



ecoMOBIEL

UW MAGAZINE OVER PASSIEVOL RIJDEN MET ELEKTRISCHE, HYBRIDE EN ALLE ANDERE ECO-VOERTUIGEN 24



Nieuwe Jaguar F-Pace plug-in Hybrid



**MARKT-
OVERZICHT**
Pg 15



**TEST VW ID.3 1ST
EDITION 58 KWH**
Pg 54



**TEST HONDA E
ADVANCE**
Pg 64

→ mgmotor.be

Recharge yourself



NEW MG EHS PLUG-IN HYBRID




100% fiscaal aftrekbaar

MG EHS

Plug-In Hybrid

vanaf

34.985€ (incl. BTW)*  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Vraag een testrit aan →



1,8 L / 100 km. 43 G / KM CO₂ (WLTP)

Getoonde prijs is inclusief € 995 rijklaarmaakkosten. Dit is een netto-prijs incl. BTW en geldig van 01/02/2021 tot 28/02/2021. Foto niet contractueel. Milieu-informatie [KB 19/03/2004]: www.mgmotor.be. MG Motor behoudt zich het recht om, zonder voorafgaande bekendmaking, veranderingen aan te brengen in specificaties, kleuren en materialen. WLTP: Contacteer uw Brandstore voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.



Inspired by the quest
for ultimate performance
and the timeless elegance
of its racing heritage.

FOREVER CHASING TOMORROW

TAG HEUER CARRERA
Original Racing Chronograph



DON'T CRACK UNDER PRESSURE



VANHOUTTEGHEM
TIME & JEWELRY

DAMPOORTSTRAAT 1-3, GENT - +32 9 225 50 45 - WWW.VANHOUTTEGHEM.COM - DI-ZA 9:30-18:00

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.



08



06-AVERE-COLUMN: VLAAMSE OVERHEID EN LAADINFRASTRUCTUUR
08-JAGUAR XF: FOCUS OP DESIGN EN ECOLOGIE **10-JAGUAR I-PACE EV 320**
S: EEN SLIMME GEKNEPEN VERSIE **15-MARKTOVERZICHT** **21-DE KLEINE**
RANGE ROVER EN LAND ROVER GAAN HYBRIDE! **27-ELEKTRIFICATIE BIJ CLIO,**
MEGANE EN CAPTUR **28-TIJD VOOR EEN NIEUWE WAGEN? GA VOOR CNG**
30-MAXUS EV80 **36-VOLVO V60 T6 TWIN ENGINE MOMENTUM PRO** **40-JEEP**
COMPASS PHEV "TRAILHAWK" **44-PRIMEURTEST: FIAT 500E** **46-TEST OPEL**
CORSA-E ELEGANCE **48-PRIMEURTEST CITROËN Ę C4** **51-VOORSTELLING OPEL**
MOKKA-E **52-TEST PORSCHE TAYCAN 4S** **54-TEST VW ID.3 1ST EDITION** **58**
KWH **56-MERCEDES GLE350DE 4 MATIC** **58-TEST AUDI A3 SPORTBACK** **40**
TFSIE S LINE **60-TEST AUDI A6 AVANT** **55 TFSIE QUATTRO COMPETITION**
64-TEST HONDA E ADVANCE **68-EV-POINT MAAKT VAN PRIORITEIT VAN**
ZORGELOOS ELEKTRISCH RIJDEN **70-DIT IS DE TOTAAL NIEUWE TOYOTA**
MIRAI **74-BOR CAR DETAILING** **76-COLUMN GAS.BE: BUSSEN OP CNG**
80-DUURZAAMHEID EN ECOMOBILITEIT BIJ KBC AUTOLEASE

JAARGANG 7, FEBRUARI 2021, NUMMER 24 | 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 | 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: VLAAMSE OVERHEID EN LAADINFRA- STRUCTUUR

Onlangs werd de visie van de Vlaamse overheid betreffende laadinfrastructuur in 2021 tot 2025 gepubliceerd. De omschakeling naar zero-emissievoertuigen is van essentieel belang als Vlaanderen de klimaatdoelstellingen wil halen. Het voorzien van de nodige laadinfrastructuur zal een cruciale rol spelen in de transitie naar een wagenpark met overwegend elektrische voertuigen. AVERE, de representatieve organisatie voor elektrische mobiliteit in België, is verheugd dat er een visie is, en dat er op veel vlakken goede keuzes zijn gemaakt. Toch heeft AVERE nog een aantal opmerkingen betreffende dit plan. Deze opmerkingen kwamen uit een overleg met de belangrijkste spelers in de uitrol van nieuwe laadinfrastructuur. We zetten de belangrijkste opmerkingen op een rijtje.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE

EERST HET GOEDE NIEUWS

Dat er een goed uitgewerkt plan op tafel ligt is een grote stap voorwaarts. De Vlaamse overheid wil volgens het plan de markt opengooien voor verschillende aanbieders van laadinfrastructuur of CPO's (Charging Point Operators), en dat valt alleen maar toe te juichen. Voorheen moest één CPO het volledige Vlaamse gewest voorzien van laadinfrastructuur, maar die constructie botste op zijn limieten. Er wordt in het plan ook beter rekening gehouden met het businessmodel van deze CPO's, maar ook met dat van de Mobility Service Providers (MSP's), dit zijn de partijen die services en producten aanbieden, zoals laadpassen, abonnementen en apps die het mogelijk maken om je voertuig op te laden.

ALGEMENE VISIE MIST BLIK OP DE TOEKOMST

Volgens AVERE mist het plan echter een stuk toekomstvisie. In het plan zou zeker plaats moeten zijn voor een tijdelijk die aangeeft hoe verschillende technologieën passen in het plan voor een transitie naar elektrische voertuigen. Er valt niet te lezen wat de rol zou moeten of kunnen zijn van hybrides en plug-in hybrides in deze overgangperiode, en zeker niet wat de rol is van nieuwe technologieën zoals waterstof, of hoe zal worden omgegaan met het inpassen van autonome voertuigen.

Door elektrische voertuigen en laadinfrastructuur wordt ook een massa data gegenereerd. Er kan worden verwacht dat deze data zeer gegeerd zullen zijn, maar er wordt nergens

gestipuleerd hoe Vlaanderen zal omgaan met de strijd om die data.

Het plan tot 2025 ligt op tafel, maar hoe bekijkt Vlaanderen de periode na 2025? Investerings in semi-publieke laadinfrastructuur kunnen namelijk hoog oplopen en worden gespreid over een langere periode (> 7-10 jaar), het zou dan ook interessant zijn om te weten welke ondersteuningsmaatregelen hier op lange termijn voorzien zijn, maar ook welke steun er zal zijn voor publieke en privé infrastructuur.

Tot slot is Vlaanderen binnen Europa een transitzone bij uitstek. Ook over hoe Vlaanderen zal omgaan



met toeristen en zakenreizigers die Vlaanderen bezoeken, wordt weinig gezegd. Het is belangrijk om uit te zoeken hoe kan worden voldaan aan de noden van deze bezoekers, want die transit heeft heel wat implicaties betreffende interoperabiliteit.

CIJFERS ZIJN GEDATEERD

In het plan wordt rekening gehouden met 500.000 BEV's (Batterij elektrische voertuigen) tegen 2030. Ondertussen weten we dat het de bedoeling is van de federale overheid om tegen 2026 enkel nog zero-emissie bedrijfswagens toe te laten. AVERE berekende dat dit betekent dat er tegen 2030 enkel in dat segment al 750.000 BEV's zullen worden ingeschreven. Als je daarbij optelt dat ook heel wat zelfstandigen zullen overschakelen naar elektrische voertuigen en dat mag worden verwacht dat 20% van de particuliere markt elektrisch zal worden, komt AVERE op 1.400.000 BEV's tegen 2030. Hoewel ook dit aantal niet bindend is, mag toch worden aangenomen dat de 500.000 voertuigen waar de Vlaamse overheid rekening mee houdt een zware onderschatting is.

De transitie zal volgens AVERE ook sneller verlopen wanneer de technologie evolueert. Er kan worden verwacht dat de actieradius van een elektrisch voertuig binnen afzienbare tijd ongeveer 1.000 km zal bedragen, waardoor we ook meer elektrische bussen en (lichte) elektrische vrachtwagens gaan zien.

De prijzen van elektrische wagens zullen ook dalen door lagere batterijprijzen, waardoor ze niet meer duurder zullen zijn dan wagens met een verbrandingsmotor. Ook het opladen zal een stuk sneller gaan. Volgens AVERE is het van groot belang dat de Vlaamse overheid al deze innovaties incorporeert in het plan en dat het regelmatig wordt geëvalueerd zodat de infrastructuur die steeds beter wordt kan worden geoptimaliseerd.

Voorts kan er worden aangenomen dat door de komst van afspraken rond bidirectioneel laden eind 2020 de V2G (vehicle2grid) of V2B (vehicle2building) toepassingen snel aan belang gaan winnen. Deze vormen ook een oplossing om elektrische wagens lokaal te gaan opladen in combinatie met hernieuwbare energie of in een lokale energiegemeenschap. Ook hiermee moet meer rekening worden gehouden.



WAT MET DE ELEKTRICITEITSAANSLUITING?

Opladen van de bedrijfswagens op het bedrijf zal in de meeste gevallen de interessantste oplossing zijn. Elektriciteitstarieven voor bv. KMO's zijn namelijk een stuk lager dan huishoudelijke tarieven. Veel niet-residentiële gebouwen zijn echter niet uitgerust om meer dan 10 voertuigen gelijktijdig op te laden. Het probleem zit hier in de aansluitingscapaciteit van niet-residentiële gebouwen. Om dit op te lossen moeten er wijzigingen worden aangebracht in de aansluiting van deze bedrijven. Deze wijzigingen vragen momenteel niet alleen een wachttijd van meer dan een jaar, maar bovendien een investering van 50.000 tot 150.000 euro. Dit verandert de business case voor het installeren van laadinfrastructuur aanzienlijk.

Ook voor mensen die thuis een laadpaal willen installeren moet het administratief eenvoudiger worden om een laadpaal aan te vragen. Ook hier spelen soms capaciteitsbeperkingen, waardoor dit een tijdrovend proces wordt.

AVERE vraagt dat er ofwel maatschappelijke oplossingen uitgewerkt worden voor de laadproblemen van bedrijven ofwel dat er een voldoende aantrekkelijk kader ontwikkeld wordt voor het laden thuis, bijvoorbeeld door bedrijven toe te laten de energie voor de laadpalen bij hun medewerkers thuis zelf te leveren.

Fluvius speelt in het plan van de Vlaamse overheid een leidende rol in de uitrol van de infrastructuur. Volgens AVERE kan Fluvius een rol spelen als facilitator door bv. gridaansluitingen en middenspanningsaansluitingen efficiënter te laten verlopen, zowel administratief als operationeel maar er moet worden over gewaakt dat Fluvius geen commerciële rol zal opnemen in het exploiteren van deze technische flexibiliteit, zodat het voor een CPO interessant kan blijven om laadinfrastructuur te plaatsen.

Om hieraan tegemoet te komen stelt AVERE voor om de 13 nieuwe regio's in Vlaanderen bevoegd te maken voor de uitrol van laadinfrastructuur.

EN TENSLOTTE...

Tenslotte vraagt AVERE ook om nog enkele punten meer in detail uit te werken in het plan. Dit zijn bijvoorbeeld laadpunten in appartementsgebouwen, integratie van laadinfrastructuur in het parkeerbeleid, en een snelle uitrol van laadmogelijkheden voor openbaar vervoer zoals de lijn, maar ook voor taxi's, en dit samen met CPO's.

Er moet ook op worden toegezien dat alle belemmerende regelgeving voor een vlotte uitrol wordt weggewerkt. Dit kan bijvoorbeeld de weigering zijn van een brandweerzone om laadinfrastructuur te plaatsen in parkeergarages.

CONCLUSIE

AVERE wil meewerken aan de verdere totstandkoming van deze nota en beklemtoont achter de principes te staan qua interoperabiliteit, prijstransparantie, ... Op veel punten blijft dit plan vaag of zijn de voorstellen al achterhaald. Dit plan is een goede aanzet, maar moet verder uitgewerkt worden om tot een effectief en efficiënt plan te komen.

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.avere-belgium.org

Jaguar XF: Focus op design en ecologie

De eerste Jaguar XF werd voorgesteld in 2007. In de loop der jaren werd het model qua design steeds aangepast aan de tijdsgeest. Nooit echt ingrijpend, maar steeds voldoende om er terug helemaal hip en trendy uit te zien. Ook voor modeljaar 2021 werden tal van wijzigingen doorgevoerd aan de XF. Zowel het interieur, exterieur als de motorisatie werd aangepast aan de verwachtingen. Een echte stijlbreuk kwam er ook nu weer niet, waardoor de XF heel herkenbaar blijft maar terug helemaal bij de tijd is.

MILDE HYBRIDE

De Jaguar XF is verkrijgbaar met drie motoren. Enerzijds kan worden gekozen voor twee viercilinder benzinemotoren, die afhankelijk van de gekozen versie 250 of 300 pk leveren. Maar het is vooral de dieselmotor die interessant is voor de milieubewuste bestuurder. Hier werd namelijk gekozen voor een Milde hybride motor (MHEV). Deze viercilinder turbomotor levert 204 pk en een koppel van 430 Nm en is uitgerust met een achtrtrapsautomaat.

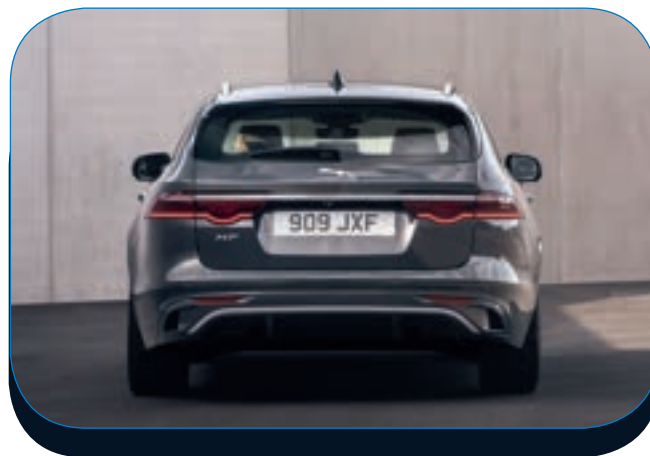
De milde hybridetechnologie in deze krachtbron bestaat uit een systeem dat via de riem energie recupereert die normaal verloren gaat bij het remmen en vertragen. Deze energie wordt opgeslagen in een 48V Lithium-ionbatterij die onder de kofferruimte zit. Dit systeem noemt men een BiSG (Belt integrated Starter Generator). De opgeslagen energie wordt vervolgens gebruikt om de motor te ondersteunen bij het accelereren, en daarnaast het start-stopsysteem beter en verfijnder te laten reageren.

Dat deze nieuwe motor een stuk efficiënter is dan de vorige dieselmotor blijkt uit de cijfers. Vergeleken met de vorige versie, beschikt deze krachtbron over maar liefst 24 extra pk's, en toch is hij een stuk zuiniger en milieuvriendelijker. In de Berlineversie van de XF stoot de dieselmotor 130 g CO₂/km uit en verbruikt hij 4,9 l/100 km. In de Sportbrake wordt 137 g CO₂/km uitgestoten en slurpt hij 5,2 l/100 km. Vergeleken met de 180 pk sterke oude dieselmotor wordt in de Berline 13% minder CO₂ uitgestoten en daalt het verbruik met 14%, wat toch aanzienlijk is, zeker als je in acht neemt dat je over 24 extra paardjes beschikt.

STOERE LOOKS

Uiterlijk werden enkele aanpassingen gedaan om de XF er breder te laten uitzien ten opzichte van zijn voorganger. Hiervoor werd een nieuwe voorbumper ontworpen met grotere en lagere luchtinlaten. Het effect wordt nog versterkt door een breder radiatorrooster. Daarnaast werd veel aandacht besteed aan details, onder meer door het iconische logo van Jaguar ook aan te brengen op de luchtsleuven op de flank.

De koplampen van de XF werden uitgerust met de 'Double J' dagrijlichten, die we ook bij andere nieuwe modellen van Jaguar zien, en die twee keer de eerste letter van het merk voorstellen. De koplampen kunnen optioneel worden voorzien van Pixel-ledtechnologie. Deze technologie scant als het ware de weg voor het voertuig, en past de lichtbundel aan, zodat tegenliggers niet worden gestoord en dat verkeersborden steeds goed worden verlicht. Hierdoor wordt zowel de veiligheid van de bestuurders als die van de andere weggebruikers verhoogd.



Achteraan werden ook enkele aanpassingen gedaan om de wagen breder te doen lijken. Het gaat hier vooral om een bredere bumper en een achterschort dat deels in koetswerkkleur werd uitgevoerd.

LUXUEUS EN HOOGTECHNOLOGISCH INTERIEUR

Aan de binnenkant werd dan weer vooral de nadruk gelegd op meer luxe en het gebruik van de modernste technologie die voorhanden is.

De nieuwe zetels beschikken over bredere kussens, met massagefuncties, en grotere zones voor verwarming en koeling. In de hoofdsteunen van de wagen vind je het jaguar logo terug. De deurpanelen werden vernieuwd, zodat er meer bergruimte voorhanden is en de handgreep makkelijker bereikbaar wordt.

Ook aan de gezondheid werd gedacht. De interieurlucht wordt geïoniseerd, zodat de luchtkwaliteit binnenin steeds goed is, allergenen worden verwijderd, net zoals onaangename geurtjes.

De meest opvallende vernieuwing is binnenin wellicht het nieuwe infotainmentsysteem. Het hart van dit systeem is een 11,4 inch aanraakscherm dat bijzonder helder is en 48% groter dan de vorige versie. Het scherm ligt als het ware gebogen over het dashboard licht en is zo perfect geïntegreerd in het interieur. De menustructuur en gebruikerservaring is volledig vernieuwd, zodat gebruikers zeer snel over alle nodige info kunnen beschikken. Het systeem beschikt ook over een eigen stroombron om meteen te starten bij het instappen in de wagen. De belangrijkste informatie van de Pivi Pro wordt ook getoond op het 12,3 inch grote dashboard. Daardoor zie je navigatie-aanwijzingen, informatie over media, contacten enz... vlak voor je neus, zodat je de blik bijna niet van de weg moet afwenden. Om het geheel nog veiliger te maken wordt de belangrijkste info voorts weergegeven op een HUD (Head Up Display).

Om het comfort van de inzittenden naar een nog hoger niveau te tillen beschikt de Jaguar XF over active noise cancellation, wat uniek is voor dit segment. Dit systeem beoordeelt continu rolgeluiden en geluiden die worden opgewekt door trillingen in het wegdek. Vervolgens wordt een tegengestelde geluidsgolf geproduceerd, zodat deze geluiden worden weggefilterd. Dit zorgt voor een zeer stille rijervaring die er mede voor zorgt dat je minder vermoeid wordt door blootstelling aan deze geluiden, wat de veiligheid ten goede komt.

Om de veiligheid nog meer te garanderen zijn tal van rijhulpsystemen voorzien. Zo is er uiteraard adaptive cruise control, maar ook een nieuwe surround 3D camera die een optimaal zicht garandeert bij manoeuvreren. Het Clear Exit systeem zorgt er dan weer voor dat bij het openen van de portieren wordt gewaarschuwd voor naderende fietsen of andere voertuigen.

De Jaguar XF is verkrijgbaar als Sedan vanaf € 53.100, de Sportbrake heb je vanaf € 56.250.



Jaguar I-Pace EV 320 S: Een slimme geknepen versie

Door de netflixserie 'The Crown', is het Britse koningshuis sinds 2016 terug helemaal hot. Dat Prins Charles in 2018 een jaguar I-Pace heeft gekocht moet dan ook een godsgeschenk zijn geweest voor Jaguar. Als Brits merk van luxewagens kan je namelijk echt geen betere marketingstunt verzinnen dan een Royal die één van je wagens aanschaft. Dat Charles, de gedoodverfde opvolger voor 'The Crown', voor een elektrische wagen koos, moet dan weer een boost geven aan elektrische wagens in het algemeen. Want als een telg van zo'n oerconservatieve familie zelfs al voor een wagen met een elektromotor kiest is echt wel bewezen dat deze auto's niet enkel zijn weggelegd voor progressieve yuppies die hip willen zijn.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE
FOTO'S: JOCHEN SCHEIRE, JAGUAR



EV400 TIJDELIJK OOK ALS 320

De Jaguar I-Pace werd oorspronkelijk voorgesteld als een I-Pace EV400. Die 400 staat voor het vermogen van 400 pk dat wordt geleverd door twee elektromotoren, eentje op de vooras en eentje op de achteras, die allebei 200 pk sterk zijn en van bij de start goed zijn voor een koppel van 696 Nm. Dit alles zorgt ervoor dat de EV 400 van 0 naar 100 kan sprinten in 4,8 seconden. De accu in de EV 400 heeft een batterijcapaciteit van 90 kWh, en daarmee raak je 470 kilometer ver.

In augustus 2020 kondigde Jaguar aan dat er een nieuwe versie van de I-Pace op de markt zou komen in Europa, de EV 320 limited edition. Deze wagen is een exacte kopie van de EV 400, met dat verschil dat de elektromotoren 320 pk leveren in plaats van 400 pk, met een koppel van 500 Nm. Dat zorgt voor iets mindere prestaties,

van 0 naar 100 km/u duurt met deze beperkte uitgave 6,4 seconden, en de topsnelheid wordt begrensd op 180 km/u, waar je met de EV 400 200 km/u kan rijden.

Er zijn andere voorbeelden op de markt van elektrische wagens waar je naast de topversie ook een geknepen versie kan krijgen. Bij die wagens moet de minst krachtige variant bijna altijd inboeten aan actieradius, en dat is bij deze EV 320 niet het geval. Ook het kleine broertje beschikt namelijk over een accu van 90 kWh, waar je ook pas na 470 kilometer zou mogen mee stilvallen. En dat is op zich een aangename verrassing. We kunnen ons namelijk best voorstellen dat er veel mensen zijn die liever een beetje minder vermogen hebben dan sneller terug in de stekker te moeten.

Officieel wordt de limited edition met 320 pk ontwikkeld om aan de vraag naar elektrische luxewagens te voldoen, en om ervoor te zorgen dat nog meer mensen elektrisch zullen willen rijden door een meer betaalbare versie van de I-Pace te introduceren op de Europese markt.

De EV 400 kan je kopen vanaf € 80.850, de EV 320 kan je krijgen vanaf € 64.990, wat toch een behoorlijk verschil is. Door dit prijsverschil kan de I-Pace plots meespelen in een ander segment, maar wellicht nog belangrijker, komt hij in verschillende Europese landen in aanmerking voor fiscale voordelen, terwijl de EV 400 daar door zijn hogere prijs niet meer voor in aanmerking komt. Of de EV 320 dan nog wel over genoeg vermogen beschikt gingen we met plezier uitzoeken.



Dat dit een compacte wagen zou zijn is uiteraard maar schijn. De I-Pace profileert zich als een elektrische luxe SUV, en de binnenafmetingen voldoen volledig aan wat je van dit type wagen mag verwachten. Zowel bestuurder als passagier hebben aan plaats geen gebrek, er is meer dan voldoende hoofd- en beenruimte, en je vindt ook meer dan voldoende opbergruimte, inclusief een opbergvak van meer dan 10 liter in de middenconsole. Ook de passagiers op de achterbank kunnen genieten van meer dan voldoende ruimte en zullen ook na langere ritten niet klagen over slapende of verstijfde ledematen.

Zowel vooraan als achteraan zitten de zetels bijzonder comfortabel. Omdat je tijdens het rijden niet te maken krijgt met enig geronk van de motor, en vrij weinig last hebt van rolgeluiden of wind, kan je echt wel zeggen dat je het gevoel hebt dat je in de I-Pace in een makkelijk salon zit.

De relatief lange autonomie van de I-Pace maakt het mogelijk om hem in te zetten voor een vakantie in het buitenland. Als je de EV 320

wil gebruiken om er met het gezin mee op reis te gaan zal je je niet moeten inhouden om een extra valies mee te nemen. De kofferruimte van 656 liter met de achterbank omhoog, en 1453 met de achterbank neergeklapt zijn zeker ruim voldoende. En alsof dat nog niet volstaat vind je onder de 'motorkap', nog een extra opbergvak van 27 liter.

METEEN VERTROUWD

Het rijden met de I-Pace is bijzonder eenvoudig. Als je plaatsneemt in de bestuurderszetel voel je je meteen thuis, en alles aan de bediening is zeer intuïtief. Schakelen met de automaat doe je niet met een pook of een stick, maar met vier knopjes waarmee je de Jaguar in N, D, R of P duwt. Het is allemaal makkelijk en handig te bedienen, en ook het Pivi Pro infotainmentsysteem voelt meteen aan alsof je het al jaren gebruikt. De telefoon heb je in een handomdraai aangesloten (je kan er desgewenst twee simultaan aansluiten), en met een klein beetje oefening scroll je moeiteloos doorheen alle instellingen die je kan bekijken op het scherm boven de middenconsole of op het dashboard onder het stuur.

GESLAAGD DESIGN

Voor we die hamvraag gaan beantwoorden willen we de EV 320 eerst wat grondiger bekijken. Dat doen we met veel plezier, want het exterieur van de I-Pace mag er volgens ons echt wel zijn. Dit is zonder twijfel de meest futuristisch ogende Jaguar op de markt. Deze Jag is met z'n 4,7 meter flink uit de kluiten gewassen is, maar op het eerste zicht zou je hem kleiner inschatten. Dit komt mede omdat door de afwezigheid van een motor, het voorstevan van de wagen vrij compact is. De kleine ruiten in de zijdeuren, de weggewerkte deurklinken, die enkel tevoorschijn komen als je ze nodig hebt en de 'luchthapper' in de motorkap, zorgen ervoor dat het geheel er stoer, gebald en futuristisch uit ziet. Dit alles maakt van de I-Pace dan ook met voorsprong de Jaguar met de meest vooruitstrevende looks.



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

OVERZICHT

+

- Geslaagd Design
- Zeer comfortabele en ruime wagen
- Intuïtieve besturing en infotainment systeem

-

- Jammer dat de EV 320 een limited edition is
- Rijgedrag in korte, snellere bochten
- 470 kilometer autonomie lijkt moeilijk haalbaar



De belangrijkste vraag blijft uiteraard of je met 'amper' 320 pk over voldoende vermogen beschikt om deze 2.200 kilogram wegende SUV vlot over de Belgische wegen te sturen. En het antwoord op deze vraag is volmondig 'Ja'. De EV 400 heeft uiteraard een stuk meer koppel, waardoor je bij het accelereren wat meer sensatie zal voelen, maar deze EV 320 beschikt over meer dan voldoende vermogen om overal bijzonder vlot door te laveren.

Door het luxueuze aanvoelen van deze wagen waren we niet snel geneigd om de sportieve toer op te gaan, hoewel je het ook met deze 320 pk best zou kunnen, maar wanneer we enkele bochten iets vlotter nemen voel je meteen dat je met een zware SUV op weg bent, en niet met een lichtere sportwagen. Langere bochten-

combinaties vormen helemaal geen probleem, maar bij het kortere werk voel je dat je toch heel wat gewicht meestorst. Dit is overigens niet anders met de versie met 80 pk extra.

Kort samengevat is de I-Pace EV 320 een wagen waar je best nog wat rijnsensatie kan uithalen, maar die zich vooral leent om er comfortabel mee op weg te gaan. Daar is deze wagen ook voor gemaakt, getuige de comfortabele vering die elke oneffenheid in het wegdek perfect weet uit te vlakken. Zoals het bij een elektrische wagen hoort is one pedal driving bij deze I-Pace bijna een evidentie. Bij normaal gebruik, wanneer je niet de sportieve toer opgaat, is het nog amper nodig om de rem aan te raken. Dit is meteen ook heel bevorderlijk voor het opladen van de batterij.

Met die volgeladen accu zou je volgens het boekje 470 kilometer ver moeten geraken, maar dan zal je het wel heel rustig aan moeten doen. Afhankelijk van de rijomstandigheden kunnen we schatten dat je wel makkelijk tussen de 350 en pakweg 420 kilometer moet kunnen rijden op één batterijlading, wat al bij al bijlange niet verkeerd is.

CONCLUSIE

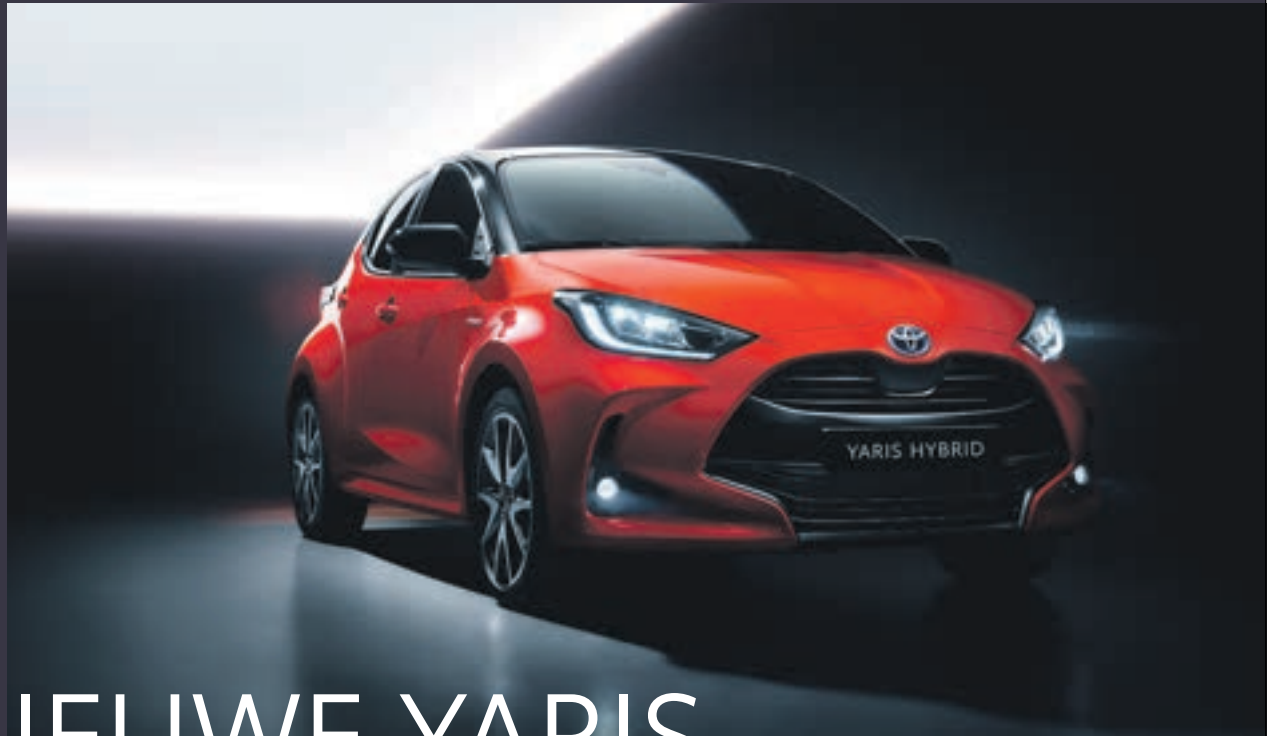
De I-Pace EV 320 is een limited edition die voorlopig niet meer zal gebouwd worden, wat we al bij al toch een beetje jammer vinden. Als je de aankoop overweegt van een EV 320 zal je dus relatief snel moeten beslissen, want enkel de wagens die nog in stock zijn kunnen nog worden geleverd.

Omdat de EV 320 toch zo'n € 16.000 goedkoper is dan de EV 400 lijkt deze wagen ons 'zolang de voorraad strekt' zeker een interessante optie. Heb je nog wat budget over, dan is het ook mogelijk om deze wagen quasi full option te bestellen voor de prijs van een 'standaard' EV 400.

De versie waar wij mee gingen testrijden was bijna zo'n full option met ondermeer 22" velgen, een vast panoramisch dak, een systeem voor gefilterde ventilatielucht, draadloze oplader, een Head Up Display enz...




In totaal zou onze testwagen € 89.481 kosten, maar daar zitten al € 24.500 aan opties in. Als je al deze opties wil op de EV 400 zal je een stuk dieper in je portefeuille moeten tasten. Snelle besissers reppen zich dus best naar hun Jaguardealer om te kijken of er nog EV 320's voldoende op voorraad zijn die aan je eisen voldoen. Als de financiën het toelaten hoef je je niet te haasten en kan je net zo goed nog even in je zetel blijven zitten vooraleer je met een volle geldbeugel je EV 400 gaat halen.





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.

MARKTOVERZICHT

Merk	Model	Vermogen kW	Vermogen PK	Batterijcapaciteit in kWh		Snellaadstekker	Rijbereik	Prijs vanaf
				Totaal	Bruikbaar			
Audi	E-tron 50 Quattro	230	315	71	64,7	CCS	336 km (WLTP)	70950
	E-tron 55 Quattro	300	411	95	86	CCS	436 km (WLTP)	83500
	E-tron S Quattro	370	507	95	86	CCS	364 km (WLTP)	97110
	E-tron Sportback 50 Quattro	230	315	71	64,7	CCS	347 km (WLTP)	72960
	E-tron Sportback 55 Quattro	300	411	95	86	CCS	446 km (WLTP)	85510
	E-tron S Sportback Quattro	370	507	95	86	CCS	370 km (WLTP)	99120
BMW	i3	125	171	42,2	37,9	CCS	260 km (NEDC)	40750
	i3s	135	185	42,2	37,9	CCS	260 km (NEDC)	44399
	iX3	210	286	80	74	CCS	510 km (NEDC)	68500
	iX	+300	+500	+100	n.m.	CCS	600 km (WLTP)	n.m.
Citroen	Ami	6	8	5,5	n.m.	n.m.	75 km (WLTP)	n.m.
	Ë-C4	100	136	50	n.m.	CCS	350 km (WLTP)	35600
DS	DS 3 Crossback E-tense	100	136	50	n.m.	CCS	320 km (WLTP)	38400
Fiat	500e	87	118	42	37	CCS	321 km (WLTP)	27900
	500e 24 kWh	70	95	24	21	CCS	180 km (WLTP)	23900
	500e Cabrio	87	118	42	37	CCS	303 km (WLTP)	30900
	500e 3+1	87	118	42	37	CCS	314 km (WLTP)	29900
Ford	Mustang Mach-E RWD (75,5 kWh)	190	258	75,5	68	CCS	450 km (WLTP)	48000
	Mustang Mach-E RWD (98,6 kWh)	210	285	98,7	88	CCS	600 km (WLTP)	56150
	Mustang Mach-E AWD (75,5 kWh)	190	258	75,5	68	CCS	420 km (WLTP)	54950
	Mustang Mach-E AWD (98,6 kWh)	248	337	98,7	88	CCS	540 km (WLTP)	64425
	Mustang Mach E-GT	340	465	98,7	88	CCS	500 km (WLTP)	n.m.
Honda	e base	100	136	35,5	32	CCS	220 km (WLTP)	34500
	e advance	113	154	35,5	32	CCS	220 km (WLTP)	37500
Hyundai	IONIQ	100	136	40,4	38,2	CCS	311 km (WLTP)	40099
	Kona 39,2 kWh	100	136	42	39,2	CCS	289 km (WLTP)	38999
	Kona 64 kWh	150	204	67,1	64	CCS	449 km (WLTP)	46499
Jaguar	I-Pace EV 320	235	320	90	84,7	CCS	470 km (WLTP)	64990
	I-Pace EV 400	294	400	90	84,7	CCS	470 km (WLTP)	80850
KIA	e-Soul 39,2 kWh	100	136	42	39,2	CCS	277 km (WLTP)	n.m.
	e-Soul 64 kWh	150	204	67,1	64	CCS	452 km (WLTP)	41590
	e-Niro 39,2 kWh	100	136	42	39,2	CCS	289 km (WLTP)	39040
	e-Niro 64 kWh	150	204	67,1	64	CCS	455 km (WLTP)	42940
Lexus	UX 300e	150	204	54,3	n.m.	CHAdEMO	315 km (WLTP)	n.m.
Maxus	EV80 (bestelwagen)	92	125	56	n.m.	CCS	192 km (WLTP)	61589
	Edeliver 3 SWB 35 kWh	90	122	35	n.m.	CCS	158 km (WLTP)	38707
	Edeliver 3 SWB 53 kWh	90	122	53	n.m.	CCS	240 km (WLTP)	43548
	Edeliver 3 LWB 35 kWh	90	122	35	n.m.	CCS	150 km (WLTP)	40522
	Edeliver 3 LWB 53 kWh	90	122	53	n.m.	CCS	230 km (WLTP)	45363
Mazda	MX-30	107	145	35,5	32	CCS	200 km (WLTP)	33490
Mercedes	EQA	140	190	66,7	n.m.	CSS	426 km (WLTP)	52750
	EQC 400 4Matic	300	408	85	80	CSS	411 km (WLTP)	76835
	eVito Tourer L	150	204	100	90	CCS	359 km (WLTP)	55540
	eVito Tourer XL	150	204	100	90	CCS	359 km (WLTP)	56195
	EQV 300 L	150	204	100	90	CCS	356 km (WLTP)	75758
	EQV 300 XL	150	204	100	90	CCS	356 km (WLTP)	76551
MG	ZS EV	105	143	44,5	42,5	CCS	263 km (WLTP)	30985
Mini	Cooper SE	135	184	32,6	28,9	CCS	234 km (WLTP)	33100

Merk	Model	Vermogen kW	Vermogen PK	Batterijcapaciteit in kWh		Snellaadstekker	Rijbereik	Prijs vanaf
				Totaal	Bruikbaar			
Nissan	Leaf	110	150	40	n.m.	CHAdEMO	270 km (WLTP)	36540
	Leaf e+	160	218	62	n.m.	CHAdEMO	385 km (WLTP)	43490
	Ariya 63 kWh	160	218	65	63	CCS	360 km (WLTP)	n.m.
	Ariya e-4ORCE 63 kWh	205	279	65	63	CCS	360 km (WLTP)	n.m.
	Ariya 87 kWh	178	242	90	87	CCS	500 km (WLTP)	n.m.
	Ariya e-4ORCE 87 kWh	225	306	90	87	CCS	500 km (WLTP)	n.m.
	Ariya e-4ORCE 87 kWh Performance	290	394	90	87	CCS	500 km (WLTP)	n.m.
	e-NV200 Evalia 5 S	80	109	40	38	CHAdEMO	200 km (WLTP)	45097
	e-NV200 Evalia 7 S	80	109	40	38	CHAdEMO	200 km (WLTP)	45702
Opel	Corsa-e	100	136	50	n.m.	CCS	337 km (WLTP)	31795
	Mokka-e	100	136	50	n.m.	CCS	324 km (WLTP)	36200
	Zafira-e Life 50 kWh	100	136	50	n.m.	CCS	230 km (WLTP)	53178
	Zafira-e Life 75 kWh	100	136	75	n.m.	CCS	330 km (WLTP)	59178
Peugeot	e-208	100	136	50	n.m.	CCS	339 km (WLTP)	32950
	e-2008	100	136	50	n.m.	CCS	310 km (WLTP)	37350
	e-Traveller 50 kWh	100	136	50	n.m.	CCS	230 km (WLTP)	54500
	e-Traveller 75 kWh	100	136	75	n.m.	CCS	330 km (WLTP)	60500
Polestar	2	300	408	78	75	CCS	470 km (WLTP)	58900
Porsche	Taycan 4s	320 (launchctrl: 390)	435 (launchctrl: 530)	79,2	71	CCS	407 km (WLTP)	110534
	Taycan Turbo	460 (launchctrl: 500)	625 (launchctrl: 680)	93,4	83,7	CCS	450 km (WLTP)	157844
	Taycan Turbo S	460 (launchctrl: 560)	625 (launchctrl: 761)	93,4	83,7	CCS	412 km (WLTP)	191724
Renault	Twizy 45	7	10	7	6,1	CCS	80 km (NEDC)	11490
	Twizy 80	13	17	7	6,1	CCS	80 km (NEDC)	12490
	Twingo Z.E.	60	82	24	22	CCS	190 km (WLTP)	19750
	Zoe R110	80	109	55	52	CCS	395 km (WLTP)	32800
	Zoe R135	100	136	55	52	CCS	385 km (WLTP)	34800
Seat	Mii Electric	61	83	36,8	32,3	CCS	260 km (WLTP)	21190
Seres	3	120	163	53,6	n.m.	CCS	329 km (WLTP)	32690
Skoda	CITIGOe iV	61	83	36,8	32,3	CCS	260 km (WLTP)	21600
	ENYAQ 50 iV	109	148	55	52	CCS	340 km (WLTP)	n.m.
	ENYAQ 60 iV	132	180	62	58	CCS	390 km (WLTP)	38500
	ENYAQ 80 iV	150	204	82	77	CCS	510 km (WLTP)	43300
	ENYAQ 80X iV	195	265	82	77	CCS	460 km (WLTP)	n.m.
	ENYAQ vRSO iV	225	306	82	77	CCS	460 km (WLTP)	n.m.
Smart	Forfour	60	82	17,6	16,7	CCS	130 km (WLTP)	24500
	Fortwo coupé	60	82	17,6	16,7	CCS	135 km (WLTP)	24000
	Fortwo cabrio	60	82	17,6	16,7	CCS	132 km (WLTP)	27000
Tesla	Model 3 Standard Plus	200	272	68,3	58	CCS/Supercharger	430 km (WLTP)	50490
	Model 3 Long Range	300	408	80,5	75	CCS/Supercharger	580 km (WLTP)	58990
	Model 3 Performance	430	585	80,5	75	CCS/Supercharger	567 km (WLTP)	64490
	Model S Long Range	350	476	100	95	Supercharger	610 km (WLTP)	84990
	Model S Performance	451	613	100	95	Supercharger	593 km (WLTP)	101990
	Model Y Long Range	258	351	75	74	CCS/Supercharger	505 km (WLTP)	63000
	Model Y Performance	340	462	75	74	CCS/Supercharger	480 km (WLTP)	70000
	Model X Long Range	350	476	100	95	Supercharger	507 km (WLTP)	93990
	Model X Performance	451	613	100	95	Supercharger	487 km (WLTP)	110990
Volkswagen	e-up!	61	83	36,8	32,3	CCS	256 km (WLTP)	23450
	e-Golf	100	136	35,8	32	CCS	230 km (WLTP)	34005
	ID.3 58 kWh	150	204	62	58	CCS	425 km (WLTP)	35650
	ID.3 77 kWh	150	204	82	77	CCS	547 km (WLTP)	39550
	ID.4	150	204	82	77	CCS	489 km (WLTP)	47280
Volvo	XC40 P8 Recharge	300	408	78	75	CCS	400 km (WLTP)	62900

MARKTOVERZICHT PLUG-IN HYBRIDES, CNGS

Merk	Model	Vermogen kW	Vermogen PK	Batterijcapaciteit in kWh		Snellaadstekker	Rijbereik	Prijs vanaf
				Totaal	Bruikbaar			
Audi	E-tron 50 Quattro	230	315	71	64,7	CCS	336 km (WLTP)	70950
	E-tron 55 Quattro	300	411	95	86	CCS	436 km (WLTP)	83500
	E-tron S Quattro	370	507	95	86	CCS	364 km (WLTP)	97110
	E-tron Sportback 50 Quattro	230	315	71	64,7	CCS	347 km (WLTP)	72960
	E-tron Sportback 55 Quattro	300	411	95	86	CCS	446 km (WLTP)	85510
	E-tron S Sportback Quattro	370	507	95	86	CCS	370 km (WLTP)	99120
BMW	i3	125	171	42,2	37,9	CCS	260 km (NEDC)	40750
	i3s	135	185	42,2	37,9	CCS	260 km (NEDC)	44399
	iX3	210	286	80	74	CCS	510 km (NEDC)	68500
	iX	+300	+500	+100	n.m.	CCS	600 km (WLTP)	n.m.
Citroen	Ami	6	8	5,5	n.m.	n.m.	75 km (WLTP)	n.m.
	Ë-C4	100	136	50	n.m.	CCS	350 km (WLTP)	35600
DS	DS 3 Crossback E-tense	100	136	50	n.m.	CCS	320 km (WLTP)	38400
Fiat	500e	87	118	42	37	CCS	321 km (WLTP)	27900
	500e 24 kWh	70	95	24	21	CCS	180 km (WLTP)	23900
	500e Cabrio	87	118	42	37	CCS	303 km (WLTP)	30900
	500e 3+1	87	118	42	37	CCS	314 km (WLTP)	29900
Ford	Mustang Mach-E RWD (75,5 kWh)	190	258	75,5	68	CCS	450 km (WLTP)	48000
	Mustang Mach-E RWD (98,6 kWh)	210	285	98,7	88	CCS	600 km (WLTP)	56150
	Mustang Mach-E AWD (75,5 kWh)	190	258	75,5	68	CCS	420 km (WLTP)	54950
	Mustang Mach-E AWD (98,6 kWh)	248	337	98,7	88	CCS	540 km (WLTP)	64425
	Mustang Mach E-GT	340	465	98,7	88	CCS	500 km (WLTP)	n.m.
Honda	e base	100	136	35,5	32	CCS	220 km (WLTP)	34500
	e advance	113	154	35,5	32	CCS	220 km (WLTP)	37500
Hyundai	IONIQ	100	136	40,4	38,2	CCS	311 km (WLTP)	40099
	Kona 39,2 kWh	100	136	42	39,2	CCS	289 km (WLTP)	38999
Jaguar	Kona 64 kWh	150	204	67,1	64	CCS	449 km (WLTP)	46499
	I-Pace EV 320	235	320	90	84,7	CCS	470 km (WLTP)	64990
KIA	I-Pace EV 400	294	400	90	84,7	CCS	470 km (WLTP)	80850
	e-Soul 39,2 kWh	100	136	42	39,2	CCS	277 km (WLTP)	n.m.
Lexus	e-Soul 64 kWh	150	204	67,1	64	CCS	452 km (WLTP)	41590
	e-Niro 39,2 kWh	100	136	42	39,2	CCS	289 km (WLTP)	39040
	e-Niro 64 kWh	150	204	67,1	64	CCS	455 km (WLTP)	42940
	UX 300e	150	204	54,3	n.m.	CHAdeMO	315 km (WLTP)	n.m.
Maxus	EV80 (bestelwagen)	92	125	56	n.m.	CCS	192 km (WLTP)	61589
	Edeliver 3 SWB 35 kWh	90	122	35	n.m.	CCS	158 km (WLTP)	38707
	Edeliver 3 SWB 53 kWh	90	122	53	n.m.	CCS	240 km (WLTP)	43548
	Edeliver 3 LWB 35 kWh	90	122	35	n.m.	CCS	150 km (WLTP)	40522
	Edeliver 3 LWB 53 kWh	90	122	53	n.m.	CCS	230 km (WLTP)	45363
Mazda	MX-30	107	145	35,5	32	CCS	200 km (WLTP)	33490
Mercedes	EQA	140	190	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.
	EQC 400 4Matic	300	408	85	80	CSS	411 km (WLTP)	76835
	eVito Tourer L	150	204	100	90	CCS	359 km (WLTP)	55540
	eVito Tourer XL	150	204	100	90	CCS	359 km (WLTP)	56195
	EQV 300 L	150	204	100	90	CCS	356 km (WLTP)	75758
	EQV 300 XL	150	204	100	90	CCS	356 km (WLTP)	76551
	MG	ZS EV	105	143	44,5	42,5	CCS	263 km (WLTP)
Mini	Cooper SE	135	184	32,6	28,9	CCS	234 km (WLTP)	33100
Nissan	Leaf	110	150	40	n.m.	CHAdeMO	270 km (WLTP)	36540
	Leaf e+	160	218	62	n.m.	CHAdeMO	385 km (WLTP)	43490
	Ariya 63 kWh	160	218	65	63	CCS	360 km (WLTP)	n.m.

Stop met twijfelen. Start met rijden.



Movement that inspires

Hybride, plug-in hybride of elektrisch. Ontdek de fiscaal voordelige geëlektrificeerde Kia die bij u past. Met een geëlektrificeerde Kia geniet u niet alleen van elke rit, maar ook van een mooi belastingvoordeel, **tot 100%⁽¹⁾ fiscaal aftrekbaar.**

Ga langs bij uw Kia dealer of surf naar kia.be.

New 4AS

Ninoofsesteenweg 570

1070 Anderlecht

02 425 26 20

www.4as.be

0 - 6,4 l/100 km (WLTP) 0 - 146 g/km (WLTP)

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig. GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

(1) Gebaseerd op de geldende wetgeving op 01/01/2021. Kia Motors Belgium is niet verantwoordelijk voor eventuele wijzigingen in de regelgeving.

* 7 jaar garantie of 150.000 km (wat het eerst wordt bereikt, zonder kilometerbeperking gedurende de eerste 3 jaar). ** Foto ter illustratie. V.U.:



Merk	Model	Vermogen kW	Vermogen PK	Batterijcapaciteit in kWh		Snellaadstekker	Rijbereik	Prijs vanaf
				Totaal	Bruikbaar			
	Ariya e-4ORCE 63 kWh	205	279	65	63	CCS	360 km (WLTP)	n.m.
	Ariya 87 kWh	178	242	90	87	CCS	500 km (WLTP)	n.m.
	Ariya e-4ORCE 87 kWh	225	306	90	87	CCS	500 km (WLTP)	n.m.
	Ariya e-4ORCE 87 kWh Performance	290	394	90	87	CCS	500 km (WLTP)	n.m.
	e-NV200 Evalia 5 S	80	109	40	38	CHAdeMO	200 km (WLTP)	45097
	e-NV200 Evalia 7 S	80	109	40	38	CHAdeMO	200 km (WLTP)	45702
Opel	Corsa-e	100	136	50	n.m.	CCS	337 km (WLTP)	31795
	Mokka-e	100	136	50	n.m.	CCS	324 km (WLTP)	36200
	Zafira-e Life 50 kWh	100	136	50	n.m.	CCS	230 km (WLTP)	53178
	Zafira-e Life 75 kWh	100	136	75	n.m.	CCS	330 km (WLTP)	59178
Peugeot	e-208	100	136	50	n.m.	CCS	339 km (WLTP)	32950
	e-2008	100	136	50	n.m.	CCS	310 km (WLTP)	37350
	e-Traveller 50 kWh	100	136	50	n.m.	CCS	230 km (WLTP)	54500
	e-Traveller 75 kWh	100	136	75	n.m.	CCS	330 km (WLTP)	60500
Polestar	2	300	408	78	75	CCS	470 km (WLTP)	58900
Porsche	Taycan 4s	320 (launchctrl: 390)	435 (launchctrl: 530)	79,2	71	CCS	407 km (WLTP)	110534
	Taycan Turbo	460 (launchctrl: 500)	625 (launchctrl: 680)	93,4	83,7	CCS	450 km (WLTP)	157844
	Taycan Turbo S	460 (launchctrl: 560)	625 (launchctrl: 761)	93,4	83,7	CCS	412 km (WLTP)	191724
Renault	Twizy 45	7	10	7	6,1	CCS	80 km (NEDC)	11490
	Twizy 80	13	17	7	6,1	CCS	80 km (NEDC)	12490
	Twingo Z.E.	60	82	24	22	CCS	190 km (WLTP)	19750
	Zoe R110	80	109	55	52	CCS	395 km (WLTP)	32800
	Zoe R135	100	136	55	52	CCS	385 km (WLTP)	34800
Seat	Mii Electric	61	83	36,8	32,3	CCS	260 km (WLTP)	21190
Seres	3	120	163	53,6	n.m.	CCS	329 km (WLTP)	32690
Skoda	CITIGOe iV	61	83	36,8	32,3	CCS	260 km (WLTP)	21600
	ENYAQ 50 iV	109	148	55	52	CCS	340 km (WLTP)	n.m.
	ENYAQ 60 iV	132	180	62	58	CCS	390 km (WLTP)	38500
	ENYAQ 80 iV	150	204	82	77	CCS	510 km (WLTP)	43300
	ENYAQ 80X iV	195	265	82	77	CCS	460 km (WLTP)	n.m.
	ENYAQ vRSO iV	225	306	82	77	CCS	460 km (WLTP)	n.m.
Smart	Forfour	60	82	17,6	16,7	CCS	130 km (WLTP)	24500
	Fortwo coupé	60	82	17,6	16,7	CCS	135 km (WLTP)	24000
	Fortwo cabrio	60	82	17,6	16,7	CCS	132 km (WLTP)	27000
Tesla	Model 3 Standard Plus	200	272	68,3	58	CCS/Supercharger	430 km (WLTP)	50490
	Model 3 Long Range	300	408	80,5	75	CCS/Supercharger	580 km (WLTP)	58990
	Model 3 Performance	430	585	80,5	75	CCS/Supercharger	567 km (WLTP)	64490
	Model S Long Range	350	476	100	95	Supercharger	610 km (WLTP)	84990
	Model S Performance	451	613	100	95	Supercharger	593 km (WLTP)	101990
	Model Y Long Range	258	351	75	74	CCS/Supercharger	505 km (WLTP)	63000
	Model Y Performance	340	462	75	74	CCS/Supercharger	480 km (WLTP)	70000
	Model X Long Range	350	476	100	95	Supercharger	507 km (WLTP)	93990
	Model X Performance	451	613	100	95	Supercharger	487 km (WLTP)	110990
Volkswagen	e-up!	61	83	36,8	32,3	CCS	256 km (WLTP)	23450
	e-Golf	100	136	35,8	32	CCS	230 km (WLTP)	34005
	ID.3 58 kWh	150	204	62	58	CCS	425 km (WLTP)	35650
	ID.3 77 kWh	150	204	82	77	CCS	547 km (WLTP)	39550
	ID.4	150	204	82	77	CCS	489 km (WLTP)	47280
Volvo	XC40 P8 Recharge	300	408	78	75	CCS	400 km (WLTP)	62900

NIEUWE F-PACE PLUG-IN HYBRID

ONVERGETELIJK



VANAF € 549 PER MAAND*

De Nieuwe F-PACE P400e is een SUV die je niet snel vergeet. Zijn uitgesproken design en uitgebreide standaarduitrusting geven je dat speciale gevoel waar Jaguar voor bekend staat. Zijn nieuwe Plug-In Hybrid motor, met een CO₂-uitstoot van 49 g/km (WLTP), is goed voor een fiscale aftrek van 96%. Neem geen genoegen met het gewone, ontdek nu hoe opwindend een SUV kan zijn.

Ontdek alle Saloncondities bij uw Jaguar verdeler of op jaguar.be.



2,2-2,5 L/100KM. CO₂ : 49-57 G/KM (WLTP)

Jaguar Care standaard. Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig. Milieu-informatie (KB 19/03/04): jaguar.be. Geef voorrang aan veiligheid. Promoties tot stand gekomen door een gezamenlijke inspanning van de verdelers en Jaguar Land Rover Belux. *Financiële renting met aankoopoptie van 20 %, over een periode van 60 maanden. Enkel bestemd voor professionele doeleinden. Onder voorbehoud van aanvaarding van uw dossier door Jaguar Land Rover Financial Services, handelsnaam van FCA Bank, Belgisch filiaal van FCA Bank S.p.A., verhuurder, Jules Cockxstraat 8-10, 1160 Oudergem met als maatschappelijke zetel Corso Agnelli 200, 10135 Torino - Italië. RPR: Brussel. KBO: 0699.630.712. Catalogusprijs van het voertuig: € 59.909,09 excl. btw, voorschot van € 14.967,68 excl. btw. Aanbod geldig zolang de voorraad strekt en uiterlijk tot 31/01/2021.

DE KLEINE RANGE ROVER EN LAND ROVER GAAN HYBRIDE!

'Above & Beyond': wanneer je 'Land Rover' en 'natuur' in 1 zin ziet staan, gaat dit meestal over haar capaciteit om die met weinig problemen te doorkruisen, niet over haar inspanningen om de natuur te bewaren. Ecologie heeft nooit erg hoog in het vaandel gestaan van dit prestigieuze merk maar daar is sinds kort verandering in gekomen. De grotere modellen in het gamma hebben al even een plug-inhybride en sinds eind 2020 is het de beurt aan de kleine broertjes: De Range Rover Evoque en de Land Rover Discovery Sport.

TEKST & FOTO'S: PIETERJAN BOGAERT



EEN EXCUUS VOOR VEEL PK'S?

Vandaag is de impact van voertuigen op de gezondheid van onze planeet niet meer te ontkennen. Dat is ook Land Rover niet ontgaan. De roep vanuit de bevolking en het strenge oog van Europa verplicht alle merken er toe de CO₂ uitstoot tot een minimum te beperken. Het antwoord van Land Rover op dit vraagstuk komt in de vorm van een driecilinder 1.5-liter benzinemotor van 200 pk op de de voorwielen, en een elektromotor van 109 pk op de achterwielen, goed voor 309 paarden gecombineerd. Voldoende om de helemaal-niet-zo-kleine wagens naar 100 te stuwen in 6.6 (Evoque) – 6.8 (Discovery Sport) seconden wanneer de motoren samen werken. De zoveelste 'fake' plug-inhybrides die het elektro-aspect aangrijpen om meer pk's te verkrijgen? Het verbaast u misschien maar neen, eigenlijk niet.

ALLE KLEINSTE MODELLEN KUNNEN GROEN GAAN

Beide wagens staan op een gloednieuw chassis, het PTA-platform (kort voor Premium Transverse Architecture) en die stelt de ecologische toekomst van Jaguar/ Land Rover veilig. Deze nieuwe structuur geeft niet alleen 2 centimeter extra beenruimte aan de passagiers, maar voorziet voldoende plaats om alle toekomstige kleinere Jaguar en Land Rover modellen van een batterijpakket te voorzien. De 15 kWh-accu's die in deze premium offroaders zitten geïnstalleerd geven op een zonnige dag een realistisch rijbereik van 60 puur elektrische kilometers. Zolang de 135 km/uur niet overschreden wordt en het gaspedaal niet al te diep ingedrukt wordt redt de elektromotor het zonder enige hulp. Het opgegeven ijsbeevriendelijke rijbereik zou ruimschoots voldoende moeten zijn voor de dagelijkse ver-





plaatsingsnood van de gemiddelde Belg. Wordt er toch verder gereden waardoor de batterij de handdoek in de ring moet gooien, dan blijkt de strijd toch nog niet helemaal gestreden. Het plug-insysteem vormt zich moeiteloos om naar een conventionele hybride waardoor de batterij zichzelf oplaadt met energie die vrij komt door te rijden en remmen. Het resultaat is een permanente elektrische ondersteuning bij het vertrekken vanuit stilstand tot 30 km per uur, zelfs wanneer er beweerd wordt dat alle stroom op is.

Wanneer er echter enkel op benzine wordt gereden komt het twijfelende karakter van de automaat naar boven. Als een haas aarzelt en panikeert de automaat bij een sportieve rijstijl door laat te reageren bij het optrekken en te lang in een lage versnelling te blijven wanneer het manoeuvre voltrokken is. De elektromotor slaagt er fijn in die reacties te verhullen, wat een extra reden is om de wagen telkens aan de stekker te hangen. Eenmaal de rit tot zijn einde is gekomen laadt de batterij volledig op in slechts 2 uurtjes via een wallbox. Via een normale stekker doet hij er een kleine 5 uur over.

ECOLOGISCH VERANTWOORD DUS?

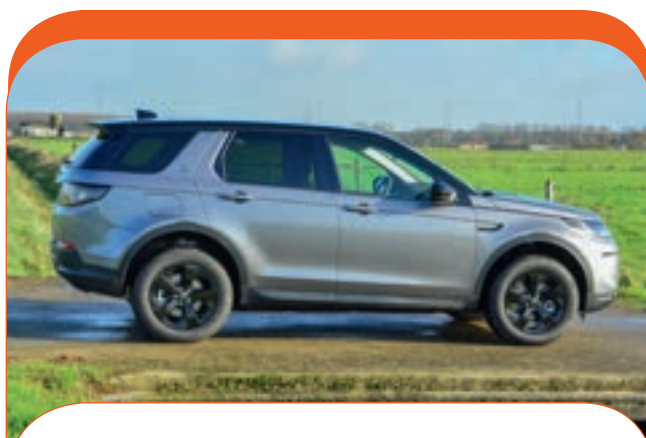
Het vernieuwde chassis, de slimme en efficiënte werking van het plug-in-hybridesysteem en de algemene uitstoot van 48g CO₂ per 100 km bewijst dat Land Rover het groener maken van haar vloot erg serieus neemt. Dat voel je ook in de portefeuille, als particulier spaar je een mooie duit uit aan de pomp en als zelfstandige of bedrijf geniet je van bijna 100% fiscale aftrekbaarheid. Ook de overheid vindt ze dus ecologisch.

GROENER ÉN BETER

De ecologische transformatie lukt zonder enig compromis op de kwaliteit die we gewend zijn van Land Rover / Range Rover. Beide modellen hebben niet alleen een nieuw platform maar ook een vernieuwde snuit, herwerkt achterste én gemoderniseerd interieur. Toch een hele stap vooruit op de reeds geslaagde voorgangers.

Het exterieur van beide modellen volgt de designtaal gezet door de Range Rover Velar geaccentueerd door scherpere lichten. Het interieur van de Evoque is met een extra scherm meer dynamisch en geeft een sportief cockpit-gevoel terwijl de Discovery Sport een sterke SUV-ervaring achter

laat, een tikkeltje extra comfort voorziet en heel wat praktischer uit de hoek komt door een grotere koffer en ruimer interieur. De materiaalkeuze in beide wagens is van een hoger niveau dan de voorgangers en zelfs op de plaatsen waar er weinig tot niet aangeraakt wordt is de materiaalkeuze bovenmaats. Het multimediasysteem van beide wagens is net vervangen door het nieuwe PiVi-systeem en dat is een grote stap in de goede richting. Het nieuwe systeem oogt mooi en overzichtelijk, is erg snel en heeft veel mogelijkheden tot personalisatie. Zo werkt Land Rover één van de weinig overgebleven werkpuntjes netjes weg.



Met een startprijs van 55.990 euro voor de Discovery Sport P300e PHEV en 57.400 euro voor de Evoque P300e PHEV leg je dan ook de duiten neer voor deze ecologische en kwalitatieve evolutie. Hiervoor krijg je wagens met een uitstekende materiaalkeuze in het interieur, heel wat prestige, voldoende off-roadcapaciteiten (indien de batterij is opgeladen) en een erg comfortabele rijervaring.

SERENGETI®

THE MOST ADVANCED EYEWEAR

OPTIEK D. VLEERACKER

Vijfhoek 12

2800 Mechelen

015 41 45 67

www.optiekvleeracker.be

OPTIEK CLAEYS

Heldenlaan 14

9620 ZOTTEGEM

09 360 17 00

www.optiekclaeys.be

BODART OPTICIENS

33 rue Royale

1000 Bruxelles

02 219 30 60

www.bodartopticiens.be

OPTIVUE

Doorniksestraat 25

8500 Kortrijk

056 25 54 56

www.optivue.be

OPTIEK LAMMERANT

Gaverssteenweg 44

9800 Deinze

09 386 22 73

www.optieklammerant.be



**A
TRUE
AMERICAN
ICON**

SERENGETI®



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 | www.leroulis.be

85%
verkocht



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

Informatie en verkoop

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

ELEKTRIFICATIE BIJ CLIO, MEGANE EN CAPTUR

RENAULT E-TECH GAMMA VOOR IEDEREEN

Onder de benaming E-TECH breidt de groep Renault zijn gamma uit. Tegen 2022 voorzien ze 8 volledige elektrische modellen en 12 geëlektrificeerde modellen. Duurzame mobiliteit voor iedereen.

TEKST: FILIP DEWULF

AUTOSPORT ALS INSPIRATIE

De deelname in Formule 1 heeft een rol gespeeld in de ontwikkeling van de hybride aandrijflijnen van Renault. Dankzij die kennisoverdracht uit de autosport koppelen de E-TECH aandrijflijnen rijplezier aan de hoge efficiëntie wat energierecuperatie en –gebruik betreft.

Een verbrandingsmotor gecombineerd met twee elektromotoren en een centrale batterij. En dit gekoppeld aan een multimodeversnellingsbak met klauwkoppelingen. Dankzij de combinatie met elektromotoren maak de versnellingsbak het mogelijk om zuiver elektrisch te vertrekken. Dat dringt de onderbrekingen tijdens schakelovergangen terug, wat het rijcomfort het rijcomfort en de prestaties ten goede komt.

RIJPLEZIER EN EFFICIËNTIE COMBINEREN

De nieuwe generatie 1.6 liter benzinemotoren werden speciaal voor deze toepassing aangepast. De elektromotor wordt gecombineerd met een high-voltage starter, naast de eerder vernoemde multimodeversnellingsbak.

De Clio E-TECH Hybrid heeft een batterijcapaciteit van 1,2 Kwh. De Megane en Captur E-TECH Plug-in Hybrid doen het met een batterij van 9,8 Kwh. Renault belooft een elektrisch rijbereik tot 65 km. Zuiver elektrisch vertrekken is steeds van doen, waardoor het koppel onmiddellijk beschikbaar is en alerte reacties voor rijplezier zorgen. Op basis van de acceleratie, nodige vermogen en gelegenheden om de batterij op te laden, kiest de wagen welke motor vereist is.

Daarnaast is er de energierecuperatie tijdens het vertragen of bij remmen. Opladen van de batterij gebeurt wanneer de bestuurder zijn voet van het gaspedaal haalt. In dit geval fungeert de elektrische hoofdmotor als een generator. Hierdoor wordt kinetische energie tijdens het vertragen gerecupereerd om deze vervolgens om te zetten in elektrische energie die wordt opgeslagen in de batterij. Bij gebruik van de B-modus van de versnellingspook, stijgt de recuperatie van de energie nog meer. Het regeneratief remsysteem bestaat er dan weer in de auto te laten vertragen door de traditionele trap op het rempedaal, waardoor de auto vertraagt via het elektrisch systeem. Dit wordt aangevuld via de mechanische remwerking via de remblokken. Ook hier wordt geremd op de elektrische motor en recupereert deze het overschot aan energie dat ook naar de batterij gaat.

PRESTATIES EN VERBRUIK

De Clio E-TECH Hybrid levert 140 pk en zorgt in 6,9 seconden voor een acceleratie van 80 naar 120 km/u. Tot een snelheid van 70 à 75 km/u kan de Clio volledig elektrisch blijven rijden. Het verbruik beperkt zich in gemengde cyclus tot 5.1 liter per 100 km volgens WLTP-norm. Dit komt overeen met een CO₂-uitstoot van slechts 96 g/km.

De Captur E-TECH Plug-In Hybrid met 160 pk stelt zich dan weer tevreden met 1,7 liter benzine over de gemengde cyclus en de uitstoot blijft beperkt tot 37 g/km. De aanpassing naar de diverse motoren gebeurt via het Easy Link mediasysteem. Dit kan automatisch, maar de bestuurder kan dit ook zelf bepalen. Opladen gebeurt in 3 tot 5 uur, afhankelijk van de stekker.

TIJD VOOR EEN NIEUWE WAGEN? GA VOOR CNG

Kiezen voor een auto op CNG is kiezen voor een makkelijke overstap naar groener rijden. DATS 24, de brandstofspecialist van Colruyt Group, trekt dan ook volop de kaart van CNG (Compressed Natural Gas of aardgas voor voertuigen). Het is hét betaalbare, comfortabele en duurzame alternatief voor diesel en benzine. Op cng.dats24.be doet de brandstofspecialist alles uit de doeken over CNG.

TEKST & FOTO'S: DATS 24

DE VOORDELEN VAN CNG:

- Lage prijzen
- Meer dan 140 tankstations (waarvan ruim 80 in het DATS 24-netwerk)
- Breed aanbod wagens
- Beter voor klimaat & leefmilieu
- Hetzelfde rijcomfort

Eerst en vooral: CNG is een slimme budgetkeuze. Een CNG-wagen is voordeliger dan diesel- of benzinewagens op vele vlakken. Je tankt goedkoper, rijdt goedkoper en je geniet de laagste tarieven voor het BIV én de jaarlijkse verkeersbelasting.

Met 1 kg CNG geraak je even ver als met 1 l diesel. Door goedkoper te tanken rijd je met CNG dus automatisch 40 tot 60 % goedkoper. De motor van een CNG-wagen gaat ook langer mee dan de motor van een diesel- of benzineauto. Dat komt omdat de verbranding properder en zuiverder is. De motor trilt minder, wat minder slijtage veroorzaakt. Een CNG-wagen stoot bovendien geen roet uit, waardoor er geen nood is aan een roetfilter die op tijd en stond vervangen moet worden. Je moet dus minder snel opnieuw uitkijken naar een nieuwe wagen.

Met een CNG-wagen zit je ook goed voor de nieuwe manier van BIV-berekening die begin 2021 geïntroduceerd werd. Vanaf nu wordt actiever rekening gehouden met de CO₂-uitstoot van een wagen. Aangezien dat bij een CNG-wagen tot 30 % minder is, geniet je van de laagste tarieven bij je BIV en wegentaks.



BREED NETWERK TANKSTATIONS, BREED AANBOD WAGENS

Je kan in België al CNG tanken in 145 tankstations van verschillende brandstofspecialisten, van Middelkerke over Namen tot Eupen. 83 daarvan zijn van DATS 24 en er komen er doorheen 2021 nog meer bij. En ook in het buitenland tank je steeds vlotter CNG.

Het beschikbare aanbod CNG-modellen bij wagenfabrikanten beantwoordt ook aan alle no-

VISIE COLRUYT GROUP DUURZAME MOBILITEIT & EIGEN FLEET

CNG-SPECIALIST MAARTEN VAN HOUDENHOVE AAN HET WOORD:

Wie met de wagen rijdt, is best bereid inspanningen te leveren voor het klimaat en voor een betere gezondheid. En aangezien duurzaamheid een gezond evenwicht inhoudt tussen ecologie en economie, is ook de keuze voor een CNG-wagen een slimme keuze. Maarten Van Houdenhove is PR- en persverantwoordelijke bij DATS 24 en hun CNG-specialist: *“De automobilist wil wel vergroenen, maar met behoud van z'n gekende comfort en zonder meerkost. Zeker CNG-wagens bieden het grote voordeel van goedkoper en overal inzetbaar te zijn, én een wezenlijke bijdrage te leveren aan een gezondere leefomgeving. Bij DATS 24 pleiten we er dus voor om op die alternatieven in te zetten die de hoogste ecoscore halen. Naast elektrisch rijden en rijden op waterstof, is dat CNG.”*

den die bestuurders vandaag hebben. Europese fabrikanten als Audi, Seat, Skoda en Volkswagen bieden verschillende modellen aan, van een break tot een SUV. Skoda en Volkswagen besloten zelfs een CNG-variant te maken van hun populairste wagens, de Octavia Break en de Golf. In de vraagprijs en de motorprestaties merk je ook geen verschil.

CNG: HOOGSTE ECOSCORE NA DE 100 % ELEKTRISCHE EN WATERSTOFWAGENS

CNG is veel milieuvriendelijker dan klassieke fossiele brandstoffen. Het stoot heel wat minder schadelijke stoffen uit dan diesel of benzine: veel minder fijnstof, minder CO₂ en veel minder stikstofoxiden (NO_x).

Vandaag rijden er meer dan 22.250 wagens op CNG op de Belgische wegen. In de ecoscore halen CNG-wagens gemiddeld een score van 78/100. De ecoscore is een schaal die aangeeft hoe milieuvriendelijk een wagen is. In verhouding tot auto's op CNG, krijgen diesel- en benzineauto's respectievelijk maar 56 en 66 op 100. En ook hybride en plug-in hybride wagens scoren lager. Boven CNG vind je dan weer wagens op waterstof (H₂) en full-electric auto's. Dankzij deze hoge ecoscore in combinatie met het rijcomfort, een veel lagere prijs aan de pomp en een breed aanbod wagens, wordt CNG weleens de ideale 'transitie' genoemd naar groenere mobiliteit. De uitstoot bevat ook geen roet, benzeen of kankerverwekkende stoffen.

Verhouding uitstoot CNG t.o.v. diesel:

- 16 % CO₂
- 76 % NO_x
- 72 % fijnstof

Verhouding uitstoot CNG t.o.v. benzine:

- 30 % CO₂
- 74 % NO_x
- 77 % fijnstof

HETZELFDE COMFORT IN RIJDEN EN TANKEN

Een CNG-wagen rijdt opmerkelijk stiller dan een diesel- of benzineauto en is toch even performant. De wagen behoudt ook zijn volledige kofferruimte. En hij is geschikt voor korte en lange ritten, waar hij een streepje voor heeft op full-electric wagens. Bovendien tank je CNG op dezelfde manier als andere brandstoffen: gewoon aan de pomp met een tankpistool die je aan je wagen koppelt. Weinig verschil in je comfort, alle verschil voor het milieu.

De conclusie is duidelijk: als je op zoek bent naar een nieuwe wagen en je wil overstappen naar een groener, betaalbaar en comfortabel alternatief voor een diesel- of benzineauto, dan is CNG de way to go. Vandaag hebben volgende merken CNG-modellen in hun gamma: Audi, SEAT, Skoda, Volkswagen, Fiat, SsangYong en Chinese nieuwkomers BAIC en DFSK. Vraag je autodealer naar hun CNG-aanbod!



MAXUS EV80

EEN STILLE WERKKRACHT

Nu elektrische personenwagens steeds meer ingeburgerd raken, zien we dat de elektrificatie zich ook steeds meer begint door te zetten in de (lichte) transportsector, en net zoals we het hebben gezien bij elektrische personenwagens, duiken hier ook enkele nieuwe merken op, die een stukje van de markt willen inpikken. Het Chinese Maxus is zo'n merk dat, met de EV80 en de eDeliver 3, twee helemaal elektrische bestelwagens produceert die je sinds enige tijd ook in België kan krijgen.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE – FOTO'S: MAXUS

EDELIVER 3

Voor we aan het testverslag van de Maxus EV80 komen, willen we eerst kort de Maxus eDeliver 3 voorstellen. Dit is het kleinste broertje uit de Maxus-familie. Deze compacte bestelwagen is beschikbaar met een korte of lange wielbasis. In de versie met de korte wielbasis beschik je over een laadruimte van 4,8 m³, in de versie met lange wielbasis kan je 6,3 m³ aan materiaal of pakjes transporteren. Zowel de eDeliver 3 met lange wielbasis als die met korte wielbasis zijn verkrijgbaar met een 35 kWh of een 53 kWh batterij. Met de kleine accu kom je in gecombineerd verkeer ongeveer 150 kilometer ver, de zwaardere batterij geeft er pas de brui aan na meer dan 230 kilometer. Als je enkel stadsverkeer doet, kan je met de zwaardere batterij zelfs 340 kilometer rijden zonder opnieuw te moeten opladen.

Maxus maakt deel uit van het Chinese SAIC motor, en dat is meteen de grootste autofabrikant in China, ze produceren bv. ook de nieuwe MG. De bestelwagens van Maxus hebben hun degelijkheid dus al ruimschoots kunnen bewijzen in het Verre Oosten, vooraleer ze de stap maakten naar Europa. Deze compacte bestelwagen is makkelijk wendbaar, en dus ideaal geschikt voor stadsverkeer, zeker omdat hij beschikt over tal van rijhulpsystemen die het risico op ongevallen beperken. In de korte versie kan je de eDeliver 3 met de 35 kWh accu kopen vanaf dan € 31.990 (excl. BTW), voor de versie met de 53 kWh batterij, betaal je € 35.990 (excl. BTW). Voor de lange versie betaal je telkens € 1.500 extra.

DE EV80 AAN DE TAND GEVOELD

De Maxus EV80 is beschikbaar als bestelwagen, chassis met cabine of minibus met max. negen zitplaatsen, of voor het vervoer van vier rolstoelen. Wij voelden enkele dagen de EV80 bestelwagen aan de tand.

De EV80 is een uit de kluiten gewassen 'camionette'. Met een lengte van 5,7 meter, een laadruimte die 1,92 meter hoog is, 3,3 meter lang en 1,8 meter breed, beschik je over een maximale laadruimte van 11,6 m³. Daarmee is deze bestelwagen meteen ook inzetbaar voor een heleboel doeleinden, maar uiteraard zal je er moeten rekening mee houden dat de EV80 beschikt over een batterij van 56 kWh, die de actieradius begrenst op 154 kilometer. Dit kan ruim voldoende zijn voor een klusbedrijf dat in de (ruime) regio werken uitvoert, maar zal te weinig zijn voor een bedrijf dat dagelijks gans het land rond host om producten te gaan leveren.

Over de actieradius kunnen we na de test kort zijn. Tot vorig jaar werd deze EV80 nog verkocht met een actieradius van 190 kilometer, want gemeten volgens de NEDC norm. Ondertussen werd deze aangepast naar de WLTP norm, en teruggeschroefd naar 154 kilometer. Wij waren er na onze testrit eigenlijk van overtuigd dat een autonomie van 190 kilometer wellicht wel haalbaar zou zijn. Ok, we reden nooit echt in zwaar beladen toestand, maar deden bij het halen en brengen van de



EV80 wel heel wat snelwegkilometers, wat ook niet bevorderlijk is voor de lading van de accu. De 154 kilometer die nu worden geafficheerd zijn dus absoluut haalbaar.

HOOP VOOR DE TOEKOMST

Bestelwagens zijn niet meteen de meest propere voertuigen die je op de weg tegenkomt. Hoewel het de laatste jaren steeds beter wordt, rijden er wel nog wat CO₂- en roetuitstotende witte bestelwagens rond op Belgische wegen. Je kent ze wel, ooit spierwit, nu hier een daar een fikse deuk, de achterkant bijna zwartgeblakerd door een overdaad aan uitlaatgassen. Jaar en dag schrijven kwajongens er met de vinger 'was mij' op, gevolgd door een droevig gezichtje. Ze zijn een doorn in het oog als je houdt van ecomobiliteit, en hoe sneller ze uit het straatbeeld verdwijnen, hoe beter.

Het voelde dan ook zalig aan met de EV80 voor het eerst gas te geven, amper geluid te horen, en je al zeker geen zorgen te moeten maken dat je met die eerste tik op het gaspedaal, iemand die net achter je bestelwagen staat half vergast. We waren er dan ook instant van overtuigd dat dit een segment is waar echt nog veel winst kan worden geboekt in de fuel shift.

IN DE COCKPIT

Een nadeel bij de vorige versie van de EV80 was het gedateerde gevoel van het dashboard en het interieur in de cabine. In de versie die je nu bij de dealer vindt, en die wij konden testen, waan je je nog niet in de bestelwagen van de toekomst, maar het geheel voelt toch al een stuk moderner aan. Standaard wordt de EV80 geleverd met een radio met bluetooth, optioneel kan je kiezen voor een 10" touchscreen. Er zit geen navigatiesysteem in, maar je kan wel koppelen aan Android Auto of Apple Carplay. Belangrijker is wellicht dat je bij het kiezen voor een touchscreen, meteen een achteruitrijcamera krijgt. Wij beschikten over deze optie in onze testwagen, en zo'n achteruitrijcamera is toch een absolute plus bij een bestelwagen, al is het maar omdat je belemmerd zicht bij het parkeren of achteruitrijden er meteen wordt door opgelost. De meerprijs van € 700 voor de set met het touchscreen is zeker te verantwoorden, je krijgt er naast de achteruitrijcamera namelijk ook nog 'follow me home' bij, waardoor de lichten na het afsluiten nog even blijven branden, en de deuren worden met het kiezen voor deze optie automatisch vergrendeld tijdens het rijden. Heel veel toeters en bellen zal je niet terugvinden op deze Maxus. Hij beschikt wel over ABS en ESP, maar echt moderne veiligheidsnufjes vind je nog niet terug.



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



De bestuurderszetel en passagierszetel zijn comfortabel, je zit vrij hoog, en hebt een goed zicht op de weg. De cabine is ook meer dan ruim genoeg, waardoor je zonder probleem met drie personen vooraan kan plaatsnemen. Gebrek aan beenruimte heeft niemand, mede dankzij de volledig vlakke vloer in de cabine.

De elektromotor van de EV80 beschikt over 92 kW aan vermogen, of zo'n 125 pk. Niet bijzonder veel, maar ruim voldoende omdat je door de elektromotor direct over een heleboel vermogen beschikt. Het rijden met de EV80 gaat dan ook heel vloeiend en uiteraard moet je niet meer schakelen, wat een bijkomende plus is. De Maxus is wel beperkt tot 100 km/u, waardoor je op de snelweg steeds op het eerste rijvak zal te vinden zijn. Ook dit hoeft geen zware belemmering te zijn als je de bestelwagen grotendeels gebruikt in de stad, of voor kortere verplaatsingen. Het regende hard tijdens onze testritjes, en er was ook redelijk veel wind. De schrik dat we hiervan veel last gingen hebben op de snelweg was ongegrond. We reden natuurlijk maximum 100 km/u, maar ondervonden niet echt veel problemen met stabiliteit door enkele windstoten. Op de snelweg voel je wel de oneffenheden in de weg, maar het is zeker niet storend. Ook de rijwind en rolgeluiden hoor je, maar dat kan best komen omdat je geen motorgeluid hebt om deze een beetje te camoufleren.

Tijdens het rijden kan je op de tellerpartij de status van de batterij zien, en zie je ook steeds hoeveel kilometer je nog kan rijden. Testjes op verschillende snelheden toonden aan dat de resterende afstand relatief goed overeenkomt met de realiteit. Als je met de Maxus een relatief grote verplaatsing moet doen vooraleer je aan je klus kan beginnen, kan je hem uiteraard tijdens je werk opladen. Met een snellader kan je de EV80 opladen aan 22 kW per uur, waardoor je een lege batterij op 2,5 uur volledig opgeladen krijgt. Met een gewone wallbox duurt dit 8,5 uur.

BETAALBAAR?

Een elektrische bestelwagen is nog een stukje duurder in aankoop dan een bestelwagen met een verbrandingsmotor, en dat zal wellicht nog even zo blijven. Afhankelijk van hoe je deze Maxus binnen je onderneming zal gebruiken, kan je wel nog genieten van enkele fiscale voordelen, waardoor hij wellicht al iets interessanter wordt. Ook het verbruik zal een stuk lager liggen dan een bestelwagen met een dieselmotor.

De EV80 moet in basisversie € 50.900 kosten (excl. BTW), dat mag behoorlijk veel lijken, maar is wel een stuk minder dan enkele Europese concurrenten, zoals de Mercedes eSprinter, de Renault Master Z.E. of de VW e-Crafter. De autonomie van deze Maxus EV80 zou daarenboven wel eens de beste op de markt kunnen zijn, de uitrusting is bij de concurrentie dan weer net dat ietsje beter, maar daar betaal je dan ook extra voor.

Bedenk bij de aankoop van een nieuwe bestelwagen ook, dat het rondrijden met een elektrische bestelwagen wel eens een leuke marketingactie zou kunnen zijn. Consumenten zijn steeds meer op zoek naar bedrijven die ecologie hoog in het vaandel dragen, en door je wagenpark te elektrificeren bewijs je ook dat je echt je steentje wil bijdragen.

OVERZICHT

+

- Prijs
- Ruime Cabine
- Aanvaardbaar rijbereik van meer dan 150 km.

-

- Interieur kon nog iets moderner
- Als optie mochten er meer rijhulpsystemen beschikbaar zijn
- Rolgeluiden en rijwind



Karma is passé
— doe uw goesting!

MIEKE DE WINTER
DUURZAAM ONDERNEMER





Belgische brillencollectie met een inspirerende boodschap.

ONTDEK DE VERHALEN VAN MIEKE EN ANDERE STERKE VROUWEN
WWW.WOLFIN-EYEWEAR.BE





VOLVO V60 T6 TWIN ENGINE MOMENTUM PRO:

KLASSE MET SPORTIEVE ROOTS

In 1994 moest en zou Volvo het imago van de break een boost geven. Niet makkelijk, want destijds was een 'stationwagen' vooral een gebruiksvoorwerp voor ouderen, of gezinnen die het gebruiksgemak van een wagen verkozen boven diens looks. Om de populariteit van het model een duw te geven, werd in Göteborg dan maar besloten om een Volvo 850 Estate, een vroege voorvader van deze V60, te laten deelnemen aan het Brits toerwagenkampioenschap (BTCC), destijds een bijzonder populaire categorie in de autosport.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE



GESLAAGDE STYLING

Als jonge autosportfanaat was het een verrassend beeld om een break te zien wedijveren met productiewagens die een stuk sportiever oogden, maar toen de 850 naar het einde van het seizoen steeds betere resultaten ging rijden, groeide het besef dat zo'n stationwagen best sportief uit de hoek kon komen. De PR-stunt leek zijn doel te hebben bereikt, en effende het pad voor de volgende generaties, en misschien wel voor de stationwagens in het algemeen, om het stoffige imago voorgoed achter zich te laten.

De V60 ziet er dan ook gewoon goed uit. Langs de buitenkant is dit niet de meest sportieve break, ook niet de meest luxe, maar hij houdt mooi het midden tussen de twee, zoals we het intussen van Volvo gewoon zijn. Je ziet de V60 redelijk veel rijden, waardoor het niet de meest opvallende verschijning in het straatbeeld is, maar dat wil niet zeggen dat je met deze wagen niet wil gezien worden.

Als bestuurder is het natuurlijk belangrijker hoe het interieur van de wagen aanvoelt, daar zal je namelijk het grootste deel van je tijd doorbrengen. En eens je in de wagen stapt voelt alles direct goed aan. Degelijkheid troef, en in de versie die wij konden testen, bijzonder goed en toch zeer stijlvol afgewerkt. Zowel de chauffeur als

de passagiers hebben geen gebrek aan ruimte. Vooraan zijn beide zetels perfect op je zithouding af te stellen, achteraan kan je gerust twee volwassen personen meenemen, zonder dat ze gebrek hebben aan beenruimte. Achteraan heb je daarnaast ook een uitklapbaar tafeltje ter beschikking, en voldoende opbergruimte om spullen kwijt te kunnen tijdens iets langere ritten.

De koffer van de V60 is behoorlijk ruim te noemen, en werd een stuk groter dan bij het vorige model. Je kan er nu 529 liter in kwijt, door de achterbank neer te klappen krijg je een vlakke vloer, en kan je maar liefst 1.441 liter meesjouwen. Meer dan voldoende.

SPORTIEVE INBORST

Hoewel de bestuurderszetel uiterst comfortabel is, voelt de zitpositie in de V60, omdat je relatief laag tegen de grond zit, toch eerder sportief aan. En die sportieve zitpositie kan je indien je wil wel gebruiken. De brandstofmotor in deze V60 levert 253 pk, de elektromotor, ondersteund door een accu van 11,6 kWh, doet er nog eens 87 bovenop, waardoor je over een gecombineerd vermogen van maximum 340 pk beschikt. Bij het starten van de wagen, sta je standaard in Hybrid modus. In deze stand zal de V60 afhankelijk van het rijgedrag de optimale mix opzoeken tussen het gebruik van de brandstofmotor en de elektromotor.

In de Hybrid stand rijden gaat heel vlot, en is eigenlijk best sportief genoeg op Belgische wegen. In Hybrid mode doet de V60 eigenlijk ook het best waarvoor een plug-in hybride is gemaakt, rijden op brandstof zo economisch mogelijk combineren met elektrisch rijden. Het overschakelen tussen beide motoren voel je amper.

Afhankelijk van je gemoedstoestand is het uiteraard mogelijk om voor andere rijmodi te kiezen. Als je voor Pure kiest rij je zo ecologisch als mogelijk is. In de Pure stand zal de V60 indien mogelijk enkel gebruik maken van de elektromotor. Uiteraard moet de batterij hiervoor voldoende zijn opgeladen. De Pure stand wordt aangeraden voor stadsverkeer en heeft enkele beperkingen. Als je in Pure rijdt buiten de stad, zal de brandstofmotor automatisch geactiveerd worden eens je meer dan 125 km/u rijdt, ongeacht de lading van de batterij. Ook echt sportief rijden zal niet lukken als je in Pure rijdt. Eens je de rechervoet te kwistig gaat gebruiken, zal de brandstofmotor bijspringen. Normaal zal je dit echter niet gaan doen in stadsverkeer, om echt sportief te rijden beschik je namelijk over de Power stand.

Deze Power stand is altijd beschikbaar, ongeacht de status van de accu. En in deze instelling kan je echt de sportieve inborst van de V60 voelen. Alle paarden worden losgelaten, zowel voor- als achterwielaandrijving worden geactiveerd, de vering wordt een beetje strakker, het sturen wordt directer en de versnellingsbak schakelt sportiever. In deze stand laat de V60 echt zijn tanden zien, en als bestuurder lach je ook de tanden bloot. Het rijgedrag is in de Power stand echt goed, bochten worden precies aangesneden, op elke handeling die je doet wordt uiterst snel gereageerd. Gecombineerd met de sportieve zithouding voelt deze Volvo dus echt wel pittig aan.

Als je voor jezelf de optimale rijervaring wil aanmaken, kan dit in de stand Individual. Hier bepaal je zelf op basis van de bestaande modi, hoe de V60 zich zal gedragen. Dit kan sportiever zijn of ecologischer, geheel naar

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

| TENSEN JUWELIERS

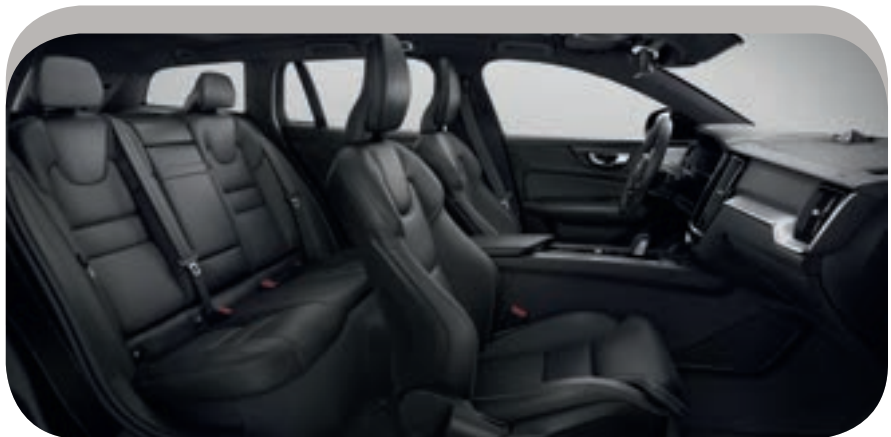
Huidevettersstraat 46 / 2000 Antwerpen
03 231 98 98 / www.tensen.be

je eigen voorkeur. De wagen zal nog steeds in Hybrid starten, maar je kan als je wenst snel schakelen naar je gepersonaliseerde instellingen.

Afhankelijk van de gekozen instellingen zal ook het dashboard wijzigen. Zo is er in de ecologische standen meer aandacht voor de status van de batterij en het powermanagement, ga je de sportievere toer op, krijg je de toerenteller en snelheidsmeter prominenter in beeld. Zoals bekend is ook deze Volvo gelimiteerd op een maximumsnelheid van 180 km/u, want hoe sportief je het ook wil, bij Volvo komt veiligheid altijd op de eerste plaats. Ook de adaptive cruise control en de rijbaanassistentie doen hun werk helemaal naar behoren, waardoor een korte onoplettendheid feilloos kan gecorrigeerd worden.

VEILIGHEID VOOROP

Alle instellingen, maar ook het infotainmentsysteem, zijn te regelen via de middenconsole, en alles is af te lezen op een verticaal geplaatst touchscreen. Dit lijkt ons iets minder handig dan een horizontaal scherm, en blijft een beetje wennen. Eens je het onder de knie hebt wordt het wel makkelijker om door de verschillende schermen te scrollen, die je heel wat informatie bieden over je de wagen. Ook de navigatie en radio zijn via het touchscreen zeer intuïtief te bedienen. Uiteraard is het ook makkelijk om je telefoon te koppelen en Android Auto of Apple Carplay te gebruiken.



Om het rijden met de Volvo V60 zo veilig mogelijk te maken, zitten op de V60 heel wat veiligheidssystemen. Volvo City Safety zorgt ervoor dat er potentiële ongevallen worden vermeden door het inzetten van verschillende camera's die continu je situatie in het verkeer inschatten. Indien de V60 het echt nodig acht zal hij ingrijpen door bv. automatisch te remmen. Het City Safety systeem is volgens Volvo het enige systeem op de markt dat voetgangers en fietsers kan detecteren en onderscheiden. Volgens een persbericht uit Zweden detecteert het systeem ook grote dieren zoals elanden, herten en rendieren. De kans dat je deze in een Belgische stad tegenkomt is eerder klein, maar wellicht zal ook een ontsnapt paard niet aan het oog van de camera ontsnappen.

AAN DE POMP

Hoeveel je met deze Volvo verbruikt zal in grote mate afhangen van de gekozen rijmodi en het gewicht van je rechtervoet. Het spreekt voor zich dat een wagen die 340 pk levert een behoorlijk verbruik zal laten optekenen als je steeds in de Power stand rijdt, en je daarenboven nogal kwistig met het gas omspringt. Reken er maar op dat je op die manier op om en bij de 10 liter per 100 kilometer zal afklokken.

In de meest ecologische modus kan je dan weer volledig elektrisch gaan rijden, waardoor je brandstofverbruik bijna wegvalt. Wel opletten dat je de wagen niet vergeet aan de stekker te hangen als je van plan bent om veel proper stadsverkeer te gaan doen.

Bij normaal gebruik, wanneer je vooral in Hybrid mede rijdt, je aan de verkeersregels houdt, en je niet laat verleiden om de 340 paarden zoveel als mogelijk los te laten, moet het mogelijk zijn om uit te komen op een verbruik van rond de 7 liter, maar nog eens, met hybridewagens is het zeer moeilijk om een exact richtverbruik op te geven, want alles hangt, veel meer dan met een wagen met enkel een verbrandingsmotor, af van de manier waarop je met de wagen rijdt.

WAT MOET HET KOSTEN?

De Volvo V60 T6 Twin Engine Momentum Pro, waarmee we de test deden, kreeg in het gamma ondertussen een nieuwe naam, en zal je dus niet meer terugvinden bij de dealer. In de configuratie die wij aan de tand voelden kostte de wagen € 67.595. Best pittig, maar de wagen is dan ook voorzien van alle opties, inclusief lederen interieur.

Het model dat momenteel wel beschikbaar is bij je dealer, en het meest in de buurt komt, is de Volvo V60 Recharge Inscription. Als we deze configureren met dezelfde opties dan de wagen waarmee we hebben gereden, komen we aan een bedrag van € 68.135. Je krijgt hiervoor uiteraard een wagen die tot in de puntjes is afgewerkt, en die beschikt over 340 pk.

Kan je het stellen met minder toeters en bellen, dan kan je de V60 T6 AWD plug-in hybrid bestellen vanaf € 57.780. Voor een vergelijkbare wagen zal je bij de Duitse concurrentie nog een stukje dieper in de buidel moeten tasten, dus kan je stellen dat deze V60 zeker niet te hoog is geprijsd, qua rijeigenschappen zal hij namelijk echt niet moeten onderdoen voor de tegenstand.



OVERZICHT



- Goede rijeigenschappen
- Meer dan voldoende vermogen
- Hoog afwerkingsniveau interieur



- Exterieur mist een beetje karakter
 - Verbruik kan hoog zijn
- Wennen aan het infotainmentsysteem

JEEP COMPASS PHEV "TRAILHAWK" SUV IN HET DNA

Terwijl je een Spa drinkt schrijf je met een Bic op een post-it dat je zeker je Kodak niet mag vergeten mee te nemen. In de vorige zin zitten vier merknamen, die ondertussen helemaal ingeburgerd zijn, en aldus een soortnaam zijn geworden. En zo is het ook met Jeep. Vooral in de beginjaren van de SUV, werden de steeds populairder wordende luxueuze terreinwagens nogal eens 'een Jeep' genoemd. Iedereen weet namelijk dat je het over een wagen hebt die hoog op de poten staat en beschikt over heel wat offroad capaciteiten als je het over een Jeep hebt.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE



MOOIE COMEBACK

Maar hoewel het merk Jeep steeds heeft genoten van een onwaarschijnlijke naamsbekendheid, bleven de verkoopcijfers niet altijd hoge toppen scheren. Op de Belgische markt werden in 2014 nog amper iets meer dan 1000 wagens van het merk verkocht. Door in te spelen op de markt, en de steeds populairder wordende SUV, slaagden ze er bij Jeep in om vijf jaar later bijna 5.000 Jeeps te verkopen in België. Dit is alvast een mooie inhaalbeweging, die niet meer dan logisch is voor een merk waarbij SUV in het DNA zit.

ELEKTRIFICATIE

Zo'n comeback is één ding, je verworven positie verdedigen en liefst nog versterken is in vele gevallen moeilijker. Maar ook hier lijkt Jeep zich te wapenen voor de strijd. Door volop in te zetten op de elektrificatie van het gamma, wordt tegemoet gekomen aan de grote vraag op de markt naar ecologische wagens. De twee eerste telgen uit het plug-in hybride gamma van Jeep, zijn de Renegade en de Compass. Bij beide modellen werd '4xe' toegevoegd aan hun typebenaming, want met die extensie duiden ze bij Jeep aan dat de wagen zowel over een verbrandingsmotor als over een elektromotor beschikt.

Wij gingen enkele dagen op pad met de Jeep Compass 4xe 'trailhawk'. De Compass beschikt over vierwielaandrijving, en beschikt in deze uitvoering over een 1,3 liter turbobenzinmotor, die 180 pk levert, gecombineerd met een door een 11,4 kWh krachtige accu ondersteunde elektromotor,

die hier nog eens 60 pk aan toevoegt. De benzinemotor beschikt over een koppel van 270 Nm, de elektromotor over 250 Nm. Al bij al leuke prestaties.

HET JEEP-GEVOEL

Deze Jeep Compass ziet er een beetje anders uit dan de meeste SUV's die momenteel rondrijden. Je zou kunnen zeggen dat dit een terreinwagen is die wat is gepimpt om meer klasse uit te stralen, terwijl vele hedendaagse SUV's meer zijn gaan lijken op een forse stationwagen die wat hoger op de poten is gezet. Bij Jeep dragen ze vrijheid en avontuur hoog in het vaandel, en deze Compass straalt deze twee waarden tegensprekelijk uit. Hij lijkt helemaal klaar voor de snelweg, maar je ziet zo dat hij zich ook prima in z'n nopjes zal voelen tijdens een fiks modderbad.

Ook binnenin wordt deze lijn helemaal doorgetrokken. Alle luxe en comfort zijn aanwezig, maar in tegenstelling tot sommige andere SUV's, krijg je wel nog het gevoel dat je instapt in een terreinwagen, en niet in een luxesalon. Zo'n luxesalon hoeft voor ons niet, en misschien was het een bewuste keuze van Jeep om het interieur een beetje rudimentair te houden, onder het mom van vrijheid en avontuur, maar naar onze smaak mocht het interieur net iets meer klasse uitstralen, en zou een faceliftje binnenin niet misstaan. Dit komt mede omdat het infotainmentsysteem er ietwat gedateerd uitziet, hoewel dit naar behoren functioneert, en beschikt over alle functies die je mag verwachten van zo'n systeem in 2021. Of het de bedoeling was



van Jeep om het interieur niet al te luxueus te maken weten we niet, maar misschien draagt het bij tot het Jeep-gevoel dat je krijgt wanneer je instapt en gaat rijden. Je gaat de weg op met een luxueuze terreinwagen, en niet met een verhoogde luxewagen.

Zowel de bestuurder als de passagiers mogen in de Compass overigens niet klagen over een gebrek aan ruimte. Vooraan heb je meer dan voldoende ruimte, maar ook achteraan kan je makkelijk twee volwassenen meenemen, zonder dat die al te vlug zullen klagen over een gebrek aan beenruimte. Dat er meer dan voldoende binnenruimte is, is enigszins verrassend, want qua buitenafmetingen is de Jeep Compass met z'n 4,40 meter zeker niet de langste in z'n klasse. Mooi meegenomen dat je ondanks de ruimte binnenin toch makkelijk kan sturen in het stadsverkeer, en dat ook parkeren vlot kan. De kofferruimte is ietsje kleiner dan bij de Compass zonder elektromotor, maar met 420 liter, zeker nog aanvaardbaar.

ELEKTRISCH OF OP BENZINE

Hoe het hybridesysteem werkt, kan op drie manieren worden ingesteld. Bij het vertrekken sta je automatisch in Hybrid modus. Hier wordt, zoals kan worden verwacht, de ideale balans opgezocht tussen elektrisch rijden en rijden met de elektromotor, afhankelijk van de omstandigheden en je rijstijl. Wel zal de Compass er in deze stand steeds de voorkeur aan geven om zoveel mogelijk de voorkeur te geven aan elektrisch rijden. Zo zal je bij het starten, wanneer je niet meteen als een Formule-1 piloot uit de startblokken wil schieten, en indien de accu redelijk is opgeladen, steeds elektrisch vertrekken. Eens het een beetje sneller gaat, of wanneer de accu leggeraakt, wordt steeds meer gekozen voor de benzinemotor. Het overschakelen tussen alle mogelijke combinaties gaat relatief vlot, maar soms voel je wel dat het systeem overschakelt, wat een beetje jammer is.

Naast de hybrid stand kan je ook opteren om helemaal elektrisch te rijden, in de Electric modus. Uiteraard kan dit enkel met een voldoende opgeladen batterij. Met zo'n volle accu kan je in electric modus ongeveer 50 kilometer rijden, wat zeker niet slecht is. Als de batterij leeg geraakt, bij een topsnelheid van 130 km/u, of wanneer je het gaspedaal helemaal tot het einde indrukt, zal ook in deze stand de verbrandingsmotor bijspringen. Elektrisch rijden is in deze Jeep Compass echt wel plezierig, zeker omdat je van deze stoere wagen niet echt verwacht dat hij als hij wil ook zo stil kan zijn.

Tenslotte beschik je nog over de E-save stand. In deze stand kan ervoor worden gekozen om de batterijstatus op peil te houden (battery save), door hoofdzakelijk de verbrandingsmotor te gebruiken, maar je kan ook kiezen voor een stand waar je de batterij oplaadt terwijl je rijdt. In deze laatste stand, die voortreffelijk werkt, grijpt de elektromotor nooit in, en zal de batterij optimaal worden opgeladen. Dit is vooral handig wanneer je bijvoorbeeld naar een stad rijdt, en je er zeker wil van zijn dat je in het stadverkeer elektrisch kan rijden. In deze battery charge stand kan je op het dashboard mooi volgen hoe snel de batterij wordt opgeladen, en hoeveel kilometer je elektrisch kan rijden.

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

Minerva

andrea
tafi

PRORACE *de Naeminck*

Scoppio

De rijmodi van de 4xe zijn dus makkelijk begrijpbaar en recht voor de raap. Zo hebben we het graag, want er bestaan andere voorbeelden waar het begrijpen van de verschillende instellingen bijna hogere studies vereist.

VOEL DE WEG

Dat de Jeep Compass over een relatief stoer uiterlijk beschikt wist je al, dat de afwerking binnenin 'puur' is, ook, en dat wordt helemaal doorgetrokken in het rijgedrag van deze wagen. Met de Jeep Compass heb je ook tijdens het rijden nooit het gevoel dat je in een luxesalon, laat staan op een vliegend tapijt zit. Je voelt niet elke kleine oneffenheid in de weg, maar een ietwat groter putje of bultje wordt zeker niet volledig gedempt. Ook hoor je wel wat rolgeluid, en als je stevig gas geeft op de verbrandingsmotor, hoor je de muziek ook even ietsje minder. Niets van dit alles is echt storend, en het draagt wellicht ook bij aan het gevoel dat je echt met een auto aan het rijden bent. Ons stoorde het niet echt, we konden het zelfs appreciëren (vrijheid en avontuur alweer), maar als je wil weten of het jou stoort ben je beter dat je eens een testrit scoort.

Je kan het rijgedrag van de Jeep Compass ook aanpassen aan de ondergrond waarop je aan het rijden bent, en dat is toch eerder uitzonderlijk in een SUV in deze klasse. Zo kan je kiezen voor Auto, Sport, Snow, Sand/Mud en, enkel op de trailhawk, voor Rock. Uitleggen wat deze standen precies allemaal activeren en deactiveren zou ons echt te ver leiden, maar net zoals bij de rijmodi spreken ook deze standen eigenlijk voor zich. Ondermeer de stuurinrichting, gasrespons en transmissie worden aangepast afhankelijk van de gekozen ondergrond. Ook kan er gekozen worden voor twee AWD-standen. Ofwel kies je voor 4WD lock, waar zoveel mogelijk wordt gebruik gemaakt van vierwielaandrijving, in 4WD low worden vermogen en prestaties optimaal gebruikt op zeer moeilijk terrein. Wij deden met de wagen enkele offroad zandweggetjes, en daar draait hij alvast z'n hand niet voor om, en de wagen geeft je ook meer dan voldoende vertrouwen op dit terrein. Maar ongetwijfeld kan hij ook op veel zwaardere ondergrond goed uit de voeten.



OVERZICHT

+

- Stoer, avontuurlijk uiterlijk
- Makkelijke te begrijpen rijmodi
- Het gevoel van echt autorijden

-

- Infotainmentsysteem lijkt gedateerd
- Actieradius valt tegen
- Interieur kon iets moderner

BEPERKTE ACTIERADIUS

Naar verbruik toe hangt het ook bij deze Compass veel af van de manier waarop je hem gebruikt. Het is een beetje jammer dat de benzinetank in deze Plug-in hybride amper 36,5 liter groot is. Ok, de autonomie wordt nog met 50 kilometer verhoogd door de elektromotor, maar met de Jeep Compass 4xe zal re actieradius altijd een beetje beperkt blijven. Bij een verbruik van een zevental liter per 100 kilometer, moet je na een goede 500 kilometer dringend op zoek naar een benzinestation.

Hoeveel je precies zal verbruiken met deze Compass, valt echt moeilijk te zeggen. Het verschil tussen stadsgebruik en gebruik op de snelweg in pakweg e-save mode is echt te groot, en is heel sterk afhankelijk van het gebruik. Weet wel, dat het door goed gebruik te maken van het hybridesysteem, door hem bijvoorbeeld regelmatig op te laden, echt mogelijk is om heel zuinig met deze wagen te rijden.

WAAR VOOR JE GELD?

De basisversie van de Jeep Compass 4xe, de limited, heb je vanaf € 43.300. Daarvoor krijg je de 130 pk sterke 1,3 liter benzinemotor, aangevuld met een elektromotor van 60 pk, 190 pk in totaal dus. De trailhawk waarmee wij reden beschikt over 240 pk, en heb je vanaf € 43.800. Al bij al niet veel meer dan de limited. De S-versie voegt nog wat opties toe aan het pakket en kost nog eens 1.000 euro meer. De Trailhawk lijkt ons de leukste keuze, vooral omdat je met deze al over de 240 pk beschikt. Qua uitrusting mochten de instapversies wel iets beter zijn uitgerust, want moeten bijbetalen voor elektrisch inklapbare buitenspiegels, vonden we wat bizar bij een wagen in deze prijsklasse.

Vergeleken met de concurrentie is de prijs van de Compass aanvaardbaar en ligt deze in de lijn der verwachtingen. Zeker te overwegen als je met een ietwat opvallendere SUV de baan op wil, waar je ook nog eens offroad mee kan.



PRIMEURTEST: FIAT 500E LA DOLCE VITA

Fiat creëerde in 1936 de Topolino. Een klein bolvormig autootje voor de stad. Vanaf 1957 werd dit de Fiat 500. Tot op heden is dit nog steeds het succesnummer bij Fiat. Tal van versies passeerden reeds de revue, waardoor de 500 steeds overleeft. Als er iconische wagens genoemd moeten worden in het huidige straatbeeld, wordt de 500 samen vernoemd met de VW Kever en andere Mini's.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF

Fiat lanceert binnenkort een nieuwe generatie van deze 500 en past hem aan aan de tijdsgeest door er meteen een elektrische versie van te maken. Deze versie vult het gamma aan, dus de huidige versie blijft in zijn hybride motorisatie eveneens bestaan.

De 500e komt er meteen als berline, cabrio 500c en tot slot komt er een derde versie die "3+1" zal heten. Een versie met aan de rechterkant een kleine zijdeur die "verkeerd" opengaat en geen middenstijl heeft. Vergelijkbaar met de free style deuren van b.v. de nieuwe Mazda MX-30, die dergelijke deur wel aan beide kanten heeft.

Toen Fiat ons contacteerde om als één van de eersten in België de nieuwe Fiat 500e enkele uurtjes te testen, waren wij er als een blitse Italiaanse gentleman bij. Wij kozen voor de gesloten versie, vermits de weergoden net voor de test de zon inruilden voor fikse regenbuien.

De nieuwe 500 ziet er prima uit. Hij is 6 cm gegroeid t.o.v. de vorige en met zijn priemende bolvormige koplampen toont hij zelfs stoer. De koplampen splitsen de motorkap zelfs. Het schattige dat hij altijd al had, blijft overeind en valt nog meer op. Wij zijn alvast fan. Ook binnenin blijft de sfeer cool. Deuren van binnen openen doe je niet meer met een normale hendel, maar met een knopje. Het nieuwe 2-spakige stuur ligt goed in de hand en is multifunctioneel. Bovenop het midden van het dashboard zweeft het nieuwe 10,23 inch-scherm. Hierin de functies van het U Connect 5-navigatie- en infotainment. Dit systeem is standaard vanaf het tweede uitrustingsniveau. Navigatie, DAB-radio, de rij- en laadgegevens, alles is er. Zelfs koppelen met Android Auto of Apple Car Play kan perfect. Alleen slaagden wij er niet in om de taal in te stellen, dus bleven wij in het Frans



communiceren. Mits wat meer tijd en uitleg van je verkoper, moet dat wel lukken. Of het instructieboekje nalezen. Dus zal de fout wel bij ons liggen. Als bestuurder krijg je voor je het ronde scherm waarin ofwel de snelheid of andere info geprojecteerd wordt, zoals de navigatiekaart. De afwerking is meer dan correct.

Met "grand place" in Brussel als navigatiedoel wat nauwe straatjes uitproberen. En daar is hij in zijn element. Wendbaar zoals het hoort, vlot parkeren, korte draaicirkel. Zelfs de kasseien van het Paleizenplein verteert hij moeiteloos en in alle comfort. In het fileverkeer gebruik je dan weer de stand "range" in de e-drive mode onderaan de middenconsole. Hierdoor remt hij door het pedaal te lossen en zonder aan het rempedaal

te komen. Zo goed als volledig tot stilstand lukt. Knap en je elektroverbruik zal er wel bij varen. Er is daarnaast nog een "shape" waarbij zuinigheid voorop staat. In deze stand beperkt de maximumsnelheid zich tot 80 km/u, gaat de airco uit om zo het vooropgestelde rijbereik van 320 km dicht te benaderen. Er is uiteraard ook een normale stand, waarbij de topsnelheid van 150 km/u bereikt kan worden en een sprintje naar 100 km/u kan in 9 seconden.

De 500e krijgt een batterijpakket van 42 Kwh en zijn motor levert een vermogen van 118 pk. Enkel de basisversie Action heeft iets minder vermogen, deze heeft slechts 95 pk. Het rijbereik zou op 320 km liggen en kan zelfs tot 400 km als je hem enkel in de stad rijdt. Zeer aanvaardbaar rijbereik, concurrenten zitten in de buurt of doen het zelfs met heel wat minder. In een uur tijd laad je 50 km via snelladen tot 85 Kw. In 35 minuten moet hij op die manier tot 80 % laden. Of je laadt hem op de normale manier via AC lader 7 of 11 Kw en dan mag je op een nachtje slapen rekenen. Het specifieke verbruik hebben wij tijdens onze korte testrit niet kunnen nagaan.

Tot slot het budget. De nieuwe 500e wordt gecommmercialiseerd in een tot – hoe kan het anders – 500 exemplaren beperkte serie La Prima voor de prijs van 34 900,- €. Uiteraard komen er ook andere versies, Action in basisversie vanaf 23 900,- €, Passion vanaf 27 900,-€ tot Icon voor 29 900,- €. Een Cabrio 500c is er vanaf 30 900,- en dit is meteen het niveau Passion. Wil je een 500e met de extra achterdeur 3+1, dan is die er vanaf 29 900,- €.

De nieuwe Fiat 500e in elektroversie wordt volgens ons opnieuw een must have voor Italofielen en klanten die een vlotte stadsauto zoeken. Zijn rijbereik is voldoende, hij stuurt en rijdt echt plezierig en ziet er hip uit. Wie genoeg neemt met een kleine koffer en hem niet wil gebruiken voor gezinsdoelinden, is met deze bella donna aan het goede adres.

OVERZICHT

+

- lijn van het 'bolletje'
- rijbereik
- wendbaarheid

-

- prijs voor topversies
- kleine koffer



TEST OPEL CORSA-E ELEGANCE HOMOGENE DUITSER MET FRANSE GENEN

Opel maakt sinds 2017 deel uit van de PSA groep, of beter gezegd de groep Stellantis, zoals die sinds kort heet. Hierdoor kunnen platformen, motoren en onderdelen gedeeld worden. Een eerste resultaat hiervan is de Opel Corsa. Die deelt o.a. zijn elektroplatform en techniek met de Peugeot e-208. Zelfde vlees met andere saus. Wij doen de test.

TEKST & FOTO'S: FILIP DEWULF

De Corsa is sinds zijn introductie in 1982 een succesnummer bij Opel en het merk uit Russelsheim verkocht er tot op heden zomaar eventjes 13,7 miljoen exemplaren wereldwijd. Deze modelgang is de 6de generatie en komt enkel als 5-deurs op de markt en volgt hiermee de trend van andere merken door geen 3-deurs model meer aan te bieden. Ook een berlineversie zoals dat met de 1ste generatie was, is niet gepland.

De Corsa beschikt in zijn elektroversie over 136 pk (100 Kw) en 260 Nm. Daarmee spurt hij in 8,1 sec. naar 100 km/u. Zijn topsnelheid blijft echter wel beperkt tot 150 km/u. Maar deze oranje rakker (het kleur van onze testwagen was Power Orange) gaat heel vlot van zijn plek weg en loodst je vlot door het (stads)verkeer. Het gewicht van 1530 kg van deze Corsa voel je niet en dat is een verademing, want heel wat elektro-auto's hebben hier last van.

ZUINIG

Wat zijn batterijpakket betreft, krijgt de Corsa-e een 50 Kwh batterijpakket. Dit geeft hem een actieradius van 330 km volgens de WLTP normen. Wij zaten daar met 270 km tot 300 km niet ver van af. Gemiddelde prestaties op dat vlak, maar voor een stadsauto is dit zeker aanvaardbaar. Met een groter batterijpakket zou het gewicht toenemen, wat nefast zou zijn voor zijn prestaties zoals hoger beschreven. Dus prima compromis vinden wij. Het verbruik op het scherm op de middenconsole en boordcomputer viel hierdoor heel goed mee. Wij noteren een verbruik tussen 13,6 Kwh/100 km tot 22,1 Kwh/100 km. Dit laatste vooral op autosnelweg en met adaptieve cruise control op 125 km/u. Het gemiddelde over onze testperiode lag op 17,8 Kwh/100 km. De Corsa bewijst ook hier zijn homogeniteit en zijn allemansvriend-karakter.



OVERZICHT

+

- prestaties
- uitrusting
- aanvaardbare prijs

-

- kleine koffer
- krappe achterste plaatsen
- somber interieur

De auto volladen kan dan weer in 7 tot 8 uur via openbare laadpaal of wallbox. Standaard laadt hij 1-fasig tot maximaal 7,2 Kw. 3-fasig laden tot 11 Kw is echter mogelijk in optie, wanneer de laadpaal of de wallbox het toelaat. Ook snelladen is mogelijk en dit tot 100 Kw. De meeste snelladers in België gaan tot 50 KW. Opvallend en dit zagen wij nog niet eerder, in het dashboard toont de Corsa het aantal km per uur dat bijgeladen wordt.

3 RIJMODI

Zoals de meeste EV's beschikt de Corsa-e over verschillende rijprogramma's. 3 om precies te zijn. Starten doe je steeds in de rijstand Normaal. Daarna kan je overschakelen naar Eco of Sport. In die laatste voel je de elektroductie het best en kom je ook tot de beste prestaties. Maar ook in de andere standen kom je vlot vooruit en heb je in de Eco-stand het voordeel dat de batterij iets meer genereert. De pook kan eveneens in B gezet worden, wat voor extra regeneratie zorgt. Zeker een aanrader in stadsomgeving. Volledig one-pedal-drive is er echter niet bij. Voor de rest voelt de Corsa altijd neutraal aan, rijdt hij veilig en vlot. Als wij een puntje van kritiek moeten zoeken, dan misschien de stuurbevestiging die iets steviger mag in de Sport-stand. Comfortabel blijft hij altijd, de zetels zitten goed en lawaai is er enkel wat van de banden.

COMPROMIS IN RUIMTE

Vermits de Corsa tegenwoordig enkel als 5-deurs aangeboden wordt, verwacht je dat hij op ruimte zou mikken. De lengte nam immers toe met 4 centimeter tegenover de vorige generatie. Vooral de koffer is gemid-



deld en er is geen ruimte om de laadkabels op te bergen. Beetje slordig of eerder nonchalant Frans te noemen? De achterbank is wel neer te klappen, maar een volledig vlakke laadvloer krijg je er niet. Achterin is het voor personen tot 1m80 aanvaardbaar, wie groter is zal met zijn hoofd tegen het dak zitten. Fijn is wel dat er 2 USB-aansluitingen achteraan zijn.

PRIJZENBREKER

De Corsa-e is er in 3 uitrustingsversies. De basisversie heet Edition en is er vanaf 30 495,- De standaarduitrusting bevat naast alle veiligheidsitems nog elektronische airco, zelfdimmende binnenspiegel, cruise control, DAB radio, boordcomputer, verkeersbordherkenning, 16-duimsvelgen. Voor 1600,- € heb je de Elegance versie en krijg je ook elektrische ruiten achteraan, 17-duimsvelgen, LED koplampen met grootlichtassistent en nog wat leuks. Wil je de Corsa er sportiever doen uitzien, dan moet je de GSI Line hebben voor nog eens 2100,- € extra en krijg je sportievere zetels en bumpers. Met opties zoals het premium pack met o.a. de navigatie, komt onze eindfactuur op 34 195,- €.

Concurrentie komt zoals eerder gezegd uit eigen huis met de Peugeot e-208. Met hetzelfde vermogen en techniek is deze er vanaf 32 750,- € in de Active versie. De Peugeot pronkt met een blitser en opvallender uiterlijk en interieur en dat laat hem dus duurder betalen. Aan u de keuze voor klassiek robuust – en misschien wat somber – bij Opel of techno en flashy bij Peugeot. Bij Renault is er dan weer de Zoë en deze is er vanaf 32 600,- € indien je kiest om hem volledig aan te kopen of je start vanaf 26 100,- € en huurt de batterijen, waarbij op minstens 74,- € (vanaf 7500 km per jaar) per maand dient te rekenen. Wil je het helemaal retro-nieuw dan kan je kiezen voor de Mini Electric vanaf 33 100,- € in enkel 3-deurs versie. Voor een techno en hippe elektro stadsraker kan je ook bij Honda terecht met de Honda e vanaf 34 500,- €. De Corsa zit qua prijsvork dus prima in zijn vel.

Opel profiteert met deze Corsa van de know how van moederhuis PSA. Met zijn vlotte elektromotor heb je prestaties gekoppeld aan een uitstekend elektroverbruik. De te kleine koffer en de wat krappe achterste plaatsen zullen jonge gezinnen dan weer niet aanspreken. Wie 30 500,- euro er voor over heeft en niet uit is op een blits uiterlijk en techno interieur, is bij deze de beterkoop en hoeft niet naar de 2000 euro duurdere Peugeot e-208 te kijken.

PRIMEURTEST CITROËN È C4 FRANSE TAPIS PLAIN

Het C-segment is zowat het drukst bevochten autosegment wat verkoopcijfers betreft. Om het verstaanbaar te zeggen, dit is de populaire Golf-klasse. Herkenbaar als berlines oftewel hatchbacks met 5 deuren. Het C-segment is goed voor 38 % van de autoverkoop. In dit segment zijn zo'n 28 % hiervan hatchbacks. Ook Citroën begrijpt dit. Sinds 1928 tot op heden verkocht het Franse merk in dit segment ruim 12,5 miljoen auto's. Daarbij legendarische namen als de Citroën Ami, de GS en de BX. De laatste jaren was deze klasse een beetje in onmin geraakt bij Citroën, door de overvloed aan SUV's en de toenemende vraag hiernaar. Dit maakt Citroën nu goed met de komst van een volledig nieuwe Citroën C4. Deze wordt meteen zowel in benzine, diesel en volledig elektrisch gelanceerd. Wij mochten op uitnodiging van Citroën Belux een namiddag op pad met de nieuwe È C4, samen met zijn benzinebroer. Opvallend, het trema boven de E, net als het trema in de merknaam.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF



Het design van deze C4 is onmiskenbaar Citroën. Een ontwerp dat geïnspireerd is op de conceptcar uit 2019, met de toepasselijke naam 19-19. Zeker de lichtpartij vooraan ligt de link naar dit studie-ontwerp. De berline is 4,36 meter lang, 1,80 meter breed en 1,52 meter hoog. De Fransen gaan er prat op deze auto wat hoger te maken dan de klassieke berline uit het segment. Dat betekent concreet dat de nieuwigheid zo'n 3 à 4 centimeter hoger is dan zijn concurrenten. Achteraan is het wat drukker, hier herkennen wij zelfs wat trekken van ene Honda Civic. Zijn silhouet levert een Cx-waarde van 0,28 op. Alles bij elkaar een geslaagd model vinden wij. De gelijkenis met de eerder genoemde GS is zeker terug te vinden.

COMFORT MET GROTE C

Maar Citroën staat natuurlijk voor comfort. En dat is hier nadrukkelijk aanwezig. Citroën wil comfort in deze C4 met grote C schrijven. En daar slagen zij wonderwel in. De È C4 rijdt superzacht. Citroën noemt dit tegenwoordig Citroën Advance Comfort. Mede door de Progressive Hydraulic Cushions, een nieuwe specialiteit van het merk. Even wat uitleg over de werking. De vering met hydraulische, progressieve drukklagers voegt aan beide zijden twee hydraulische drukklagers toe. Dit voor het opspringen en voor het samendruk-

ken. De vering werkt dus 2-ledig, afhankelijk van de belasting ook. Bij licht samendrukken en uitzetten regelen de veer- en schokdempers de verticale bewegingen zonder de hydraulische drukklagers te belasten. Dit geeft de indruk dat de auto over de wegoneffenheden en vervormingen vliegt, het zogenaamde vliegend tapijfeffect. Wij moeten zeggen dat dit zeer geslaagd is. Voor wie houdt van zachtheid en soepele ophangingen, ben je aan het juiste adres. Bij grote samendrukkingen en uitzettingen werken de veer- en schokdempers samen met de hydraulische drukklagers die de beweging geleidelijk afremmen. Hierdoor

worden plotselinge haltes en stops tijdens de rit vermeden. De hydraulische lagers absorbeert en verdrijft de opgeslagen energie. Geen sprake van opveren, de inzittenden zijn perfect geïsoleerd van de weg. Citroën doet zijn naam alle eer aan. Enkel de besturing had nog iets meer feedback mogen geven, om de beleving toch nog iets dynamischer te maken. En na de test met de elektro-versie, deden wij even nog een ritje met de benzineversie. Deze lijkt harder afgeveerd, maakt meer lawaai en zodoende lijkt de elektro-auto hier de betere keuze.



ELEKTROPAKKET

De elektromotor en het batterijpakket leveren respectievelijk 136 pk (100 Kw) en 50 Kwh. Het recept dat in het PSA-gamma reeds de Opel Corsa e, Peugeot e-208 en 2008 aandrijft. Dit laat de ë C4 toe op te trekken naar 100 km/u in 9,7 seconden en een top van 150 km/u te claimen. Nogmaals in alle stilte en dan is de zachtheid van de ophanging zoals hierboven beschreven des te meer opvallend. Het rijbereik moet de 320 kilometer halen. Opladen kan aan 100 Kwh en dan ben je in 30 minuten 80 % procent bijgeladen. Beschik je over een wallbox, dan zal dit tussen 5u en 7u30 innemen. Aan een normaal stopcontact zal dit tussen 15u en 24u bedragen. Het reële verbruik hebben we tijdens de kennismakingstest niet kunnen meten. In de verschillende rijstanden levert de elektro-Citroën verschillende vermogens, gaande van 82 pk in Eco, over 109 pk tot de volle 136 pk in sportstand. Het regeneratief remmen kan niet geregeld worden via paddles aan het stuur.

16 OPBERGVAKKEN

Wat praktische aspecten betreft, pakt Citroën uit met niet minder dan 16 opbergvakken verspreid over de ganse auto. De centrale console, de zijpanelen en de achterkant en koffer. Opvallendste nieuwe item is de tablethouder aan de rechterkant vooraan. Een uitschuifbare lade waarop een tablet of laptop kan geplaatst worden. Je pubers die vooraan plaats mogen nemen zullen blij zijn. Of als journalist ons laten rijden en ondertussen de teksten uittikken. Slimme vondst.

De koffer is 380 liter groot en ons viel op dat de klep wel heel zwaar is om te openen en te sluiten. Een elektrische hulp is niet voorzien.

Het interieur combineert digitale instrumenten met fysieke knoppen voor o.a. de bediening van de airco.

PRIJS

De nieuwe Citroën ë C4 is er vanaf 35 600,- €. Zeker concurrentieel, vermits een VW ID.3 in dezelfde klasse speelt en er is vanaf 35 650,- € en een goed in de uitrusting zittende versie ook zo rond 38 000 tot 40 000,- € zit. Onze geteste versie Shine Pack kostte 41 340,- € met o.a. head-up display, lederen zetels, open dak en nog hier en daar wat leuks. Een vergelijkbare benzineversie met 130 pk kost in dezelfde versie 32 500,- €. Ruim prijsverschil nog steeds. Zoals eerder aangehaald, lijkt ons de ë C4 de betere keuze in het gamma.

Citroën schrijft eens te meer comfort met grote C met de nieuwe ë C4. Met zijn hydraulische veren en ultrazacht veercomfort zweeft hij over de wegen en dan komt een elektro-aandrijving prima tot zijn recht. Hij getuigt van een design dat onmiddellijk herkenbaar is, is ruim van binnen en niet super high tech in bediening. Nu nog de prijs wat dichter bij de benzine- en dieserversie krijgen en dan krijg je het publiek ongetwijfeld beter overtuigd van het zalig rijden met een EV-auto.

OVERZICHT

+

- comfort en stilte
- de betere keuze t.o.v. benzineversie
- herkenbaar Citroën

-

- zware kofferklep
- prijs t.o.v. benzineversie
- feedback stuur



De nieuwe VW ID.3 rijdt veilig & volledig digitaal verbonden dankzij Continental technologieën.



Continental voorziet de ID.3 af-fabriek van banden. Onderstaande banden in de segmenten: zomer, allseason en winter, zijn door VW gehomologeerd:



EcoContact™ 6
18 t.e.m. 20 inch

AllSeasonContact™
19 inch

WinterContact TS™ 850 P
18 inch

Voor meer info, surf naar:



VOORSTELLING OPEL MOKKA-E

MET NIEUW VIZIER

Opel bestaat 158 jaar en stelt graag de nieuwe Mokka voor. Dit keer laat hij het achtervoegsel X vallen en kiest hij voor een nieuwe look en feel. Gedurfd en puur, zo noemen ze het bij Opel. Het nieuwe vooraanzicht krijgt de toepasselijke naam VIZOR mee. Dit designelement integreert tal van prestatiegerichte systemen, sensoren en functies in één indrukwekkende module. Dit nieuwe vooraanzicht wil emotioneel de toon aangeven in het nieuwe design bij Opel.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF



Verder kan de nieuwe Mokka gepersonaliseerd worden met diverse motor- en dakkleuren, naast 6 verschillende koetswerkkleuren.

De nieuwe Mokka staat op het CME-platform en naast benzine en dieselmotoren, zit er ook onmiddellijk een elektroversie in het gamma, toepasselijk Mokka-e genaamd. Deze deelt de motor en het batterijpakket dat ook dienst doet in andere modellen van de PSA-groep. Het gaat hier om een 50 Kwh batterijpakket en een motorvermogen van 136 pk of 100 Kw en een koppel van 260 Nm. Het gekende recept dus. Het WLTP-rijbereik ligt op 324 km. Opladen tot 80 % kan in zo'n 30 minuten.

Het interieur krijgt dan weer een digitale detox, een nieuwe richting in Duits design. Dit tilt de rij-ervaring naar een ander niveau. Opel noemt zijn nieuwe digitale dashboard Opel Pure Panel. Het slim gestroomlijnde, personaliseerbare instrumentenbord van 12" biedt u alle informatie die u nodig heeft, helder en zonder storingen. Visueel afleidende elementen worden geëlimineerd, waardoor enkel een naadloze digitale controle overblijft.

Het geavanceerde Navi-aanraakscherm van Opel begeleidt u over de mogelijke route, compleet met realtime verkeersupdates, de dichtstbijzijnde laadstations, en toont alle laadpunten die momenteel beschikbaar zijn. Kies tussen de Multimedia Navi Pro met 10"-display¹ en Live Navigatie²-diensten en de Multimedia Navi met 7"-display¹.

De Mokka-e is de place to be, met volledige compatibiliteit met Apple CarPlay en Android Auto, naast Bluetooth streaming, USB-poorten en een audiosysteem met zes luidsprekers voor meeslepende muziek onderweg.

Tot slot is er het Opel Connect, een intelligent gamma van diensten en ondersteuning, om onderweg verbonden te blijven, ook bij het elektrisch rijden.

De nieuwe Opel Mokka gaat voor verfrissing met zijn nieuwe Vizor gezicht. Hij is beschikbaar vanaf januari. Wij kijken alvast uit naar de uitgebreide testrit. Meer hierover in één van onze volgende nummers.

TEST PORSCHE TAYCAN 4S YES, WE CAN

Wij herinneren ons nog september 2015. Porsche stelt op het autosalon van Frankfurt de Mission E voor. Een conceptcar die de voorbode zou worden voor de eerste elektrische auto van het merk uit Zuffenhausen. 4 jaar later staat in datzelfde Frankfurt de definitieve versie. Hij krijgt de naam Taycan mee. Bij de lancering komen eerst de strafste versies, opvallend Turbo en Turbo S als achtervoegsel. Turbo, hoe zo? Een elektrische auto heeft helemaal niets te maken met drukvoeding. Bij Porsche zien ze deze benamingen als een uitrustingsversie en om de pikorde in het aanbod duidelijk te maken. De Turbo met 680 pk en Turbo S met zijn 760 pk zorgen voor duizelingwekkende vermogens en prestaties. Ook de prijzen zijn van dezelfde orde, Turbo is er vanaf 157 844,- € en voor een Turbo S ben je op zijn minst 191 725,- € armer.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF

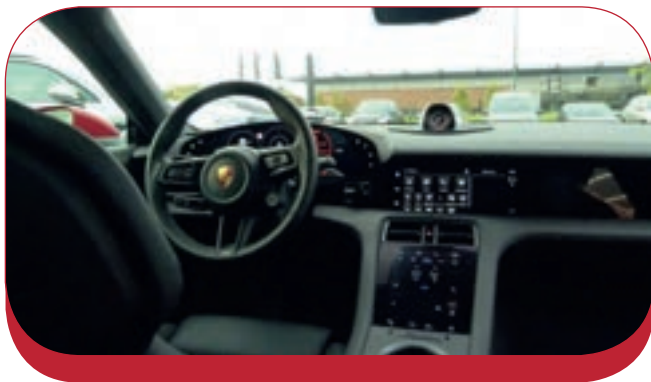
Begin 2020 zorgt Porsche echter voor een zogenaamde instapversie, met een meer aanvaardbare jongensnaam, Taycan 4S. Wij mogen enkele dagen met de Taycan 4S op pad en gaan na of hij de ijzersterke reputatie van het merk eer aandoet of eerder een noodzakelijke aanvulling in het gamma is. De Taycan 4S is er vanaf 110 533,- €. Nog steeds geen peulenschil, maar je krijgt er wel iets voor in de plaats.

De gelijkenis met de illustere 911 is alvast opvallend aanwezig en sprekend. In zijaanzicht herken je onmiddellijk het silhouet van de succesvolle sportwagen, maar hier dan met 4 deuren. Ook achteraan is de gelijkenis sprekend, met de doorlopende rode lichtstrip die tegenwoordige zo kenmerkend is voor het merk. En opvallen doet hij zeker, dat zagen wij aan de wegdraaiende hoofden aan kruispunten en aan de rode lichten. Maar mogelijks zal de koetswerkkleur Carmine Red hier voor iets tussen zitten, een optie van 2615,- €.



UITGEKIENDE TECHNIEK

Porsche is alvast niet over één nacht ijs gegaan bij de ontwikkeling van de Taycan. Porsche kiest er als eerste constructeur voor om zijn elektrische auto op 800 volt te laten werken, in plaats van de gebruikelijke 400 volt bij andere elektrische auto's. Hierdoor kan sneller geladen worden, tot maar liefst 270 Kw aan een DC-lader. Alleen, in België zijn dergelijke laders nog niet te vinden. De nieuwe Fastned installatie zou tot 300 Kw moeten gaan, maar bij een laadsessie van een halfuur in Oostende, ging hij alvast niet sneller dan 48 KW. Verder krijgt de Taycan voor zijn aandrijving 2 versnellingen. Dit om de hoge snelheden makkelijker aan te houden. Komt erbij dat de Taycan een vierwielangedreven auto is, via 2 motoren, één op elke as.



Wat dat dan oplevert? In het geval van de Taycan 4S een standaard batterijpakket van 79,2 Kwh, wat een vermogen van 530 pk oplevert. Maar in ons geval was de testwagen voorzien van de Performance Battery Plus van 93 Kwh, wat meteen het vermogen naar 571 pk brengt. Een optie van 7 114,- € weliswaar. Wel zeer aan te raden, het gaat hier immers om een Porsche en je wilt toch die extra duw in de rug?

KNALPRESTATIES EN DITO WEGLISSING

En dat vermogen is werkelijk fenomenaal. De 571 pk zijn er onmiddellijk en leveren een sprintje naar 100 km/u op in 4 seconden en naar 200 km/u is dat slechts 12,9 seconden. Wat kan een mens nog meer aan, denk je dan. Vertrekken doet hij steeds zonder enige wielspin, er zijn minder krachtige elektro-auto's die daarin zelfs niet in slagen. Er is tevens een launch control aanwezig, maar dan enkel in Sport of Sport Plus modus. Leuk speeltje is hier trouwens het Sport Chrono Pack, waar je de chronometer kunt laten lopen. Ook uitstapjes op het circuit zijn dus mogelijk. Maar opvallend is hoe makkelijk deze auto versnelt bij inhalen en je jezelf erop betrappt hoe ongemerkt snel je rijdt. Dit gaat allemaal heel makkelijk en werk tevens erg verslavend. In alle stilte overigens. Of toch niet, want in optie (544,40 €) is er het Porsche Electric Sport Sound, een instelling op de centrale display. Een artificieel en elektronisch geluid dat bij het accelereren en remmen de sound van een Porsche met verbrandingsmotor wilt nabootsen. Je beslist zelf of je dit Playstation geluid wilt of niet. Leuk om indruk te maken en de burens te laten horen dat je eraan komt.

Nog indrukwekkender is volgens ons de weglissing van deze toch nog altijd 2100 kg wegende Duitser. Dankzij de 4-wielaandrijving is de grip constant, dit zowel op droge als op natte wegen. En de Taycan rijgt bochten aanéén alsof het niets is. Of dit nu snelle opeenvolgende bochten zijn of iets scherper, het speelt voor de Taycan geen rol. Zo efficiënt en sportief

is deze rakker. Zijn besturing levert de nauwkeurigheid van een Zwitsers uurwerk. Hierin herkennen wij een Porsche, dit is een rijdersauto en in alle comfort, dankzij zijn luchtvering, waardoor de filtering ongeëvenaard is, ook met de optionele 21-duimsvelgen. Zeker aan te raden zijn de adaptieve en 18-voudig elektrische verstelbare sportstoelen.

PRAKTISCH

Met een recordvermogen zou je ook een recordverbruik verwachten. Dat valt al bij al nog mee. Over een gemengde rit met kleine achterafwegen, secundaire wegen en stukken snelweg, bedroeg het gemiddelde op de boordcomputer zo'n 24 tot 27,5 Kwh, met pieken tot 38 Kwh waarbij wij de fantastische acceleratie en hernemingen tot zijn recht lieten komen. Het rijbereik haalt 400 kilometer in de praktijk, de WLTP-cijfers geven tot 463 km met de power batterij. Vrij mooie cijfers en zeker aanvaardbaar voor dagelijkse trajecten.

Vermits de Taycan een vierdeurslimousine is, verwacht je ook wat praktische aspecten. Achteraan is plaats voor 4, al is de hoofdruimte minder dan in een Panamera wegens het lagere dak. De koffer is 407 liter groot, maar de laadopening is vrij smal. Vooraan is er een ruimte van 81 liter, maar deze doet voornamelijk dienst voor de laadkabels. De assemblage en afwerking is eveneens op niveau, al oogt het interieur en dashboard wel vrij zwart. Hier mocht wat meer frivoliteit.

Over de prijs en de uitrusting hadden wij het reeds. Standaard hadden wel zaken als keyless openen, zelfdimmende binnen- en buitenspiegels en de LED matrix koplampen mogen inbegrepen zijn. De optielijst is traditioneel uitgebreid, waardoor het prijskaartje in de buurt komt van een Taycan Turbo in basisuitvoering. Onze testwagen tikte af op 154 400,- €.

Porsche bewijst met hun eerste elektrische auto dat de Taycan het wachten waard was. De Taycan is net als een 911 bloedsnel en koppelt dit aan een fenomenale weglissing zoals wij van het Duitse sportwagenmerk gewoon zijn. Daarnaast biedt hij comfortabel plaats aan 4 personen. De prijs is niet mals, maar waarom kiezen voor de veel duurdere Turbo of Turbo S als deze 4S net zoveel plezier biedt. Porsche was het aan hun imago verplicht met deze te scoren en dat doen ze. Yes, Taycan.

OVERZICHT

- +
- weglissing
- knalprestaties
- een echte Porsche

-
- prijs
- uitrustingslacunes
- kofferopening

TEST VW ID.3 1ST EDITION 58 KWH

ELEKTRO-VOLKSWAGEN VOOR IEDEREEN?!

Volkswagen wil met hun nieuwe ID.3 doen wat het ooit met de VW Kever en de VW Golf deed, een wagen voor het grote publiek ontwerpen en verkopen. In dit geval een voor het grote publiek bereikbare elektrische auto. Een revolutie komt er aan, volgens VW. Volkswagen belooft tevens de prijs onder de 30 000 euro te houden. Wij gaan na of de nieuwe elektro-VW opnieuw de referentie wordt en een echte wagen voor het volk kan worden.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF

MET DANK AAN BAJA KEVER CLUB UIT AARTRIJKE VOOR DE TER BESCHIKKING STELLEN VAN DE VW KEVER UIT 1955

De nieuwe ID.3 staat op het MEB-platform dat binnen de VW-groep zal gebruikt worden voor diverse modellen. Na deze ID.3 komt er een ID.4, de SUV versie, Skoda brengt binnenkort de Enyaq, bij Seat zal dit de E-Born worden, naast heel wat andere modellen die er op deze basis aankomen.

GOLFKLASSE

De ID.3 kiest voor een vijfdeurskoetswerk. Hij is breder en hoger dan een doorsnee Golf en plaatst zijn wielen op de 4 hoeken van het koetswerk. Over dit uiterlijk zijn de meningen verdeeld. Je bent voor of tegen, maar Volkswagen creëert een nieuwe designtaal, waardoor de ID-modellen op die manier zeker onmiddellijk herkenbaar zijn. De grootste vernieuwing zit ongetwijfeld binnenin, waar een vrij minimalistische cluster in het gezichtsveld van de bestuurder zit met daarop de noodzakelijke rij-informatie zoals snelheid, navigatiegegevens en afstandsregelaar. Ziet er een beetje Playmobil uit, maar iedereen had ooit wel Playmobil als speelgoed. Aan de rechterkant van deze cluster zit de schakelhendel voor de versnellingen. Werkt heel vlot moeten wij zeggen.

ACHTERWIELAANDRIJVER

Opvallend is dat de elektromotor achteraan geplaatst is en tegelijk de achterwielen aandrijft. Nogmaals zijn voorvader de Kever indachtig. Dat maakt dat deze VW bij momenten wat speelser is en je de achterkant af en toe wat kan laten glijden. Geen wilde driftpartijen, maar aangenaam overstuur zoals dat heet. Leuk. Bijkomend voordeel is de draaicirkel. Keren in een straat of tussen stoepen levert een draaicirkel van 10,2 meter op.

Voor de rest rijdt deze Volkswagen vlot en stil en zoals elke elektro-auto met direct vermogen en koppel. Wind- en bandengeruis is er eveneens niet. Hij voelt ook stevig aan, zoals wij van de producten van het merk gewoon zijn. En mede door de wielbasis en het feit dat de wielen op de hoeken van de koets staan, is dit wel een geslaagde combinatie.

Verder is er ook voldoende plaats voor 4 en zelfs af en toe 5 volwassenen. De koffer biedt 385 liter aan stouwruiimte. Er is een klein vakje onderaan de koffervloer, maar de laadkabels (zeker die voor de wallbox) passen er niet in.





3X BATTERIJKEUZE

De ID.3 komt bij de lancering met een batterijpakket van 58 Kwh en een elektrovermogen van 204 pk. Later komen hogere versies van 77 Kwh en kleinere van 45 Kwh. Zowel bij de 77 Kwh als de 58 Kwh blijft het vermogen op 204 pk. Onze ID.3 spurte naar 100 km/u in 7,3 seconden en zijn top is elektronisch begrensd op 160 km/u. Het rijbereik WLTP schrijft 424 km voor. In de praktijk haalden wij 320 km. Maar wij maakten veelvuldig gebruik van de verschillende rij-modi en zeker ook de Sport- en Individual-toets. In die beide voelt de ophanging iets strakker aan, worden de dwarsnaden iets harder doorgegeven en heb je het volle vermogen. In Eco zal je zeker iets meer kilometer kunnen halen. Comfort is de meest aangewezen rijstand. Het verbruik op de boordcomputer varieerde gemiddeld tussen 18,1 KWh/100 km tot 24,2 Kwh/100 km. De batterij opladen tot 80 % kan in 36 minuten aan een snellader tot 100 Kw. Wij deden het aan een Fastned-station en werkte perfect. Meer dergelijke snelladers graag. Tot 80 % opladen is ook de meest voorkomende en aangeprezen manier. Aan een wallbox zal je laadmoment zo'n 9 uur duren.

1ST EDITION OF MEER

De ID.3 komt zoals de trend tegenwoordig in autoland is, met een zogenaamde 1ste editie. Daarnaast kan heel divers in het gamma gekozen worden, eigen aan de VW-groep. Er zijn 6 mogelijkheden in uitrustingsversies. Gaande van Pro, over Life, Pro S, Business, Tech om tot de topversie Tour te komen. Een basisversie kost 35 650,- €. Onze 1ste Edition tikte af op 37 990,- € en zit hiermee goed in de uitrusting, maar ook niet super de luxe. Over de afwerking binnenin is al redelijk wat inkt gevloeid. Alles is perfect geassembleerd, enkel binnenin lijken enkele plastics minder duurzaam. Dat maakt ze wat krasgevoeliger. Standaard heb je hier de Discover Pro navigatie, grootlichtassistent, adaptieve cruise control, LED koplampen, verwarmde stoelen, 2 zone airco. Opvallend is de bediening van de achterste zijruiten, hiervoor dien je dezelfde toetsen te gebruiken als bij de voorste ruiten, mits eerst de "rear"-knop hiervoor aan te toetsen. Vernieuwend en op zich niet onoverkomelijk. In de uitrusting valt bij onze versie wel op dat er geen elektrisch inklapbare buitenspiegels zijn en geen mistlichten vooraan. Hiervoor moet je hoger in het gamma. Mits het samen-

stellen van je gewenste versie, zijn er nog weinig bijkomende opties. Wie echter zijn ID.3 met lederen zetels wilt, komt bedrogen uit, deze zijn niet verkrijgbaar. Jammer. De prijs gaat wel snel hoger naargelang de versie. Om een voorbeeld te geven, een 77 Kwh Tour komt al snel uit op 49 000,- €. Voor elk wat wils dus. Benieuwd of Volkswagen zijn laagste (basis)versie rond de 30 000,- € kan aanbieden.

In dezelfde categorie ontdekken wij de nieuwe Citroën ë-C4, met 136 pk en een prijs vanaf 37 292,- €. Beide modellen zijn zowat de eerste elektro-auto's in dit segment, maar ongetwijfeld zal hier ook de markt groeien. Interessant, het hoeft voor ons niet altijd een SUV te zijn.

De nieuwe ID.3 komt als vernieuwend op de markt. Vooreerst omdat hij de eerste in de middenklasse is met elektrische aandrijving. Hij is prima gebouwd, enkel binnenin zijn er wat mindere plastics. Voor de rest rijdt hij aangenaam stevig, is wendbaar, comfortabel en voldoende snel. Dit in alle stilte die wij van elektrische auto's gewoon zijn. Met zijn prijs zit hij voorlopig nog boven de beloofde 30 000,- €, maar je kunt hem naar believen samenstellen. Of hij de markt op stelten zet, zullen zijn verkoopcijfers op termijn wel uitwijzen.

OVERZICHT

+

- wegligging
- ruimte binnenin
- draaicirkel

-

- nog geen prijsbreker
- iets te minimalistisch dashboard
- uitrustingslacunes

MERCEDES GLE350DE 4 MATIC

STER MET ELEKTROHULP

Mercedes lanceerde in 1997 met de M klasse zijn eerste SUV. Na 3 generaties van de M klasse, werd er voor de 4de generatie geopteerd voor een nieuwe naam, de GLE. Momenteel zijn ze bij Mercedes ook reeds aan de 2de generatie van deze GLE. Het merk met de ster biedt ondertussen ook een plug-in hybride versie van deze grote SUV.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF

Mercedes kiest voor een unieke combinatie in de GLE350de. De "de" staat immers voor diesel elektro. De GLE combineert een 2-liter viercilinder van 194 pk met een elektromotor van 136 pk (100 Kw) en een koppel van 440 Nm. Gecombineerd is deze grote jongen goed voor 320 pk en een koppel van 700 Nm. Mercedes is trouwens de enige constructeur die een dergelijke combinatie in zijn modellen aanbiedt. Fleet- en veelrijders kijken reikhalzend naar deze test.

RECORD RIJBEREIK

De elektromotor levert trouwens een prestatie in deze combinatie. Met een volgeladen batterij slaagt de Duitser erin tot 85 km in elektromodus af te leggen. WLTP geeft zelfs een rijbereik van 106 km. Dit is ongezien met een plug-in hybride. Wij namen de proef op de som en reden van Brussel naar Brugge



met de elektromotor als krachtbron. Sporadisch nam de dieselmotor over bij het accelereren en versnellen, om daarna weer lekker rustig te cruisen met de elektromotor. Wanneer de dieselmotor overneemt, hoor je het gegrom van de dieselmotor iets te uitdrukkelijk. Een 6-cilinder zou enig soelaas kunnen brengen bij deze "de"-combinatie. De zespitter is trouwens wel beschikbaar bij de normale GLE 350d. Voor de rest kunnen wij alleen maar vol bewondering zijn over het verbruik van onze Duitse ster. Indien je deze allrounder elke dag zorgvuldig zijn

laadbeurt geeft, en hem daarnaast zorgvuldig in comfortmodus laat, dan is zijn dieselverbruik slechts 4,1 l/100 km. In sport- of individual modus, waarbij meer gebruik gemaakt wordt van de dieselmotor, dan schommelt het verbruik tussen 5.5 en maximum 10 liter/100 km. Bij dit laatste hanteer je wel een heel vlotte rijstijl, waarbij je riskeert om je rijbewijs kwijt te zijn bij een snelheidscontrole. Bij normaal woon-werkverkeer kun je volledig emissieloos zonder een liter diesel te verbruiken.

De batterij van 31,2 Kwh opaden aan een wallbox duurt zo'n 3,5 uur. Bij een normaal stopcontact neemt de laadbeurt dubbel zoveel tijd in beslag. Dagelijks opladen is zeker aan de orde, maar dat is trouwens met iedere plug-in hybride zo. Zeker aan te raden bij iedere trip, is het gebruik van de navigatie, want dan kiest de auto zelf het optimale gebruik, zijnde diesel of elektrisch.

MBUX

Na de navigatie komen wij naadloos bij het infotainmentsysteem. Het nieuwe Mercedes Benz User Xperience (MBUX) maakt nu stilaan zijn intrede in het ganse gamma, en terecht! Het 12,3 inch grote scherm vult zowat de ganse





lengte van het dashboard en met een grafische resolutie die zelden gezien is. De bediening van alle functies kan op verschillende manieren: via spraak, via de touchpad op de middenconsole of via de aanraaktoetsen op het scherm. Op het stuurwiel bevinden zich kleine touchpads zowel links als rechts, die gebruikt kunnen worden om bv door te boordcomputer te scrollen. Het vergt enige gewenning, maar na enige tijd is dit een plezier. MBUX geeft je informatie over het rijbereik, de aandrijving, tot bediening van DAB-radio. Tevens kan de Mercedes beschikken over augmented reality, wat betekent dat virtuele elementen op het navigatiescherm verschijnen, zoals camerabeelden van de straat en de straatnaam waar je dient af te slaan. Nog maar eens blijken premium merken hier alweer een stap vooruit te zijn en dan zeker deze Mercedes. Wij vermelden trouwens graag dat je de airco ook nog met fysieke knoppen kunt bedienen en instellen, wat wij nog altijd een voordeel vinden.

ZWAAR

Dat de GLE350de een zwaargewicht is, dat zie je maar je voelt het vooral. De Mercedes weegt immers 2,6 ton. Dat resulteert in af en toe wat deining bij optrekken en afremmen. Ook de besturing vraagt af en toe wat kleine correcties. Maar geruststellend, veilig en efficiënt blijft het altijd. Veiligheidsitems zoals de rijstrookassistent herinneren je er trouwens constant aan je rechte lijn te behouden. Dergelijke grote SUV's worden immers niet gekocht om er rallywegen of circuits mee af te schuimen. Wat wel een pluspunt kan zijn, is het sleepvermogen. Deze Duitser mag immers 3500 kg slepen. Je paardentrailer naar de weide brengen of je zeilboot naar zee, het kan perfect. Weinig dergelijke SUV's doen het

hem na, meestal moet je voor dergelijk sleepvermogen al aankloppen bij pick-ups en die zijn minder luxueus.

Wat plaatsaanbod betreft, is dit eveneens een topper. Een zee aan ruimte, zowel voor- als achterin. Een zevenzitsversie is in de plug-in hybride niet beschikbaar, in tegenstelling tot de normale benzine- en dieselvesies. De koffer levert door de onderaan ingeplante batterijen zo'n 140 liter in tov de niet-hybride broer. Maar toch is nog altijd 490 liter beschikbaar. Met neergeklapte achterbank is dit 1915 liter. In optie kun je zelfs kiezen voor een elektrisch verschuifbare achterbank, waardoor je ofwel voor meer beenruimte of meer laadruimte kiest.

FISCAAL

Dat een plug-in hybride vooral door zelfstandigen en bedrijven zal gekocht worden, is evident. 100 % fiscaal aftrekbaar, in Vlaanderen betaal je geen verkeersbelasting en geen BIV. In Brussel en Wallonië behelst de BIV 2478,- € en is de verkeersbelasting nog 337,13 €.

De aankoopprijs voor de GLE 350de 4 Matic in zijn basisversie is 78 529,- €. Ons testexemplaar was daarnaast nog uitgerust met 17 700,- € aan opties, die vooral aangekocht kunnen worden in speciaal voorzien packs.

Concurrentie is er bij BMW met de X5 45e, die een 6-cilinder benzinemotor combineert met een elektromotor. Deze is beschikbaar vanaf 80 900,- €. Bij Audi is er de Q7 TFSle Quattro, eveneens met een 6-cilinder benzine met elektrohulp en deze is er vanaf 72 660,- €.

De Mercedes GLE350de 4 matic combineert als enige een dieselmotor met een elektromotor. Hiermee koppelt hij zuinig dieselen aan een record elektrisch rijbereik. Het dieselgebrom neem je er dan graag bij, alleen had deze toch liever 6 cilinders gehad i.p.v. 4. Een kilometervreter voor grote wegen in een comfort eigen aan het merk. Voor wie de investering wil doen, is dit een zorgeloze, statige ster.

OVERZICHT

- | | |
|--|--|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • elektrisch rijbereik • infotainment MBUX • comfort en uitrusting | <ul style="list-style-type: none"> • gewicht • teveel rolneigingen • geen 6-cilinder diesel |

TEST AUDI A3 SPORTBACK 40 TFSIE S LINE

PREMIUM AAN DE STEKKER

In 1996 lanceert Audi in de compacte middenklasse de A3 op het platform van de VW Golf uit dezelfde groep. De A3 wil een luxueuze Golf zijn en is het aan zichzelf verplicht te concurreren met het Duitse duo BMW 1-reeks en Mercedes A-klasse.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF

De vierde generatie van deze Audi A3 is sinds de zomer beschikbaar. Aan de buitenkant is hij niet revolutionair veranderd. Hij oogt van opzij wel agressiever met zijn uitstulpende wielkasten. Bij de eerste aanblik lonkt hij zelfs wat naar een RS6, of is dit te hoog gegrepen.

De A3 zet ook de trend verder die ook andere constructeurs doorzetten, door geen driedeursversie meer aan te bieden. Deze A3 is zodoende enkel beschikbaar als Sportback 5-deurs en als Berlina 4-deurs.

Het gamma bestaat uit benzine- en dieselvesies en vanaf heden komen ook de hybrideversies eraan. Wij testten de A3 plug-in in zijn 40 TFSie versie.

Onder de motorkap ligt dezelfde aandrijflijn als in zijn neef VW Golf eHybrid: een 1.4 TSI met 150 pk gecombineerd met een elektromotor van 80 kW (109 pk) die in het carter van de S tronic met zes versnellingen is ingewerkt. Het geheel ontwikkelt 204 pk en 350 Nm. Optrekken van 0 naar 100 km/u gaat hiermee in 7,6 seconden.

Rijden doet hij uiterst vlot. Zeker het gecombineerd elektro en benzine rijden zoals wij dit graag noemen. Starten doet de auto telkens in EV-mode, waardoor nog eens het belang van tussendoor opladen benadrukt wordt. Daarnaast is er de Auto Hybrid modus, waarbij de auto de gepaste aandrijving kiest volgens het traject. In combinatie met de navigatiegegevens is dit de meest aangewezen keuze. Het overschakelen tussen de beide instellingen verloopt vlekkeloos en zonder schokken.



De weglijging is geruststellend en veilig. Voelt zelfs nog vrij zacht aan, maar met voldoende feedback. De rijmodi kunnen via het Drive Select aangepast worden aan de stemming van de bestuurder. Dit gaat van Efficiency, Comfort, Dynamic tot Individual. Wij houden het graag bij Dynamic om toch maar een sportieve indruk na te laten. De besturing geeft voldoende feedback en is daarnaast vrij licht. Ook de grip van deze voorwielaandrijver is steeds voldoende en koetswerkbewegingen worden voorbeeldig gefilterd. Een vierwielaangedreven Quattro-versie staat niet in de catalogus, ook niet voor de 45 TFSie uitvoering met 245 pk. Een beetje jammer vinden wij dat. Niet dat de grip een probleem is, maar vermits in het gamma heel veel keuze is, zou hier ook de keuze moeten kunnen.

4 UUR LADEN

Het elektrisch rijbereik bedraagt volgens de WLTP-norm tot 70 kilometer. Wij haalden dit

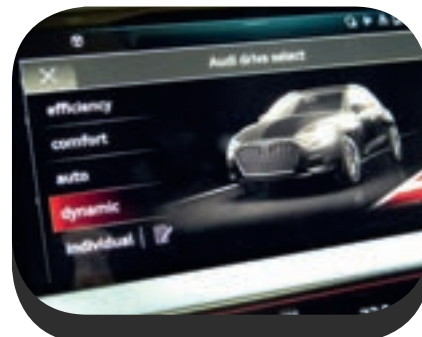
na iedere laadbeurt helaas niet. Slechts 43 kilometer was ons maximum. Mogelijks te wijten aan de koude decembertemperaturen? Opladen gaat vlot via de bijgeleverde kabel in zo'n 4 uur aan een laadpunt. Een snellaadmogelijkheid is er niet. De kabels kunnen in de koffer opgeborgen worden in een tas, die zelf aan de zijkant van de koffer vastgemaakt kan worden.

Het verbruik schommelt tussen 0,0 liter benzine per 100 km bij een volledige elektrorit tot een maximum van 5,9 liter/100 km als de benzinemotor het werk alleen moet doen. Zeker aanvaardbare cijfers. Nogmaals willen wij het belang van tussendoor opladen aankruisen, anders heeft een dergelijke plug-in hybride auto geen zin volgens ons. En dan is het misschien jammer dat het elektrisch rijbereik tijdens onze test niet verder reikte dan 40 tot 43 km.



VERNIUEWEND INTERIEUR

De grootste vernieuwing van deze A3 zit ongetwijfeld in het interieur. Hier kunnen wij zelfs spreken van een revolutie. De stijl die ondertussen ook in ander Audi modellen zijn intrede deed. Om te beginnen het nieuwe en volgens ons zeer geslaagde dashboard. Standaard is er een 10,25 duim groot scherm digitale tellerpartij. Daarnaast een tweede 10,1 duimscherm centraal in het midden voor het infotainment. Deze wordt niet langer bediend via de centrale druk- en draaiknop van het vorige MMI. Nu bedien je alles met de rechterwijsvinger. Niet altijd een verbetering vinden wij, de MMI knop was één van onze favorieten. En het kan nog fraaiër, met de in optie verkrijgbare Virtual Cockpit Plus, weliswaar een meerprijs van 2 430 €, maar zeker een aanrader. De bijkomende navigatie- en andere rijgegevens laten zich op dit 12,3 duim scherm op verschillende manieren configureren. Wij zijn enorme fan van



dit systeem en persoonlijk is dit één van mijn favoriete infotainmentsystemen op de markt.

En zeker positief is dat niet alles via je vingers gebeurt. Er zijn nog klassieke toetsen voor functies als de airco. Daarnaast kan ook stembediening.

En zeker het vermelden waard zijn de stoelen. In ons testexemplaar waren dit de semikuipstoelen die meegeleverd worden in het S Line pakket. In combinatie met de dikke stuurvelg van datzelfde S Line is een dynamische rijstijl zeker mogelijk.

BUDGET EN CONCURRENTIE

Wie koopjes wilt doen, is bij Audi aan het verkeerde adres. De A3 40 TFSIe is er vanaf 38 840,- € met standaard DAB radio, digitale cockpit, manuele airco, keyless starten, 16-duimsvelgen, regen- en lichtsensoren als voornaamste items. Wil je meer, dan is er de Advanced vanaf 39 940,- € met 17-duimsvelgen en meer uitgesproken bumpers en hier en daar wat chroomaccenten. De door ons geteste S Line is er vanaf 40 200,- € met nog specifiekere bumpers, S Line logo's, dakspoiler en specifieke 17-duimsvelgen. En daarna komt de omvangrijke optielijst eraan. Onze testwagen tikte af op 55 630,- € met als voornaamste opties de Virtual Cockpit Plus, de S Line sportzetels, parking assist met achteruitrijcamera, comfortsleutel, zwarte

dakhemel, cruise control met afstandsregeling en parkeerassistent. Gelukkig zijn een aantal opties gebundeld in packs, waardoor de pijn iets verzacht wordt wat de rekening betreft.

Concurrentie zit in eigen huis met de VW Golf E-Hybrid met hetzelfde motor- en elektropakket vanaf 42 950,- €. En verder kijken wij naar het Duitse duo BMW en Mercedes. Mercedes A 250e (218 pk) vanaf 40 535,- €. BMW biedt nog geen plug-in hybride aan van de nieuwe 1 Reeks. Concurrentieel zit de Audi zeker op niveau, maar goedkoop is hij zeker niet. Fiscaal blijft een plug-in hybride zeker interessant en dan vooral voor zelfstandigen, voor particulieren kan de meerprijs t.o.v. een gelijkaardige benzineversie wel een domper op de feestvreugde zijn.

De nieuwe Audi A3 40 TFSIe plug-in hybride is een stijlvolle middenklasser die hoog scoort met zijn nieuwe interieur en de daarbij gekende afwerking waarvoor Audi borg staat. Indien je budget het toelaat, dan kies je graag opties, waardoor hij zijn premiumstatuut ruim verdedigt. Daarnaast is het een aangename reisgezel met een gezonde wegligging. Alleen het rijbereik in de praktijk valt wat tegen t.o.v. de officiële cijfers. Daarnaast is hij comfortabel, stuurt hij goed en kan je via de diverse instellingen de auto aanpassen aan je wensen. Het gemak waarmee dit alles verloopt is tevens een onderdeel van de verfijning die Audi biedt.

OVERZICHT

+

- elektrisch rijbereik
- infotainment MBUX
- comfort en uitrusting

-

- gewicht
- teveel rolneigingen
- geen 6-cilinder diesel



**TEST AUDI A6 AVANT 55 TFSIE
QUATTRO COMPETITION**

HET BESTE VAN 2 WERELDEN

De Audi 100 uit de jaren '60 werd in 1994 opgevolgd door de Audi A6 en is ondertussen ook reeds aan zijn 5de generatie toe. Het gamma bestaat uit een berline en een breakversie, hier nog steeds Avant genoemd.

Naast benzine en dieserversie is het gamma ondertussen ook een plug-in hybride-variant rijk. Wij krijgen de Avant in zijn 55 TFSIe versie mee voor een test.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF



Onze A6 krijgt als basis een 2 liter viercilinder in de neus. Hij levert 252 pk en door de toevoeging van een elektromotor van 14,1 Kwh krijgt hij een gecombineerd vermogen van 367 pk en drijft hij de vier wielen aan via het gekende Quattro-systeem, dat dit jaar trouwens zijn 40ste verjaardag viert.

PRESTATIES

De 367 pk leveren deze kilometervreter een sprintje naar 100 km/u op in 5,6 seconden en een topsnelheid van – hoe kan het anders – 250 km/u. Dit is een meer dan vlotte rakker. Er zijn 3 instellingen mogelijk. Wanneer hij voldoende opgeladen is, dan start hij in de EV-modus, waardoor je zo'n 48 km elektrisch kunt rijden. Genoeg voor je woon-werkverplaatsing ongetwijfeld. De meest aangewezen stand is echter Auto Hybrid, waarbij de Audi zelf de meest geschikte aandrijving kiest. Zeker wanneer je de navigatie gebruikt, kiest hij automatisch de meest voordelige combinatie. Het overschakelen van de elektrische modus naar zijn verbrandingsmotor gaat geruisloos en zonder schokken. Je voelt er niets van, enkel een symbool in het dashboard verklaart welke motor het werk aan het doen is. Of de verbruiksmeters in de boordcomputer natuurlijk. Deze geeft telkens de beide verbruikswaarden mooi onder elkaar aan. Tot slot is er de Battery Hold functie. Hier kun je er voor kiezen enkel op de benzine te blijven rijden, om zo nog voldoende elektriciteit over te houden om zelf weer te kiezen wanneer je terug elektrisch wenst te rijden. Nuttig wanneer je b.v. een LEZ (low emission zone) binnenkomt. Dit zal ongetwijfeld de minst gebruikte stand worden.

Het verbruik schommelt zodoende van helemaal niets in elektro over 2,1 liter tot zo'n 10 à 12 liter. Die laatste haalden wij toen wij de S-stand en de Dynamic modus van het drive select selecteerden en op binnenwegen de sportiviteit van de auto aan de tand voelden. Je kunt de bak zelfs nog manueel bedienen door met de spatels aan het stuur te spelen. Veel verschil in schakelen en optrekken maakt dit niet, maar het is wel eens aangenaam.

DYNAMISCH COMFORT

Dankzij de permanente Quattro vierwielaandrijving beschik je altijd over de juiste grip en trekkracht. Het gemak waarmee de toch zware Audi accelereert en zijn trekkracht tentoon spreidt is een voorbeeld. De kracht wordt overgebracht via de alomgekende 7-traps S Tronic bak. Alleen af en toe heeft de bak iets meer moeite met hernemen, ongetwijfeld te wijten aan de sturing in de D-stand. In de S-stand merk je daar niets van. Zelfs op kleinere wegen kun je met deze auto plezier beleven. En dit in alle comfort. Zeker dankzij de schitterend zittende en elektrisch verstelbare sportzetels uit het S-line pakket die hier standaard zijn. De plug in versie heeft trouwens het zogenaamde Competition-pakket met meer uitgesproken bumpers, zwarte zijspiegels en rode remklauwen. Een competitiebeest is het niet, maar het klinkt wel goed.

Vanzelfsprekend zijn grotere wegen en autosnelwegen zijn terrein. Met de adaptieve cruise control en de stand D en het Auto programma geselecteerd is dit een aanrader in zijn categorie. En wanneer het avond wordt, heb je de LED matrix koplampen die zonder tegenliggers te verblinden feilloos overschakelen van dim- naar grootlicht. In optie zijn zelfs nog krachtigere HD matrixkoplampen mogelijk. Deze hadden wij niet en hierover kunnen wij dus geen oordeel vellen.

HOOGSTAANDE AFWERKING

Terwijl je het land doorkruist, geniet je van zijn uitrusting en het gemak waarmee je alles bedient. Het MMI van Audi is nog steeds een voorbeeld van intuïtiviteit en gebruiksgemak. Navigatiegegevens ingeven is een fluitje van een cent. Daarnaast geniet je van de virtual cockpit in het dashboard voor je. Of je switch af en toe naar de boordcomputer om het verbruik na te lezen. Dit alles in een tot in de puntjes afgewerkt interieur met zorgvuldig gekozen materialen.

De 55 TFSIe is trouwens enkel verkrijgbaar in dit Competition pakket. Een versie Advance of Sport zoals bij andere Audi-modellen is niet verkrijgbaar. De standaarduitrusting is netjes, maar uiteraard kun je via de optielijst nog een waslijst aan leuke zaken toevoegen. De meeste zijn gebundeld in pakketten zoals Business of Platinum, waardoor je toch wat voordeel doet op de toch al behoorlijke stevige prijs.

BUDGET

Wie voor deze A6 plug in wilt gaan, voorziet best een stevig budget. De basisprijs bedraagt 73180,- € en onze versie met het Platinum pack, panoramisch glazen dak en trekhaak bracht de eindfactuur op 83 790,- €. Binnen het gamma is een vergelijking met zijn pure benzine- en dieselbroers interessant wat prijsvork betreft. Die liggen allemaal in elkaars buurt rond 85 000,- € of iets meer met gelijkaardige uitrusting. Hier zal dus het feit van de inschrijving en belastingen de doorslag geven en dan zal altijd de hybride het voordeel hebben. Ook in 2021 waar de verkeersbelasting nog altijd gunstiger zal uitvallen. Zeker als firmawagen of als zelfstandige. Concurrenten zijn vanzelfsprekend te vinden bij de 2 andere Duitse premium constructeurs. BMW 530e XDrive Touring (benzine met 292 pk) vanaf 66 450,- € en Mercedes E300de 4 Matic break (dieselhybride 320 pk).

De Audi A6 55 TFSIe Quattro plug in hybride is een uitermate stijlvolle, comfortabele en prima presterende reisberline. Hij koppelt prestaties aan zuinigheid in hybridemodus. Daarnaast zal menig directielid zijn hoogstaande afwerking appreciëren. Wie dergelijke auto op zijn verlanglijstje mag zetten als firmawagen, neemt met plezier het stuur in handen om terug naar de werkplek te rijden i.p.v. aan thuiswerk te doen.

OVERZICHT

+

- hoogstaande afwerking
- verbruik in hybridemodus
- comfort en wegligging

-

- verbruik in normale (benzine)stand
- prijs met opties
- geen standaard Advance versie beschikbaar

Loewe bild v. Fascinerend anders.

Ervaar een wereld waarin elegantie, traditie en prestatie perfect samengaan. Ontdek de buitengewone tv-lijn bild v. lijn van Loewe. De televisies beschikken over de nieuwste technologie en een 4K Oled-paneel met HDR10, HLG en Dolby Vision™ voor maximale prestaties. Zoals je van Loewe mag verwachten, testen ze elke televisie voordat deze bij levering individueel wordt gekalibreerd voor perfect geoptimaliseerd kijkplezier.

Loewe combineert Duitse techniek met liefde voor design en aandacht voor detail - voor fascinerende tv-momenten.



Arnout

Veemarkt 12
8500 Kortrijk
056 21 17 89
www.arnout.be

Beverenstraat 23
8540 Deerlijk
056 71 96 52
www.arnout.be

Audiomix

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

Beeld, Klank & Koffie Patrick Verheeken bvba

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

D&M Beeld- en Klankstudio

Beverenstraat 4C
9700 Oudenaarde
055 30 28 05
www.d-en-m.be



Oled-technologie.

Oled-technologie kenmerkt zich door heldere en natuurlijke kleuren met perfect contrast, van het diepste zwart tot het puurste wit. Gedetailleerde scherpste zorgt voor naadloos snelle bewegingen over het scherm. Het kleurbereik van de diepste zwarttinten tot de donkerste delen van het beeld zorgt voor een briljante kleurweergave. De kleuren tegen de pikzwarte achtergrond lijken uitzonderlijk helder en levendig. Gevoelige kleurnuances en een groot helderheidsbereik maken het scherm ideaal voor HDR-films en content met Dolby Vision™.

Geluidservaring.

Het krachtige geïntegreerde stereogeluidssysteem heeft een gesloten basreflexluidspreker en zes speakers die 80 watt puur muziekvermogen genereren. De soundbar geeft warme tonen en lage frequenties af die de kamer vullen met rijke geluiden. De intelligente Mimi Defined™-technologie herkent optimaal geluid en toon in realtime. U kunt het aanpassen aan uw persoonlijke luisterprofiel.

Opnemen en afspelen.

De ingebouwde dr + harde schijf maakt het mogelijk om uren op te nemen. Met een opslagcapaciteit van 1 TB is de Loewe bild v. ontworpen om aan uw planning te voldoen. U kunt twee programma's tegelijk opnemen terwijl u tv kijkt op een derde kanaal. Het tv-programma kan worden gepauzeerd en op een later tijdstip worden voortgezet. Met de Loewe-app is het ook mogelijk om het programma op uw mobiele apparaat te bekijken terwijl u onderweg bent.

Er is reeds een Loewe bild v. **vanaf 3.999 €.**

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

LOEWE.

Di Monaco

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

Heyman

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

Vermeersch Hifi TV BVBA

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

Klank- en Beeldstudio Vanden Bussche

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

TEST HONDA E ADVANCE STADSMUS VOOR TECHNOFIELEN

Honda zet met de Honda e een wel zeer gewaagde en olijke auto op de markt. Het definitieve model wijkt zo goed als niets af van de concept car die in 2017 als Urban Concept EV op diverse autosalons de harten sneller deed slaan. De Honda e knipoogt eveneens naar de oeroude Civic uit de jaren '70. En als wij eerlijk mogen zijn, wij zien er ook de Mini in

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF





En Mini is deze Honda echt wel. De bolvorm meet 3,90 meter en met zijn ronde guitige LED koplampen vooraan en achteraan en perfect op de hoeken geplaatste wielen, belooft hij echt rijplezier. Wij gaan na of dit ook zo is.

Wij kunnen absoluut niet naast het technologisch aspect kijken van deze Honda. Aan de buitenkant vallen zijn cameraspiegels op. En jawel, die zijn standaard. Bij een merk als Audi is dit een optie op de E-tron. Geen enkel ander merk levert dit standaard. De camera's zijn verbonden met twee schermen links en rechts op het dashboard. Wij zijn fan van een dergelijk systeem en deze zijn hier nog beter geplaatst dan in de Audi. Het beeld van je spiegel valt onmiddellijk in het gezichtsveld en biedt een duidelijk overzicht van het verkeer rondom je auto. Daarnaast heb je zelfs nog de mogelijkheid om op de binnenspiegel eveneens een camerabeeld te krijgen van het achteropkomend verkeer. Dit hoeft niet noodzakelijk, je kunt ook voor het traditionele spiegelbeeld kiezen.

5 SCHERMEN

En de flashy en techno stuff stopt niet met de spiegels alleen. Het interieur is over de ganse lengte van het dashboard een beeldscherm. Als je het opsplits, zijn het eigenlijk 5 displays naast elkaar, met de beeldschermen voor de spiegels inbegrepen. Hierop de digitale info over snelheid en rijhulpsystemen voor je, naast navigatie, verbruiksinfo, apps en andere multimedia. En als top of the bill kun je zelfs voor een leuke achtergrond kiezen. Herfstbladeren, winterlandschap tot zelfs een aquarium. En het stopt niet. Je passagier kan zelfs via de HDMI-

aansluiting iets extern aansluiten. Nog een extra monitor, playstation? Het kan met deze Japanner. Of de bestuurder daarmee gediend is of eerder afgeleid, daar kan over gediscussieerd worden. Gelukkig houden de rijhulpsystemen dan wel de aandacht van de chauffeur. Bij de minste afwijking van de rijstrook of even het stuur niet goed vasthouden, een symbool in het dashboard komt tevoorschijn en eist je aandacht op. Klein minpuntje voor de navigatie, bij ons testexemplaar werkte de functie om laadpalen te zoeken (nog) niet.

ACHTERWIELAANDRIJVING

Het elektrische platform plaatst het batterijpakket laag en achteraan met achterwiel aandrijving en een ideale 50/50 gewichtsverdeling. Dat levert een plezierig weggedrag op. In combinatie met zijn wendbaarheid is dit een zegen in de stadsjungle. Met de juiste muziek binnenin, is dit de hip hopper van de stad. Parkeren, draaien en keren op een zakdoek, met een draaicirkel van 9,2 meter.

Lichtjes glijden met de achterkant kan ook. Niet dat het een driftsessie wordt, want bij gas lossen komt hij onmiddellijk terug in het juiste spoor.

Wat prestaties betreft valt dit ook reuze mee. De elektromotor levert in de Advance-versie 154 pk en 315 Nm. Hiermee gaat hij in 8,3 seconden naar 100 per uur en topt hij op 145 km/u. Voldoende vlot in het dagelijkse verkeer en zeker in de stad. In de basisversie levert hij 136 pk, wat gezien de prijs van dit kleintje misschien de betere keuze is.



RIJBEREIK

Grote batterijen in een kleine auto? Kan absoluut niet. Het batterijpakket achteraan onze Honda bevat slechts 35,5 Kwh. Je hoort ons al komen, het rijbereik is hierdoor navenant. Theoretisch levert hij 220 km rijbereik op. In de praktijk levert onze lilliputter een maximum rijbereik van 180 km op. En dan nog afhankelijk van je rijstijl. Zeker op grote wegen en snelwegen slinkt zijn batterij nog sneller. Niet dat hij niet vlot rijdt op grote wegen, maar tussen de vrachtwagens op de snelweg, voelen wij ons soms wel heel klein. Wie last heeft van claustrofobie, blijft beter zoveel mogelijk weg van de snelweg. Gelukkig gaat het opladen van de batterijen vlot. Dit kan aan een snellader tot 100 Kw, waardoor je in 30 minuten de batterij terug aan 80 % krijgt. En vermits je trip heen en terug Brussel-kust niet lukt zonder bij te laden, is een snelle laadbeurt zeker welkom. Het verbruik op de boordcomputer schommelt tussen 14,7 Kwh/100 km tot zo'n 24,8 Kwh/100 km.

PRAKTISCH

Ook de praktische kanten van deze auto zijn op zijn miniformaat. De koffer slikt slechts 171 liter. Met neergeklapte achterbank wordt dit 861 liter. Achteraan is plaats voor 2 personen en dit zullen geen basketspelers mogen zijn. Met de kinderen naar een pretpark kan zeker, maar neem dus een klein rugzakje mee in de koffer.

BUDGET

De Honda e komt in 2 versies. In zijn basisversie kost hij 34 500,- €, de hier geteste Advance-versie kost 37 500,- €. Je krijgt uiteraard een zo goed als full option auto, enkel zaken als een lederen interieur of wat verpersoonlijkheden via kleuraccenten in de deurstijl of het dak staan op de optielijst. Maar een dergelijk aanzienlijk bedrag voor slechts 200 km rijden, is wel een hele slok op de borrel. Een Mini Electric is er vanaf 33 100,- € en belooft een rijbereik tussen 230 en 270 km. Een klassieker uitziende Opel Corsa e is er vanaf 30 495,- €. en gaat vlot over de 300 km rijbereik. Zijn grootste concurrent wordt ongetwijfeld de nieuwe Fiat 500e, die in de vergelijkbare Prima-versie eveneens 34 500,- € kost (basisversie is er vanaf 23 900,- €).



De Honda e schrikt de markt van de kleine EV's op. Hij valt op met guitig bolvormig ontwerp dat enerzijds retro lijkt, maar daarnaast ook heel modern. Zeker met zijn technologisch en futuristisch interieur vol met schermen. Wil je trendy zijn, je bent een tech-nofreak, hebt lak aan veel bagageruimte en zoekt een opvallende en vlot rijdende stadsmus en je hebt het budget, dan is hij iets voor jou. Het krappe rijbereik neem je er dan maar bij.



OVERZICHT

+

- compact in de stad
- technologisch
- guitig design

-

- prijs
- rijbereik
- praktische aspecten

EV-POINT MAAKT PRIORITEIT VAN ZORGeloos ELEKTRISCH RIJDEN

Als specialist in het bouwen en beheren van oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens presenteert EV-Point zich als de ideale partner voor laadpalen thuis, op het werk en in het openbaar domein. Met een eigen nationaal netwerk van publiek toegankelijke laadstations, een unieke service voor bedrijven en hun werknemers, en een al even uniek betalingssysteem staat het bedrijf uit Wetteren garant voor zorgeloos elektrisch rijden.

TEKST: WIM VANDER HAEGEN – FOTO'S: EV-POINT

BUITENBEENTJE

Op de keper beschouwd is EV-Point een buitenbeentje in het verhaal van elektrisch rijden. "Er bestaan in de sector drie verschillende stakeholders", legt zaakvoerder Alex De Swaef uit. "In de eerste plaats zijn er de fabrikanten van laadpalen. Daarnaast heb je de zogenaamde CPO's (Charge Point Operator) die laadpalen plaatsen en deze actief houden, maar geen klantenrelaties onderhouden. De derde groep zijn de MSP's of Mobile Service Providers. Zoals de naam al laat vermoeden, voorzien zij louter in mobiele diensten en houden er in dit geval wel een relatie met hun klanten op na. Doorgaans kiezen de meeste spelers één specialisme en precies daar maakt EV-Point het onderscheid: wij vormen een combinatie van CPO en MSP en hebben daartoe onze eigen backoffice geschreven. Wij werken niet met aangeleverde software en bouwen onze klantenrelaties doelgericht uit in eigen beheer."



ONTZORGEN

EV-Point levert gepersonaliseerde diensten voor bedrijven en particulieren. "Het is onze missie om een partner van A tot Z te zijn in het verhaal van de elektrische mobiliteit. Dat betekent dat wij laadstations bouwen en deze ook beheren en ervoor zorgen dat mensen zorgeloos kunnen laden. Een werknemer kan bijvoorbeeld een laadbeurt nemen en wij sturen de rekening door naar het bedrijf, uiteraard

conform de gemaakte afspraken. Wij plaatsen ook laadstations bij de werknemer thuis en zorgen ook dan dat de stroomfactuur doorgerekend wordt aan het bedrijf. Voor de opdrachtgevers behoren wij tot de meest performante partners inzake 'ontzorgen'. Zij zeggen ons: "Zorg dat onze medewerkers kunnen rijden". EV-Point neemt dan alle taken op zich om dat te bewerkstelligen."



BELGISCH

Achter EV-Point schuilt geen anonieme international. “Van in het begin worden wij geruggensteund door EV-Point Invest, een investeringsvehikel met Belgisch privékapitaal om een netwerk uit te bouwen van publiek toegankelijke laadpalen op semi-publiek domein zoals klinieken, om maar één voorbeeld te noemen. EV-Point plaatst de infrastructuur en maakt dat iedereen die dat wil tegen betaling kan laden. In die optiek kun je onze dienst perfect vergelijken met een tankstation waar mensen hun tank opvullen en betalen, allemaal zonder verdere verplichtingen. Op die manier creëren wij ook visibiliteit in het straatbeeld en kunnen mensen ons merk en ons platform leren kennen. Onze taak is dus tweeledig: enerzijds ontzorgen wij bedrijven, anderzijds bieden we een eigen laadnetwerk door proactief laadpalen te zetten op publiek toegankelijke plaatsen.”

NAZORG

Een groot voordeel van het gebruik van eigen software, is de mogelijkheid om ook in de nazorg een uitgebreide en persoonlijke service uit te bouwen. “Wie ons om welke reden dan ook wil bereiken, komt niet bij een anoniem call center terecht, maar treedt rechtstreeks in contact met onze eigen IT-ers die meteen voor een ‘remote’ oplossing zorgen. Bij EV-Point geldt geen stijf protocol, maar focussen wij op directe en doelgerichte actie om de mensen in de mate van het mogelijke snel en adequaat te helpen. “

AD HOC BETALINGSSYSTEEM

Veel aanbieders in de sector werken met een abonnement. “Dat is bij EV-Point niet het geval. Als bedrijf hebben wij er doelbewust voor geteerd om zonder abonnementen te werken. Om gebruik te maken van onze laadpalen volstaat het om eenmalig een gepersoniseerd laadpasje van 10 € aan te kopen en je kunt om het even waar gebruikmaken van ons uitgebreide netwerk. Dat zijn en blijven de enige vaste kosten, wat je oplaadt betaal je, er zijn geen surplusen of onverwachte extra kosten. Wij bieden zelfs de mogelijkheid om via sms te betalen, ons ‘ad hoc betalingssysteem’, en dat is werkelijk uniek in de sector. Wij beschikken verder ook over een applicatie die kan gedownload worden en vanzelfsprekend vinden onze klanten alle verdere uitleg over onze oplossingen via onze website.”

TIEN JAAR

Hoever staat EV-Point vandaag? Hoever staat elektrische mobiliteit? “Het is duidelijk dat duurzaamheid bij steeds meer bedrijven in het DNA zit. De keuze naar full elektrisch rijden zit in een stroomversnelling en, naast laadpalen op de werkplek, opteren zij ook meer en meer voor thuislaadstations om hun werknemers toe te laten in alle comfort hun wagen op te laden. Wij zijn daarin gespecialiseerd en worden ook geruggensteund door de fabrikant die met ons meedenkt en in performante oplossingen voorziet. EV-Point behoort tot de pioniers van het elektrisch rijden en is geëvolueerd van laad-

palenboer tot een solide servicebedrijf waar de nadruk wordt gelegd op de verschillende mogelijkheden die elektrische mobiliteit te bieden heeft. Wij bestaan in 2021 overigens tien jaar en willen dat op een zichtbare manier vieren en kenbaar maken. Het blijft trouwens niet bij elektrisch rijden alleen. Wij zijn volop aan het nadenken om in de toekomst ook andere, nieuwe én milieuvriendelijke manieren van omgaan met groene energie in te zetten.”



MEER INFO:
WWW.EV-POINT.BE

DIT IS DE TOTAAL NIEUWE TOYOTA MIRAI

Toyota's visie voor een toekomstige maatschappij gebaseerd op duurzame waterstof bevestigt de waarde van waterstof als een levensvatbaar en overvloedig beschikbaar middel om energie te transporteren en op te slaan. Hiermee kan mobiliteit zonder koolstofuitstoot worden gerealiseerd, niet alleen in wegvoertuigen, maar ook in treinen, schepen en vliegtuigen, en kan elektriciteit worden gegenereerd voor industrie, bedrijven en woningen. Dit is ook een efficiënt middel om hernieuwbare energie op te slaan en het kan worden getransporteerd naar waar het nodig is.

BRON: [HTTPS://PRESS.TOYOTA.BE/](https://press.toyota.be/)



Toyota begon in 1992 met de ontwikkeling van een elektrisch voertuig op basis van een waterstofcel. De Mirai-sedan werd in 2014 met succes op de wereldmarkten geïntroduceerd. Deze doorbraak was gebaseerd op de toonaangevende ervaring van het bedrijf met hybride technologie, de kerntechnologie voor een groot aantal verschillende aandrijflijnen voor geëlektrificeerde voertuigen.

Het basisconcept van hybride vermogen werd met succes toegepast om voertuigen van het type Hybrid Electric (HEV), Plug-in Hybrid Electric (PHEV), Battery Electric (BEV) en – vanaf de Mirai – Fuel Cell Electric Vehicles (FCEV) te produceren. Elke variant heeft kwaliteiten afgestemd op verschillende mobiliteitseisen: bijvoorbeeld BEV's voor korte pendelafstanden en rijden in de stad; HEV's en PHEV's voor alge-

meen personenvervoer over langere afstanden; en FCEV's voor grotere en zwaardere personenwagens, zware voertuigen en openbaar vervoer.

Nu wordt een nieuwe Mirai-generatie gelanceerd, een wagen die de FCEV-technologie op een hoger niveau brengt en de klant meer emotionele aantrekkingskracht biedt op het vlak van dynamiek, eigentijdse stijlgeving en betere

rijprestaties. Een tot in de details herwerkt brandstofcelsysteem, een intelligente vormgeving en aerodynamische efficiëntie helpen om het rijbereik tot ongeveer 650 km uit te breiden, zonder enige andere uitstoot dan zuiver water.

VERBETERINGEN IN PRESTATIES EN ONTWERP

Bij de ontwikkeling van de nieuwe Mirai wou Toyota allround-verbeteringen aanbieden om de aantrekkingskracht voor de klant te verhogen, zowel wat betreft de prestaties, de looks als de manier waarop rijdt.

Een belangrijke prioriteit daarbij was het verbeteren van het rijbereik in vergelijking met het model van de eerste generatie, en verder te gaan dan de afstanden die normaal door batterij-aangedreven elektrische voertuigen worden gehaald. Meer vermogen en meer waterstofcapaciteit, een verbeterd rendement en een betere aerodynamiek dragen allemaal bij aan een uitbreiding van het rijbereik met 30% tot ongeveer 650 km. Daardoor is de nieuwe Mirai echt geschikt om lange afstanden af te leggen.

De vormgeving werd ook significant verbeterd bij de nieuwe Mirai, want hij is gebouwd op het

modulaire GA-L-platform van Toyota. Door een efficiëntere en goed gebalanceerde opstelling van de nieuwe FCEV-aandrijflijn – waarbij met name de brandstofcel werd verplaatst van onder de cabine naar het frontcompartiment – kon een ruimer interieur met vijf zitplaatsen worden gecreëerd, met meer beenruimte voor de passagiers achteraan.

De nieuwe Mirai heeft ook meer aantrekkelijke verhoudingen: de totale hoogte werd met 65 mm verminderd naar 1.470 mm en de wielbasis werd met 140 mm vergroot (2.920 mm). De overhang achteraan werd met 85 mm verlengd, de totale lengte van de wagen is nu 4.975 mm. Een toename van de spoorbreedte met 75 mm en het gebruik van grotere, 19- en 20-inch velgen accentueren het lagere en meer dynamische postuur en de visuele indruk van het lagere zwaartepunt van de nieuwe Mirai.

MEER EMOTIONELE AANTREKKINGSKRACHT VOOR DE KLANT

Een van de belangrijke doelstellingen voor de nieuwe Mirai was een grotere emotionele aantrekkingskracht, dus een wagen die mensen aantrekkelijk vinden door zijn uitzicht, de

manier waarop hij rijdt en zijn eco-prestaties. Dit werd mogelijk gemaakt door het nieuwe GA-L-platform en de vooruitgang die Toyota heeft geboekt in FCEV-technologieën.

GA-L-PLATFORM

Door gebruik te maken van het GA-L-platform konden de brandstofcel en componenten van de aandrijflijn dusdanig worden herwerkt dat de beschikbare ruimte efficiënter wordt gebruikt. Daardoor is de cabine met vijf zitplaatsen veel ruimer en is er een betere chassisbalans. Maar wat waarschijnlijk nog belangrijker is: hierdoor kunnen drie waterstoftanks onder hoge druk worden gemonteerd, waardoor de brandstofcapaciteit en het rijbereik van de wagen stijgen – met 30%.

De tanks zijn opgesteld in een “T”-configuratie, waarbij de langste tank in de lengte en centraal onder de voertuigvloer geplaatst is, terwijl de twee kleinere tanks lateraal onder de achterstoelen en de bagageruimte ondergebracht zijn. Samen zijn ze goed voor 5,6 kg waterstof, in vergelijking met 4,6 kg in de twee tanks van de bestaande Mirai. Door hun positie wordt het zwaartepunt van de wagen verder verlaagd en wordt geen bagageruimte ingenomen.

Door de nieuwe architectuur kan de volledig nieuwe waterstofcel worden verplaatst van zijn huidige locatie onder de vloer naar het frontcompartiment (vergelijkbaar met de motorruimte), terwijl de (compactere) hoogspanningsbatterij en elektromotor boven de achteras geplaatst zijn. Zoals hierna beschreven werd de lay-out van de aandrijflijn geoptimaliseerd om de nieuwe Mirai een 50:50 gewichtsverdeling voor/achter te geven.

De tanks hebben een sterkere, meerlagige constructie en zijn uiterst gewichtsefficiënt – de waterstoftanks nemen 6% in van het gecombineerde gewicht van brandstof en tanks.

NIEUWE BRANDSTOFCEL

De nieuwe brandstofcel en de brandstofcel-vermogensomvormer (FCPC – Fuel Cell Power Converter) van Toyota werden specifiek voor gebruik met het GA-L-platform ontwikkeld. De ontwerpers zijn erin geslaagd alle elementen samen te brengen in het cellframe (zoals de waterpompen, intercooler, airconditioning en



luchtcompressoren en de waterstofcirculatiepomp), want elk onderdeel werd kleiner en lichter gemaakt, en tegelijk werden de prestaties verbeterd. De celbehuizing zelf werd verkleind door gebruik te maken van wrijvingsroerlassen, waardoor de vrije ruimte tussen de brandstofcel en de behuizing kon worden verminderd.

De brandstofcel maakt gebruik van een vol polymeer, net zoals bij de bestaande Mirai, maar werd verkleind en heeft minder cellen (330 in plaats van 370). Toch plaatst ze een nieuw record voor specifieke vermogensdichtheid met 5,4 kW/l (exclusief eindplaten). Het maximumvermogen kon daardoor stijgen van 114 kW naar 128 kW. De prestaties in koude weersomstandigheden werden verbeterd, want opstarten is nu zelfs mogelijk bij -30°.

Door de systeemverbindingen binnen de behuizing te concentreren, zijn minder componenten vereist, wat opnieuw ruimte en plaats bespaart.

Door voor elke component aandacht te schenken aan innovatie en verbetering, werd een gewichtsreductie van 50% verkregen, maar tegelijk een vermogenstoename van 12%. Tot de nieuwe maatregelen behoren de verplaatsing van het spruitstuk, het reduceren van de omvang en het gewicht van de cel, waardoor de vorm van de gaskanaalscheider kon worden geoptimaliseerd, naast het gebruik van innovatieve materialen in de elektroden.

De eenheid beschikt ook over een Fuel Cell DC-DC Converter (FDC) en modulaire hoogspanningsonderdelen, terwijl de omvang met 21% werd gereduceerd in vergelijking met het bestaande systeem. Het gewicht werd met 2,9 kg verlaagd tot 25,5 kg. Geavanceerde technologie heeft tot de plaatsbesparing bijgedragen: zo gebruikt Toyota voor het eerst een siliciumcarbide halfgeleidermateriaal van de volgende generatie in de IPM-transistoren (Intelligent Power Model). Dit laat een stijging van het uitgangsvermogen en een lager stroomverbruik toe gecombineerd met minder transistoren, waardoor de FCPC kleiner kan worden gemaakt.

Dezelfde omvang- en gewichtsbesparende aanpak werd toegepast op andere onderdelen van de brandstofcel. Het ontwerp van de luchtinlaat staat garant voor lage drukverliezen en bevat



geluidsdempend materiaal, zodat het geluid van de luchtinlaten niet merkbaar is in de cabine. De uitlaat maakt gebruik van een harspijp en laat door zijn ontwerp toe dat een grote hoeveelheid lucht en water wordt afgevoerd; een geluiddemper met grotere capaciteit draagt bij aan een stillere cabine. Het volledige luchtsysteem is bijna 30% kleiner dan bij de bestaande Mirai en weegt meer dan een derde (34,4%) minder.

LITHIUM-IONBATTERIJ

De nieuwe Mirai is uitgerust met een lithium-ion hoogspanningsbatterij in plaats van de nikkel-metaalhydride-batterij van het bestaande model. Hoewel de batterij een kleinere omvang heeft, is ze energie-compact, wat een hoger uitgangsvermogen en superieure milieuprestaties oplevert. Met 84 cellen heeft de batterij een nominale spanning van 310,8 in vergelijking met 244,8, en een capaciteit van 6,5 Ah in vergelijking met 4,0 Ah. Het totale gewicht werd verminderd van 46,9 naar 44,6 kg. Het uitgangsvermogen werd verbeterd van 25,5 kW x 10 seconden naar 31,5 kW x 10 seconden.

Door de kleinere afmetingen van de batterij kon ze ook achter de achterstoelen worden geplaatst, waardoor ze niet meer uitsteekt in de bagageruimte. Het luchtkoelpad werd geoptimaliseerd, met discrete inlaten aan beide zijden van de achterstoelen.

DYNAMISCHE PRESTATIES

Door voor de nieuwe Mirai gebruik te maken van het GA-L-platform, geniet de wagen van belangrijke voordelen, zoals een lager zwaartepunt, verbeterde traagheidseigenschappen en een significant verbeterde carrosseriestijfheid, allemaal factoren die helpen om superieure dynamische prestaties te leveren.

Doordat de brandstofcel van onder de voertuigvloer naar het frontcompartiment werd verplaatst en de batterij en de elektromotor achteraan wer-

den gepositioneerd, werd een 50:50 gewichtsbalans voor/achter verkregen, waardoor de wagen de fundamentele stabiliteitskenmerken heeft van een wagen met voorin geplaatste motor.

De stijfheid van de carrosserie werd verbeterd met strategische draagbalken en versterkingen, een ruimer gebruik van carrosserielijmen en laserschroeflassen.

Het nieuwe platform laat ook een nieuwe multilink voor- en achterwielophanging toe, in plaats van de voordien gebruikte MacPherson-voorwielophanging en torsiestangopstelling achteraan. Deze configuratie biedt veel meer stabiliteit, controle en rijcomfort. Tot de details behoren het gebruik van dikkere stabilisatorstangen, optimale opstelling van de bovenste en onderste fuseekogel en een algemeen hoge stijfheid van de ophanging, wat tot uiting komt in de betere responsiviteit en stabiliteit.



Nog meer voordelen ontstaan door de grotere velgen en banden op de nieuwe Mirai. De 19- en 20-inch velgen zijn uitgerust met respectievelijk 235/55 R19 en 245/45 R20 banden, met lage rolweerstand en stille loop, wat bijdraagt aan het brandstofrendement, de kwaliteit van de wegging, de stabiliteit en de stilte in de cabine. Door velgen en banden van grotere diameter te gebruiken, wordt de nodige ruimte verkregen voor de nieuwe driedubbele waterstoftanks.

De verbeterde aerodynamiek van de wagen, met een lagere daklijn, volledig onder de wagen en een lagere luchtweerstandscoefficiënt, spelen ook een belangrijke rol bij het verhogen van de kwaliteit van rijgedrag en stabiliteit en de grotere actieradius.

De nieuwe Mirai heeft ook pluspunten door zijn verbeterde rijkarakter. Het extra vermogen dat door de nieuwe brandstofcel en de batterij wordt geleverd, is afgestemd op vlot, lineair aanzetten,

met een acceleratie die op harmonieuze wijze de bediening van het gaspedaal door de bestuurder volgt. Rijden op de snelweg verloopt ontspannen en zonder stress, met uitstekende respons bij alle snelheden. Op bochtrijke wegen wordt het evenwicht van de nieuwe Mirai gecombineerd met een goede acceleratie uit de bocht.

LUCHT ZUIVEREN TERWIJL U RIJDT

Het milieuvoordeel van de Toyota Mirai gaat verder dan nul-uitstoot naar "negatieve uitstoot" – de wagen reinigt de lucht effectief terwijl hij rijdt.

Een katalysatorfilter is ondergebracht in de luchtinlaat – een Toyota-primeur. Terwijl lucht in de wagen wordt gezogen om de brandstofcel te voeden, vangt een elektrische lading op het filterelement van ongeweven stof microscopische vervuiliingsdeeltjes, waaronder zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxides (NO_x) en PM 2,5 deeltjes. Het systeem kan 90 tot 100% van de deeltjes

tussen 0 en 2,5 micron diameter uit de lucht halen die naar het brandstofcelsysteem gaat.

VERWACHTE 10-VOUDIGE TOENAME VAN VERKOOPCIJFERS

Door de introductie van de nieuwe Mirai verwacht Toyota een diepere marktpenetratie met een 10-voudige toename van het verkoopvolume. Deze groei wordt ondersteund door de sterkere prestaties van het nieuwe model en de grotere aantrekkingskracht voor de klant, met name als een meer budgetvriendelijke wagen met een verkoopprijs die ongeveer 20% werd verlaagd.

De bruikbaarheid van waterstof-FCEV zal ook geleidelijk toenemen naarmate de markten hun waterstofinfrastructuur verbeteren, het aantal vulstations stijgt en overheden en lokale instanties nieuwe stimulansen en regelgeving voor een schonere mobiliteit introduceren.

BOR CAR DETAILING

Heel wat kinderen krijgen een passie voor wagens met de paplepel mee. Ook Cornelis Bor was van kinds af gebeten door de automicrobe. Bij de meeste kinderen uit die passie zich in het uitbouwen van een collectie matchbox wagentjes of het urenlang kijken naar passerende auto's. Cornelis ging echter een stapje verder. Sinds zijn elfde ging hij in de buurt alle auto's wassen. Een leuke hobby voor een jonge autoliefhebber, die achteraf gezien gans zijn leven zou gaan bepalen.

CARWASH

Cornelis startte een zoektocht naar wat hij echt wou in het leven. De meest logische keuze leek te gaan studeren. Dat deed hij ook, maar hij voelde zich niet echt goed in zijn vel op de schoolbanken. Na enkele omzwervingen startte hij een carwash, teruggrijpend naar de oude passie: het mooi maken van wagens.

Begin jaren '90 besloot Cornelis Bor dan ook om een carwash te gaan uitbaten. Het leek een logische keuze, Cornelis voelde zich er goed bij, en enkele jaren later werd samen met zijn broer een tweede wasstraat overgenomen in het Gentse. Als ondernemer zag Cornelis echter al snel de nadelen van zo'n wasstraat. Bij goed weer zie je tal van klanten, wanneer het regent of minder goed weer is, blijven de klanten weg. Hierdoor worden drukke momenten al snel te druk, en worden minder drukke momenten wel heel rustig. Niet ideaal dus.

LAKBESCHERMING EN COATING

De rustige periodes moesten dus worden opgevangen, en er werd een partnership opgezet met een fabrikant van producten voor

lakbescherming. De producten werden verdeeld bij dealers, garages en concessiehouders, zodat die hun klanten bij de aankoop van de wagen een extra lakbescherming konden aanbieden.

De vraag naar deze producten was groot, maar er bleek ook nood aan oplossingen op maat. Dealers en importeurs wilden hun klanten meer aanbieden dan enkele de producten, en waren veeler op zoek naar een volledige service. Cornelis werkte deze pakketten op maat uit. Bij de aankoop van een nieuwe wagen kon bij de garage worden gekozen voor extra lakbescherming, het team van Bor Car detailing kwam ter plaatse de behandeling uitvoeren. Helemaal aangepast aan het merk en type wagen en de gewenste bescherming.

Dat het vakmanschap van Bor Car Detailing wordt geapprecieerd, wordt bewezen door de verschillende samenwerkingen die werden opgezet met dealers en importeurs. Zo worden coating en lakbescherming door verschillende dealers of merken aangeboden als een standaard optie bij de aankoop van een nieuwe wagen.

Een bekend voorbeeld van zo'n samenwerking tussen importeur en Bor Car Detailing vind je bij BMW. BMW Seal & Protect is een optie waar je bij de aankoop van zowat elke nieuwe BMW kan voor kiezen. De seal and protect behandeling wordt door BMW aangeboden ter bescherming van de laklaag van je nieuwe wagen, om een veel betere bescherming te bieden tegen krassen en gebruikssporen. Deze behandeling wordt uitgevoerd door de mensen van Bor Car Detailing, zo kan de concessiehouder zich blijven richten op de kerntaken, terwijl de specialisten in lakbescherming en coating zorgen voor deze extra bescherming van je nieuw speeltje.

Ondertussen blijft Bor Cardetailing ook beschikbaar voor particuliere klanten. Na de aankoop van je nieuwe wagen kan je een afspraak maken bij Bor Car Detailing om lakbescherming aan te brengen vooraleer je de wagen in gebruik neemt. Samen met de specialisten van Bor Car Detailing wordt een behandeling aangeboden die perfect voldoet aan je eisen en noden.



DE TOEKOMST IS ELEKTRISCH

Cornelis besefte als autoliefhebber als de beste dat elektrisch rijden niet meer weg te denken is, en dat elektrische wagens snel het straatbeeld zullen bepalen. Daarom worden twee laadpalen geïnstalleerd bij Bor Car Detailing in Wondelgem. Aan deze snelladers kunnen bezitters van een elektrische wagen hun batterijen komen opladen. De snelladers kunnen in de meeste gevallen in een half uurtje tijd de accu 80% voltanken.

Bor Car Detailing maakt het ook mogelijk om een elektrische wagen te gebruiken terwijl jouw wagen bij hen onder handen wordt genomen. Zo moet je er niet meer voor zorgen dat iemand je brengt en terug komt ophalen, en je moet al helemaal niet meer wachten. Voor mensen die nooit elektrisch hebben gereden, kan dit tevens een eerste kennismaking zijn met dit soort wagen.

EEN LAADPAAL BIJ U? DAT KAN ZONDER ZORGEN.

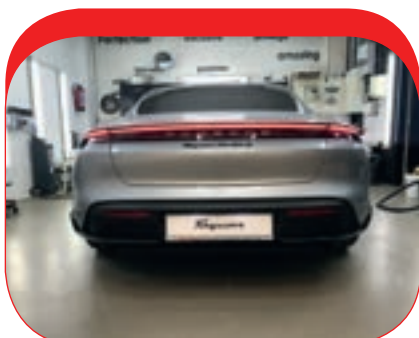
Cornelis heeft ondertussen ook BVBA Strubor opgericht, samen met venoot Emmanuel Strubbe. Strubor verdeelt tal van accessoires die helpen met het onderhoud en de veiligheid van je wagen.

Naast het aanbieden van deze accessoires zoekt Strubor ook actief naar geschikte locaties voor het installeren van laadpalen bij bedrijven of particulieren. Bij bouwprojecten of renovatieprojecten waar parkeerruimte moet worden voorzien is het tegenwoordig niet onverstandig, en wordt het in de nabije toekomst misschien verplicht om enkele laadpalen te installeren.

Strubor is hiervoor op zoek gegaan naar een partner die zeer goede laadoplossingen aanbiedt. Strubor kan vervolgens onderzoeken welke oplossing het best geschikt is voor het

project, en zorgt mee voor een vlotte installatie.

Het is het niet altijd eenvoudig om uit te zoeken wat nu precies de meest geschikte oplossing is voor het plaatsen van een laadpaal op je bedrijf. Hier wil Strubor maximaal ontzorgen door samen met u na te gaan welke de meest geschikte oplossing is voor uw specifieke situatie. Door hiervoor samen te werken met Strubor, ben je er zeker van dat je voor de meest optimale oplossing kiest. Het kan je veel tijd besparen, maar ook financieel interessant zijn. Dit kan omdat alle ervaring van Strubor samen met de aanbieder van de laadpalen, maximaal wordt aangewend om voor u alle mogelijke scenario's te bekijken, te evalueren, en u de beste oplossing aan te bieden. Zo profiteert u van alle expertise die door Strubor werd opgebouwd.



Voor meer informatie over Bor car detailing kan je een kijkje nemen op www.borcardetailing.com, mailen naar info@borcardetailing.be of telefonisch contact opnemen op 09/231 00 45. Meer informatie over strubor kan je vinden op www.strubor.be

Je vindt Strubor op onderstaand adres:
Industrieweg 122 A8
9032 WONDELGEM



COLUMN GAS.BE: **BUSSEN OP CNG**



Dat openbaar vervoer een deel van de oplossing van het mobiliteitsprobleem is, is algemeen bekend. Bussen kunnen dan ook een behoorlijke steen bijdragen aan de vergroening van onze verplaatsingen. Veel bussen rijden tegenwoordig echter nog op diesel, en vooral oudere bussen zijn niet altijd de properste voertuigen in ons verkeer. Die oudere bussen vervangen door een nieuwer model, met een modernere dieselmotor, kan dit probleem deels oplossen, maar momenteel bieden bussen op CNG wellicht het milieuvriendelijkste alternatief.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE



NIETS NIEUWS ONDER DE ZON?

Sinds de jaren '90 worden in heel wat Europese steden bussen op CNG ingezet. Ook in België rijden er sinds de jaren '90 in verschillende steden, zoals Brussel, Doornik en Gent, bussen op CNG. Meestal zijn dit schoolbussen. Niets nieuws onder de zon zou je dan denken, ware het niet dat de interesse voor dit soort bussen de laatste jaren een flink stuk is toegenomen. En dit heeft verschillende redenen.

Bussen op CNG hebben het voordeel dat ze een stuk stiller zijn dan een bus op Diesel, dat er ondertussen mogelijkheden genoeg zijn om CNG te tanken, en dat het tanken niet meer tijd in beslag neemt dan het volgooien van een bus op Diesel. Al je daarbij optelt dat deze bussen een zeer grote autonomie hebben, wordt het meteen duidelijk dat het kiezen voor een bus op CNG geen nadelen heeft naar inzetbaarheid toe.

Heel wat steden introduceerden de voorbije jaren een lage emissiezone, of wensen te voldoen aan striktere regels inzake luchtvervuiling en uitstoot van fijn stof en CO₂. Het is net bij het halen van die doelstellingen dat bussen op CNG een handje kunnen toesteken.

Voertuigen op CNG zijn een stuk milieuvriendelijker dan voertuigen op Diesel. Zo stoot een voertuig op CNG 10-15% minder CO₂ uit dan een vergelijkbaar voertuig op Diesel. Vergeleken met een dieselwagen stoot je wanneer je op CNG rijdt zowat 90% minder stikstofoxyden uit en produceer je 77% minder fijn stof. In het vorig nummer van eco-mobiel (nr. 23), zetten we alle voordelen van het rijden op een rijtje, en dat zijn er nogal wat.

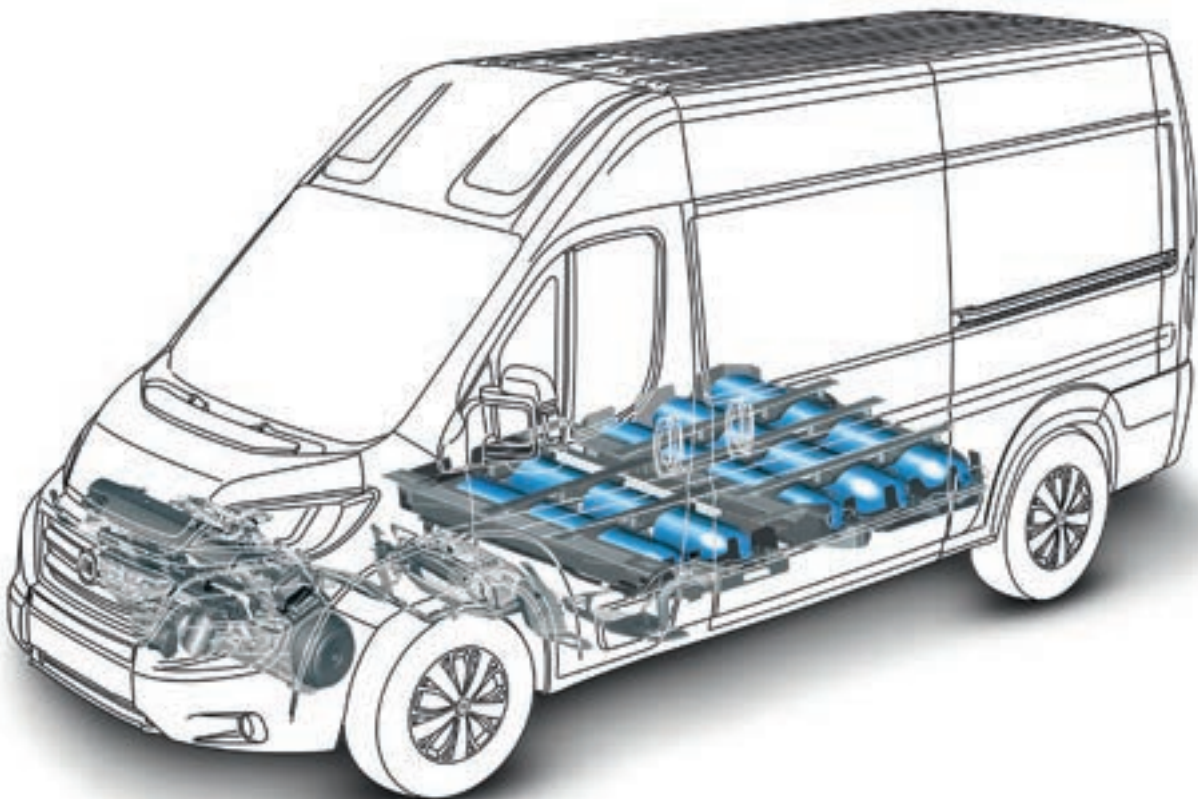


Het mag dus niet verwonderen dat er momenteel in Europa reeds meer dan 10.000 bussen op CNG worden ingezet, en dat de belangstelling steeds groter wordt.

DE OPMARS IS INGEZET

Busmaatschappij Keolis heeft een vloot van bijna 3.000 bussen, en ook Stefan De Prycker van Keolis ziet enkele grote voordelen van CNG. Naast de autonomie, die vergelijkbaar is met die van een bus op Diesel, speelt voor de gebruiker uiteraard ook de prijs een grote rol. Dat een bus op CNG niet veel duurder dan een bus op Diesel, en dat de kilometers die je aflegt op CNG een stuk goedkoper zijn dan degene die je aflegt op Diesel, kan zeker een doorslaggevende factor zijn bij de aankoop van een nieuwe bus.

Momenteel zet de Europese school in Laken CNG-bussen van Keolis in. Er werd voor CNG gekozen omdat ze bij de Europese school op zoek waren naar een duurzame en financieel haalbare oplossing. De nieuwe bussen worden daar alvast positief onthaald. Bij Keolis moeten dan wel de ateliers voor





het onderhoud van de bussen worden aangepast, en moeten de techniekers een opleiding krijgen, maar dat alles verliep vlekkeloos. Ook de chauffeurs rijden graag met een bus op CNG, omdat ze een stuk stiller zijn, voldoende krachtig zijn, en heel soepel rijden. Bij Keolis zijn ze er dan ook van overtuigd dat deze bussen in de toekomst steeds meer zullen worden ingezet en dat het project met de Europese school in Laken absoluut navolging zal krijgen.

Ook de gemeente Watermaal-Bosvoorde kocht recent zes bussen op CNG aan. Schepen van energie Benoît Thielemans verduidelijkt dat de aankoop kadert in de invoering van een lage emissiezone in Brussel. Voorts vindt de schepen dat je als gemeentebestuur meer doet dan strikt noodzakelijk is om milieudoelstellingen te halen. Het gemeentebestuur moet namelijk een voorbeeldfunctie uitoefenen, en een duurzame oplossing inzake mobiliteit onderlijnt deze ambitie.

HET KAN NOG SCHONER

Bussen op CNG zijn ook al makkelijk genoeg verkrijgbaar. Busbouwer IVECO biedt bussen op CNG aan, en heeft er in Europa al meer dan 5.500 rijden. Paul Mechele van IVECO Bus Benelux heeft ondervonden dat CNG in Europa een belangrijke rol heeft gespeeld, en nog speelt, in de transitie naar emissiearme voertuigen. Bij IVECO maken ze al meer dan twintig jaar bussen op CNG, en ook daar zien ze het succes de laatste jaren steeds toenemen.

Door bussen op Biogas te laten rijden wordt het verhaal echter nog een stuk schoner. Biogas kan worden opgewekt uit organisch afval, en door dit te gaan gebruiken maak je als het ware de cirkel rond, en heb je bijna geen uitstoot meer. In verschillende Europese steden lopen al succesvolle projecten, waar het afval van de stad wordt verwerkt tot Biogas. De productie van dit biogas gebeurt tevens lokaal, waardoor de brandstof bijna niet meer moet worden getransporteerd, en waardoor er ook lokale tewerkstelling wordt voorzien in de biogascentrales.

Het mag dus duidelijk zijn dat CNG een uitermate geschikte brandstof is om te gebruiken in bussen. Een bus op CNG heeft geen nadelen ten opzichte van een bus op Diesel, maar de voordelen zijn echt ontegensprekelijk aanwezig. Momenteel is er wellicht hier of daar nog wat terughoudendheid voor de aankoop van een bus op CNG. Hoogstwaarschijnlijk komt dit omdat de brandstof iets minder gekend is, omdat er gedacht wordt dat er amper tankstations zijn uitgerust met CNG, of dat deze bussen een heel stuk duurder zijn dan bussen op Diesel.

Door het steeds groter wordende succes van de bussen, en de (proef)projecten die ondertussen bij heel wat steden, gemeenten en busmaatschappijen lopen, kunnen we er echter van uit gaan dat de populariteit enkel nog zal toenemen, en dat we de volgende jaren steeds meer bussen op CNG in het straatbeeld zullen zien verschijnen. Door de veel kleinere uitstoot, maar ook omdat de bussen een stuk minder luidruchtig zijn, kunnen we dit alleen maar toejuichen.

DUURZAAMHEID EN ECOMOBILITEIT BIJ KBC AUTOLEASE

De invloed van duurzaamheid en ecologie op de mobiliteitsmarkt was nooit eerder zo groot. Je wordt tegenwoordig als het ware gedwongen om na te denken over hoe je best met mobiliteit omgaat. Maar duurzame mobiliteit is anno 2021 veel meer dan enkel de aanschaf van een elektrische wagen. Bij KBC Autolease weten ze dit, en bieden ze al sinds 2017 duurzame en ecologische mobiliteitsoplossingen aan. We vroegen ons af welke oplossingen KBC Autolease nu al kan aanbieden, en hoe ze dit in de toekomst zien evolueren.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE



Stefan Delaet



2020 is op zijn minst een eigenaardig jaar geweest, wat was de positieve impact op de werking van KBC Autolease?

Stefan Delaet, CEO KBC Autolease: De coronacrisis, en zeker de eerste lockdown, zette de flexibiliteit en de agility van het Autolease team duidelijk in de verf. Het was zeer opvallend om te zien dat in zo'n situatie de mens toch het verschil gaat maken. Medewerkers wisten zich zeer snel aan te passen aan de gewijzigde situatie, en er was plots veel meer aandacht voor welzijn en zorg voor mekaar. Dit was er trouwens niet enkel tussen collega's onderling, maar ook in relatie tot de klanten. KBC Autolease was zich ten volle bewust dat bepaalde klanten het door corona plots een stuk moeilijker hadden, en zocht samen met hen naar oplossingen, wat de relatie uiteindelijk heeft versterkt.

Daarnaast zag je ook dat er een grotere bewustwording kwam dat het ook anders kan. We hadden de laatste jaren voor een stuk in een routine geleefd, maar door de crisis werden we er ons van bewust dat er alternatieven zijn. Deze alternatieven bleken vaak groener en gezonder, en zullen ook na de crisis blijven bestaan.

Wat was de negatieve impact van de coronacrisis dan?

Stefan Delaet: Door het noodgedwongen verminderen van fysieke contacten werd het onboarden van nieuwe medewerkers en de eerste contacten met nieuwe klanten een stuk moeilijker. Op afstand is het makkelijk om routines te onderhouden, maar nieuwe zaken creëren, met mensen die je niet kent vergt toch een nauwer, persoonlijker contact. Die eerste contacten zijn heel moeilijk via online meetings.

2020 werd ook een beetje een stop & go jaar. Het begon zeer goed, om vervolgens bijna volledig tot stilstand te komen. In de zomer kwam er dan, mede door de grote vraag naar fietsleasing, een enorme piek. Je hieraan aanpassen vergt heel wat van je medewerkers. Dat dit alles is gelukt, bewijst dat we de juiste mensen en de juiste strategie hadden.

De regering wil enkel nog zero emissiewagens als bedrijfswagens tegen 2026, lijkt dit haalbaar?

Stefan Delaet: Dit lijkt zeker haalbaar, er is nu een vlag gezet, en ook vanuit Europa wordt de vergroeningstrend gestimuleerd en beschouwd als een investeringsopportunity. Dit onderwerp werd in het verleden vaak benaderd vanuit beperkingen en limieten, maar die tijd lijkt voorbij. Europa investeert zeer veel in het bouwen van een nieuwe economie, wat opnieuw heel wat nieuwe mogelijkheden creëert. Technisch staan elektrische wagens al heel wat verder dan wat we hadden verwacht, en als je mensen bevrageet die ooit hebben geproefd van elektrisch rijden, blijkt dat ze er bijna allemaal voor gewonnen zijn, en niet meer terug willen.



Ilse Vercammen

Er zijn wel nog enkele thema's op te lossen (zoals aanbod laadinfrastructuur, ed), maar dat moet zeker lukken. De verandering zal zichzelf op termijn trekken, maar hier en daar zijn nog wat (financiële) stimuli nodig om mensen effectief de stap te laten zetten. KBC Autolease kan hierin een grote rol spelen. Onze vloot is een jonge vloot, de klanten zullen er dus kunnen voor zorgen dat de omwenteling naar een groener wagenpark in sneltempo wordt ingezet.

Welke oplossingen biedt KBC Autolease aan om bedrijven te helpen met de elektrificatie? Worden ook laadpalen of laadpassen aangeboden?

Stefan Delaet: KBC Autolease biedt volledige oplossingen aan. Er zijn partnerships met New Motion (dochter van Shell, gespecialiseerd in laadoplossingen), maar ook experimenten met netwerkbeheerders en universiteiten waar het bidirectioneel laden en ontladen van auto's wordt uitgetest. Het aanbieden van dit soort volledige oplossingen is onze bestaansreden als operationele leasing maatschappij. Bij KBC Autolease kan je dan ook alle mogelijke combinaties krijgen. Je kan enkel een EV leasen, of eentje met laadpaal en/of met tankkaart die toelaat alle soorten brandstoffen te laden.

Voorts zet KBC Autolease ook alle expertise in om de klant te helpen kiezen (help me choose). Zo wordt er samen met de klant bekeken wat het meest geschikte pakket is, maar ook hoe dit optimaal kan worden gebruikt. Energiemanagement zal in de toekomst een grote rol gaan spelen, zeker door de invoering van het capaciteitsstarief, en ook daar werken we aan oplossingen om onze klanten te helpen met de 'fuel'shift en onaangename verrassingen te vermijden van hoog oplopende energiefacturen.

Ilse Vercammen: KBC Autolease is er zich van bewust dat er één en ander komt kijken bij een shift naar elektrisch rijden. Om deze shift zo makkelijk mogelijk te kunnen maken kan KBC Autolease totaaloplossingen aanbieden op maat van de klant. Hierbij wordt rekening gehouden met de specifieke situatie. Idealiter kan de wagen zowel thuis als op het bedrijf worden opgeladen.

Lijkt de Belg volgens u klaar voor andere oplossingen in plaats van de bedrijfswagen, deelwagens bijvoorbeeld?

Stefan Delaet: Er moet hier een onderscheid worden gemaakt tussen mensen die in een grootstedelijk gebied wonen en mensen die in niet-stedelijke gebieden wonen. In steden is de auto geen koning meer, wat logisch is gezien de parkeer- en fileproblemen. Bovendien is in de stad alles vaak op wandel- of fietsafstand, of goed bereikbaar via het openbaar vervoer. Deelwagens zullen in de stad makkelijker kunnen worden geïntegreerd omdat de wagen daar enkel dient om zich occasioneel van punt a naar punt b te bewegen.

In niet-stedelijke gebieden zal de wagen zoals we hem kennen wellicht niet zo snel uit het straatbeeld verdwijnen, maar dat hoeft door de vergroening van het wagenpark misschien niet eens een probleem te zijn.

Persoonlijk denk ik dat niet-stedelijke gebieden nog een moeilijke markt zijn voor deelwagens zoals we ze nu kennen. Wel denk ik dat een soort community sharing populair zou kunnen worden. We zijn hier trouwens ook mee aan het experimenteren. Hierbij lease je met familie of vrienden een wagen die je dan samen gebruikt. Full service Leasing (zoals Private Lease) is hiervoor een interessanter alternatief dan aankopen, omdat ontzorging bij zo'n gezamenlijke aankoop van essentieel belang zal zijn.

Lijken klanten makkelijk mee te gaan in het verhaal van duurzaamheid en ecomobiliteit, of is er nog argwaan?

Ilse Vercammen: Je voelt dat meer en meer klanten mee gaan in het duurzame en ecologische verhaal. Dit jaar was er soms wel wat argwaan omdat sommige klanten vreesden dat het aanbieden van groenere mobiliteitsoplossingen financieel zwaar zouden doorwegen. Iets wat in het coronajaar 2020 absoluut moest worden vermeden. Anderzijds zijn er tussen de klanten van KBC Autolease heel wat pioniers, die al jaren bezig zijn met dit thema. De ervaring die intussen is opgedaan met het maken van voorstellen voor die klanten, kan ook perfect worden ingezet om goede oplossingen te voorzien voor nieuwe klanten.



Op enkele jaren tijd hebben we een vloot van bijna 20.000 leasefietsen opgebouwd. Hieruit blijkt dat een switch naar duurzaamheid meer is dan een wagenpark met elektrische wagens. Heel wat klanten willen het echt wel anders en milieubewuster gaan doen. Leasefietsen kunnen hier een grote rol in spelen. Deze fietsen kunnen worden aangeboden via flexibele verloningsformules, waardoor dit zowel voor werknemers als werkgevers interessant wordt.

De laatste jaren daalde de CO₂-uitstoot van een gemiddeld wagenpark aanzienlijk door de daling van het aantal afgelegde kilometers. Door meer thuiswerk zien we namelijk geen afname in het aantal leasewagens, maar wel een drastische vermindering van het aantal gereden kilometers. Deze zaken zorgen ervoor dat mobiliteit sowieso duurzamer wordt. Door bedrijven duurzame alternatieven aan te bieden, met bijvoorbeeld leasefietsen, die financieel haalbaar zijn, zal deze trend naar een meer ecologische mobiliteit alleen maar versnellen. Uiteraard zal de uitstoot nog verder afnemen nu de nieuwe hybride en elektro-modellen steeds betrouwbaarder en betaalbaarder worden.

Moest thuiswerk een grotere rol gaan spelen in de toekomst, omdat velen er nu aan gewoon zijn, denkt u dat dit impact zal hebben op de autoleasing in de toekomst?

Ilse Vercammen: Als telewerken populair blijft, zullen mensen zich misschien wel afvragen of ze in een gezin nog twee wagens nodig hebben. Daar speelt KBC Autolease goed op in door fietsleasing aan te bieden. We verwachten dan ook dat fietsleasing de volgende jaren nog een stuk aan populariteit zal winnen, alsook de aangehaalde sharing-formules die we momenteel aan het ontwikkelen zijn.

Als je ziet dat er van de pakweg zes miljoen wagens in België, slechts 400.000 in operationele lease zitten, dan kan leasing in de toekomst zeker nog een grotere rol gaan spelen, zelfs als het totaal aantal auto's zou verminderen. Ook

ontzorging voor particulieren door private lease zal hierin een grote rol gaan spelen. Zeker omdat KBC Autolease geen auto's verkoopt, maar wel mobiliteit en mobiliteitsoplossingen. Dit kan een auto zijn, maar ook een fiets of motorfiets, of een combinatie van verschillende voertuigen of oplossingen. Zo kan je ook als particulier op zoek gaan naar je ideale, persoonlijke mobiliteitsmix.

Zullen mensen dan kiezen voor kleinere, ecologische wagens, of toch voor een grote wagen omdat ze die enkele keren per jaar nodig hebben?

Stefan Delaet: Of mensen kiezen voor klein of groot, premium of standaard is vaak ingegeven door de gezinsomstandigheden en het budget. Voor ons is het vooral belangrijk dat we oplossingen aanbieden die passen en kunnen mee-evolueren met de behoeften. Zo kan KBC Autolease via korte termijn verhuur oplossingen aanbieden aan klanten die enkele keren per jaar een grotere wagen nodig hebben voor bv. hun vakantie. Dit werd door elektrificatie extra op scherp gezet, vanwege de lagere actieradius van bepaalde elektrische wagens. Vandaar bekijken we nu oplossingen om pakketten aan te bieden waar je voor dagelijks gebruik bv. een kleinere elektrische wagen gebruikt, in combinatie met een grotere wagen die je enkele keren per jaar kan gebruiken voor bijvoorbeeld een vakantie.

Wat zijn de grootste verwezenlijkingen van KBC Autolease met betrekking tot duurzaamheid en ecomobiliteit?

Ilse Vercammen: De bijdrage tot de 'modal' shift. Mn de lancering van ons fietsproduct heeft een ware aardverschuiving teweeg gebracht in hoe onze klanten zich verplaatsen. Bij fietsleasing hebben we er verder bewust voor gekozen om die fietsen aan te bieden via lokale fietsdealers. Dit hebben we gedaan om de lokale economie te ondersteunen, want ook dat maakt deel uit van een duurzaam verhaal. Ook de sociale economie wordt ondersteund, onder andere door samen te werken met VZW Ateljee, waar ze verantwoordelijk zijn voor de logistiek en het onderhoud van de fietsen in de testvloot.

Ondertussen zijn ongeveer één derde van de nieuw bestelde leasewagens van KBC Autolease volledig elektrisch of hybride, wat aantoont dat we ook daar de klanten echt hebben meegekregen in het 'fuel'-shift verhaal.

Daarnaast zijn we actief bezig met de vermarkting van 'Olympus', een platform waarop een werkgever zijn medewerkers een mobiliteitsbudget kan toekennen dat ze naar eigen wens kunnen besteden. Met Olympus kan je heel wat mobiliteitsoplossingen combineren. Dat kan gaan van openbaar vervoer tot deelfietsen of deelwagens, je kan er zelfs je parking mee betalen.

Maar het inzetten op duurzaamheid gaat verder dan de pure oplossingen voor de klanten. Zo liggen er zonnepanelen bij KBC ons verkooppunt in Londerzeel, waar auto's en fietsen aan het einde van hun leasing, met garantie, te koop worden aangeboden aan particulieren. Nog in Londerzeel werkt de wasstraat waar de wagens op het einde van het contract worden gepoetst volledig ecologisch met regenwaterrecuperatie. Partners die carrosseriewerken uitvoeren moeten een label hebben dat ze duurzaam werken, en intern werkt ons salesteam (reeds van voor corona) zoveel mogelijk van op afstand, accountmanagers gebruiken waar mogelijk de fiets, enzovoort...

Waar kan KBC Autolease zich echt onderscheiden van de concurrentie op gebied van duurzaamheid en ecomobiliteit?

Ilse Vercammen: We zijn sinds 2017 echt aan het inzetten op duurzaamheid. In het begin zagen we bij klanten meer dan eens gefronste wenkbrauwen toen we het thema aanhaalden, maar we zijn toch heel tevreden dat we hebben doorgezet. Daardoor kunnen we nu bij KBC Autolease al uitvoeren waar sommigen enkel nog maar over praten.



We trekken dit alles ook helemaal door in ons digitaal platform MoveSmart. Dit is nu nog vooral op auto's gericht, maar daar komt binnenkort ook fietsleasing en Olympus (met openbaar vervoer en deeloplossingen) bij. Dit alles wordt geïntegreerd in KBC Mobile, waardoor de gebruiker in principe steeds alle tools op zak heeft om perfect ontzorgd te worden op gebied van mobiliteit.

Stefan Delaet: We kunnen zeker zeggen dat we aan de wieg stonden van fietsleasing, en we zijn er zeker van dat we nu mee aan de wieg staan van de nieuwe mobiliteitsmarkt die superflexibele mobiliteitsoplossingen voor klanten mogelijk maakt. Zoals Ilse al aangaf kunnen we dat doen met de steun van KBC, onze moeder, en haar 'award'winning mobile toepassingen. Vandaag is het met die app al mogelijk om heel makkelijk aan te geven dat je pech hebt onderweg. Zo weet VAB meteen wie je bent en waar je je bevindt wanneer je een probleem rapporteert, zodat je een stuk sneller kan geholpen worden. Dit is zowel het geval wanneer je een schadegeval hebt of wanneer je simpelweg op onderhoud moet.

Hoe zal KBC Autolease in de toekomst het verschil blijven maken?

Stefan Delaet: We zetten met KBC Autolease in op 'Move Smart Together'. Hierin staat Move voor alles wat multimobiliteit betreft. We willen namelijk dat klanten vlot kunnen schakelen tussen alle vormen van mobiliteit (fiets, auto, openbaar vervoer, deeloplossingen,...). We willen veel meer opschuiven in de richting van een mobiliteitsbeheerder, dit alles ondersteund door hoogstaande digitale toepassingen.

Smart verwijst naar het inzetten van alle intelligentie van het bedrijf om de impact te bepalen van duurzaamheid, elektrificatie en vernieuwende technologieën op de vloot van de klant, maar ook om voor die klant risicoanalyses en contractanalyses uit te voeren. We willen in de toekomst inzetten op de total cost of mobility management en convenience. Ook smart energy management wordt hierin een belangrijke factor, omdat mobiliteit door elektrificatie van de vloot een groot deel van de energiefactuur kan gaan bepalen.

Met Together streven we ernaar om een 'phygital' bedrijf te zijn.. In de ganse serviceketting zijn nl. heel wat partijen betrokken. Wij willen u via simpele digitale toepassingen laten genieten van die services en voegen daar -waar nodig- graag een human touch aan toe. (via onze gespecialiseerde medewerkers, en die van onze dealer- en partnerships).

Zonder profetisch te willen klinken, mag je er vanuit gaan dat je ons in de nabije toekomst via de mobiele app gewoon zegt waar je naar op zoek bent, en het zal gebeuren. Want dat is waar we voor staan. Premium Dienstverlening.



CNG: de voordeligste manier om groener te rijden.

Klaar voor een nieuwe auto? Dan is CNG de juiste keuze.
Want rijden op CNG is zuiniger en groener, elke rit opnieuw.

Ontdek alle voordelen op
cng.dats24.be

DATS 24

COLRUYTGROUP



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**
TRANSVAALSTRAAT 1 (HOEK VUJSEWEG)
T 056/60 22 18
PEUGEOTWAREGEM@AUTOMOTIVEGROUP.BE
CITROENWAREGEM@AUTOMOTIVEGROUP.BE

AUTOMOTIVE GROUP

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



WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE





RENAULT
Passion for life

Nieuwe Renault CAPTUR Plug-in Hybrid



Het Autosalon gaat door bij Renault!
Geniet van Saloncondities en van
4 jaar gratis onderhoud* op het hele gamma!
Nu in het hele Renault-verdelersnet of op renault.be

1,4 - 1,7 l/100 km · 32 - 37 g CO₂/km (WLTP)

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

* EASYcare aanbod geldig tot maximum 48 maanden/40.000 km voor het volledig Renault-gamma, uitgezonderd TWINGO - TWINGO ELECTRIC - TWIZY en het Bedrijfsvoertuig-gamma. Niet cumuleerbaar met de Bijkomende Premie, en niet verplichtend. Aanbod en contract onder voorwaarden, geldig van 01/02/2021 tot 28/02/2021 of zolang de voorraad strekt. Voorbehouden aan particuliere klanten bij de deelnemende concessiehouders van het door Renault Belgium Luxemburg erkende netwerk tijdens de geldigheidsperiode van het aanbod. Het EASYcare-contract omvat: a. Onderhoud, herstellingen en arbeidsloon: onderhoud volgens de voorschriften van defabrikant, vervanging van slijtageonderdelen zoals remblokken en ruitenwisserbladen (behalve banden). b. Mechanische of elektrische herstellingen in geval van defect. Carrosseriekosten zijn niet inbegrepen. c. Pechbijstand. Meer informatie bij je concessiehouder. Onder voorbehoud van drukfouten. EASYcare-contract is een service verkocht door RCI Financial Services. Adverteerder: Renault België-Luxemburg n.v. (Invoerder), Bergensesteenweg 281, 1070 Brussel, RPR Brussel, BTW BE 0403 463 679.

Renault verkijest Castrol

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

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

renault.be