het koppel van dergelijke motoren bij het inhalen van trage voorliggers of optrekken na een bocht.

Het batterijpakket bevat 90 Kwh onder in de bodem van de Jaguar. Dat geeft volgens WLTP-norm een rijbereik van 470 km. Ook hier halen wij dat niet, 340 km was het hoogst haalbare. In Dynamic modus is dit nog een stuk minder. Het verbruik op de boordcomputer kregen wij niet onder de 24,8 Kwh/100 km. Vermits deze I-Pace ons af en toe uitnodigde tot een iets of wat vlottere rijstijl, toonde de boordcomputer heel geregeld 27 Kwh/100 km.

3 FASE LADEN

Het opladen was voorheen het zwakke punt van deze Brit. De vernieuwde I-Pace krijgt vanaf heden toegang tot 3-fase laden. Dat betekent dat je aan een wallbox van 11 Kw tot 53 kilometer per uur kunt laden. In iets meer dan 8 uur is je batterij volledig opgeladen. Is je wallbox of de openbare laadpaal slechts tot 7 Kw beperkt, dan heb je zo'n 12 uur nodig om hem tot 100 % te laden. Aan een snellader met 50 Kw – zoals de meeste in België - laadt de Jag in 15 minuten zo'n 63 kilometer. Een 100 Kw lader brengt je rijbereik in 15 minuten 120 kilometer verder.



CHRONOMAT



BREITLING

1884

#SQUADONAMISSION



| HULPIAU OOSTENDE

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

| VANHOUTTEGHEM GHENT

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

| FRANSSEN JUWELIERS

Demerstraat 51-53 / 3500 Hasselt
011 22 42 58 / www.franssenjuweliers.be

| TENSEN JUWELIERS

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



DYNAMISCH STUREN

Vermits de I-Pace er dynamisch en futuristisch uitziet, verwachten wij dat ook van zijn rijgedrag. En dat maakt hij waar. Enkel bij het vertrekken voelt zijn besturing wat zwaar aan, maar dat verdwijnt al snel, mede door het stuur, dat voldoende feedback geeft. Dit is tot op heden de meest dynamische SUV wat het stuurgevoel betreft. Wij zijn dan ook benieuwd wanneer wij de Porsche Taycan in handen krijgen. In Efficiency en Comfort – de meest gebruikte instellingen, is het een aangename reisgezel. Zijn wegligging en ophanging doen sportief aan, ware het niet dat je in kort genomen bochten nog altijd zijn gewicht van 2200 kg meesleurt. In Dynamic-modus is hij wat harder en strakker, maar niet dat hij je tanden uit je mond doet vallen. Mede door de optionele luchtvering, die de prestaties in een aangenaam comfort meegeeft. Uiteraard beschikt de I-Pace over vierwielaandrijving, die borg staat voor een prima grip, ook op kasseien. De diverse rijmodi instellen doe je met de knoppen op de middenconsole. Er zijn 4 verschillende standen, gaande van Eco, over Comfort en Dynamic tot zelfs een ijs en regeninstelling. Die laatste hebben wij niet kunnen proberen, vermits onze testperiode verliep tijdens de zomerse hittegolf.

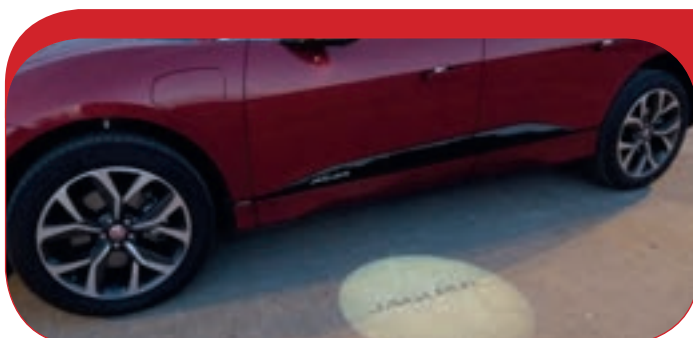
Remmen doet hij ook prima. En die zijn zelfs regeneratief, de wagen komt – zeker in de Eco-modus – zo goed als volledig tot stilstand bij het gas lossen. Het regeneratief remmen kan echter niet ingesteld worden, niet via de middenconsole en ook niet via paddles achter het stuur, want die zijn er niet. De rechterteller in het digitale dashboard geeft trouwens perfect aan wanneer de auto stroomt gebruikt of aan het remmen gaat, dit door de aanduiding “power” of “charge”.

Het interieur bestaat uit het scherm met mogelijkheid radio, navigatie en telefoon te bedienen. Op de middenconsole daaronder zitten de

draai- en drukknoppen voor de bediening van de airco. De temperatuurinstellingen van de airco en de verwarmde zetels gebeuren via de grote druk- en duwknop en dit zowel links als rechts. Dit vraagt wat gewenning, net als de navigatie wat tijd vraagt om een bestemming in te geven en daar tevens wat tijd voor nodig heeft. Maar eens ingesteld, werkt het prima. Tevens is er mogelijkheid om de dichtsbijgelegen laadpaal via de ingegeven navigatiebestemming weer te geven. De navigatiekaarten verschijnen enkel op de centrale display tussen de tellers bij richtingsveranderingen. Een head-up display is optie. De afwerking van het interieur is op niveau.

Onze I-Pace was een HSE-uitvoering met zaken als matrix-led lichten, adaptieve cruise control, 20-duimvelgen, lederen interieur, elektrische zetels met geheugen, Meridian Sound System, handsfree achterklep, lane keep assist als standaarduitrusting, aangevuld met opties zoals het glazen panoramisch dak (dat helaas niet openschuift), luchtvering, head-up display, DAB-radio voor een totaalprijs van 102 268,- €. Een basis I-Pace S heb je vanaf 80 800,- €. Concurrenten zijn de reeds eerder genoemde Audi e-tron 55 Quattro (408 pk, vanaf 84 100,- €), Mercedes EQC 400 (400 pk, vanaf 77 935,- €) en tot slot de excentrieke Tesla Model X (422 pk, vanaf 88 990,- €).

De Jaguar I-Pace moet het hebben van zijn futuristisch design en lijnenspel. Je bent voor of tegen, een compromis is er niet. Wie daarmee kan leven, geniet van zijn prestaties en zijn dynamische wegligging. Het hoge verbruik neem je er dan maar bij. Verder is zijn standaarduitrusting compleet, maar zoals steeds in dit segment loopt de prijs snel op met wat opties.



OVERZICHT

+

- prestaties
- dynamische wegligging
- 3 fase laden mogelijk

-

- navigatie start traag op
- zicht schuin naar achteren
- verbruik

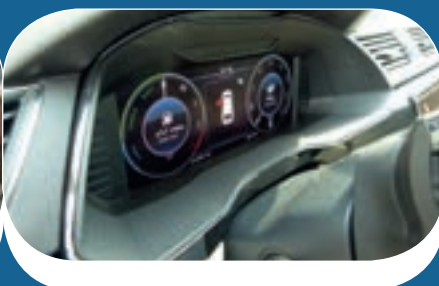
SKODA SUPERB IV COMBI

CLEVERE OPLOSSING



Ook Skoda opent zijn elektro-offensief. Tussen nu en 2022 willen ze onder de typebenaming iV liefst 10 volledige of deels elektrische modellen lanceren. De Superb iV is de eerste plug-in hybride. Of hij de slogan Simply Clever waarmaakt, gaan wij na in deze test.

TEKST & FOTO'S: FILIP DEWULF



RUIMTEWONDER

De Superb break – of liever Combi zoals Skoda hem noemt – is een echt ruimtewonder. Boodschappen, containerpark, vrije tijd, verhuizen of met het gezin op reis, hij kan het allemaal. Ruime instap, plaats zat zowel vooraan als achteraan en een koffer van minimaal 510 liter. Niemand doet beter in dit segment.

48 KM ELEKTRISCH

Voor zijn motorgeheel gaat de Skoda Superb iV uit van de 1.4 viercilinder uit het VW-gamma, die voorheen reeds zijn diensten in tal van modellen van VW, Seat of Audi. De motor levert 156 pk en in combinatie met de elektromotor van 115 pk (85 Kw) piekt het gecombineerd vermogen bij 218 pk (160 Kw) en een koppel van 400



Nm. Het koppel is al beschikbaar vanaf 1150 toeren/minuut. Het geheel wordt overgebracht via een DSG –automaat met 6 versnellingen, al hadden wij de alomtegenwoordige DSG7 verwacht. De DSG beschikt tevens over een B-stand, waarbij de motorrem zijn werk doet. Zelf schakelen kan ook via de peddels aan het stuur, maar veel verschil maakt het niet, dus hebben wij ze slechts heel sporadisch gebruikt. De prestaties zijn op niveau met een optrektijd tot 100 km/u in 7,8 seconden.

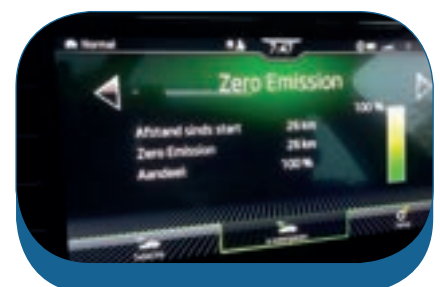
De lithium-ion batterijen onder de vloer vlak voor de achteras zijn goed voor 13 Kwh en een praktisch rijbereik van 48 km. De WLTP-waarden bedragen 62 km, maar die worden niet gehaald. Opladen kan op verschillende manieren. Wil je opladen via het klassieke

stopcontact, dan kan dat via de standaard meegeleverde mode 2-laadkabel. Reken hier dan op minstens 5 uur. Via de optionele mode 3-kabel kan je opladen aan een wallbox of openbare laadpaal, waarbij je het laden kunt beperken tot zo'n 3 uur. Vertrekken gebeurt zoals bij elke plug-in hybride op de elektromotor. Onderweg laadt de batterij via de benzinemotor op of wordt de batterijlading op peil gehouden. Zodoende kun je het elektrisch rijbereik opsparen voor je laatste kilometers. Handig als je van de snelweg in een stadszone of lage emissie zone komt. Tevens wordt de batterij een beetje opgeladen bij vertragingen en bij het remmen, dit door de recuperatie van remenergie. Wat verbruik betreft varieert het van 0 liter in E-modus tot maximum 7,5 liter per 100 km in de sportmodus. In hybride

modus combineert de Skoda iV ideaal en mag je rekenen om een verbruik tussen 3.5 tot 5,1 liter, naargelang de afstand die je aflegt. Heel knap resultaat vinden wij dit.

ZACHT DEINEN

De Superb rijdt zacht en comfortabel. Ware het niet dat hij in de standaardinstellingen Eco, Normal en Comfort op oneffen- en betonwegen enige deining veroorzaakt bij het uitveren. Vergelijk het met Wout Van Aert of andere Mathieu Vanderpoels op een wasbord in de cyclocross. Niet onoverkomelijk vermits je met deze Skoda geen rallyproeven zult nadoen. In de Sport-stand, filtert de auto de oneffenheden beter, maar dan gaat het verbruik de hoogte, vermits dan bijna constant de benzinemotor aan het werk gaat.



Elegance is an attitude

Simon Baker
Simon Baker

LONGINES®


TENSEN JUWELIERS

Huidevettersstraat 46
2000 Antwerpen

TENSEN EXCLUSIVE

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

FRANSSEN JUWELIERS

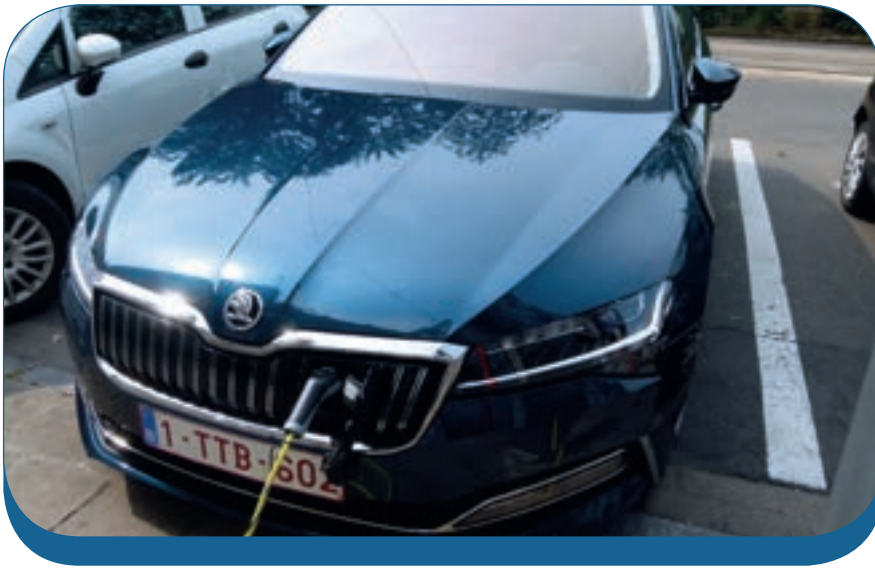
Demerstraat 51
3500 Hasselt
011 22 42 58
www.franssenjuweliers.be

VANHOUTTEGHEM GHENT

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



The Longines Master Collection



Verder is het in het begin ook wat wennen aan het remmen. Niet dat de auto niet correct afremt, maar het gebruik van het rempedaal is enigszins anders dan normaal. Bij een lichte trap op het rempedaal heb je de indruk dat de auto niet remt, wat eigenlijk niet zo is. Moet je sneller stoppen, dan maar best een fikse trap op het pedaal geven. Een iets minder natuurlijk gevoel, want bij overige producten uit de groep weten wij dat meestal een korte slag meteen stopresultaat geeft.

VERTROUWD INTERIEUR

Het interieur komt vrij vertrouwd over. Zeker wie eerder al in producten uit het VW-gamma reed. De schakelaars voor airco op de middenconsole zijn uit een Golf van de vorige generatie geplukt. Daar is absoluut niets mis mee. Verder beschikt de middenconsole over een centraal scherm dat als een tablet gemonteerd staat. Hiermee bedien je radio, navigatie, wageninstellingen en telefonie. Tevens kun je het hybride- en elektrorijden volgen, waarbij het gereden elektrisch verbruik en kilometers perfect te volgen zijn. Smartphone koppelen gaat voortreffelijk en de kwaliteit van de gesprekken is prima. Onze Skoda was ook uitgerust met de virtuele cockpit waar ook verschillende instellingen mogelijk zijn. Tevens beschikt de Superb over ruime opbergmogelijkheden in de zijdeuren en onder de centrale armsteun vooraan, wat de gezinsroeping van deze grote break nog eens onderstreept.

De Superb iV is in 4 uitrustingsniveau's (Ambition, Style, Lauren & Klement of Sportline) te krijgen, met volgens keuze meer comfort of sportief gerichte versies. Prijzen vanaf 43 670,-. Onze Superb was het 2de niveau Style met tal van opties en topt op 52 715,- €. Fiscaal is hij 100 % aftrekbaar en met zijn CO₂-waarden tussen 30 en 35 gram, dien je geen inschrijvingstaks en verkeersbelasting te betalen. Dit

klinkt vlootbeheerders als muziek in de oren. Voorheen had Kia een Optima SW plug-in hybrid, maar deze staat momenteel niet meer in het gamma. Bij Peugeot is er de 508 SW Hybrid en die is er vanaf 42 878,- €. Verder is er naast je Skoda-dealer meestal een showroom van Volkswagen en daar vind je de VW Passat GTE. Zelfde techniek overigens, met een prijs die zo'n 9 000,- € hoger start dan de Skoda. Je moet al een echte VW-merkadept zijn om dit er voor over te hebben, naar onze bescheiden mening. Of in dat geval ga je voor meer premium en grotere vermogens bij Mercedes (C300e break, 320 pk, vanaf 52 151,- €) of Volvo (V60 T8 390 pk, vanaf 57 850,- €).



Skoda scoort met zijn eerste plug-in hybride. Dit is er ééntje die bij elke fleetmanager op het lijstje mag. Hij koppelt zuinigheid aan prestaties en heeft een zee van ruimte, waardoor hij ook bij gezinnen zal scoren. Als goede huisvader neem je dan maar genoeg met zijn deinende ophanging op beton- of slechte wegen. En met de gekende kwaliteit van het VW-huis, heb je op dit prijsniveau een sterk aanbod. Dus waarom nog een veel duurdere VW Passat in huis halen?

OVERZICHT

+

- ruimte
- elektrisch rijbereik
- verbruik

-

- schokdemping op slechte wegen
- rempedaal vraagt gewenning
- concurrent zit in eigen huis (VW)

NIEUWE JAGUAR F-PACE



(BIJNA) ALLEMAAL HYBRIDE

Het belangrijkste nieuws bij de introductie van de nieuwe Jaguar F-Pace is dat zowat alle modellen zullen uitgerust zijn met een hybridemotor. Zowel de dieseluitering als die op benzine zijn beschikbaar als tweeliter viercilinders of drieliter zescilinders. Afhankelijk van de gekozen versie leveren die van 163 tot 404 pk. Die 404 paarden vind je in de 2.0 PHEV viercilinder. Dit is het resultaat van een vierpitter op benzine, in combinatie met een elektromotor die 143 pk toevoegt. Door een 17,1 kWh sterke batterij kan je 53 km elektrisch rijden. Deze combinatie zorgt voor een CO₂-uitstoot van 49 g/km, wat de F-Pace fiscaal interessant maakt.

De Plug-in hybride is enkel verkrijgbaar in voornoemde combinatie, alle andere motoren zijn voortaan milde hybrides. Enkel de drieliter zescilinder dieselmotor en de tweeliter viercilinder benzinemotor zijn desgewenst nog zonder hybridetechnologie verkrijgbaar.

De milde hybride maakt gebruik van een in de riem geïntegreerde start-generator om energie te winnen. Hierdoor wordt een batterij opgeladen die de motor zal ondersteunen waar nodig, vooral bij het vertrekken en bij het starten en stoppen. Hierdoor zou het verbruik en de CO₂ uitstoot een stukje moeten worden teruggedrongen. Zo moet de 2.0 viercilinder met 163 pk nog 6,2 l./100 km verbruiken en 163 g CO₂ uitstoten per kilometer, voorwaar geen slechte waarden.

De Jaguar F-Pace is voortaan dus verkrijgbaar met acht verschillende motorconfiguraties. Voor elk wat wils dus, van een dieselmotor met 163 pk tot een Plug-in hybride die maar liefst 404 pk in de schaal legt.

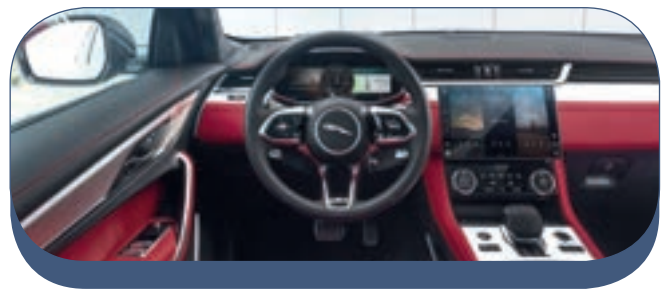
ASSERTIEVE LOOK

Qua uiterlijk moet het geheel er een stuk assertiever gaan uitzien, en die belofte wordt met verve ingelost. De linkse en rechtse luchtinlaten worden wat groter en een stukje naar buiten verplaatst, wat de wagen een stuk breder doet lijken. Het radiatorrooster en de luchtinlaat onder het rooster zijn ook aanzienlijk vergroot. Dit alles maakt de snoet van de F-Pace inderdaad een stukje brutaler. Ook de lichtpartij vooraan kreeg een update. De lichten vooraan zijn een ietsje smaller geworden, de ronde vormen van de koplamp moeten plaats maken voor rechthoekige exemplaren, wat ook bijdraagt aan de strengere look die wordt beoogd.

Achteraan vind je de vernieuwde slimline lampen, voorzien van de dubbele chicane signatuur, tot hier toe enkel te vinden op de I-Pace. Voorts vind je op de kont een nieuwe bumper en een nieuw design voor de achterklep.

HYPERMODERN INTERIEUR

De designafdeling heeft echter vooral zijn best gedaan bij het ontwerpen van een nieuw interieur. Waar het uiterlijk van de nieuwe F-Pace nog heel wat gelijkenissen vertoont met de vorige versie, is het interieur quasi onherkenbaar.



Wat meteen opvalt is de heel mooi vormgegeven tablet, die door zijn licht gebogen scherm de lijnen van het dashboard perfect volgt. Dit 11,4 inch grote, fors uit de kluiten gewassen aanraakscherm draait op de nieuwe Pivi Pro technologie, die de basis vormt van alle infotainmentsystemen bij Jaguar en Land Rover. Het scherm oogt haarscherp en de functies zijn top of class. Zo sluit je met gemak twee mobiele telefoons aan op het systeem, die allebei een deeltje van het scherm krijgen toegewezen.

Het nieuwe infotainmentsysteem is de grootste innovatie in het interieur, en zorgt er meteen voor dat de middenconsole er totaal anders uit gaat zien dan bij de vorige versie van de F-Pace. Om het comfort van de inzittenden te verhogen wordt de Jaguar F-Pace echter uitgerust met nog een nieuw staaltje technologie.

De Active Road Noise Cancellation is nieuw voor dit segment bij Jaguar. Dit systeem luistert continu naar het geluid dat wordt opgewekt buiten de wagen en zorgt voor een tegengestelde geluidsgolf die dit geluid opheft. Een staaltje toptechnologie. Active noise cancellation vind je ook terug bij de duurdere koptelefoon, maar dit systeem gaat eigenlijk nog een stapje verder. Enkel storende geluiden worden gereduceerd, geluiden die je als bestuurder wel wil horen, zoals het claxonneren van een medeweggebruiker, zal je wel nog horen.

GROTE FACELIFT

Dit alles zorgt ervoor dat de Jaguar F-Pace een toch wel bijzonder grote facelift heeft ondergaan. De uiterlijke facelift is aanzienlijk, maar niet wereldschokkend, wat onder de kap en in het interieur is gebeurd is van een andere aard. Facelift is hier dan ook misschien niet het juiste woord, want om het met een huizenhoog cliché te zeggen, 't zit vanbinnen.



RANGE ROVER VELAR

De Velar is een SUV die zich situeert tussen de Range Rover Evoque en de Range Rover Sport. De Range Rover Velar moet ondanks zijn luxueuze uiterlijk toch nog behoorlijk uit de voeten kunnen op het terrein, wat voor dit segment eerder uitzonderlijk is.

IN DE STEKKER OF ALS MILDE HYBRIDE

De grootste innovatie van de nieuwe Velar is dat je hem voortaan kan inpluggen in een stopcontact. Hij is niet volledig elektrisch, maar is verkrijgbaar als Plug-in hybride. Een groot deel van de technologie deelt hij zoals verwacht met zijn iets kleinere broertje, de Jaguar F-Pace. Zo zal ook deze Range Rover Velar gebruik maken van een 17,1 kWh batterij om de elektromotor van stroom te voorzien.

De 3.0 zescilinders benzine- en dieselmotoren in de Velar zijn voorzien van een Milde hybridetechnologie die de dieselversie (300 pk) en de benzineversie (340 pk of 400 pk) een stuk zuiniger maken.

CONNECTED

Het exterieur en interieur van de Velar zijn niet ingrijpend aangepast, de grote verschillen tegenover de vorige versie zijn te vinden in het infotainment systeem en de bijhorende connectiviteit. De Range Rover Velar is uitgerust met het Pivi Pro systeem, dat de standaard is bij Jaguar/Land Rover. Het Pivi systeem wordt bij de Velar subtiel verwerkt in de middenconsole. Updates van de software van het systeem en bepaalde functies van de wagen zullen automatisch gebeuren.

Door Active Noise Cancellation worden ook bij deze Range Rover Velar, net zoals bij de Jaguar F-Pace, storende geluiden (motorgeluiden, rolgeluiden), geneutraliseerd, waardoor je in alle rust en veiligheid de holt op kan met deze gesofisticeerde SUV. De Nieuwe Range Rover Velar is in België verkrijgbaar vanaf €59.350,00 euro.



NEWS

Duitsland wil laadnormen voor EV's in Europa standaardiseren

Tegenwoordig ontbreekt het in de laadmarkt voor elektrische voertuigen nog aan coherentie en gelijkheid. Duitsland vraagt aan Europa om de normen en de infrastructuur te standaardiseren.

De Duitse minister van Transport, Andreas Scheuer, profiteert van het Duitse voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie en benadrukt nog eens het belang om een gestandaardiseerde, gemeenschappelijke en grensoverschrijdende infrastructuur te ontwikkelen voor laadstations op Europees niveau. Dat geldt zowel voor elektrische auto's als voertuigen op waterstof.

GOED VOOR DE AUTOMOBILIST, GOED VOOR DE PLANEET
Met de tussenkomst van zijn minister van Transport, toont Duitsland zijn bereidheid om de Europese richtlijn inzake de ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstof (AFID) te hervormen, een belangrijke economische, industriële en milieukwestie. Het doel van een dergelijke standaardisatie is om alle gebruikers "snel en gemakkelijk opladen" te bieden en de ontwikkeling van de verkoop van elektrische voertuigen op de Europese markt te bevorderen. Naast het comfort voor de eigenaars van EV's, is er nog een probleem dat wordt aangepakt met deze infrastructuur: het milieu. Het transport elektrificeren zou miljoenen tonnen CO₂ in de lucht kunnen besparen en de doelstellingen van Europa in de strijd tegen de opwarming van de aarde helpen verwezenlijken.

Scheuer voegde eraan toe: "Naast het opbouwen van het netwerk, staan er nog veel andere dingen op de planning, vooral op het gebied van klantvriendelijkheid", als ondersteuning van de opbouw van "een gestandaardiseerd betalingssysteem op Europese schaal voor het opladen van elektrische wagens en het tanken van waterstof."



BRON: AUTOGIDS.BE

Aviar R67: fusie tussen een Mustang en een Model S

Aviar is een Russisch bedrijf dat een gemoderniseerde Mustang Fastback uit 1967 aanbiedt. Onder de carrosserie van de Amerikaanse muscle car schuilt eigenlijk een Tesla Model S, met alles van dien.

Na de Mach-E is dit nog een elektrische Ford Mustang, maar deze keer ligt het Amerikaanse merk niet aan de oorsprong. Het project komt

van het Russische Aviar. Onder de schitterende carrosserie van een Mustang Fastback uit 1967, die volledig uit carbon is opgetrokken, zit in werkelijkheid het chassis van een Tesla Model S. Waar het exterieur het klassiek houdt, is het interieur een mix tussen de jaren '60 en moderne elementen. We vinden er de enorme schermen van de Model S terug, omringd door een dashboard dat zeer karakteristiek is van de Mustang.

MODERNE PRESTATIES

Met zijn Tesla-basis heeft de Aviar R67 prestaties die niets meer te zien hebben met de jaren '60. Het geheel van de twee elektromotoren levert een totaal van 870 pk, waarmee deze schone de 0 tot 100 aflegt in slechts 2,2 seconden, met een topsnelheid van 250 km/u. De autonomie zou volgens het Russische merk op ongeveer 500 km liggen. Dankzij zijn Tesla-genen heeft de auto het voordeel compatibel te zijn met de Superchargers van het Californische merk. Praktisch, gezien het grote aantal laadpalen die er al zijn.



BRON: AUTOGIDS.BE

FLEET-INTERVIEW MET LIES EECKMAN (POLESTAR)

Naar aanleiding van ons fleet-dossier en de lancering van de nieuwe Polestar 2 (zie test in nr. 22 van Eco Mobiel) hadden wij een gesprek met Lies Eeckman, managing director bij Polestar.

TEKST: FILIP DEWULF
FOTO'S: POLESTAR

EM: Hoe situeert de leaseprijs zich in het segment?

LE: De Polestar komt op de markt met een leaseprijs in operationele lease vanaf 645,- €/maand. Dit is een prijs inclusief service voor de eerste 3 jaar. Eigen aan de service is dat dit een met een ophaalservice is. De wagen wordt bij de klant opgehaald en teruggebracht. En merk op dat de servicekosten veel lager zijn dan bij een auto met klassieke verbrandingsmotoren. Bij einde contract garanderen wij tevens een zeer goede restwaarde, waardoor wij een zeer aantrekkelijke marktprijs kunnen garanderen.

EM: Wat is het beoogde marktaandeel en positie van Polestar?

LE: Wij worden al snel in een vakje geplaatst met die andere bekende elektrische speler (om de naam Tesla niet te noemen). Wij gaan dat niet ontkennen. Voor ons is het belangrijk om meer

mensen in een EV te krijgen. De versnelling van de elektrische mobiliteit en de vergroening van het wagenpark in België is naar onze mening een absolute noodzaak en onvermijdelijk als je naar de Europese targets kijkt dat de CO₂-uitstoot met 50 % moet dalen tegen 2030. Logisch dat met de groei van het aandeel elektrische wagens ook het aandeel van Polestar zal stijgen. Concrete cijfers kunnen wij nog niet geven.

EM: Hoe staan jullie tegenover de concurrentie, wie zijn zij?

LE: Met Polestar beogen wij het premium segment, met merken als BMW, Mercedes, Audi, Lexus, Jaguar. In dit segment hechten consumenten en fleet verantwoordelijken belang aan kwaliteit, technologie, design en duurzaamheid. Onze ambitie is om te streven naar een meer duurzame mobiliteit en zoveel mogelijk klanten te overtuigen om te switchen van een klassieke verbrandingsmotor naar een elektrische.

EM: Jullie verkoop gaat niet via de traditionele dealer met showroom, maar via de spacecenters. Ook belangrijk voor fleetklanten?

LE: Wij merken dat de grootste drempel voor de Belgische consument vaak het gevolg is van een gebrek aan informatie. Wij hebben een uitgebreide website, maar uiteraard willen mensen ook de wagen zien, hun vragen beantwoord zien, een testrit maken. Dat kan allemaal in de Space. Ook voor de fleetklant is de testrit vaak een doorslaggevend argument. De kracht en het rijplezier van onze wagens is een bijzonder effectief argument als een bestuurder het zelf kan ervaren. De medewerkers in de Spaces worden trouwens niet op commissie betaald, hun taak is in de eerste plaats informeren en drempels verlagen. En dat geldt voor elk type klant, dus ook voor de lease- en fleetklanten.

EM: Hoe zien jullie tot slot de toekomst van het merk en de evolutie?

LE: Polestar wil zich engageren voor een meer duurzame, meer toegankelijke auto-industrie. Wij ontwikkelen daartoe een aantal transparante processen om hierin het voorbeeld te geven en hopen zo ook andere merken aan te zetten tot meer transparantie en engagement. Als merk willen wij blijven focussen op onze klanten en de ervaring die wij hen bieden. Wij zijn er nog niet, maar geloven sterk in de kracht van een merk dat de klant centraal plaatst en naar de toekomst toe gaan wij voortdurend bekijken hoe wij dat voor elk type klant nog kunnen verbeteren. Deze visie tonen wij reeds in de conceptcar Precept.



[HTTPS://FAMOUSRELATIONS.PREZLY.COM/POLESTAR-TOONT-ZIJN-TOEKOMST-MET-PRECEPT](https://famousrelations.prezly.com/polestar-toont-zijn-toekomst-met-precept)

LEASEPLAN TOONT DAT HET KAN: 30 WERKNEMERS KIEZEN VOOR POLESTAR 2

Leasingmaatschappij LeasePlan nam op 11 september maar liefst 30 nieuwe Polestar 2's in ontvangst—meteen de grootste levering in de Benelux van het jonge merk. Daarmee zet de leasing-gigant een aanzienlijke stap in de richting van zijn groene ambities voor 2021. Wij waren erbij en spraken met Johan Portier en Lies Eeckman, managing directors van respectievelijk LeasePlan België en Polestar België.

TEKST: JORAM VAN ACKER

FOTO'S: LEASEPLAN

GEDEELDE AMBITIES

Al in 2016 maakte LeasePlan bekend dat het een pioniersrol wilde spelen in de vergroening van het Belgische wagenpark. Het oorspronkelijk Nederlandse leasingbedrijf kondigde toen aan dat het tegen eind 2021 al zijn medewerkers emissievrij zou doen rijden en tegen 2030 nog eens het grootste deel van zijn klanten. Dat tweestappenplan is volgens managing director Johan Portier een logische keuze: "Als beheerder van een wereldwijd leasewagenpark van zo'n 2 miljoen wagens moeten we het als één van onze doelen zien om het goede voorbeeld te geven," legt hij uit. "Daarom zullen wij in eerste instantie tonen dat het kan door onze eigen medewerkers de overstap te laten maken naar emissievrije mobiliteit. Daarna kunnen we onze ervaringen delen met onze klanten op een praktische, eerlijke manier om de transitie naar elektrisch rijden ook bij hen zo vlot mogelijk te laten verlopen."

De visie van Polestar valt daarin perfect met die van LeasePlan te rijmen. Het dochtermerk van Volvo staat eveneens voor emissieloze mobiliteit, en dat gaat verder dan enkel de effectieve uitstoot van een wagen. "Een Polestar is milieuvriendelijk zonder compromis," verklaart Polestar-directeur Lies Eeckman. "En daar gaan we ver in. We doen er namelijk ook alles aan om het productieproces zo milieuvriendelijk mogelijk te houden. We gebruiken bijvoorbeeld vegan-leer om de zetels te bekleden en alle houtinleg in het interieur is afkomstig van gerecycleerd hout. Ook over de batterij denken we na," legt Eeckman uit: "daar zorgen we ervoor dat bijvoorbeeld het kobalt van duurzame oorsprong is." Net als LeasePlan wil Polestar dus aantonen dat het allemaal wat duurzamer kan in hun sector.



POLESTAR 2 ALS LEASEWAGEN

Los van de milieubewuste eensgezindheid die bij Polestar en LeasePlan heerst houdt de Polestar 2 ook gewoon steek als leasewagen, aldus Eeckman. "Hij heeft een heel goede TCO (Total Cost of Ownership) aangezien EV's per definitie lagere onderhoudskosten hebben dan tegenhangers met verbrandingsmotor. Ten tweede is ook de restwaarde van deze wagen zeer sterk: wereldwijde studies tonen aan dat een Polestar zijn waarde op de tweedehandsmarkt grotendeels zal behouden. Daardoor kan je een goed uitgeruste Polestar 2 in een leaseover-

eenkomst aan een relatief schappelijke prijs krijgen. De Launch Edition die we hier vandaag overhandigen is bijvoorbeeld bijna full option."

"Daarnaast is dit ook een uitzonderlijk gebruiksvriendelijke wagen," gaat Eeckman verder. "Dit is namelijk de eerste auto die een volledig Google-gebaseerd infotainmentsysteem heeft waardoor er een naadloze verbinding met je smartphone kan bestaan." Daarmee beantwoordt de Polestar 2 dus aan zowat alle vereisten om een goede leasewagen te zijn.



Johan Portier



Lies Eeckman

Polestar kan echter met zijn elektrische sedan heel wat meer bieden dan de traditionele lease-wagen volgens de managing director. “Naast een 100% elektrische wagen is dit ook een echte high performance-wagen. De Polestar 2 is aantrekkelijk voor de sportievelingen en dat is vaak niet evident in de markt van bedrijfs-wagens. Daarbij komt dat dit een EV is waarbij range anxiety geen probleem meer hoeft te zijn: met een actieradius van 480 kilometer en een snellaadtijd van 40 minuten ben je zorgeloos onderweg. Ook service is één van onze stokpaardjes,” gaat de Polestar-directeur verder: “wanneer je auto onderhoud of herstelling nodig heeft wordt hij door één van onze werknemers opgehaald en gewassen teruggebracht. Er zijn dus heel wat redenen om voor een Polestar te kiezen als leasewagen.”

SPOTIFY-MOBILITEIT

De toekomstvisie van LeasePlan gaat nog heel wat verder dan hun geëlektrificeerde ambities. “Wat Spotify met muziek doet zal ook met mobiliteit gebeuren,” voorspelt Johan Portier. “Wanneer we als bedrijf naar de toekomst

kijken verwachten we dat mobiliteit steeds meer gedeeld zal worden,” legt Portier uit. “Dat is voor ons één van de drie aspecten die onze toekomstvisie op autogebruik vormgeven. De wagen zal enerzijds elektrisch zijn—of hij nu zijn stroom uit een stekker haalt of uit een brandstofcel—, hij zal autonoom zijn en hij zal gedeeld zijn. De auto zal in dit idee dezelfde functie hebben als muziek in tijden van Spotify: in plaats van te bezitten kan je gewoon gebruiken waar je wil en wanneer je wil zonder vaste kosten.” Wat de rol van LeasePlan daarin zal zijn laat de managing director nog even in het midden: “Of we zelf aanbieder van gedeelde mobiliteit zullen worden kunnen we nog niet zeggen; we zien ons in eerste instantie als een aanbieder van wagenparken. In die zin kunnen wij de wagens financieren voor aanbieders van deelwagendiensten.”

Los van de toekomstmuziek blijft de LeasePlan-directeur vooralsnog geloven in de individuele bedrijfswagen. “Het succes van de bedrijfs-wagen in ons land hangt samen met de competitiviteit van bedrijven. Om de loonkost beheersbaar

te maken maar toch werknemers aan te trekken wordt het eigenlijk bijna verwacht dat de bedrijfs-wagen een mogelijkheid is en blijft,” verklaart Portier. “Ik zie dit dus niet meteen verdwijnen, maar dat hoeft geen nadeel te zijn. Vergeet niet dat leasewagens en bedrijfs-wagens bijdragen tot de vernieuwing van de Belgische vloot. Bedrijven worden gestimuleerd om steeds groenere en veiligere bedrijfs-wagens aan te bieden en dit zorgt voor een constante vernieuwing op de wegen en later ook op de tweedehandsmarkt. De bedrijfsvloot is per definitie de groenste vloot die rondrijdt, dus zonder die bedrijfs-wagens zouden er heel wat meer vervuilende wagens onderweg zijn.”

Met deze 30 nieuwe Polestars komt LeasePlan dus dichterbij zijn ambitie om in eerste instantie zijn eigen werknemers en later ook zijn klanten te helpen overschakelen op emissievrije mobiliteit. De tweede levering Polestars voor het leasebedrijf is intussen al in het productiestadium; deze worden begin 2021 overhandigd.



TEST MERCEDES A250E BERLINE

KEUZESTRESS

Mercedes verraste in 1997 vriend en vijand met de lancering van de A-klasse. Des te meer verraste de auto door in de zogenaamde “elandtest” om te slaan, wat Mercedes ertoe aanzette de productie in het lanceringsjaar even stil te leggen. Mits aanpassingen aan het chassis en ESP als standaarduitrusting, kon de carrière succesvol starten in 1998. Ondertussen zijn wij aan de vierde generatie van dit model toe, met steeds meer evoluties. De A-klasse legt het merk met de ster geen windeieren, want dit is ondertussen een model dat in fleetmiddens zeer gegeerd is, want zo was de A-klasse in juli 2020 fleetleider met 3619 stuks in ons land. Tegenwoordig is het platform van de A-klasse de basis om een gans gamma op te bouwen. Je hebt keuze uit de A-Hatchback, A-Klasse berline, B-klasse, CLA, CLA shooting brake tot SUV GLA en GLB. Een enorm breed gamma, waarbij heel veel diversiteit aan motoren beschikbaar zijn. Zelfs plug-in hybride kan en dit zowel in de A-Hatchback als in A-Berline, CLA of GLA. Wij testen de plug-in hybride A 250e in zijn berlineversie.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF



Een klassiek gelijnde, stijlvolle berline is onze A, zeker met het AMG line pakket met o.a. zijn achttienduimswielen en naar voor duikende neus. Het AMG pakket trekt zich door aan de binnenkant met een sportief stuurwiel, sportzetels en de rode striping op het dashboard. Zeker geslaagd.

Voor het motorgeheel kiest Mercedes voor een turbo 4-cilinder van 1.3 liter van Renault-makelij in combinatie met een elektromotor. Deze motor vinden wij eveneens in de A200. De benzinemotor levert 160 pk en de elektromotor 101 pk. Wij weten ondertussen dat wij dat niet zomaar mogen optellen om het gecombineerd vermogen te behalen, maar desondanks scoort de ster hier een mooie 218 pk en een koppel van 450 Nm. Dit levert een spurt naar 100 km/u op in 6,7 seconden en een topsnelheid van 240 km/u. Wie voor een hatchback kiest, komt uit op 6,6 seconden sprint



en een top van 235 km/u. Bijna GTI-prestaties om ergens een vergelijking te vinden. Een nieuwe Volkswagen Golf GTI (245 pk) haalt 6,2 seconden naar 100. Voor de overbrenging kiest Mercedes dan weer niet voor de alomtegenwoordige 9G Tronic, maar het geheel is hier gekoppeld aan een gerobotiseerde achtbak met dubbele koppeling, logischerwijze 8G-tronic genaamd. De reden is ongetwijfeld de plaats, vermits de 8-shifter minder plaats inneemt.

BIJNA 60 KM ELEKTRORIJBEREIK

Het batterijpakket krijgt dan weer zijn plaats onder de achterbank, terwijl de benzinetank van 35 liter onder de koffer zit. De batterijen zijn goed voor 15,6 Kwh en dat verraste ons aangenaam. Toen wij de auto ophaalden toonde hij een rijbereik van 48 km en na een eerste laadbeurt van zo'n 3 uur, was dat zelfs al 59 km. Genoeg voor de dagelijkse woon-werk ritten op pure elektriciteit, voor wie zoals wij slechts 25 km van de werkplek woont. Het verbruik schommelt tussen 0.0 liter indien puur in electric drive, over een gecombineerde rit van 3,5 liter tot 7,5 liter maximum bij een rit waarbij de benzinemotor het grootste deel van het werk doet. Die laatste laat bij het optrekken dan ook een wat rauwe brom horen. Opladen kan via een traditioneel stopcontact, maar dan moet je op zo'n dikke 5 uur rekenen. Aan een wallbox of openbare laadpaal van 3.5 Kw is de laadtijd beperkt tot een goeie 3 uur. De meegeleverde laadkabel is wel heel kort, waardoor hij telkens langs de rechterkant van het koetswerk schuurt, wat wel eens nefast zou kunnen zijn voor krassen op het koetswerk. Poetsfreaks zullen dit niet graag lezen.

De A-klasse van Mercedes is van bij zijn oorsprong een voorwielaangedreven auto. Dat betekent dat hij neutraal en veilig stuurt en rijdt. Op de limiet heeft hij de neiging onderstuur te vertonen, maar dan zijn wij al aan het muggenziften. Dit onderstuur is trouwens makkelijk te corrigeren door gas te lossen, waarbij hij daarna mooi terug zijn weg zoekt, dankzij het ESP. Enkel wat opletten voor de grip op nat wegdek.



WILT U ÉCHT GENIETEN AAN ZEE?



Residentie Le Roulis

Residentie Le Roulis situeert zich op een uitgelezen locatie in **De Panne**. De combinatie van frontaal zeezicht met de nabijheid van het levendige centrum verleent dit project extra charme. Het gebouw oogt eigentijds en tijdloos. De materiaalkeuze en het ontwerp focussen op uitstraling, onderhoudsgemak en wooncomfort. Prijzen starten vanaf € 125.000.

Zeedijk 3, De Panne | Agence Mulier: T 058 42 12 39 | Agence Mulier: T 058 41 35 61 | www.leroulis.be

85%
verkocht

Ontdek al onze projecten aan de Belgische Kust: www.realhouses.be

DROOM WEG BIJ ONEINDIG ZEEZICHT

U droomt van heerlijk zeezicht? Zilt Residences, op de grens van De Panne en Sint-Idesbald, biedt u nog veel meer. Hier is de zee uw tuin. Een mooiere plek is aan de Belgische kust echt moeilijk te vinden. Elke dag opnieuw kan u van de schoonheid van de natuur genieten.

PURE KLASSE AAN DE BELGISCHE KUST

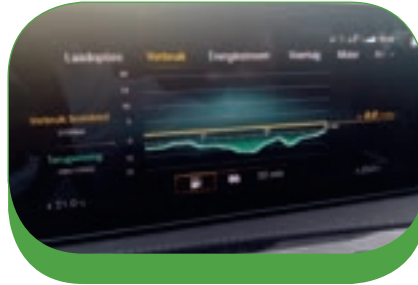


80%
verkocht

Zilt Residences
Nieuwpoortlaan 151 - 161
8660 De Panne
info@zilt.be | www.zilt.be

Informatie en verkoop
Zeelaan 202, 8660 De Panne - T. 058 42 12 39
Dynastieaan 2, 8660 De Panne - T. 058 41 35 61
info@agencemulier.be | www.agencemulier.be





Hier durft hij iets meer door te spinnen of te schuiven. Dit zal met het overvloedige koppel te maken hebben. Maar niets onoverkomelijks, het mag af en toe nog eens leuk zijn. Een vierwielaangedreven A-klasse plug-in hybride is niet voorzien, daarvoor moet je overstappen naar de C-klasse. Wat ons wel stoorde was de spoorassistent die soms wat te snel optreedt, wat je ertoe aanzet om het ding af te zetten.

TOP INFOTAINMENT

Superlatieven schieten tekort voor het sinds vorig jaar gelanceerde Mercedes-Benz User Experience oftewel MBUX. De resolutie van het 10,3 inch scherm, de mogelijkheden, het bedieningsgemak en de spraaktechnologie aan boord. Dit is top of the bill en een must have als je eender welke Mercedes kiest. Hadden wij bij eerdere Mercedes-modellen dit jaar nog wat problemen met het "Hey Mercedes" en zijn soms vreemde reacties, dan is dit hier van de baan. Te koud of te warm, je zegt gewoon

"ik heb het koud" en de verwarming gaat 2 graden hoger. Net zoals navigeren met "navigeer naar" gevolgd door je adres en gemeente. En neem in de optielijst zeker ook het augmented reality voor de navigatie erbij. Via de camera's scant hij de omgeving en toont op kruispunten het verkeer rondom je alsook een straatnaambord met de juist in te slagen weg.

CONCURRENTIE IN EIGEN HUIS

Er is reeds een A-klasse 250e Hatchback vanaf 40 535,- €, een berline-versie kost 300,- € meer. De keuze gaat hier dus over klassieke kofferbak of meer sportiever uitzijnde hatch. In basisversie heb je reeds zaken als DAB-radio, het MBUX multimedia, 17-duimsvelgen, de dynamic select schakelaar, cruise control, en nog wat meer. Wil je iets meer, dan is er de traditionele lange optielijst bij Mercedes, waar je je zin kan doen al naargelang je budget. Onze testversie komt uit op 49 398,- € met AMG line, panoramisch schuifdak, augmented reality voor de navigatie, leder en alcantara zetelbekleding, pakket smartphone. Een standaard C klasse plug in is er vanaf 53 119,- €. Concurrenten op de premiummarkt in de middenklasse zien wij op dit moment niet. Het is wachten op Audi die in de nieuwe A3 nog geen plug-in hybride versie aanbiedt. Ook BMW heeft momenteel geen 1 of 2 serie plug-in.



Mercedes heeft het bij het rechte eind om zijn A-klasse gamma met een plug-in hybride aan te bieden. Daarbij laten ze de keuze tussen de hatchback of deze berline. Hij combineert vermogen met een prima elektrisch rijbereik, wat voor verbruikswaarden zorgt die in de buurt van een stevige diesel komen. En met zijn uitmuntende connectiviteit en infotainment is hij helemaal up to date. Zijn voorwielaandrijving en zijn opdringerige rijassistentiesystemen neem je er dan maar bij.

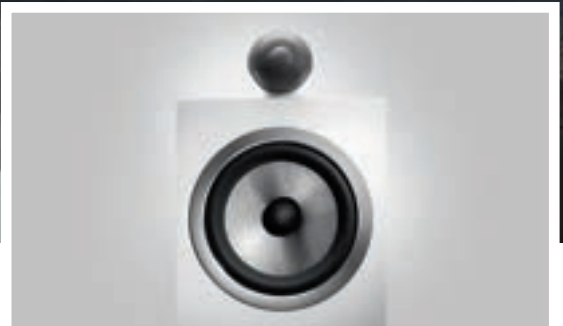
OVERZICHT

+

- elektrisch rijbereik
- verbruik
- connectiviteit en infotainment

-

- grip op natte wegen
- overgevoelige rij-assistentiesystemen
- motorlawaaï benzinemotor



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

Teletechnics Audio Video

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

Hifi Home

Maalsesteenweg 149 8310 Brugge
050 37 13 44 - www.hifihome.be

Stevens Hifi Gent

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

Stevens Hifi Leuven

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

D&M beeld- en klankstudio

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

Elektro Lefevre Tienen

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

diMonaco

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

Audiomix

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

L'Audiophile

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

DIGITHome

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

Bowers & Wilkins

bowers-wilkins.nl/700series

TEST SKODA KAMIQ STYLE 1.0 G TEC

GAS EROP

Binnen de VW-groep houdt men er aan om een breed gamma aan aandrijvingsmogelijkheden aan te bieden. Zo varieert het aanbod tussen benzine- diesel- over plug in hybride, elektrische en zelfs CNG modellen. Skoda is hier stevast één van de voortrekkers en lanceert CNG in diverse modellen. Het SUV-aanbod bij Skoda kunnen wij ondertussen als K3 van Skoda noemen, van groot naar klein Kodiaq, Karoq en Kamiq. Die laatste is sinds kort verkrijgbaar met CNG tanks onder zijn vloer. Wij doen de test.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF



Wat moeten wij verder nog weten over CNG oftewel Compressed Natural Gas? Dat je het ook gerust aardgas kunt noemen. En dat je met dit soort gas wel in ondergrondse parkings binnenmag, wat niet het geval is met LPG (liquid petrol gas). De motorcombinatie in het geval van onze Kamiq is 1-liter driecilinder uit de VW-organenbank. Hier levert hij een bescheiden 90 pk (66 Kw), gekoppeld aan een handgeschakelde zesversnellingsbak. Een DSG is niet verkrijgbaar. Rijden doet hij altijd eerst op CNG, pas wanneer de gastank leeg is, schakelt hij over op de benzinevoorraad.

PRIJSBEWUST

In deze combinatie levert hij een sprint naar 100 km/u – al spreken wij hier eerder van een snelwandeling – af in 12,4 seconden. Zijn topsnelheid

blijft steken op 175 km/u. Bij het optrekken dringt de typische brom van de 3-pitter vrij hoorbaar door in het interieur. Zeker tot 3000 toeren per minuut. Goed gas geven is dus nodig tot aan het vereiste toerental wil je een beetje vooruit komen. Of waren wij de laatste weken te verwend door de plug-in hybride en elektrische auto's die wij mochten testen. Back to the roots? Voetjes op de grond? Het maximumkoppel piekt bij een bescheiden 145 Nm. Gelukkig is schakelen geen probleem.

Het belangrijkste bij aankoop van een CNG-auto is echter het financiële en bijhorende fiscale plaatje. Fiscaal betekent dit dat in Vlaanderen geen belasting op inverteersstelling alsook geen jaarlijkse verkeersbelasting dient betaald te worden. Nog zeker tot eind 2020 is dit het geval. Uiteraard

is ook het verbruik een belangrijke in dit verhaal. Een volle gastank brengt je zo'n 270 km ver, wat neerkomt op een gemiddeld verbruik van 4,8 tot 5,4 kg per 100 km. En het leuke hieraan is dat je gastank volgooien met in totaal 13,8 kg CNG je rekening slechts zo'n 15,- € kleiner maakt. Let er wel op dat CNG tanken niet overal kan. Het tanken verloopt wel net zo handig als benzine tanken. Voornamelijk de stations van DATS24 zijn hierop voorzien, dus is het soms wel je rit zorgvuldig kiezen met de correcte tussenstops als je b.v. van het ene uiterste punt naar het andere wilt in België. Er zijn in België zo'n 135 tankstations waar je CNG kunt tanken. Gelukkig komt de benzine je ter hulp zodat je niet "droog" komt te staan. De benzinetank van 9 liter brengt je dan nog eens 100 km verder. Het benzineverbruik klimt dan wel naar 7,5 tot 8 liter of zelfs 9 liter als wij onstuimig met het motorvermogen en het toerental omspringen.

En wie een dergelijke aan de pomp budgetvriendelijke auto koopt, verwacht ook op dat de factuur geen gat in je portemonnee slaat. Onze Kamiq 1.0 Style G Tec met wat opties als draadloos smartphone laden, grootlichtassistent, panoramisch dak (dat niet open kan), drive mode select en elektrisch verstelbare zetels kost 30 149,- €. Een basisversie in de Ambition uitvoering is er vanaf 24 3975,- €. De standaarduitrusting is vrij behoorlijk met LED-koplampen, front assist, hill assist, cruise control, DAB radio, 16-duimsvelgen en zelfs een paraplu en ijskrabber in de tankklep. Simply clever zoals Skoda het graag noemt. De Style voegt daar LED's met bochtenverlichting, mistlichten vooraan, een achteruitrijcamera, elektrisch verwarmbare en inklapbare spiegels, donkergetinte ruiten achteraan en dakrails aan toe. Op dat vlak zit de verhouding prijs-uitrusting wel goed. Wil je het wat sportiever aankleden, dan kan je bij de Monte Carlo uitvoering terecht. Veel concurrenten op CNG in deze klasse zijn er overigens niet. Enkel Seat-broer biedt zijn Arona op aardgas en die is er vanaf 18 410,- € in absolute basisversie Reference.



OVERZICHT

- | | |
|--|---|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • verbruik CNG • ruimte • uitrusting | <ul style="list-style-type: none"> • motorvermogen 3 cilinder • CNG niet overal verkrijgbaar • verbruik op benzine |

COMFORT EN RUIMTE

De ongetwijfeld belangrijkste reden waarom je voor deze Kamiq kiest en niet voor zijn lagere broer Scala, is de veelzijdigheid en ruimte. Zowel voor- als achteraan is voldoende ruimte en gaat instappen vlot. Wel viel ons op dat het dichtgooien van de achterste zijdeur niet altijd onmiddellijk goed sluit. Dus even terug openen en iets steviger dichtgooien. Zal wel sporadisch zijn, want de afwerking is overigens op niveau. De tijd dat een Skoda als krakkemikkig in elkaar gezet was, is ook lang voorbij. Dank u VW. Ook de koffer scoort prima, met 400 liter tot 1395 liter met neergeklapte achterbank. Naast nog de ruime bergvakken in het interieur en de middenarmsteun. Ook hier staat Skoda borg voor, wat dus nog eens onderstreept dat gezinnen het doelpubliek van Skoda zijn. Zijn rijgedrag is eerder neutraal te noemen. Sturen doet hij stabiel en correct en overhellen is er eveneens niet bij. Je komt nooit voor verrassingen te staan, maar van sportiviteit is zeker geen sprake. Ook niet met het optionele Sport Chassis Control, dat in deze motorcombinatie weinig meerwaarde biedt, vonden wij. Gelukkig kost deze optie slechts 110,- €, waardoor je tegenover je buur toch kunt zeggen dat je wat sportgedrag in je Skoda hebt.

Ook het dashboard en bijhorende infotainment scoort punten. Het scherm op de middenconsole is makkelijk in gebruik, intuïtief te bedienen en overzichtelijk als je verbruik, navigatie, telefoonfuncties wilt raadplegen. Zelfs een volledig digitaal dashboard is verkrijgbaar, naar analogie met Audi's Virtual Cockpit. Op die manier blijft Skoda profiteren van de snufjes binnen het huis.

De Skoda Kamiq mikt op budgetbewuste gezinnen, zeker aan de pomp als je voor een CNG-versie kiest. Flitsende prestaties zijn er dan niet bij, maar wel een vlotrijdende auto met veel ruimte en praktische kantjes zoals een SUV of crossover hoort te zijn. In basisuitrusting is hij behoorlijk uitgerust, enkel als je wat leuke gadgets en extra connectiviteit wilt, dien je de lange optielijst te raadplegen.

The Home Sound System

**BEELD, KLANK & KOFFIE
PATRICK VERHEEKEN**

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

AUDIOMIX

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

**D & M BEELD-
EN KLANKSTUDIO**

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

DI MONACO

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



SONOS



RENAULT
Passion for life

Nieuwe

Renault ZOE

395 km autonomie | 100 % elektrisch

vanaf

€ 26.100⁽¹⁾



Met Nieuwe Renault ZOE krijgt het plezier om 100 % elektrisch te rijden een nieuwe dimensie. Efficiënter dan ooit dankzij een groter bereik en vermogen, maar ook met zijn assertieve design wint hij aan karakter. Bovendien richt de high-tech uitrusting zich helemaal op het comfort en leven aan boord.

0 L/100KM. 0 G/KM CO₂ (WLTP) Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.

ZE

(1) Nieuwe ZOE LIFE R110 B-Buy. Aanbevolen basiscatalogusprijs zonder optie BTWi van € 32.600, min korting (2) van € 4.500, min recyclagepremie (3) van € 2.000. (2) Korting : aanbieding voorbehoud aan particulieren bij aankoop van een nieuwe Renault ZOE tussen 01/10/2020 tot en met 31/10/2020. Enkel geldig voor wagens die ingeschreven worden voor 30/11/2020. (3) Recyclagepremie: Uit respect voor het milieu verbindt Renault zich ertoe uw oude voertuig te recycleren bij aankoop van een nieuwe Renault ZOE. Aanbod enkel geldig voor particulieren van 01/10/2020 tot en met 31/10/2020. Niet cumuleerbaar met enige andere overname- of recyclagepremie. Het niet meer in gebruik zijnde voertuig moet minstens zes maanden ingeschreven zijn op naam van de eigenaar van de nieuwe Renault en moet volledig zijn, met inbegrip van alle wettelijke boorddocumenten. De factuur en het inschrijvingsbewijs van de nieuwe Renault moeten op dezelfde naam en hetzelfde adres staan als het oude niet meer in gebruik zijnde voertuig. Afgebeelde modellen: Nieuwe Renault ZOE INTENS R135 B-Buy. Aanbevolen catalogusprijs van elk voertuig BTWi, opties inbegrepen: € 35.880 en € 35.400. Adverteerder: Renault België Luxemburg N.V. - Bergensesteenweg 281 - 1070 Brussel, RPR Brussel - BTW BE403.463.679.

Renault verkijest

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

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

renault.be

DEVOS-CAPOEN KUURNE

Brugsesteenweg 30
8520 Kuurne

DEVOS-CAPOEN MENEN

Kortrijkstraat 269
8930 Menen

DEVOS-CAPOEN ROESELARE

Diksmuidsesteenweg 343
8800 Roeselare

BOSSUYT

Gentseweg 76
8792 Waregem (Desselgem)

COPPENOLLE

Europalaan 19
8970 Poperinge

DECLERCK

Zeelaan 131
8670 Koksijde

DEJAEGHER

Rodestraat 1
8630 Veurne

LAGROU

Veurnseweg 6
8900 Ieper

UYTTENDAELE

Ronseweg 48
9700 Oudenaarde

LEXUS UX 250h

De Lexus RX 450h, waar je elders in dit nummer meer over te weten komt, is de grootste SUV uit het gamma van Lexus. Deze UX 250h is dan weer de kleinste telg uit Lexus' SUV collectie. UX staat bij Lexus voor Urban Crossover, en wat ze daar nu precies willen mee zeggen wilden we graag uitzoeken.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE

F-SPORT

We gingen op stap met de UX250h F-sport, meteen de meest sportieve van alle beschikbare versies. De F-sport kan je aan de buitenkant herkennen door enkele cosmetische ingrepen. Zo zien de blokjes die de prominente grille vooraan vormen er licht anders uit, wat voor een sportievere look moeten zorgen. Dat doen ook de aangepaste mistlampen vooraan en een gewijzigde voor- en achterbumper.

Binnenin krijg je bij deze versie andere stoelen, die meer ondersteuning bieden en zich aanpassen aan je lichaam. Verder mag je schakelen met een sportievere pook en gas geven met aluminium pedalen. Het Active Sound Control system in Sport+ modus zorgt voor een geluidseffect schakelgeluiden imiteert en voor een wat luider brullende motor zorgt.

De ophanging is getuned om een sportievere rijervaring te bieden en de speciale 18" velgen zijn een stukje stijver dan die op de andere versies. Optioneel kan bij de F-sport ook een adaptieve ophanging worden voorzien.

INSTANT PLEZIER

Zodra je plaatsneemt in de UX250h voel je je meteen thuis. Bij het starten zet het stuur zich in de juiste positie, de zetels voelen sportief aan, maar bieden ook voldoende comfort. Na een fikse tik tegen het gaspedaal merk je meteen dat deze wagen voor een flinke dosis rijplezier zal zorgen. De binnenkant voelt compact aan, de klein bemeten voorruit zorgt er mee voor dat je het gevoel krijgt dat je bent ingestapt in een lekker sportieve, maar uiterst comfortabele cockpit.





DE KNOPPENWINKEL

Het lederen stuurwiel is voorzien van heel wat knopjes die een beetje studie vergen voor je alles goed snapt. In een reflex drukken we op het 10,2" scherm dat het infotainment systeem behelst, maar helaas, het scherm is niet drukgevoelig, waardoor je door de menu's moet navigeren met de touchpad in de middenconsole. Dit is toch een beetje jammer, want hoewel het scherm wat ver staat om het makkelijk aan te raken, zou dit toch iets handiger werken dan het touchpad, dat een beetje oefening vergt om het goed en snel te gebruiken.

Leuk gadget is de verplaatsbare, ronde tellerpartij. Deze kan in het midden van het dashboard worden gepositioneerd als je enkel snelheid en toerental wil zien. Door een druk op de knop schuift deze opzij en komt een scherm tevoorschijn waar je alle info kan aflezen die je verwacht van een boordcomputer. Extraatjes zijn hier uiteraard de energiestromen van het hybridesysteem, maar ook een accelerometer

die je toont aan welke G-krachten je onderhevig bent bij het remmen, accelereren en in de bochten.

LEKKER COMPACT

Dat een UX 250h een compacte SUV is, is vooral in het interieur te merken. De buitenafmetingen zijn, met een lengte van net geen 4,5 meter niet ongelooflijk compact te noemen, binnenin zou je denken dat je met een kleinere wagen aan het rijden bent. Voor gezinswagens zouden we dit ontegensprekelijk een nadeel vinden, bij deze Lexus past het compacte interieur eigenlijk heel goed bij de sportieve uitstraling van deze F-sport. De bestuurderszetel is dan wel ruim genoeg bemeten, de achterbank is niet geschikt om als volwassen passagier lange afstanden mee te rijden. Vraag is uiteraard of dit nodig is in deze wagen, wij vinden van niet. Dit is een wagen die je koopt voor rijplezier, niet om grote gezinnen mee te vervoeren. Dat compacte wordt doorgetrokken in

FEEL IT

RADO.COM



TRUE THINLINE



RADO

SWITZERLAND

MASTER OF MATERIALS

FRANSSEN JUWELIERS

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

SPOOREN JUWELIERS

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

COOLENS JUWELEN

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

VANHOUTTEGHEM BOUTIQUE

Dampoortstraat 2 - 9000 Gent
vanhoutteghem-boutique.com

VANHOUTTEGHEM GHENT

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

TENSEN JUWELIERS

Huidevettersstraat 46
2000 Antwerpen

TENSEN EXCLUSIVE

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



de kofferruimte. Akkoord, de UX 250h mag dan geen gezinswagen zijn, maar zelfs voor een compacte sportieve wagen is de koffer bijzonder krap bemeten.

RIJGEDRAG

De tweeliter viercilinder levert een vermogen van 184 pk waarmee je in 8 seconden naar 100 km/h moet kunnen sprinten. Ruim voldoende vermogen om de compacte crossover sportief over de Belgische wegen te sturen en hoewel dit geen extreme waarden zijn staan ze wel garant voor een grote dossier rijplezier. Het onderstel van deze UX is het leukste aan deze wagen. Snel door de bochten sturen is een waar plezier en je vertrouwt het geheel haast onmiddellijk. Zowel korte als langere bochtencombinaties kunnen feilloos worden aangesneden, de Lexus blijft steeds op de rails. In Sport + modus lijkt het in combinatie met de ASC (active sound control) dat de motor een stuk brutaler klinkt. Leuk gadget, maar voor ons hoeft het niet.

Na een portie sportief sturen ontdekken we wellicht het grootste pluspunt van deze UX. Het hybridesysteem lijkt voortreffelijk te werken en we komen niet boven een verbruik van 6,5 liter uit. Doe je het rustig aan, dan is het zeker mogelijk om rond, of misschien onder 5 l/100km te blijven, wat toch zeer zuinig is. In stadsverkeer en bij traag rijden kan je, wanneer je voorzichtig omspringt met het gas, relatief veel op de elektromotor rijden, wat vooral in de stad absoluut een pluspunt is.

VEILIGHEID

Ook qua veiligheid scoort de UX voorbeeldig. De adaptieve cruise control werkt feilloos, antislipsystemen, dodehoekbeveiliging en nog heel wat snuffjes zorgen ervoor dat een kleine onoplettendheid steevast zal gecorrigeerd worden. Enig nadeeltje is dat de compacte ruiten er zowel vooraan als door de achteruitkijkspiegel voor zorgen dat je niet altijd optimaal zicht hebt. Extra opletten bij parkeren en kort manoeuvreren is dus de boodschap.

HEVIGE CONCURRENTIE

De concurrentie in het segment waar de Lexus zich moet onderscheiden is niet van de poes. De Japanner moet onder meer de arena in tegen de Audi Q3, de BMW X2, De Mercedes GLA en zo je wil met de Jaguar E-Pace. Op zijn minst te duchten concurrenten.



Vergeleken met z'n concullega's is de Lexus de op één na langste (na de Q3 sportsback) en de op één na laagste (na de Mercedes GLB). Die hoogte en lengte zorgt ervoor dat hij bijna een buitenbeentje is in het segment. Wat wel opvalt, en dat was te verwachten, is dat de Lexus veruit over de kleinste koffer beschikt. Moest je moeten kiezen, en de prijs speelt een rol, dan krijg je bij Lexus wellicht het meest waar voor je geld.

CONCLUSIE

De Lexus UX 250h is een wagen die je heel wat rijplezier biedt, zeker in F-sport trim. Voor de ietwat jongere sportievelingen onder ons, die op zoek zijn naar een compacte wagen waar rijplezier moet primeren aan gebruiksgemak is deze zeker een goede optie. Zorg wel dat je over een redelijk budget beschikt. De goedkoopste UX 250h kan je krijgen voor 32.900 euro, de F-sport doet daar een flinke hap bovenop en start bij 44.600 euro.

OVERZICHT

- | | |
|---|--|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • Prijs • Complete uitrusting • Rijplezier in overvloed | <ul style="list-style-type: none"> • Beperkte kofferruimte • Geen touchscreen • Imago |



VOORSTELLING EN EERSTE TEST MAZDA MX-30

VERFRISSEND NIEUW EN TOCH CONVENTIONEEL

Het letterwoord MX laat bij liefhebbers van puur rijplezier al sinds 1989 een belletje rinkelen toen Mazda de eerste generatie van de roadster MX-5 lanceerde. Ondertussen weten wij waar dit naartoe geleid heeft, want de MX-5 is 's werelds meest verkochte roadster tot op heden.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF





Maar wij willen het vandaag niet hebben over die roadster. Mazda wil het voorvoegsel MX ook nog gebruiken voor wagens met speciale genen of speciale ideeën of concepten. En zo komen ze er toe hun eerste elektrische auto MX-30 te noemen. De 30 verwijst dan weer naar het platform van de CX-30 waar hij in de SUV- of crossover markt wilt meedingen naar publiek. Een nieuw hoofdstuk bij Mazda.

Wij mochten op uitnodiging van Mazda op een druilerige herfstmaandag in september de voorstelling en eerste test met de Mazda MX-30 meemaken. Normaal was dit een 2-daags event met start in Willebroek om zo naar Amsterdam te rijden, daar de Europese voorstelling mee te pikken en de dag erna terug. De Coronacrisis gooide echter roet in het eten, waardoor de voorstelling in regio Willebroek-Puurs-Sint Amand bleef.

FREE-STYLE

De MX-30 wilt tevens het gekende Kodo-design bij Mazda behouden met een stijl die inspireert op het "Human Modern Concept". Dit uit zich in een compromisloos, eenvoudig koetswerk met het omrande glasoppervlak en de "free-style deuren" die de link leggen naar een ruim en luchtig interieur. Deze deuren zijn een verwijzing naar de RX-8, de sportwagen die Mazda begin jaren 2000 op de markt bracht. Aan de buitenkant vinden wij het zeker iets hebben, de MX-30 staat er en lijkt zelfs een coupélijn te suggereren. Over die deuren zal echter het laatste woord nog niet gezegd zijn. De achterste zijdeuren gaan zogenaamd verkeerd open en je dient dus de voorste deur te openen alvorens

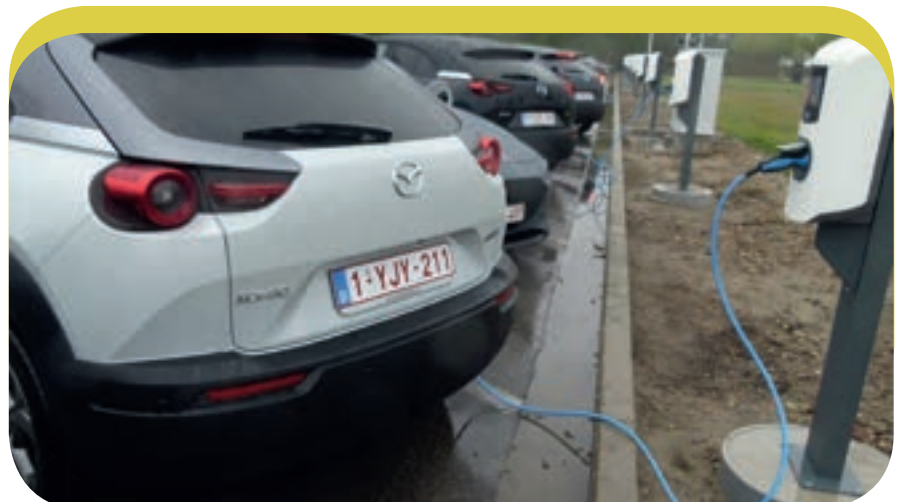
je de achterste kunt openen en kunt instappen. Idem bij het uitstappen. Kindvriendelijk en veiliger, zo zeggen ze bij Mazda. Tevens is het opletten om je hoofd niet te stoten in de middenstijl bij het achterin- of uitstappen, waar het gedeelte waar de deur in scharniert lelijk in de weg zit. Vrije stijl, origineel wel, weinig gebruiksvriendelijk. Jammer.

In het interieur dan weer toont Mazda milieubewust te zijn met o.a. gebruik van kurk onderaan de middenconsole. Verder is dit interieur een toonbeeld van efficiëntie met een o.a. een nieuw aanraakscherm voor o.a. de bediening van de airco. Dit naast het zwevend scherm in het midden voor o.a. de navigatie- en andere infotainmentfuncties. Het was even zoeken om een

navigatiedoel in te geven, maar alles went en het werkt voortreffelijk. Daarnaast is dit interieur prima afgewerkt. Niet al te harde plastics en alles voelt stevig aan en is up to date. Tevens zorgt Mazda voor een conventionele pook om de wagen in D, R of P te plaatsen. Dit zorgt ervoor dat hun klanten niet afgeschrikt worden, vermits de meesten voorheen een handgeschakelde versnellingspook gewend waren. Mazda wil de stap naar een elektro-auto aantrekkelijk houden, zo voegen ze er nog aan toe. Is niets mis mee.

SMALL BATTERY

Voor de aandrijving kiest Mazda bewust voor een small battery, om het gewicht niet de hoogte in te duwen. De Mazda beschikt over een batterijpakket onder zijn vloer van 35.5 Kwh wat een vermogen van 145 pk of 107 Kw oplevert. De 0 tot 100 km/u doet hij in 9,7 seconden. Geen rasspurter, daarvoor heeft Mazda een ander ijzer in het vuur, en die zijn voornaam is toevallig ook een MX. De topsnelheid is gereduceerd tot 140 km/u. Hernemen doet hij wel vlot met zijn koppel van 270 Nm en dat is tegenwoordig belangrijk in het hedendaagse verkeer. Met een dergelijke kleine batterij mag je natuurlijk geen rijbereik verwachten om snel eens vanuit je buitenverblijf in de Ardennen of de kust heen en terug te rijden. Slechts 265 km geeft Mazda





als range. Veel of niet veel? Soms is dat rijbereik een mentale kwestie. Tijdens onze testrit over zo'n 70 km konden wij dat rijbereik niet testen, maar de boordcomputer gaf een gemiddeld verbruik van zo'n 17,8 Kwh/100 km aan. Hiermee lijkt de opgegeven range haalbaar. Opladen dan. Aan DC-snellader van 50 Kw ga je van 20 tot 80 % batterij in 36 minuten. Aan je thuislader of openbare laadpaal zal dit zo'n 3 uur vragen. Van helemaal leeg tot helemaal vol, mag je rekenen op 5 uurtjes. Bij de voorstelling kondigden de verantwoordelijken van het merk tevens aan dat er na verloop van tijd zelfs een model met range extender komt, en die zal verrassend bestaan uit een wankelmotor in combinatie met de elektromotor. Opnieuw een verwijzing naar de RX-8 van weleer. Een wankelmotor staat bekend om zijn compactheid, maar daarnaast was het een auto die absoluut niet zuinig omsprong met zijn brandstof.

MAZDA SOUND

Bij het rijden valt ons op dat de auto precies zowat het geluid van een normale conventionele auto maakt. Weg slogan Zoom Zoom bij Mazda? Dit heet hier "concept for natural speed control". Een veilig item lijkt ons en nogmaals maakt het de klanten de overstap naar een elektro-auto iets makkelijker. Je hebt helemaal niet de indruk met een geruisloze elektromotor onderweg te zijn. Rijden doet de MX-30 uiterst vlot. Hij helt niet over in bochten, staat stevig op zijn wielen en de grip is altijd correct en er is geen

uitgesproken wielspin bij het weggrijden. Ook regeneratief vertraagt hij prima bij het lossen van het gaspedaal. De regeneratie is tevens in te stellen via de paddles aan het stuur links en rechts. Een geslaagde combinatie.

WAT KOST DIT?

Een basisversie van de MX-30 die hier Skymove heet is er vanaf 33 450, € en daarvoor krijg je al heel wat zoals 18-duimsvelgen, achterrijcamera, LED koplampen, adaptieve cruise control en navigatiesysteem. Een topversie Skydrive met elektrisch schuifdak, 360° camera en intelligente koplampen is er voor 37 790,- €. Tussenin zit de Skydrive voor 35 790,- €. Een mooi aanbod en op de markt zien wij eigenlijk weinig concurrenten. Enkel de MG ZS EV komt in de buurt met prijzen tussen 30 985,- € en 32 985,- €.

Met de nieuwe MX-30 zet Mazda zijn eerste stappen op de elektromarkt. En dat gaat niet onopgemerkt voorbij. Hij kiest voor een origineel design met zijn freestyle-deuren en daarbij gepaard gaande ongewone in- en uitstap naar achteren. De eerste test laat echter een goede indruk na vermits de Mazda rijdt als een Mazda en daar is niets mis mee. Hij kiest resoluut voor een lichte en kleine batterij, waardoor zijn rijbereik dus beperkt(er) is, maar zijn interieur maakt veel goed met een conventionele aanpak, al knipoogt hij naar het milieu met bepaalde materialen zoals kurk voor de middenconsole. Tot slot is ook de prijs zeker concurrentieel.

OVERZICHT

- | | |
|---|--|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • wegligging • afwerking • rijdt als een conventionele auto | <ul style="list-style-type: none"> • free style deuren • rijbereik mentale kwestie |

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



FACELIFT MINI COOPER COUNTRYMAN SE ALL4: AERODYNAMISCHE UPDATE

Na zijn kleinere broertjes en zusjes krijgt nu de Mini Countryman als laatste zijn facelift. Ook de SE plug-inhybride is nog steeds van de partij en mag van de verjongingskuur mee profiteren. Wij namen de wijzigingen onder de loep bij zijn lancering in Frankfurt.

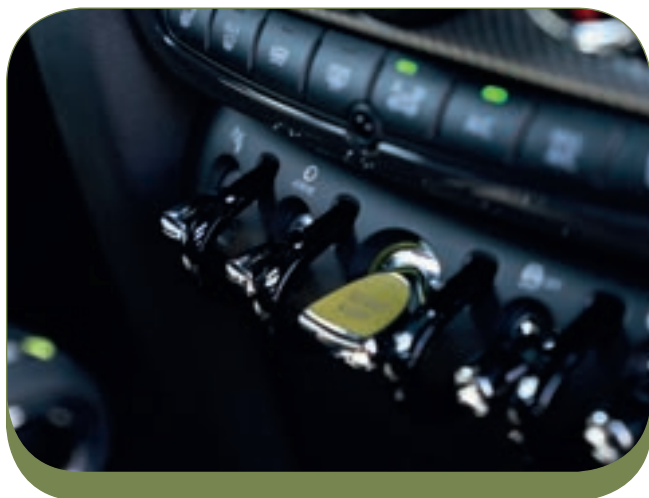
TEKST: JORAM VAN ACKER

DE CORONA-FACTOR

Het is intussen al van mei dit jaar geleden dat de eerste berichten van een facelift voor de Countryman de ronde deden. Het bleef echter even bij persfoto's en theorie: de Mini-SUV stond nog maandenlang in zijn oude, niet-gefacelifte gedaante in de showrooms. Dat ligt eraan dat de coronapandemie ook het management van Mini niet ontgaan is en het moment voor de lancering van een modelupdate daardoor allesbehalve optimaal was.

Nu we ons langzaam aanpassen aan het nieuwe normaal stuurt Mini zijn bijgewerkte Countryman vanaf september 2020 de wereld in. De aanpassingen lijken daarin op het eerste zicht wat bescheiden, of toch voor de plug-inhybride. Waar de andere motorisaties vanaf de facelift namelijk kunnen genieten van een nieuwe achtrupsautomaat doet onze Countryman SE nog even verder met de oude zesbak. Ook de rest van de techniek blijft nagenoeg ongewij-





zigt. Hij krijgt natuurlijk wel de nieuwe bumpers en de guitige Union Jack-achterlichten om aan te sluiten bij de rest van het Mini-gamma.

PLUG-IN VOOROP

Daar hoort echter een nuance bij, want eigenlijk kreeg de Countryman plug-in al eens een noemenswaardige technische update. Vorig jaar werd hij namelijk voorzien van een nieuw batterijpakket goed voor 9,6 kWh aan stroom. Dat kwam niet alleen zijn elektrische rijbereik ten goede maar verzekerde ook de fiscale positie van de Countryman SE als "echte" plug-inhybride. Zo bleef de wagen dus voor (tot) 100% fiscaal aftrekbaar voor zakelijke rijders en bleef hij daarnaast ook vrijgesteld van wegenbelasting.

Om de Countryman SE met de huidige facelift klaar te stomen voor de Euro 6d-norm heeft Mini wel nog één aanpassing aan de aandrijflijn moeten maken. Elke Countryman is vanaf nu voorzien van een OPF, of Ottopartikelfilter, die fijn stof uit de

uitlaatgassen filtert. Daardoor werd de benzinemotor naast schoner ook een fractie minder krachtig, wat bij de plug-in gecompenseerd wordt door de elektromotor iets meer vermogen te geven. De vernieuwde Countryman plug-in heeft dus nog steeds een totaalvermogen van 220 pk, maar daarvan komen er nu iets minder van de 1.5-liter driebcilinder en iets meer van de elektromotor. De benzinemotor drijft daarin nog steeds de voorwielen aan en de elektromotor de achterwielen.

VELE KLEINTJES...

Ook binnenin blijft alles heel herkenbaar, al kreeg het dashboard wel een kleine update. Het infotainmentscherm is nu aanraakgevoelig en zit verwerkt in een meer minimalistische bedieningseenheid waar voorheen een cluster van fysieke knopjes zat. Ook de analoge tellers bovenop de stuurkolom moesten eraan geloven: daar prijkt nu een aantrekkelijk digitaal schermpje dat ons aan de volledig elektrische Mini doet denken.

Een meer verrassende aanpassing vinden we in de actieradius van de auto. Hoewel de batterijcapaciteit niet verandert met deze facelift is Mini er toch in geslaagd om hun Countryman SE een groter elektrisch rijbereik te geven. Het toverwoord hierin is: aerodynamica. Je zou het misschien niet meteen zeggen, maar de nieuwe bumpers en nieuwe spiegelkapjes veranderen de luchtweerstand van de wagen in die mate dat hij nu 4 kilometer verder komt op één lading stroom. De vernieuwde Countryman plug-in kan dus 61 kilometer in plaats van 57 kilometer lang geruis- en emissielos rijden. Tijdens onze korte test met het nieuwe model bleek dit relatief waarheidsgetrouw, al moet je dan wel heel rustig rijden natuurlijk.

EEN ECHTE MINI

Daar zit misschien wel net het tegenstrijdige, want met deze Mini wil je niet altijd rustig rijden. Al hoeft dat geen probleem te zijn; het maakt hem eerder veelzijdig. De ophanging is relatief stevig waardoor de koets van deze SUV amper rolt in de bochten, en het stuur is strak en direct. Voeg daar een responsief gaspedaal, een competente versnellingsbak én het onmiddellijk beschikbare koppel van zijn elektromotor aan toe en je krijgt een fijne stuurmansauto. Zoals het een Mini betaamt, dus.

De nieuwe prijslijst begint bij 40.650 euro, waarmee de Countryman SE competitief geprijsd is tussen zijn plug-inconcurrenten. Reken wel op een paar duizend euro extra voor de nodige opties.

De vernieuwde Mini Cooper Countryman SE All4 zal geen potten breken qua innovatie, al is dat vooral omdat de echte technische update eigenlijk al een jaar eerder kwam. Wat onveranderd blijft is zijn status als zuinige gezinswagen voor de alledag, die tussendoor nog steeds een glimlach op je gezicht kan toveren op een bochtig weggetje.



BIOGAS: BRANDSTOF UIT RECYCLAGE

In ons dossier over CNG elders in dit nummer kan je lezen dat rijden op aardgas een hele resem aan voordelen biedt. Om nog milieuvriendelijker te rijden met je wagen op CNG, kan je groen gas, of biogas tanken. Maar wat is dat biogas nu precies?

TEKST: JOCHEN SCHEIRE



AFVAL RECYCLEREN

Eigenlijk moet je niet spreken van biogas, maar van biomethaan. Dit kan worden verkregen door organisch afval te laten vergisten. Dit afval kan dus bv. uw GFT-afval zijn, maar momenteel vooral wordt het vooral verkregen uit mestoverschotten uit de landbouw. Bij dit vergisten wordt door bacteriën biogas geproduceerd. Dit gas bestaat voor het grootste deel uit methaan, in combinatie met enkele andere stoffen, zoals waterdamp en koolstofdioxide. Dit biogas moet nog worden gereinigd zodat enkel het biomethaan overblijft. Dat biomethaan kan vervolgens worden geïnjecteerd in het distributienet en dienen als een alternatief voor aardgas.

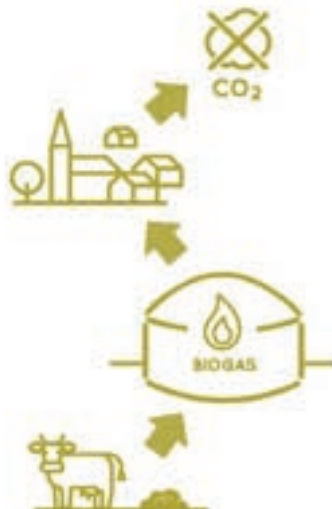
Om meer te weten te komen over dit groene gas gingen we praten met Didier Hendrickx van gas.be

Eco-mobiel: CNG is aan een opmars bezig, maar welke bijkomende voordelen biedt groen gas of biogas?

Didier Hendrickx: CNG is op zich al een stuk milieuvriendelijker dan diesel of benzine. Maar

uiteindelijk blijft aardgas een fossiele brandstof. Aardgas moet dus worden ontgonnen en getransporteerd worden naar de plaats waar je het nodig hebt. Biogas is een product dat kan ontstaan bij recyclage van afval. Hierdoor kan het lokaal worden geproduceerd en geïnjecteerd

in het bestaande netwerk. Voor het winnen van aardgas worden de natuurlijke aardgasreserves gebruikt, die ooit zullen uitgeput zijn. Voor de productie van biogas moeten geen natuurlijke grondstoffen worden aangesproken en krijgt organisch afval als het ware een tweede leven.



Eco-mobiel: Wordt er in België al veel biogas geproduceerd?

Didier Hendrickx: Het bekendste voorbeeld van een biogascentrale is de vergistingscentrale in Beerse, waar GFT-afval wordt omgezet in biomethaan. Er staan echter tal van kleinschalige als grootschaligere initiatieven in de steiger om steeds meer groen gas te kunnen produceren. Er is alleszins voldoende potentieel in België om biogas op te wekken. Als dit wordt benut zou het mogelijk zijn om meer dan een miljoen wagens in België op groen gas te laten rijden. Uiteraard kan dit aardgas ook worden gebruikt in de industrie en voor gebruik in woningen, maar een significant deel zou kunnen gebruikt worden voor mobiliteitsoplossingen. Ook vond recent de tweede injectie van groen gas in Wallonië plaats.



Didier Hendrickx - gas.be

Eco-Mobiel: Kan elk bedrijf dat veel organisch afval produceert biogas produceren?

Didier Hendrickx: Bedrijven die een aanzienlijke hoeveelheid organisch afval produceren kunnen in principe dat afval verwerken om er biogas van te maken. Er is in Houffalize een boerderij die bio-CNG gaat produceren op basis van dierlijk mestafval. Een mooi voorbeeld uit het buitenland is een zalmverwerkend bedrijf in Noorwegen dat organisch afval gebruikt om biogas te maken. In dat bedrijf wordt LNG* geproduceerd voor vrachtwagens. Alleen met het gas dat daar wordt geproduceerd worden 400 vrachtwagens van brandstof voorzien. Een mix van deze kleinschaligere projecten, in combinatie met grotere industriële projecten, kan van groen gas een succesverhaal maken.

Eco-mobiel: Kan je momenteel al biogas tanken in België?

Didier Hendrickx: Het eerste tankstation met een pomp met bio-CNG kwam er in december 2019 in Brussel. Het netwerk zal uiteraard worden uitgebreid zodra er in de toekomst meer biomethaan beschikbaar zal zijn. Daar wordt volop aan gewerkt. Het autodeelplatform Poppy werkt bijvoorbeeld samen met dit Brussels tankstation. Een groot deel van de wagens van Poppy zijn CNG-voertuigen en deze gaan bio-CNG tanken. Tegenover Nederland moeten we nog een inhaalbeweging maken. Daar kan je in het grootste deel van de tankstations waar je CNG kan tanken, nu ook al bio-CNG tanken.

Eco-mobiel: Vrachtwagens rijden niet op CNG, maar op LNG, kunnen vrachtwagens ook op biomethaan rijden?

Didier Hendrickx: Vrachtwagens kunnen ook rijden op bio-LNG. LNG zit bij vrachtverkeer zeker in de lift. Er komen steeds meer tankstations bij waar je LNG kan tanken. In Europa zijn er meer dan 300, in België zijn er 15, allemaal op strategische plaatsen voor internationaal vrachtverkeer. Aangezien zwaar vrachtverkeer momenteel niet elektrisch kan rijden, is LNG, en zeker bio-LNG veruit de meest milieuvriendelijke brandstof die beschikbaar is voor transport over lange afstand. In Europa rijden vandaag ongeveer 12.000 vrachtwagens op LNG. Deze kunnen dus allemaal ook op bio-LNG rijden. Momenteel wordt in de terminal in Zeebrugge dagelijks al bio-LNG geïmporteerd. Daardoor rijden er vandaag in België al vrachtwagens rond op deze brandstof.

Eco-mobiel: Welke winst kan voor het milieu worden geboekt door CNG te vervangen door bio-CNG?

Didier Hendrickx: Aangezien bio-CNG wordt gewonnen uit organisch afval, wordt de netto CO₂-uitstoot tot ten minste 80% verminderd in vergelijking met de fossiele brandstoffen die we kennen. Tijdens het rijden stoot je ook tot 85% minder fijn stof en stikstof uit. De milieuwinst door het rijden op bio-CNG is dus meer dan aanzienlijk. Als je vandaag een wagen op CNG aankoopt zal je hoe dan ook al een stuk milieuvriendelijker rijden dan met een wagen op een fossiele brandstof. Met die

wagen kan je nu al, maar in de toekomst nog makkelijker, bio-CNG tanken, waardoor je op termijn nog milieubewuster zal rijden.

Eco-Mobiel: In het nieuwe federaal regeerakkoord staat dat alle bedrijfswagens tegen 2026 emissievrij moeten zijn, vallen wagens op bio-CNG hier ook onder?

Didier Hendrickx: Aangezien de keten volledig wordt gesloten bij de productie van biomethaan moet je er eigenlijk van uit gaan dat wagens die bio-CNG tanken ook onder deze regels zouden kunnen vallen.

Eco-mobiel: Wat is de toekomst van Bio-CNG?

Didier Hendrickx: Vandaag zijn er in Europa bijna 4.000 tankstations waar je CNG kan tanken. In 2030 zouden dit er 10.000 moeten zijn. Tegen 2030 zal je in de meeste van deze stations ook bio-CNG kunnen tanken. Het netwerk van 300 LNG-stations in Europa moet worden uitgebreid naar meer dan 2.000, ook hier zal bijna overal bio-LNG verkrijgbaar zijn. Dat, gecombineerd met het feit dat er steeds meer voertuigen op LNG en CNG zullen beschikbaar zijn, zorgt ervoor dat biomethaan een mooie toekomst tegemoet gaat.

** LNG wordt gebruikt bij vrachtverkeer. LNG staat voor Liquefied Natural Gas en is dus aardgas dat is vloeibaar gemaakt. LNG is iets compacter dan CNG, maar is enkel geschikt voor het afleggen van lange afstanden. LNG wordt bv. ook gebruikt in de scheepvaart.*

Minerva Bike Outlet

Bargiestraat 32
(Industriezone Ieperleekanaal)
8900 Ieper
Zone F3 volgen

www.minerva.be

- Fietsaccessoires, wielerkledij, fitnessstoestellen, scooters 50 cc
- Uitstekende dienst-na-verkoop
- Meer dan 10.000 fietsen in voorraad
- Wij aanvaarden eco-cheques
- Overname oude fiets mogelijk bij aankoop nieuwe fiets
- Gratis thuislevering



RECHTSTREEKSE VERKOOP AAN DE CONSUMENT

Openingsuren: Ma-Di-Woe-Vr-Za

10u-12u & 13u-18u

**KINDER
FIETSEN**

VANAF
€ 79

**FITNESS
TOESTELLEN**

VANAF
€ 99



KOERSFIETSEN

VANAF
€ 299



**ELEKTRISCHE
FIETSEN**

Met 3 jaar omniumgarantie

VANAF
€ 695

**KOERSTRIJ
OF
KOERSBROEK**

VANAF
€ 14,95

VANAF
€ 149



STADSFIIETSEN



PRORACE *de Vlaeminck*



Maxus gooit hoge ogen met 100% elektrische bestelwagens



Meer dan ooit hebben we nood aan intelligente, efficiënte oplossingen die economie verzoenen met ecologie. Maxus heeft dat goed begrepen en neemt het voortouw met twee 100% elektrische bestelwagens: de Maxus EV80 en de Maxus eDELIVER 3. Beide modellen stoten welgeteld 0 gram CO₂ uit. Resultaat: zero emissie.

Maxus EV80: de toekomst begint nu

De economie keert niet meer terug naar hoe het vroeger was. Slimme oplossingen die economie verzoenen met ecologie hebben de toekomst. Neem nu de Maxus EV80. Met zijn elektrische motor stoot hij 0 gram CO₂ uit. Toch is de Maxus EV80 een volwaardige bestelwagen met een meer dan respectabele laadcapaciteit, zowel qua laadvolume als qua bruto laadvermogen. Bovendien biedt het interieur alle comfort aan drie personen.



eDELIVER 3

Maxus eDELIVER 3: compact en 100% elektrisch

Niet iedereen heeft nood aan de laadcapaciteit van de Maxus EV80. Stadsdiensten, nutsbedrijven, installateurs, technici, tuiniers, koeriers, zelf-standigen: allemaal ontdekken ze de nieuwe toekomst van milieuvriendelijk transport. Met de eDELIVER 3 herschrijft Maxus het concept van de ideale compacte bestelwagens: wendbaar, multifunctioneel en 100% elektrisch. Hij is beschikbaar met een laadvolume van 4,8 m³ of 6,3 m³ en met een batterijcapaciteit van 35 kWh of 53 kWh.


Maxus DELIVER 9: maximale ruimte, maximale luxe

Ruimte voor de vracht en luxe voor de bestuurder. Dat zijn de grote troeven van de Maxus DELIVER 9. Ergonomie, zitcomfort en afwerking staan op een hoog niveau. Wie op weg is met de DELIVER 9, ervaart hetzelfde comfort als in een ruime personenwagen. De krachtige dieselmotor levert 163 pk en is opvallend stil. Maar ook in praktisch opzicht scoort de DELIVER 9 sterk. Met een laadruimte van maar liefst 11 m³ en een maximaal bruto laadvermogen tot 1.270 kg is de DELIVER 9 van alle markten thuis.



Meer info vind je op www.maxusmotors.be.

→ mgmotor.be

Recharge yourself 

100% ELEKTRISCH
100% AFTREKBAAR



MG ZS EV. FULL OPTION

Vanaf slechts

€ 389/MAAND⁽¹⁾

0 L/100km. 0 G/KM CO₂ (WLTP)  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.



Model MG ZS EV (Luxury edition) vanaf 388,11 € per maand excl. BTW in Financiële Renting. Catalogusprijs excl. BTW 27.260,33 €. Offerte berekend op basis van 60 maanden, en met een aankoopoptie van 16%. indicatief gemiddeld verbruik (l/100km): 0l/100km. Indicatieve CO₂-uitstoot (g/km): 0g/km. Aanbieding voorbehouden aan professionele gebruikers. Onder voorbehoud van aanvaarding van het dossier door Alpha Credit N.V., Sint-Lazaruslaan 410/3, 1210 Brussel, RPR Brussel 0445.781.316. Aanbod geldig tot 30/11/2020

Voor meer informatie, ga langs bij de dichtstbijzijnde MG Store: www.mgmotor.be