

ecoMOBIEL

UW MAGAZINE OVER PASSIEVOL RIJDEN MET ELEKTRISCHE, HYBRIDE EN ALLE ANDERE ECO-VOERTUIGEN 25

Mercedes EQA Meer dan Urban Electric Mobility



CONCEPT-CAR:
POLESTAR
PRECEPT

Pg 16



TEST
BMW X2 XDRIVE
25E M SPORT X

Pg 46



PRIMEURTEST
DACIA SPRING

Pg 74

EQA

THIS IS FOR A NEW GENERATION.

Ontdek met de nieuwe 100% elektrische EQA een luxueus uitrustingsniveau in een compacte, atletische vormgeving. Onovertroffen veiligheidssystemen en comfortuitrustingen bezorgen u samen met het vooruitstrevende MBUX-infotainmentsysteem een bijzonder dynamische rijbeleving en een rijbereik tot 424 km. Dit is voor wie vandaag vooruitkijkt naar morgen.
Meer info op mercedes-benz.be/eqa-nl.



17,8 - 19,1 kWh/100 KM · 0 - 0 G/KM CO₂ (WLTP).

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.
Milieu-informatie KB19/3/2004: www.mercedes-benz.be - Geef voorrang aan veiligheid.



AdBlue, dé oplossing om groener te rijden.

AdBlue is de juiste keuze, elke rit opnieuw.

Tank AdBlue aan de pomp, da's comfortabel, proper én voordeliger.

Je dieselwagen rijdt een pak schoner, dus het milieu wint mee.

Ontdek alle voordelen op
adblue.dats24.be

DATS **24**

 COLRUYTGROUP

Maximale ruimte.

Maximale luxe.



Maxus Deliver9. Machtig krachtig.

Ruimte voor de vracht en luxe voor de bestuurder. Dat zijn de grote troeven van de **Maxus Deliver9**. Ergonomie, zitcomfort en afwerking staan op een hoog niveau. Als je op weg bent met de Deliver9, ervaar je hetzelfde comfort als in een ruime personenwagen. De krachtige dieselmotor levert 163 pk en is opvallend stil. Maar ook praktisch scoort de Deliver9 sterk. Met een laadruimte van maar liefst 11 m³ en een maximaal bruto laadvermogen tot 1.270 kg biedt de Deliver9 ruimte te over. Kortom: met de Deliver9 kies je voor een machtige, krachtige bestelwagen.



MAXUS

Ontdek de Maxus Deliver9 op www.maxusmotors.be.

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

◆ GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004) op www.maxusmotors.be. Alle specificaties kunnen zonder voorafgaande kennisgeving gewijzigd worden. Ondernemingsnummer: BE 0430 801 744.

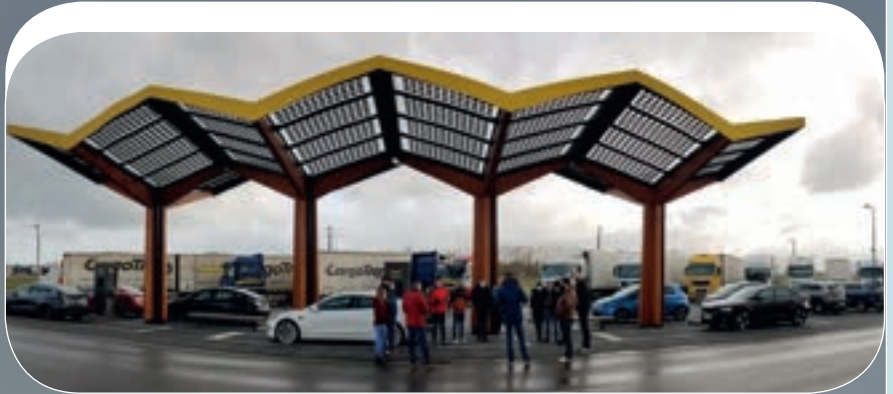


**06-AVERE-COLUMN: TEST AANKOOP SLAAT DE BAL MIS 08-TEST
 BMW IX3 IMPRESSIVE 14-PEUGEOT KIEST VOOR ECO MET 'POWER OF
 CHOICE'-STRATEGIE 16-CONCEPT-CAR: POLESTAR PRECEPT 21-DACIA
 SPRING 24-VERGEET LAADPUNTEN, BELGISCH BEDRIJF INNOVEERT MET
 LAADINFRASTRUCTUUR 26-TEST VOLVO V60 B3 MILD HYBRID MOMENTUM
 PRO 30-MERCEDES EQA 32-MERCEDES EQA: PRIMEURTEST 36-TEST MERCEDES
 GLA 250E AMG LINE 40-COLUMN GAS.BE: CNG ALS VOLWAARDIG EN GROEN
 ALTERNATIEF 44-HEEL BELGIË AAN DE ELEKTRISCHE AUTO... BAM! 46-TEST
 BMW X2 XDRIVE 25E M SPORT X 50-JEEP RENEGADE 4XE 54-ADBLUE: EEN
 BLAUW ZETJE NAAR GROENERE MOBILITEIT 56-PRIMEURTEST: OPEL MOKKA-E
 62-TEST TOYOTA YARIS HYBRID STYLE 66-EMCO SCOOTERS 72-ELEKTRISCHE
 RANGE ROVER CLASSIC 74-PRIMEURTEST DACIA SPRING 76-ONZE DEALERS
 OVER DE DUURZAME TOEKOMSTVISIE VAN JLR 80-TEST MG EHS LUXURY**

JAARGANG 7, MEI 2021, NUMMER 25 | 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: hilde@hdr.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: hilde@hdr.be

AVERE-COLUMN: TEST AANKOOP SLAAT DE BAL MIS

Om uit te testen wat het gebruiksgemak is van een elektrische wagen, deed Test Aankoop voor de uitgave van maart 2021 een roadtrip met een Polestar 2. Een journalist van Test Aankoop reed van de kust naar de Hoge Venen, om aan den lijve te ondervinden hoe zo'n uitstapje met een elektrische wagen verloopt. De conclusie van Test Aankoop was allerm minst positief. De roadtrip werd blijkbaar een heikele onderneming, waarbij de journalist moest overnachten in Leuven om pas de volgende dag in de Hoge Venen te arriveren. Avere stelt zich vragen bij de aanpak van Test Aankoop en wenst één en ander te verduidelijken en te nuanceren.



TEKST: JOCHEN SCHEIRE



EEN VERKEERD BEELD OVER EV-RIJDEN

Jochen De Smet, de voorzitter van Avere, becommentarieert de aanpak van Test Aankoop, en vindt de reportage hoogst amateuristisch en een consumentenorganisatie onwaardig. Er wordt een verkeerd beeld gecreëerd over EV-rijden, net op een moment dat er nood is aan een correcte mindset rond elektrische mobiliteit. Daarom moeten enkele bevindingen van de EV-rijder van Test Aankoop worden genuanceerd, en moeten er vragen worden gesteld rond het opzet van de reportage.

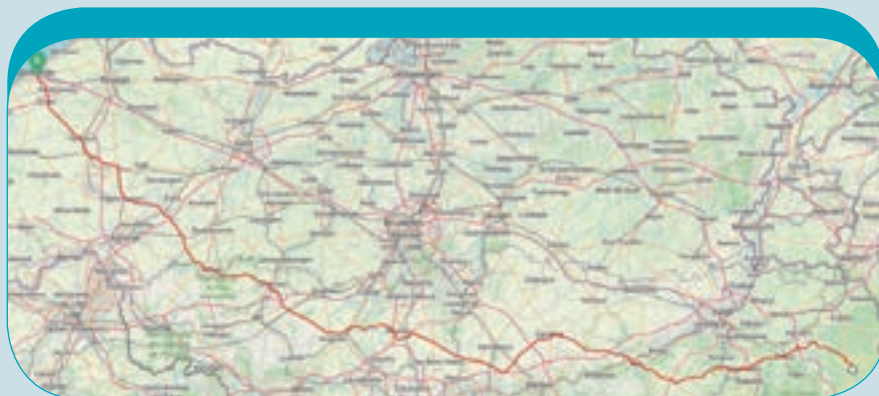
GEEN GOEDE VOORBEREIDING

Bij het begin van de reportage is de journalist ontgoocheld omdat z'n Polestar 2, na een nachtje in het stopcontact, slechts voor 25% is opgeladen. Het klopt inderdaad dat het opladen in een gewoon stopcontact niet snel gaat, en dat het bovendien niet de veiligste manier van opladen is. Het is intussen ook technisch en financieel perfect haalbaar om een thuislaadpaal te installeren. Iemand die een elektrische wagen koopt informeert zich hierover op voorhand, en zal er steeds voor zorgen dat hij ofwel thuis over een laadpaal beschikt, ofwel dicht bij huis kan opladen aan een laadpunt. Een bestuurder van een elektrische wagen zal er ook voor zorgen dat de wagen bij aanvang van een relatief lange rit volledig opgeladen is. De journalist onderzocht dit niet op voorhand, waardoor hij moest vertrekken met 25% aan batterij en dus de wagen snel moest bijladen.

NIET OPLADEN ZOALS HET HOORT

De eerste laadbeurt op weg naar de Hoge Venen verliep niet vlekkeloos. Hoewel een snellader werd gebruikt, duurde het nog bijna een uur voor de wagen terug was opgeladen. Dat klopt, maar ook hierover kon de journalist zich beter hebben geïnformeerd. De snelheid van het opladen tijdens het snellaadproces neemt snel af eens de batterij 80% volgeladen is. De laatste 20% van het laden kan 50% van de tijd innemen. Door telkens terug te vertrekken nadat de batterij voor 80% was opgeladen, had de totale laadtijd aanzienlijk beperkter geweest.

Daarnaast had de journalist een probleem met de laadbadge waarmee hij werkte. Deze was niet compatibel met het laadpunt dat hij had uitgekozen. Dat kan inderdaad kloppen, maar dan nog is het mogelijk om door de installatie van een app op te laden met een laadpaal die



niet compatibel is met je laadpas of laadbadge. Dit wordt echter steeds minder een issue omdat de interoperabiliteit ondertussen zo goed als algemeen is.

IN 2 DAGEN NAAR DE HOGE VENEN

Bij Test Aankoop slaagden ze er niet in de om de pakweg 275 kilometer van Oostende naar de Hoge Venen in één dag af te leggen. De journalist vertrok 's ochtends om 9u en moest overnachten in Leuven (na zowat 150 kilometer) om de volgende dag de roadtrip verder te zetten. Naar eigen zeggen wilde Test Aankoop vooral de manco's van het elektrisch rijden blootleggen, maar ook dan getuigt het van een zekere sérieux om een artikel terdege voor te bereiden. De beperkingen van het elektrisch rijden worden in het artikel van Test Aankoop karikaturaal uitgegroot, waardoor EV-rijden in een slecht daglicht wordt geplaatst.

EV-BELGIUM DOET DE TEST OPNIEUW

De community van bestuurders van elektrische wagens, EV-Belgium, bekeek het artikel van Test Aankoop vol ongeloof, en besliste dan ook al snel om de rit Oostende – Hoge Venen de week na het verschijnen van het artikel opnieuw te doen. Elf vrijwilligers tekenden present, en de roadtrip werd opnieuw afgelegd met elf verschillende elektrische wagens. Dit waren een Renault Zoë 40, 2 versies van de Kia e-Niro, een Nissan Leaf, Opel Ampera, VW ID3, Mercedes EQC, Tesla 3, Tesla X en uiteraard de Polestar 2, met en zonder de Performance Pack.

Er werd in Oostende gestart om 10u, iedereen moest zich aan de geldende verkeersregels houden en een roadbook bijhouden met daarin

de laadbeurten, kosten voor het laden, en de kosten voor een eventuele overnachting.

Als eerste kwam na 2,5 uur een Tesla toe aan Signal De Botrange, deze diende onderweg niet bij te laden. Daarna volgden met de regelmaat van de klok de volgende wagens. De laatste wagen die in de Hoge Venen toekwam deed 3,5 uur over de rit, maar dat kwam omdat de bestuurder ervoor koos om gratis op te laden op een parking van een supermarkt, iets wat een beetje langer duurt. Het hoeft niet te verbazen dat niemand nood had aan een overnachting onderweg.

Gemiddeld verbruikten de elf wagens tijdens de rit 60,8 kWh, wat overeenkomt met 221 Wh per kilometer. De grootverbruiker liet 271 Wh optekenen, de zuinigste 159 Wh. De snelste legde het traject af tegen 104,4 km/u gemiddeld en had geen tijd nodig om bij te laden. De traagste deed het traject in gemiddeld 65,4 km/u en had 1u17 nodig om bij te laden.

CONCLUSIE

Dat je een elektrische wagen enkel kan inzetten voor korte trips, en dat een roadtrip door België niet op één dag kan worden afgelegd is nonsens. Wat wel klopt is dat je je iets meer dient voor te bereiden wanneer je met een elektrische wagen een langere trip wil gaan doen, en dat je er uiteraard best voor zorgt dat je start met een volle batterij. Ook heeft Test Aankoop gelijk dat er in België nood is aan nog meer snelladers en aan een betere interoperabiliteit tussen de verschillende laadpassen, maar zoals gezegd wordt hieraan volop gewerkt en zullen ook die euvels zeer binnenkort tot het verleden behoren.

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

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

www.avery-belgium.org



TEST BMW IX3 IMPRESSIVE FREUDE AM FAHREN NU OOK ELEKTRISCH

In 2013 lanceert BMW de i3. Een stadsraker die met een kleine elektromotor en opvallend design de markt probeert te veroveren. Ondanks zelfs een versie met een kleine range extender en later een krachtigere i3s versie, levert dit niet het succes op dat BMW hiermee beoogde. Het vervolg laat zich nu zien onder de vorm van een SUV met elektro-aandrijving. De iX3 leent de basis van de reeds gekende SUV X3. De X3 is bij BMW het eerste model die zowel met conventionele benzine- of dieselmotoren, plug-in hybride en elektrisch verkrijgbaar is. Volop keuze dus. Wij zoeken uit of de nieuwe iX3 het zo gegeerde rijplezier hoog kan houden.

TEKST & FOTO'S: FILIP DEWULF

VERTROUWD GEZICHT

Verwacht van deze iX3 geen revoluties wat het design betreft. Hiervoor is het wachten tot de iX en andere i4-modellen, die specifiek ontworpen zullen zijn voor elektrische aandrijving. Dit is onmiskenbaar een X3, maar dan met enkele subtiele accenten die hem onderscheiden van zijn broers en zussen. Aan de buitenkant is dat het gesloten radiatorrooster, wat blauwe accenten (optie), de opschriften iX aan de zijkanten en specifieke velgen. Als zijn die laatste niet echt onze favoriet wat design betreft. Ze zouden de aerodynamica helpen volgens BMW, wat dan weer enkele kilometers extra rijbereik oplevert. Ons lijken ze eerder de velgen op onze Playmobil-autootjes uit onze kinderjaren. Andere exemplaren zijn (voorlopig) niet verkrijgbaar. Jammer. Ook binnenin komt de auto vertrouwd over. De blauwe startknop verradt hier dat het om de EV-versie gaat, net als ook wat iX logo's op o.a. de middenconsole en de deurpanelen. De afwerking is zeker op BMW- en dus ook premiumniveau, al is het aluminium op de middenconsole wat teveel van de blinkende soort en zijn hierdoor de bedieningsknoppen niet altijd goed zichtbaar. Maar misschien is dit muggenziften. De iX3 komt vertrouwd over



286 PK EN ACHTERWIELAANDRIJVING

De synchrone elektromotor levert 286 pk of 210 Kw, voor een gewicht van 2250 kilogram. Meteen de boosdoener zou je denken. Niets van dat alles. De iX3 trekt naar 100 km/u in 6,8 seconden. En zoals in elke elektrische auto is de sensatie hier even anders dan met een conventionele motor, omwille van de stilte aan boord en het onmiddellijk beschikbare koppel van 400 Nm. Wat geluid betreft, dat is er wel degelijk. Bij stevig optrekken geeft hij een krachtig zoemend en zwevend geluid. Redelijk artificieel, maar zo zijn er wel meer elektro-auto's die zich hieraan zondigen of verplichten zoals je wilt. Helemaal niets horen is ook lastig na verloop van tijd. En ja, de topsnelheid gaat niet hoger dan 180 km/u.

Maar bovenal gelukkig werden wij van het feit dat BMW zijn iX3 achterwiel-aandrijving meegeeft. In tegenstelling tot hun instappers in het gamma die overgeschakeld zijn naar voorwielaandrijving (1-reeks, X1, X2) behoudt deze het adagio waar BMW al jaren voor staat. Zeker in de Sport-modus (er zijn daarnaast ook nog Comfort en Eco Pro standen) kun je met deze rakker wat plezier gaan beleven. Niet dat het een driftbui wordt, maar gecontroleerd overstuur creëren is mogelijk. Je hoeft zeker geen rallypilot te zijn, maar wie graag auto rijdt is met deze aan het juiste adres. Ecologisch verantwoord rijplezier zullen wij het maar noemen. Waarmee de titel bovenaan gerechtvaardigd is. Als wij dan toch een klein minpuntje moeten vinden, dan misschien de besturing. Die zou nog iets meer feedback mogen geven. Niet onoverkomelijk, maar met iets directere besturing zou het plezier nog groter zijn.

SERENGETI®

THE MOST ADVANCED EYEWEAR

BRILPUNT BRUGGE

Gistelse Steenweg 193 8200 Sint-Andries
050 39 39 07 www.brilpunt.be

BRILPUNT WONDELGEM

Evergemsesteenweg 2 9032 Wondelgem
09 253 55 56 www.brilpunt.be

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

Gaversesesteenweg 44 9800 Deinze
09 386 22 73 www.optieklammerant.be



**A
TRUE
AMERICAN
ICON**

SERENGETI®



Zijn batterijpakket onder de vloer is goed voor 80 kWh. Hiermee verliest hij in stouwruijnte slechts 40 liter t.o.v. de benzine- of dieserversie. Een nog steeds mooie 510 liter is je ding. Het WLTP rijbereik moet 460 km opleveren. Dat de theorie en praktijk verschillend zijn is al langer gekend. Toen wij hem ophaalden met volle batterij gaf de boordcomputer 386 km op. Vrij realistisch denken wij. De 2de testdag of beter -nacht hebben wij hem buiten aan de openbare laadpaal in onze stad opgeladen en gaf het rijbereik nog slechts 240 km. Het was die nacht wel licht gevoren en die ochtend slechts 2.5° C en nu weten wij ondertussen dat elektrische auto's daar wel wat last mee kunnen hebben. Die dag reden wij dan maar zoveel mogelijk in de Eco Pro stand waarbij de wagen meer energie gaat recupereren en na een ritje van 30 km was er toch al 7 km gewonnen. Bij normale lente- of zomertemperaturen moet volgens ons een rijbereik van

400 km wel haalbaar zijn. Opladen gebeurt in zo'n 7,5 uur tot 11 Kw Aan een DC-snellader kan tot 80 % opgeladen worden aan maximum 150 Kw in zo'n 34 minuten. Helaas was onze testrit te kort om ook dit na te gaan.

Ons verbruik schommelde tussen 20,4 kWh tot 26,4 kWh/100 km. Theoretisch geeft BMW een verbruik van 17,8 kWh/100 km op. Mooie cijfers zijn dat ook.

WAT KOST HIJ?

BMW levert deze iX3 in 2 mogelijke versies. De basis heet Inspiring en is er vanaf 68 500,- €. Onze testversie was de Impressive voor 77 020,-. En hiervoor krijgt je een zeer goed uitgeruste versie met o.a. de adaptieve LED lights, lederen sportzetels met elektrische bediening vooraan, Harman



Kardon Sound System, draadloos smartphone lader, head-up display, surround view camera's, comforttoegang en de BMW gesture control, waarbij je met handbewegingen bepaalde instructies in het BMW-infotainment kunt uitvoeren. Ons is het niet gelukt. Maar gelukkig werkt de bediening van het infotainment via de bekende i-Drive knop nog steeds voortreffelijk. De optielijst is in tegenstelling tot bij andere BMW-modellen minder lang. Meer personalisering is niet mogelijk. Concurrenten zijn er natuurlijk ook. Alhoewel, die spelen in een ander segment, vermits ze allen standaard 4-wielaandrijving en een groter formaat bieden. Audi E-tron beschikt standaard over 313 pk, Mercedes EQC meteen 400 pk. Jaguar heeft ondertussen een instapversie met 320 pk. Deze laatste levert minstens het rij- en stuurgedrag dat ook onze BMW claimt. Tot slot is er Volvo met de XC40 Recharge, maar die levert ook meteen 408 pk.



OVERZICHT

+

- BMW rijplezier gevrijwaard
- verbruik
- standaarduitrusting

-

- geen keuze voor andere velgen
- feedback stuur mag nog directer
- prijs t.o.v. conventionele motoren



BMW heeft met de elektrische iX3 op zeker gespeeld door hem op basis van een bestaand SUV-model te brengen. Wat ons betreft is de missie geslaagd. Het "Freude am Fahren" blijft behouden, hij rijdt als een BMW en de echte fans zullen dat maar wat graag horen. Daarnaast is hij prima uitgerust, voldoende ruim en toch handig wat formaat betreft. De prijs kan voor particulieren een handicap zijn, maar dat is voor elke elektrische auto nog het geval.

Peugeot kiest voor eco met 'Power of Choice'-strategie

Bij Peugeot zijn ze zich bewust van de verstedelijking van de maatschappij en de milieuproblematieken die daarmee gepaard gaan. Om zich daaraan aan te passen biedt de constructeur een breed uiteenlopend gamma van emissieloze voertuigen aan in elk segment.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE



BEWEGINGSVRIJHEID

De verwachting is dat er tegen 2040 zo'n 5 miljard mensen in een stedelijke omgeving zullen wonen. Daarom ziet Peugeot het als één van de uitdagingen van de 21e eeuw om vooral die steden zo duurzaam mogelijk te maken. Daarvoor denken ze niet alleen aan individuele mobiliteit maar ook aan e-commerce en thuisbezorging, of zelfs leasing van voertuigen met alternatieve aandrijflijnen.

De Franse constructeur verduidelijkt daarom zijn strategie onder de noemer 'Power of Choice'. Daarbij willen ze tegen 2023 een volledig geëlektrificeerd gamma bieden dat gaat van elektrische scooters tot emissieloze bedrijfsvoertuigen. Eén van de belangrijkste pijlers daarin is de bewegingsvrijheid van de klant, die de keuze krijgt tussen heel wat voertuigen met een verschillend formaat, een alternatieve aandrijflijn en een grotere of kleinere elektrische actieradius naargelang de behoefte.

ELEKTRISCHE PERSONENWAGENS

Peugeot biedt momenteel twee volledig elektrische wagens op basis van zijn CMP/e-CMP-architectuur. Dit modulaire platform laat toe om elektrische voertuigen te bouwen op dezelfde basis als varianten met een verbrandingsmotor, en dat zonder aan interieurruimte in te boeten door de batterijpakketten of elektromotoren.

De Peugeot e-208 was de eerste elektrische wagen van de constructeur die op basis van dit platform gepresenteerd werd. Deze wendbare stadswagen krijgt een elektromotor op de vooras van 136 pk en 260 Nm koppel, goed voor een sprint van 0 naar 100 km/u van 8,3 seconden. Het

batterijpakket heeft een capaciteit van 50 kWh, waarmee de e-208 tot 340 km ver zou moeten geraken volgens de WLTP-cyclus. Dankzij de lage plaatsing van het accupakket—in de bodemsectie van de auto—staat de e-208 daarnaast garant voor een dynamische rijervaring.

Zijn grotere broer, de e-2008, neemt de vorm van een volledig elektrische compacte SUV aan. Hij deelt zijn basis met de e-208 en krijgt dus dezelfde elektromotor met 136 pk en 260 Nm koppel, net als het batterijpakket van 50 kWh. Met een lengte van 4,30 meter en een wielbasis van 2,60 meter is de e-2008 SUV echter wat ruimer dan de stadswagen, waardoor hij een kofferruimte van 434 liter kan aantonen.

PLUG-INHYBRIDES

Op vlak van plug-inhybrides heeft Peugeot alvast heel wat variatie in zijn catalogus. Deze wagens bieden naast een verbrandingsmotor ook een elektromotor en een compact batterijpakket, wat de auto in staat moet stellen om de overgrote meerderheid van de verplaatsingen zuiver elektrisch te rijden en bij langere afstanden een lage uitstoot te behouden.

Om te beginnen biedt de constructeur al sinds enkele jaren een oplaadbare versie van zijn 3008 aan, een ruime SUV die tevens bestseller van het merk is. Deze plug-inhybride is verkrijgbaar als voorwielaangedreven versie met 225 pk of als uitvoering met vierwielaandrijving en 300 pk. Diezelfde aandrijflijnen geeft Peugeot ook aan zijn 508, een ruime gezinswagen die als berline of break te configureren is. Gezien het ruime vermogen willen deze wagens, naast een 50-tal emissieloze kilometers, ook heel wat rijplezier brengen.



Om dat rijplezier nog te accentueren presenteerde Peugeot recentlijk de 'Peugeot Sport Engineered'-versies van zijn 508 en 508 SW. De aangepaste aandrijflijn van deze modellen produceert 360 pk en 520 Nm aan koppel. Daarmee kronen de 'PSE' 508 en 508 SW zich meteen tot krachtigste productie-Peugeots ooit, en dat tegen een theoretisch verbruik van 2,03 l/100km. Deze cijfers zijn goed voor een ervaring die het merk omschrijft als 'Neo-performance': een nieuwe vorm van sportiviteit die gebaseerd is op het grote vermogen en het ruime koppel die een elektrisch ondersteunde aandrijflijn kunnen bieden.



ELEKTRISCHE BESTELWAGENS

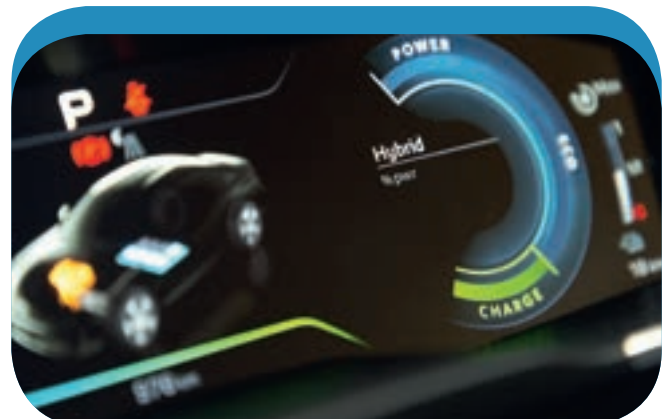
De sterke groei die de e-commerce-sector in het voorbije jaar gezien heeft toont het belang aan van alternatieve energiebronnen voor bestelwagens. Peugeot wil daarin het voortouw nemen en biedt een elektrische versie van al zijn bedrijfsvoertuigen.

Om met de kleinste te beginnen is er nu ook een volledig elektrische versie van de Partner. Deze bestelwagen deelt zijn e-CMP-architectuur met de elektrische personenwagens van Peugeot, waardoor hij dus ook de elektromotor met 136 pk en het accupakket van 50 kWh meekrijgt.

De ruimere Peugeot e-Expert-bestelwagen en e-Traveller-personebus werden eveneens voorzien van deze elektromotor met 136 pk en 260 Nm koppel, maar de versnellingsbak werd aangepast om met het grotere laadvermogen overweg te kunnen. De klant kan bij deze voertuigen kiezen tussen een accupakket van 50 kWh, goed voor 230 km rijbereik (WLTP), of een groter pakket van 75 kWh, waarmee 330 km haalbaar zou moeten zijn. Daarnaast is sinds kort ook de Boxer verkrijgbaar met een elektrische aandrijflijn. Deze e-Boxer biedt tot 17 m³ aan laadruimte en komt met een batterijpakket van 37 tot 70 kWh.

LAST MILE

Voor de kortere ritten of de aansluiting met het openbaar vervoer heeft Peugeot een aantal elektrische fietsen, brommers en scooters ontwikkeld. Het kleinste exemplaar, de eF01, is een plooi fiets van amper 20 kilogram die in de koffer van de Peugeot 3008 SUV past. Daar kan er ook een specifiek ontworpen laadstation geïnstalleerd worden zodat de plooi fiets achterin de auto opgeladen wordt.



Concept-car: Polestar Precept Meer dan een visie

Traditioneel is het autosalon van Genève het uithangbord voor veel constructeurs en designers om hun toekomstplannen en creativiteit voor te stellen. Vermits het salon vorig jaar om de gekende C-reden in allerijl afgeblazen werd en ook dit jaar geen trip naar Genève op de planning staat, zoeken constructeurs andere mogelijkheden om hun plannen voor te stellen.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF



Polestar nodigde ons uit in de Brusselse Space om hun nieuwste concept-car te bewonderen en er wat meer over te weten te komen.

Het koetswerk van de Precept is net als de Polestar 1 volledig uit carbon fiber oftewel glasvezel gemaakt

Vooraan de Polestar de kenmerkende hamer van Thor, die evolueert naar een versie met gescheiden elementen. Hierdoor komt het dynamische van de merkidentiteit meer naar voren.

Het rooster aan de voorzijde is vervangen door de Polestar Smart Zone. Deze bevat technologie voor de veiligheidssensoren en assistentiefuncties voor de bestuurder. De voorkant van deze Polestar heeft iets van een Porsche Taycan, vinden wij. Er zijn slechtere referenties.

De zijkant wordt dan weer gekenmerkt door de verkeerd openende achterdeuren. Beide deuren worden elektrisch bediend door op de hendel op de voorste deur te drukken, waardoor beiden deuren samen opengaan. Bij het sluiten even drukken aan de binnenkant en vervolgens gaat eerst de achterdeur dicht en daarna de voordeur. Met een dergelijk systeem is er geen middenstijl, wat voor de ruimte binnenin zeker handig is. De deuren zijn wel imposant, in parkeergarages en op nauwe parkings zeker niet aan te raden en nauwelijks bruikbaar denken wij. Maar dit is immers een concept en er mag al eens creatief omgesprongen worden met ideeën en functies.

Achteraan opnieuw een slanke LED-strip over de ganze breedte en zijkant. Opmerkelijkste item hier is het feit dat er geen achterruit is. Hoe zit dat dan met achterom kijken, hoor ik je denken. Alles gebeurt via de digitale binnenspiegel.

Bovenaan wordt boven op het glazen dak de LIDAR gepositioneerd, die zorgt voor superieur zicht voor de toekomstige geavanceerde rijtechnologie. Autonoom rijden hoort hier zeker bij, zo zou de auto tot 500 meter ver vooruit kunnen kijken en ingrijpen waar nodig.





Komen wij tot het interieur. Een deel van de interieurpanelen zijn gemaakt van een natuurlijke composiet van Bcomp, een op vlas gebaseerde composietmateriaal. Dit biedt voordelen ten opzichte van conventionele materialen. Het is 50 % lichter en vermindert het gebruik van primair plastic tot 80 %. De zetels en dan vooral de zithoezen bestaan dan weer uit 3D-gebreide gerecycleerde PET-flessen, de nek- en hoofdsteunen zijn gemaakt uit gerecycleerd kurkvinyll en de tapijten zijn dan weer gemaakt uit teruggevorderde visnetten. Duurzaam recycleren heet dit. Weet je tenminste waarvoor je de gebruikte cola- en waterflessen in de PMD zak gooit.

Het 9-inch horizontale bestuurdersdisplay bevat vitale informatie en is gekoppeld aan eyetracking. Eyetracking controleert waar de bestuurder naar kijkt en past de manier waarop de informatie wordt gepresenteerd aan. Kleiner en gedetailleerder wanneer de bestuurder zich op het display richt, en groter, helderder, vitale informatie wanneer hij zijn blik op de weg richt. Daarnaast is er in het midden een geëvolueerde versie van de Google Assistent die wij reeds kennen uit de Polestar 2 en waar wij op vlak van bediening en gebruiksgemak enthousiast waren.

Tot slot het aandrijfgeheel. Hierover lost Polestar nog niets. Naar het vermogen en elektrisch rijbereik is het dus gissen.

Maar de hamvraag natuurlijk. Komt die Precept er en zo ja, wanneer? Wel, CEO Thomas Ingenlath kondigde in september 2020 aan dat het model er komt. Volgens de expert hier in de Space zou de productie eind 2023 starten en dat betekent realistisch dat wij hem dus mogen verwelkomen in 2024. Of alle innovaties overgenomen zullen worden, dan zien wij dan wel. Wij kijken er alvast naar uit.



New KONA Electric



Nu vanaf
€33.499***
Netto promoprijs
inclusief Ecobon(3)

Ontdek hem bij je Hyundai verdeler.

Zonder twijfel
HYUNDAI

GARAGE MERINSKY
DE LAET
GARAGE WULFFAERT

Lichtenberglaan 2002 - 3800 Sint-Truiden - 011 59 66 46 - www.merinsky.be

's Herenbaan 343 - 2850 Boom - 03 888 00 49 - www.delatboom.be

Kriekmoerstraat 103 - 9900 Eeklo - 09 377 35 25 - www.wulffaert-hyundai.be

0 L/100KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP)

Raadpleeg uw verdeler voor meer informatie omtrent autofiscaliteit.

 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

5 JAAR
**WAARBORG ZONDER
KILOMETERBEPERKING**

* De 5 Jaar Waarborg Zonder Kilometerbeperking van Hyundai geldt enkel voor Hyundai wagens die oorspronkelijk verkocht zijn door een erkende Hyundai-verdeler aan een eindklant, zoals vastgelegd in de algemene voorwaarden van het garantieboekje. ** De Hyundai garanties gelden enkel voor Hyundai wagens die oorspronkelijk verkocht zijn door een erkende Hyundai-verdeler aan een eindklant, zoals vastgelegd in de algemene voorwaarden van het garantieboekje. 8 jaar batterij garantie of tot 160.000 km op de elektrische batterij. Voor meer informatie kunt u terecht op hyundai.be of bij een Hyundai verdeler in uw buurt. *** New KONA Electric Twist 39kWh. Aanbevolen catalogusprijs(1) € 38.999 - € 4.000 korting(2) = € 34.999 netto promoprijs(2) - € 1.500 Ecobon(3) = € 33.499 netto promoprijs inclusief Ecobon(3). (1) Door invoerder aanbevolen verkoopsprijs, (2) BTW, aanbod geldig voor particulieren van 1/4/2021 t.e.m. 30/4/2021, tenzij eerdere uitputting van voorraad (3) Ecobon: u kunt alleen van een Ecobon genieten bij inlevering van een volledige wagen van meer dan 10 jaar oud, waarvan u eigenaar bent en die sinds meer dan 6 maanden ingeschreven is op uw naam. De naam van de koper van de nieuwe wagen moet overeenkomen met de naam van de eigenaar van het ingeruilde voertuig. Het nieuwe voertuig dient bovendien ingeschreven te zijn op dezelfde naam als die van het ingeruilde voertuig. Adverteerder: Korean Motor Company n.v., invoerder, Pierstraat 229 te 2550 Kontich. BTW BE 0404.273.333 - RPR Antwerpen - BELFIUS IBAN BE35 5503 3947 0081 - BIC: GKCCBEBB. Niet contractuele foto's. Milieu-informatie: (K.B. 19/3/2004). Hyundai.be

8 JAAR
**BATTERIJ
GARANTIE**



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



DACIA SPRING

DE BETAALBARE R-EV-OLUTIE

Na alweer vijftien jaar ervaring in de sector van betaalbare auto's waagt Dacia zich voor het eerst aan een volledig elektrisch model. Dat wordt naar aloude gewoonte meteen de goedkoopste elektrische wagen op de markt. Dit is de Dacia Spring!



OF WAS HET EEN RENAULT CITY K-ZE?

Dat de Dacia Spring mee is met zijn tijd, dat toont niet alleen zijn volledig elektrische aandrijflijn maar ook zijn koetswerkdesign. De Spring neemt namelijk de vorm aan van een piepkleine SUV. Die vorm passeerde eigenlijk al eerder de revue, en wel onder een andere merknaam. Renault presenteerde in 2019 zijn City K-ZE, een auto die op de merklogo's na identiek is aan deze Dacia. De kleine EV moest een echte wereldburger worden, met nu al heel wat aanwezigheid in de Chinese straten. Het is dus die auto die bij ons als Dacia Spring in de showrooms zal komen te staan.

Dacias EV wil naast een SUV ook een rasechte stadswagen zijn. Met zijn 3,73 meter lengte en 1,58 meter breedte past hij perfect binnen het stadscentrum. Ook de motorisatie bevestigt zijn stedelijke doeleinden, want met een vermogen van 45 pk en een topsnelheid van 125 km/u koop je de Spring vermoedelijk niet als kilometervreter. Hou je het daarentegen binnen de stadsmuren, dan haalt de Dacia tot wel 305 kilometer (WLTP) uit zijn accupakket van slechts 27,4 kWh. Die efficiëntie heeft hij natuurlijk te danken aan zijn compacte afmetingen en zijn opmerkelijk lage gewicht voor een elektrische auto: hij weegt slechts 1045 kilogram.



KLEIN VANBUITEN, GROOT VANBINNEN

Ondanks de compacte afmetingen biedt de Spring toch voldoende ruimte voor vier volwassen inzittenden. De koffer ligt met zijn 290 liter volume eveneens binnen het verwachtingspatroon voor een stadswagen. Omdat de batterij zo compact is kan deze namelijk onder de achterbank ingebouwd worden, waardoor de Dacia weinig aan interieurruimte moet inboeten.

Het kleine accupakket heeft ook zijn voordelen voor de laadtijd van de auto. Aan de gemiddelde laadpaal van 7,4 kW is de batterij vol na zo'n 5 uur. Daarnaast kan de Spring ook snelladen tot 30 kW, waarbij de accu in minder dan 1 uur een capaciteit van 80% bereikt. Stop je de lader in een huishoudelijk stopcontact, dan duurt het zo'n 14 uur om de auto volledig op te laden.

DE DEELWAGEN BIJ UITSTEK

Naast de conventionele Spring biedt Dacia ook een Spring Business aan, specifiek gericht op fleetbeheerders en deelwagenbedrijven. Deze versie komt met vooruitrusting voor deelwagensoftware die het mogelijk moet maken om de deurvergrendeling en het contact te bedienen met een app en de locatie van de auto te traceren. Daarnaast krijgt hij standaard parkeersensoren en een achteruitrijcamera, en een extra robuuste bekleding in kunstleder.

De Dacia Spring is bij ons te koop vanaf 15 april 2021. De basis-Spring zal 16.990 euro kosten, wat hem meteen kroont tot goedkoopste EV op de markt. Op de Business-versie is het nog even wachten tot september 2021.



THE iX3

100%
ELEKTRISCH.

Tot 460 km elektrisch rijplezier.

Hij is er. De allereerste volledig elektrische BMW X3: de BMW iX3. Na 34 minuten is hij al 80% opgeladen aan een snellaadpaal. En met een elektrisch rijbereik tot 460 km beleeft u met elke rit puur rijplezier. De BMW iX3 staat trouwens niet alleen mooi op de oprit, maar ook mooi op de belastingbrief. Want hij is 100% fiscaal aftrekbaar voor professionelen.



#bornelectric

 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

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

0,0 L/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP)

BMW De Mey Maldegem

Aalterbaan 216C - 9990 Maldegem
T 050 71 40 44 - www.demey.bmw.be

BMW De Mey Knokke

Natiënlaan 52 - 8300 Knokke
T 050 89 55 55 - www.demey.bmw.be

BMW Van den Broeck

H.Moeremanslaan 146 - 1700 Dilbeek
T 02 466 20 88 - www.vandenbroeck.bmw.be

BMW Van den Broeck

Roekhout 11 - 1702 Dilbeek
T 02 466 20 88 - www.vandenbroeck.bmw.be

BMW Cocquyt

Waggelwaterstraat 27 - 8200 Brugge
T 050 31 40 37 - www.cocquyt.bmw.be

BMW Jorssen Noord

Kapelsesteenweg 1/3 - 2170 Merksem
T 03 641 90 00 - www.jorssen.be

BMW Jorssen Zuid

Antwerpsesteenweg 126 - 2630 Aartselaar
T 03 820 74 00 - www.jorssen.be

Louyet Brussels

Leuvensesteenweg 864 - 1140 Brussel-Evere
T 02 730 49 11 - www.louyet.bmw.be

Louyet Sint-Pieters-Leeuw

Bergensesteenweg 720 - 1600 Sint-Pieters-Leeuw
T 02 360 08 80 - www.louyet.bmw.be

BMW Sneyers NV

Toekomstlaan 12 - 2200 Herentals
T 014 49 00 49 - www.sneyers.bmw.be

VERGEET LAADPUNTEN, BELGISCH BEDRIJF INNOVEERT MET LAADINFRASTRUCTUUR

Als tegen 2026 elke bedrijfswagen elektrisch moet zijn, moeten bedrijven ook flink investeren in laadpalen. Maar dat is een dure grap, vindt het Belgische Powerdale. Het technologiebedrijf is gespecialiseerd in elektromobiliteit en bedacht een laadinfrastructuur die veiliger, slimmer én kostenefficiënter is.

LAADCLUSTERS NEMEN MINDER PLAATS IN

'Vandaag staan op de gemiddelde bedrijfsparking zo'n tiental laadpalen. Dat is voldoende voor die paar werknemers die al elektrisch rijden', zegt salesdirecteur Stephan Atsou. 'Maar als morgen alle wagens elektrisch rijden, moet je ook navenant laadpalen gaan bijzetten. Dat is niet alleen een serieuze investering, die laadpalen nemen ook veel plaats in.'

En dus splitste Powerdale het laadpunt en alle achterliggende elektronica op. De elektronica verhuisde naar een aparte verdeelkast op de bedrijfsparking. Het laadpunt beperkten ze tot een metalen paal met vier vaste laadkabels aan. 'Met één paal kunnen bedrijven nu tegelijk vier wagens opladen.'



'Stel dat iemand tegen zo'n laadpunt rijdt, is alleen de metalen paal beschadigd in plaats van het volledige elektrische systeem.'

APARTE VERDEELKAST MAAKT LADEN VEILIGER

Door alle dure elektronica uit de laadpaal te halen en naar een verdeelkast te verhuizen, is het risico op schade en vandalisme kleiner. 'Stel dat iemand tegen zo'n laadpunt rijdt, is alleen de metalen paal beschadigd in plaats van het volledige elektrische systeem. En ook het brandgevaar is daardoor significant minder', verduidelijkt Atsou.



Een bijkomend voordeel van de aparte verdeelkast is het onderhoud. 'Doordat alles op één centrale plek staat, is onze laadcluster makkelijker te onderhouden. Je moet dus niet elke laadpaal apart openmaken. De volledige besturing zit in de kast.'

MINDER GEDOE BIJ HET LADEN

Powerdale heeft ook aan het gebruiksgemak gedacht. In de eerste plaats door de laadkabel te integreren in het laadpunt: mensen moeten hun eigen laadkabel dus niet meer uit de auto nemen. 'Zoiets mag natuurlijk alleen op privéparkings van bedrijven', zegt Atsou. 'Op openbare plaatsen werken we met een laadstopcontact. Maar ook dan wilden we het laadproces versnellen. Mensen pluggen gewoon hun laadkabel in en gaan dan naar binnen. Met de app kunnen ze vanop

afstand hun oplaadbeurt starten. Zo win je tijd, maar het is ook handig als het slecht weer is.'

'Door de laadkabel in het laadpunt te integreren, moeten mensen hun eigen laadkabel niet meer uit de auto nemen.'

Maar daar stopte Powerdale niet. Als je laadpunten optimaliseert, moet ook het gebruik optimaal zijn, vonden ze. En dus voegden ze een stuk artificiële intelligentie toe. 'Werknemers kunnen via de Access

Terminal (en binnenkort ook in de app) aangeven hoelang ze op kantoor blijven en hoe groot hun actieradius moet zijn als ze vertrekken. Het systeem verdeelt in functie daarvan de beschikbare stroom over alle wagens die aan het opladen zijn.'

Intussen blijft het technologiebedrijf met kantoren in Brussel, Sint-Genesius-Rode en Luxemburg verder innoveren. 'Voor een pretpark werken we momenteel aan een oplossing om de laadpunten aan het plafond te bevestigen. Zo neem je nog minder plaats in en kan er al zeker niemand tegenrijden', besluit Atsou.





TEST VOLVO V60 B3 MILD HYBRID MOMENTUM PRO MILDE EN VEILIGE ZWEED

Sinds Volvo in 2010 in Chinese (Geely) handen kwam, werd wel eens gedacht dat het merk zijn eigenheid zou verliezen. Niets is minder waar. Volvo verdedigt zich nog steeds met hand en tand en gaat vol voor de elektrificering van het gamma. En dat legt hen geen windeieren, de verkoop gaat met de jaren vooruit.

Volvo heeft een sterke reputatie te verdedigen met hun gamma praktische en veelzijdige breaks, die het voorvoegsel V krijgen, wat staat voor Versatility. Hoe veelzijdig hun V60 is, testen wij in de instapper uit het gamma, de B3. Wist je trouwens dat deze Volvo samen met de immer populaire en bestseller XC40 in de Gentse fabriek gebouwd wordt. Kwestie van een beetje chauvinistisch aan de test te beginnen.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF



MILDE ONDERSTEUNING

De typebenaming B in het gamma staat telkens voor hybride-aandrijving, in dit geval een mild hybride, met ofwel benzine of diesel. De gewone D-versie met diesel hebben de hybride ondersteuning niet. Onze B3 heeft de 2-liter viercilinder motor aan boord met een mild hybride ondersteuning. De naam "mild hybrid" of ook wel eens microhybride genaamd gaat om een kleine elektromotor die de rol van de alternator en startmotor overneemt. De elektromotor haalt op zijn beurt voeding uit een kleine batterij, die wordt bijgeladen bij het uitbollen of remmen. De elektromotor werkt dan als generator. Opladen via de stekker hoeft niet. Tevens neemt die elektromotor het werk over bij het starten, maar hij schakelt ook de verbrandingsmotor vroeger uit wanneer wordt afgeremd, b.v. bij vertragen voor een verkeerslicht. Je zou het geheel kunnen zien als een uitgebreid start/stopsysteem. Behalve een blauw batterijsymbool onderaan de toerenteller bij het remmen, zie je daar voor de rest niets van. Belangrijk is ook het -weliswaar kleine - duwtje in de rug bij accelereren.

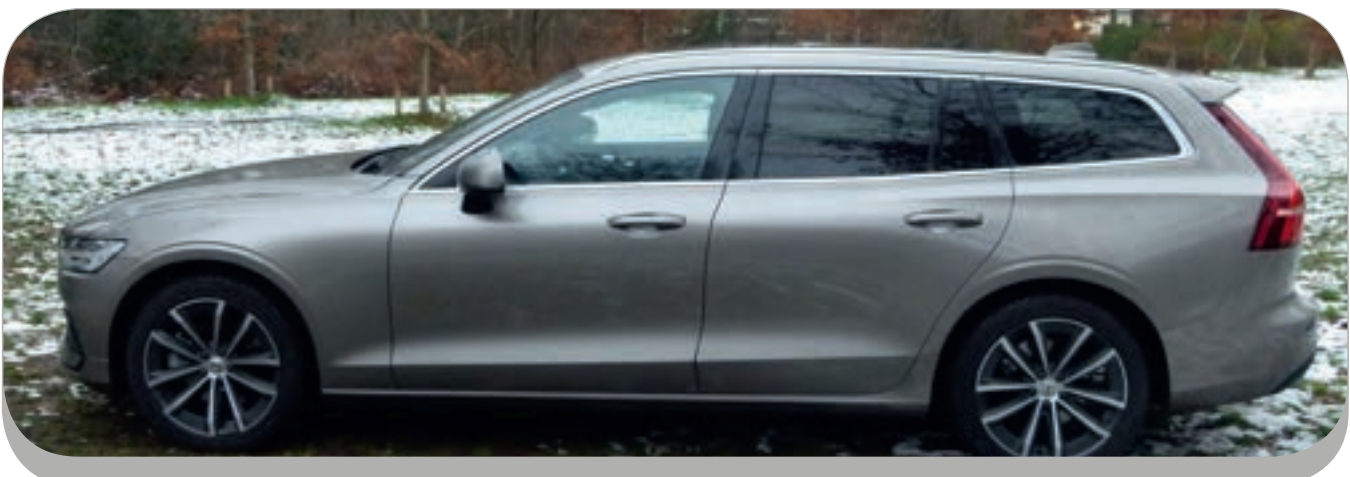
Met deze combinatie levert de V60 B3 een vermogen van 163 pk. Spurten doet hij hiermee naar 100 in 9,1 seconden. Zijn topsnelheid – net als alle Volvo's tegenwoordig – is gelimiteerd op 180 km/u. De Volvo is best wel een vlotte auto. Een rasspurter is het zeker niet, maar optrekken en versnellen is zeker geen straf. Geholpen door het duwtje in de rug door de mildheid van de hybride ondersteuning. Daarnaast zorgt de feilloze en zacht schakelende Geartronic achttrapsautomaat voor het correcte toerental en de juiste versnelling. Het pookje is uiterst handig te bedienen om van D naar R en omgekeerd te switchen. Zelf schakelen in de M-stand van de pook kan door naar rechts te duwen om op te schakelen en terug naar links om terug te schakelen. Iets minder handig en een beetje tegendraads vinden wij, deze lieten wij voor wat het is. Schakelhendels aan het stuur zijn er niet.

NIET ECHT ZUINIG

Een mild hybride aandrijving zou ook voordeel moeten halen op verbruiksvlak. Volvo geeft voor deze B3 een WLTP-verbruik op van 7,0 liter/100 km bij gemengd gebruik. Wij deden ons uiterste best, maar onze boordcomputer raakte slechts heel kort aan 7,4 liter en over de ganse test toonde hij constant 9,4 liter of soms nog iets meer. Zelfs in eco-modus moesten wij moeite doen of bijna constant de auto laten uitbollen aan verkeerslichten of kruispunten, om dan rond de 8 liter te geraken. Op die manier beleeft je echt geen plezier aan deze motor. Dus lieten wij dit voor het waard is. Of wij moeten dringend op eco-drive cursus of het lag aan de nog jonge leeftijd van ons testexemplaar. En het is nu ook niet dat het grote vermogen hier de spelbreker is.

VEILIG EN COMFORTABEL

Volvo heeft in zijn lange geschiedenis het imago van veiligheid hoog in het vaandel. En dat is hier zeker het geval. De V60 is uitgerust met een heel arsenaal aan veiligheidsvoorzieningen en toont dat graag bij het starten van de motor. De diverse items worden gecheckt midden op het dashboard. Cross Traffic Alert, City Safety, Lane Keeping Aid, Adaptive Cruise Control, BLIS, Pilot Assist, Road Sign Information, naast de obligatie reeks airbags is het ganse gamma aanwezig. En het werkt allemaal voortreffelijk. Ook niet te opdringerig, waar wij bij andere merken soms last van hebben. En wie dat wilt, kan alles aan- of afzetten via het aanraakscherm op de middenconsole. Even onderaan drukken, daarna naar rechts swipen en alles komt tevoorschijn en met een tikje aan te passen. Wel best niet tijdens het rijden gebruiken, want dat leidt toch wel de aandacht van de weg af.



EDI

Electric by D'leteren

Making it easy
to drive
electric



www.edi.be | info@edi.be

35
km/h

Voorts rijdt de V60 comfortabel, zacht en met voldoende grip. Onze Volvo was uitgerust met winterbanden en met de eerste januarijsneeuw was dit een welgekomen optie. Nooit wielspin, altijd alert, het stuur geeft de juiste feedback. Een stabiele auto zoals het hoort, Volvo komt doet zijn reputatie alle eer aan.

Je vindt vooraan al snel de juiste rijhouding met de elektrische lendensteun, al mocht het voorste gedeelte van de stoelen wat meer uitgesproken zijn en iets meer steun bieden in de knieholte vooraan. Achteraan is ruim plaats, ook de beenruimte is goed doordacht. De afwerking is meer dan behoorlijk en mag naast premiummerken uit Duitsland staan.

WAAR VOOR JE GELD

De Volvo V60 B3 is er vanaf 36 700,- € in de Momentum Core versie met o.a. parkeerhulp achteraan, 16-duimsvelgen, LED-lichten met au-

tomatische grootlicht, cruise control. Wil je wat meer uitrusting, dan zit je met de Momentum Pro (zoals onze testwagen) al op 40 300,- €. En daarna kun jij je vol laten gaan in de optielijst, die vooral uit pakketten bestaat, zoals het Drivers Assist Pack, Winter Pack, Lounge Pack, naast de gebruikelijke metaalkleur en een andere set velgen. Volvo doet hier niet onder voor concurrenten op de premiummarkt als Audi, BMW en Mercedes. De prijs van onze testversie komt zo op 52 515,- €. Wie sportiever of luxueuzere aankledingen of uitrusting wenst, kan terecht bij de R-Design of Inscription versies. Deze Volvo heeft een WLTP-CO₂ waarde van 157 g/km, wat zelfstandigen en bedrijven zal afschrikken, vermits de fiscale aftrekbaarheid beperkt is tot slechts 70 %. Wie in dit geval niet de investering voor een fiscaal interessantere plug-in hybride wilt doen, is ons inziens dan beter af met een dieserversie B4 (150 pk automaat), die er is vanaf 39 000,- en voor 80 % aftrekbaar door zijn lagere CO₂-waarde. En bij veelrijders zal het verbruik van de diesel nog altijd voordeliger zijn.



OVERZICHT

+

- comfort
- gezonde wegligging
- veiligheidsitems

-

- verbruik ondanks hybride ondersteuning
- zachte zitting voorzetels
- fiscaal minder interessant voor bedrijven

De Volvo V60 B3 in zijn benzineversie blijft de naam van Volvo eer aan doen. Het is een stabiele, comfortabele, ruime break. Met zijn veiligheidsitems boezemt hij vertrouwen in. Het vertrouwen krijgt een kleine knauw als je naar zijn verbruikswaarden gaat kijken. Wie daar kan mee leven, de auto als particulier aankoopt en de nodige uitrusting uit de optielijst aanvinkt, heeft een uitstekend alternatief voor de Duitse premiummodellen.

MERCEDES EQA:



MEER DAN URBAN ELECTRIC MOBILITY

2020 begon voor Mercedes zeer goed. De goede verkoopcijfers op het autosalon en in de eerste maanden van het jaar waren veelbelovend. Al snel zorgde het alom bekende virus er echter voor dat de verkoop fors terugviel. Dit resulteerde erin dat er vorig jaar 16,5% minder Mercedessen werden verkocht dan in 2019. Niet goed, maar wel 5% beter dan het gemiddelde op de Belgische automarkt. Opvallend was dan weer dat de verkoop van geëlektrificeerde Mercedessen steeg met 613% ten opzichte van het jaar ervoor. Het mag dus niet verbazen dat er in 2021 nog meer zal worden ingezet op elektrificatie, met als eerste nieuwe telg de Mercedes EQA.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE - FOTO'S: MERCEDES

ELEKTRISCHE INSTAPPER

De compacte SUV's van Mercedes, de GLA en de GLB, waren vorig jaar goed voor één tiende van de totale verkoop. Het mag dan ook geen wonder heten dat de volgende volledige elektrische Mercedes zo'n compacte SUV is geworden.

De EQA 250 wordt het elektrisch instapmodel van Mercedes, en moet de stap naar een elektrische wagen dus een stuk kleiner maken. De EQA 250 zal in België 52.750 euro gaan kosten, wat zo'n 17.000 euro meer is dan de goedkoopste GLA 180, en een kleine 8.000 euro meer dan de beter vergelijkbare GLA 250 4MATIC. De elektrische versie zal dus met enkel goede argumenten moeten op de proppen komen om de consument te overtuigen.

VOLWASSEN PRESTATIES

Volgens Mercedes moet de EQA passen in de 'Urban Electric Mobility'. Wie bij het horen van deze marketingterm denkt dat de EQA 250 een wagentje is waar je enkel in de stad mee uit de voeten kan, slaat de bal echter helemaal mis. Deze Mercedes heeft namelijk heel wat meer in petto. De versie die sinds begin februari in de showroom te vinden is beschikt over een elektromotor die 140 kW, of zo'n 190 PK levert. De krachtbron wordt ondersteund door een accu die in de bodem van het voertuig is geplaatst en 66,5 kWh sterk is. Dit alles is goed voor een autonomie van 426 kilometer (WLTP), en daar kan je heel wat meer mee aanvangen dan enkel een beetje stadsverkeer.

Voorts wordt bij de EQA volop ingezet op comfort, connectiviteit en veiligheid. Om de rijervaring zo comfortabel mogelijk te maken werd aandrijflijn volledig losgekoppeld van de carrosserie en het onderstel, waardoor je amper trillingen van de elektromotor ervaart. Door de zitpositie zo aan te passen dat je hoog en rechtop zit, wordt het in- en uitstappen extra makkelijk gemaakt en hou je waar je ook kijkt een perfect overzicht over het verkeer.

OP MAAT VAN DE BESTUURDER

Het MBUX (Mercedes-Benz User Experience) entertainmentsysteem is heel intuïtief gemaakt, kan volledig aan een bestuurdersprofiel worden aangepast, is te bedienen met je stem en geeft

een gedetailleerd overzicht van het verbruik van je voertuig. Tijdens het navigeren wordt steeds getoond waar vrije oplaadpunten zijn. Door de Mercedes me-app te koppelen met het voertuig krijg je ook op afstand een overzicht van de status van je wagen, en kan je airco, ruiten en panoramisch dak met je mobieltje bedienen. Mercedes biedt naast de standaardmogelijkheden van de app nog enkele betalende opties aan, en zal de mogelijkheden van het systeem in de toekomst steeds updaten.

Om ervoor te zorgen dat de inzittenden helemaal veilig zijn, zijn tal van 'slimme assistenten' aanwezig die de bestuurder moeten helpen en ondersteunen bij gevaarlijke situaties.

ELEKTRO-ESTHETIEK

Het uiterlijk en het interieur van de EQA zijn 'elektro-esthetisch' ontworpen. Over wat dat nu precies is hoeft je je niet echt druk te maken, maar het komt erop neer dat er doorheen het

volledig ontwerp op verschillende plaatsen verwijzingen zitten naar de elektrische aandrijflijn, zodat de EQA er helemaal anders uit ziet dan zijn broertje op benzine of diesel.

Belangrijker dan de uitleg is dat het plaatje er alvast goed uit ziet. Het meest kenmerkend is dat zowel vooraan als achteraan de lichtband doorloopt over de volledige breedte van de wagen. Dat ziet er een beetje futuristisch, maar vooral heel goed uit.

Bij het ontwerpen van het exterieur werd ook veel aandacht besteed aan de aerodynamica van de wagen. Dit is bij elektrische wagens, zoals je weet, nog belangrijker dan bij wagens met een verbrandingsmotor, om de eenvoudige reden dat een gunstige cx-waarde zorgt voor een (iets) grotere autonomie. Hier moeten vooral een bijna volledig gesloten bodem, spoilers aan de voor- en achterwielen en speciale velgen voor zorgen. Al deze aanpassingen doen echter geen afbreuk aan het geslaagde uiterlijk van de EQA.

GEZINSUITBREIDING

Deze EQA 250 met een vermogen van 140 kW ziet als eerste het levenslicht, maar er staan in de nabije toekomst nog een paar andere EQA's op stapel, waarvan de meest performante zullen beschikken over meer dan 200 kW. Als je echt de sportieve toer op wil, zal je dus nog een beetje geduld moeten hebben.

Bij Mercedes staan in 2021 trouwens nog meer elektrische of geëlektrificeerde modellen in de steigers. Het paradepaardje wordt een elektrische S-Klasse die over een rijbereik van maar liefst 700 km zou moeten beschikken. Het mag dus duidelijk zijn dat Mercedes volledig inzet op ecologie en elektrisch rijden. Ze doen dat mede omdat ze zich zelf als doel hebben gesteld om in 2039 een volledig CO2 neutrale mobiliteit te kunnen aanbieden. Liefhebbers van elektrische wagens zullen dus absoluut niet op hun honger blijven zitten.







PRIMEURTEST

Mercedes heeft met de EQC één volledig elektrisch model in het gamma. Dit jaar komt daar verandering in met vooreerst de EQA. Daarna volgen EQS, EQB en EQE, zodat ook het merk met de ster in ieder segment aanwezig is met een EV-model, net zoals ze dat ook doen met een ruim gamma plug-in hybrides.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF

De nieuwe EQA plaatst zich onderaan het gamma en gebruikt hiervoor nog geen specifiek platform voor elektrische aandrijvingen en modellen. Hij staat op het MFA2-platform dat oorspronkelijk niet voorzien was voor een elektrische aandrijving. Een dergelijk platform komt er pas op het eind van dit jaar en zou luisteren naar de naam EVA-platform.

Tot zover moeten wij het stellen met deze nieuweling. Wij mochten als één van de eersten het stuur nemen van de nieuwe EQA.

ANDERE ACCENTEN

Aan de basis is deze EQA gelijk aan de Mercedes GLA, die wij reeds kennen. Visueel kenmerkt hij zich door een zwart kunstof paneel vooraan en

doorlopende achterlichten over de kofferklep en lichtjes andere bumpers. De wielen krijgen dan weer wat koperaccenten, al was dit op ons test-model niet het geval, vermits hij nog over wintervelgen en bijhorende banden beschikte. Binnenin zien wij wat blauwe accenten, bijvoorbeeld in de luchtroosters en bij sommige ledersoorten duiken wat kleine blauwe streepjes op. Voor de rest is het interieur idem aan de modellenreeks die zo kenmerkend is voor de A- en B-klasse, GLB en GLA. Een interieur waar wij eerder al lovend over waren. Over het MBUX-infotainment hadden wij het ook reeds uitgebreid bij andere Mercedes-modellen. Wij zijn nog steeds fan.

2 TON VOOR 66,5 KWH

Dat een elektro-aandrijving voor wat extra gewicht zorgt weten wij ondertussen. Dat is hier evenzeer het geval, vermits aan de basis dit platform niet voorzien was voor elektrificering. De EQA zet welgeteld 2040 kg op de weegschaal en offert hier wat interieur en kofferruimte op. Vooral dat laatste valt op, er is "slechts" 340 liter bagageruimte beschikbaar, terwijl dat in een plug-in hybride versie toch 385 liter is. Dat gewicht heeft ook te maken met het feit dat Mercedes voor een vrij grote batterij kiest, om het rijbereik en het vermogen toch nog aanvaardbaar

te maken. De batterijcapaciteit bedraagt 66,5 Kwh. Op die manier kunnen Mercedes-verkopers hun klanten over de streep trekken met een rijbereik van 400 km. WLTP-norm weliswaar. Met volgeladen batterij toonde de boordcomputer een rijbereik van 365 km. Tegen eind dit jaar belooft Mercedes meer rijbereik en dit zal niet met een groter batterijpakket zijn, maar wel een batterij met een andere chemische samenstelling, wat een grotere densiteit moet opleveren. Hiermee zou een rijbereik tot 500 km mogelijk moeten zijn. Wij kijken ernaar uit.

De synchrone elektromotor levert 190 pk (140 Kw) en een koppel van 375 Nm. Daarmee haal je een spurtje naar 100 km/u in 8,9 seconden en een begrensde topsnelheid van 160 km/u. Die laatste hebben wij niet getest.

VOORWIELAANDRIJVING

De EQA 250 brengt zijn kracht naar de voorwielen. Hierdoor speelt hij op zekerheid. Hij rijdt zoals de meeste elektrische auto's. Zonder verpinken bouwt hij geleidelijk en moeiteloos zijn snelheid op. Een aangename reispartner is dit. Enkel in de sport-stand, in te stellen op de knop op de middenconsole, krijg je iets meer sensaties en voel je het volle vermogen. De EQA rekent op zijn bestuurder door met de spatels aan het stuur de rijstand en bijhorende regeneratie te kiezen. Op snelwegen kies je voor de stand D Auto en wanneer je de snelwegen verlaat, kun je kiezen voor D+, D- of zelfs D-, waardoor in die laatste de recuperatie het grootst is. Je voelt in de verschillende standen de auto telkens zelf vertragen wanneer je de voet van het gas(stroom)pedaal haalt. Belangrijk en handig is zeker dat de auto door het gebruik van de GPS en de camera's zelf bepaalt wanneer je je voet mag lossen. Dit zogenaamde "actief gaspedaal" vraagt met een lichte tegendruk wanneer je het best de auto laat vertragen. Even wennen, maar wie eerder al een EV-auto reed, zal vlug vertrouwd raken met dit systeem en op die manier een zuinig rit tegemoet gaan.

Verder rijdt de EQA aangenaam, filtert hij wegneffenheden prima en zijn de rol- en rijgeluiden opperbest. Zelfs met de winterbanden van onze testauto. Door de lage plaatsing van de batterijen, is de gewichtsverdeling ook prima, wat de stabiliteit en wegligging ook ten goede komt. In optie zijn adaptieve schokdempers beschikbaar.

Naast de eerder vermelde versie met rijbereik tot 500 km, komt er zelfs een variant met een 2de synchrone motor die de achteras zal aandrijven. De motor op de voortrein zal dan enkel assistentie bieden wanneer nodig.

OVERZICHT

+

- rijbereik en verbruik
- wegligging
- comfort

-

- prijs
- weinig verschil met GLA
- kleine koffer

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



Wat verbruik betreft, varieerde onze voorwielandrijver tijdens de testrit tussen 24,7 Kwh/100 km op de snelweg met de actieve cruise control op, tot een 20,4 kWh bij een heel rustige rijstijl in de stand D-. Het gemiddelde hebben wij niet kunnen testen, maar Mercedes

geeft zelf een WLTP-verbruik op van 17,7 kWh per 100 km. Een haalbare kaart denken wij.

OPLADEN

Standaard heeft de EQA een 11 Kw-laadmogelijkheid, waardoor hij 3-fasig in zo'n

7 uur volgeladen zal zijn. Wil je snelladen, dan kan dat ook. Hij gaat tot 100 Kw. Wij hingen hem halverwege onze testdag even aan de snellaadpaal van 50 Kw en hierdoor had hij 41 minuten nodig om van 47 % naar 100 % te gaan. Tot 80 % in 30 minuten is zeker mogelijk. Mooie prestatie. Nu nog het netwerk snelladers uitbouwen en het komt goed.

Het 2de elektrisch model bij Mercedes heet EQA en bouwt voort op de populaire GLA. Het is wachten op specifieke modellen op een eigen elektrisch platform. Niettemin houdt deze EQA de traditie van Mercedes in ere. Hij is uiterst comfortabel en rijdt heel soepel en sereen. Voor grote gezinnen zal zijn koffer wat tegenvallen, te danken aan de inplanting van zijn batterijen onderaan de vloer. Daarnaast koppelt hij zijn rijbereik aan een voorbeeldige zuinigheid. Tot slot is ook zijn prijs naar Mercedes-normen. Duur maar heel degelijk. Particulieren denken misschien 2 keer na om tot aankoop over te gaan, maar bij fleetmanagers die alsmaar meer het wagenpark willen vergroenen, is dit een must have.

BUDGET

De nieuwe EQA is er vanaf 49 973,- €. Onze Edition 1 testmodel kost meteen 9 450, € extra. Hiervoor heb je het specifieke leder met de blauwe accenten, 20-duimsvelgen en AMG styling kit. Een flinke hap uit een particulier gezinsbudget alweer. Ondanks het feit dat er geen BIV en verkeersbelasting dient betaald te worden. Maar Mercedes zal in eerste instantie op de fleetmarkt mikken, vermits hun sterrengamma het hier zeer voortreffelijk doet en de aftrekbaarheid en fiscaliteit interessant blijft.

TEST MERCEDES GLA 250E AMG LINE PRINSELIJKE SUV MET STER EN STEKKER



Mercedes heeft ondertussen een ruim gamma aan SUV's ter beschikking. Sinds 2013 opent de GLA de reeks. Deze is de kleinste in het gamma en is gebaseerd op de A-klasse. Vermits de A-klasse verkrijgbaar is in een hele reeks motoren en aandrijvingen, kan ook de GLA hiervan mee profiteren en is er sinds kort ook een plug-in hybride beschikbaar.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF

Hij ziet er wat geblokt uit dan een A-klasse. Dit is immers een SUV en het mag al iets meer zijn. Vooral in de hoogte wint hij centimeters, met 1494 mm voor de GLA terwijl de A-klasse 1440 mm meet.

VOORWIELAANDRIJVING

Het aandrijfgeheel bestaat uit een 1,3 liter viercilinder met 160 pk en een elektromotor met 102 pk. Gecombineerd levert dit 218 pk en 450 Nm koppel op. Het vermogen wordt via de voorwielen aangedreven door een transmissie met dubbele koppeling en 8 versnellingen. En wanneer dat volle vermogen en koppel aangesproken wordt, kan nogal eens wielspin optreden. Zeker op vochtige of natte wegen en met de grote 20-duimsvelgen van ons testexemplaar. Een vierwiel-aangedreven 4-Matic versie is niet beschikbaar. Daarvoor verwijst Mercedes naar andere modellen en motoren in het GLA-gamma. Concurrent BMW levert dit wel op de BMW X1 en X2. Wellicht ook duurder, maar daarover straks meer.

Optrekken naar 100km/u gaat met deze combinatie in 7,1 seconden en de topsnelheid bedraagt nog 220 km/u. Geen uitzonderlijke cijfers, maar zeer vlot. Alleen merken wij dat wanneer de benzinemotor het alleen doet, er nogal wat motorgeronk optreedt en dan voel je echt wel dat dit slechts een 1.3 liter is en de auto een gewicht van zo'n 1700 kilogram meesleurt. Dan heb je de indruk dat je wat toeren nodig hebt om vooruit te komen. Dan maar

eens de manuele stand gebruiken door op- en af- te schakelen met de hendels achter het stuur. Hier kan je wat meer "spelen" met het toerental, maar dit is nog altijd geen sportauto.

SOEPEL EN COMFORTABEL.

En voor sportprestaties is deze Mercedes niet in de markt gezet. Wanneer zijn beide motoren het werk combineren zoals dat hoort, is dit een zeer aangename en soepele reisgezel. Dankzij de





sportzetels met elektrische verstelling als optie, zit je uiterst comfortabel en door het hogere dak, heb je een uitstekend zicht over de weg. Zelfs ook met het optionele panoramisch open dak. Met de veiligheidsvoorzieningen zoals do-delhoek-, rijstrookassistent en meer van dat, in combinatie met de cruise control en de head-up display waan je je koning van de weg. Je zou bijna nog de ster vooraan op de motorkap erbij willen zoals in de vervolgen tijden toen Mercedes nog fier pronkte met hun ster vooraan. Die tijden zijn echter voorbij en Mercedessen dragen hun ster in het midden van het rooster vooraan. Dit is waar Mercedes voor staat, prinsheerlijk comfort. Ook achterin is ruim plaats voor het gezin, er is zelfs een verschuifbare achterbank, weliswaar in optie. De koffer is 385 liter groot.

PLUG-IN RIJDEN

De auto start altijd in de Comfort-modus en kiest de aandrijving die het meest geschikt is. Zoals bij alle plug-in hybrides is het steeds aangewezen de batterijen tussenin op te laden. Enkel op die manier geniet je van het verbruiksvoordeel. Dat laden kan in zo'n 2 uur aan een openbare laadpaal of wallbox. En bovenal kan aan een

DC-lader geladen worden in zo'n 35 minuten. Het theoretische elektrische rijbereik ligt op 56 tot 63 km. Wij haalden telkens zo'n 43 km. Het gemengd verbruik varieert van 5,4 liter per 100 km tot 7 à 8 liter wanneer de benzinemotor het volledig overneemt. De tankinhoud bedraagt slechts 35 liter. Volledige elektrisch rijden kan via de Electric modus en dit kan tot een snelheid van 140 km/u. Er is daarnaast ook een Battery Level stand, waarbij de batterijcapaciteit behouden blijft tot wanneer je in stedelijke gebied of LEZ-zones terug op puur elektro wenst te rijden.

SFEER AAN BOORD

Dat deze Mercedes een hoogstaand comfort biedt, zeiden wij reeds eerder. Maar bij deze valt de sfeer aan boord op. Met de diverse kleurinstellingen tovert u de sfeer binnenin om tot een licht- en rustgevend interieur. De kleurschakeringen op het dashboard, deurpanelen en de middenconsole stelt u naar wens in, zelfs geanimeerd is dit heel aangenaam. Geen lichtspektakel zoals op een kermis, maar echt stijl- en standingvol vinden wij. Wanneer je 's avonds even met je handen over de middenconsole of tegen het plafond gaat, licht de passagiersruimte op. Nooit gezien dit. Daarnaast

is er het MBUX infotainment. De kaart van de navigatie, de helderheid van de displays tot de bediening via het swipen, de centrale touchpad op de middenconsole of de kleine touchpads op het multifunctionele stuur. Net als de spraakherkenning via de Hey Mercedes-instructies. Deze werkt altijd maar beter hebben wij de indruk. Wij kunnen er niet genoeg van krijgen en met stip blijft dit één van de favoriete infotainmentsystemen. Wij zijn benieuwd hoe het aangekondigde hyperscreen van de MBUX eruit ziet en werkt in de Mercedes EQS.

MERCEDES PRIJS

Dat een Mercedes nog steeds geen koopje is, blijkt ook hier weer. In standaarduitvoering kost een GLA250e 45 617,- €. Maar daarna begint het pas. De optielijst is naar traditie uitgebreid en bestaat uit een aantal pakketten of uitvoeringen die toegevoegd kunnen worden. Op die manier raakt onze GLA aan een eindbedrag van 63 361,- €. Concurrenten spelen eveneens in de premiummarkt met BMW X1 of X2 25e Xdrive, respectievelijk vanaf 46 350,- of 47 350,-. De meerprijs hier is te verantwoorden met de standaard vierwielaandrijving.

OVERZICHT

- +
 - sfeer aan boord
 - wegligging
 - ruimte achterin
- - wielspin bij forse acceleraties
 - prijs met opties
 - geen 4-wielaandrijving beschikbaar



De nieuwe Mercedes GLA250e is veelzijdig en best handig als kleinste telg in het SUV-gamma van Mercedes. Hij is voldoende ruim, comfortabel en daarnaast is de sfeer aan boord uiterst stijlvol. Het is enkel jammer dat hij niet verkrijgbaar is met vierwielaandrijving, waardoor het hoge koppelp op deze voorwielaandrijver soms wat bruusk overkomt.



Mijn hart krijgt
altijd voorrang,
het weet waar ik naartoe wil.

MAAIKE WANNIJN
ZAAKVOERDER, LASSER, MONTEUR EN MAMA





Belgische brillencollectie met een inspirerende boodschap.

ONTDEK DE VERHALEN VAN MAAIKE EN ANDERE STERKE VROUWEN
WWW.WOLFEN-EYEWEAR.BE





COLUMN GAS.BE:

CNG ALS VOLWAARDIG EN GROEN ALTERNATIEF

Afgelopen jaren zagen bij verschillende constructeurs meer modellen op CNG het daglicht. Een duidelijk signaal dat er in de markt veel geloof wordt gehecht aan het potentieel van CNG als milieuvriendelijke brandstof. Ook kan je op steeds meer plaatsen CNG of biogas tanken. Toch blijven over CNG enkele misverstanden de ronde doen, maar dat blijkt geheel onterecht.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE



Biogas op basis van
slib en huisvuil: da's
100% recycleerbaar!



DE MYTHES ONTKRACHT

Wagens op CNG zouden toch niet zo milieuvriendelijk zijn, je mag met een wagen op CNG niet parkeren in een parkeergarage, het rijbereik van een wagen op CNG is beperkt, de rij-eigenschappen van een wagen op CNG zijn helemaal anders dan een wagen op benzine of diesel, je kan bijna nergens tanken, fiscaal is een wagen op CNG niet interessant. Het zijn allemaal argumenten die wel eens worden opgeworpen wanneer je het hebt over wagens op CNG. Geen van deze argumenten strookt echter met de werkelijkheid. We zetten dan ook nog even op een rijtje waarom dit niet zo is.

CNG IS DE MILIEUVRIENDELIJKSTE FOSSIELE BRANDSTOF

Een wagen op CNG doet het qua uitstoot aanzienlijk beter dan een wagen op diesel of benzine. Zo stoot een wagen op CNG tot 77 procent minder fijn stof, 90 procent minder stikstof en tot 16 procent minder CO₂ uit dan een wagen op diesel of benzine. Een duidelijk voordeel dus. Daarenboven wordt volop ingezet op bio-CNG, gewonnen uit mest of restafval. Bio-CNG produceert feitelijk 100% minder CO₂, en is dus bijzonder milieuvriendelijk. Een wagen die rijdt op CNG verbruikt per 100 kilometer ook minder brandstof dan een wagen op diesel of benzine.

TUSSEN 300 EN 800 KILOMETER OP CNG

Wagens op CNG kunnen afhankelijk van het model tussen 300 kilometer en 800 kilometer rijden op CNG, afhankelijk van de inhoud van de CNG-tank. Wagens op CNG beschikken ook nog over een reservetank met benzine. Wanneer de CNG-tank leeg is wordt er dus overgeschakeld op benzine. Zelfs mocht er geen tankstation in de buurt zijn waar je CNG kan tanken is het altijd mogelijk om tijdelijk op benzine over te schakelen. Hierdoor kan je nooit in de problemen komen wat rijbereik betreft.

STEEDS MEER TANKSTATIONS MET CNG

De kans dat er in de buurt geen CNG beschikbaar is wordt overigens ook steeds kleiner. Er zijn in België ondertussen bijna 150 tankstations op CNG (83 van deze stations zijn van DATS24), en er



komen er steeds bij. In Europa vind je meer dan 4.000 tankstations op CNG waarvan een kwart Bio-CNG voorzien. De kans dat er geen tankstation op CNG in de buurt is, is dus uiterst klein. CNG tanken duurt even lang dan benzine of diesel tanken, en gaat dus een stuk sneller dan het opladen van de accu in een elektrische wagen. Steeds meer tankstations bieden ondertussen ook bio-CNG aan, waardoor je er bijzonder milieuvriendelijk kan tanken.

RIJDEN OP CNG IS EEN VOORDELIGE KEUZE

Het klopt inderdaad dat sinds begin 2021 wagens op CNG niet meer kunnen genieten van de vrijstelling op BIV. Toch blijft rijden op CNG uiterst voordelig. De uitstoot van wagens op CNG is zeer laag, waardoor je steeds kan rekenen op lage belastingstarieven voor een wagen op CNG. Voorts verbruikt een wagen op CNG minder en is de kost van CNG aan de pomp ook een stuk lager dan die van benzine of diesel. Een wagen op CNG mag dan al iets duurder zijn in aankoop, toch blijft een CNG-wagen een stuk goedkoper dan een elektrische wagen of een hybridewagen. Mede omdat ook de kosten van onderhoud een stuk lager liggen dan een wagen op diesel of benzine blijft de prijs per gereden kilometer met een wagen op CNG een stuk lager.

GROOT RIJCOMFORT

Dat een wagen op CNG helemaal anders zou rijden dan een wagen op diesel of benzine is volledig uit de lucht gegrepen. Rijden op CNG maakt een wagen net stiller en zorgt voor minder trillingen. Dit maakt dat rijden op CNG net aangener is. De prestaties van de motor zijn net hetzelfde dan wanneer je op een andere brandstof rijdt, je zal dus zeker niet inboeten aan vermogen. Wanneer je tijdens het rijden moet omschakelen van CNG op benzine voel je dit amper, behalve dat je iets meer trillingen en geluid zal hebben wanneer je niet meer op CNG rijdt.

GEEN ANDERE BEPERKINGEN

Nog steeds denken sommigen dat de beperkingen die gelden voor wagens op LPG ook van toepassing zijn voor wagens op CNG. Dit klopt helemaal niet. Met een wagen op LPG mag je inderdaad niet parkeren in parkeergarages, met een wagen op CNG mag dit wel. Dit komt omdat LPG zwaarder is dan lucht, waardoor het als het ware blijft hangen rond het voertuig en niet kan ontsnappen. CNG is lichter dan lucht en er is geen ontploffingsgevaar in een parkeergarage. Je kan dus met een wagen op CNG in elke parkeergarage terecht.

BIO-CNG IS IN OPMARS

Naar de toekomst toe zal rijden op CNG alleen maar milieuvriendelijker worden door de komst van steeds meer tankstations die Bio-CNG aanbieden. Zo opende Total onlangs in Jambes het tweede 100% Bio-CNG station. Total wil tegen 2050 volledig koolstofneutraal zijn en is volop bezig met het diversifiëren van haar energiemix. Voor Total speelt gas, en dan in het bijzonder Bio-CNG een belangrijke rol in de transitie naar een koolstofvrije toekomst.

Ook Waals minister Philippe Henry ziet een belangrijke rol weggelegd voor Bio-CNG en formuleert het als volgt: "Om tegemoet te komen aan de Waalse doelstellingen op het vlak van energie en klimaat is het belangrijk om te diversifiëren en de bevoorrading van de transportsector te vergroenen. In dat kader neemt bio-CNG een prominente plaats in en helpt deze brandstof om de uitstoot van broeikasgassen en de luchtvervuiling te verminderen."

DE CNG auto van binnenuit

1. TWEE VULMONDEN ACHTER EEN TANKDEKSEL

- De vulmondet voor gewaal het ontgasen als de benzine brandstof op is en voor een tankklopje.
- Het kost bijna evenveel tijd om de benzine met gas of benzine te vullen.

2. DE TANKS

- De tanks zijn gemaakt van hoogsterijg roestvrij staal. Ze kunnen een druk van 200 bar weerstaan.
- Een heel veiligheidsventiel gaat alleen open als het contact ernstig ingesloten is.
- Bij een kleine rit of bij brandweer het gas op de tank gemiddelde motorverbruiken met behulp van thermische beveiligingen in elke tank.

3. DE GASLEIDINGEN

- Voor maximale veiligheid worden het gas door het hoogsterijg systeem via roestvrijstalen leidingen.

4. INDICATOR OP HET DASHBOARD

- Een indicator toont dat de tank op ontgasen loopt.
- Twee indicatoren het niveau van elke brandstofsoort weer.

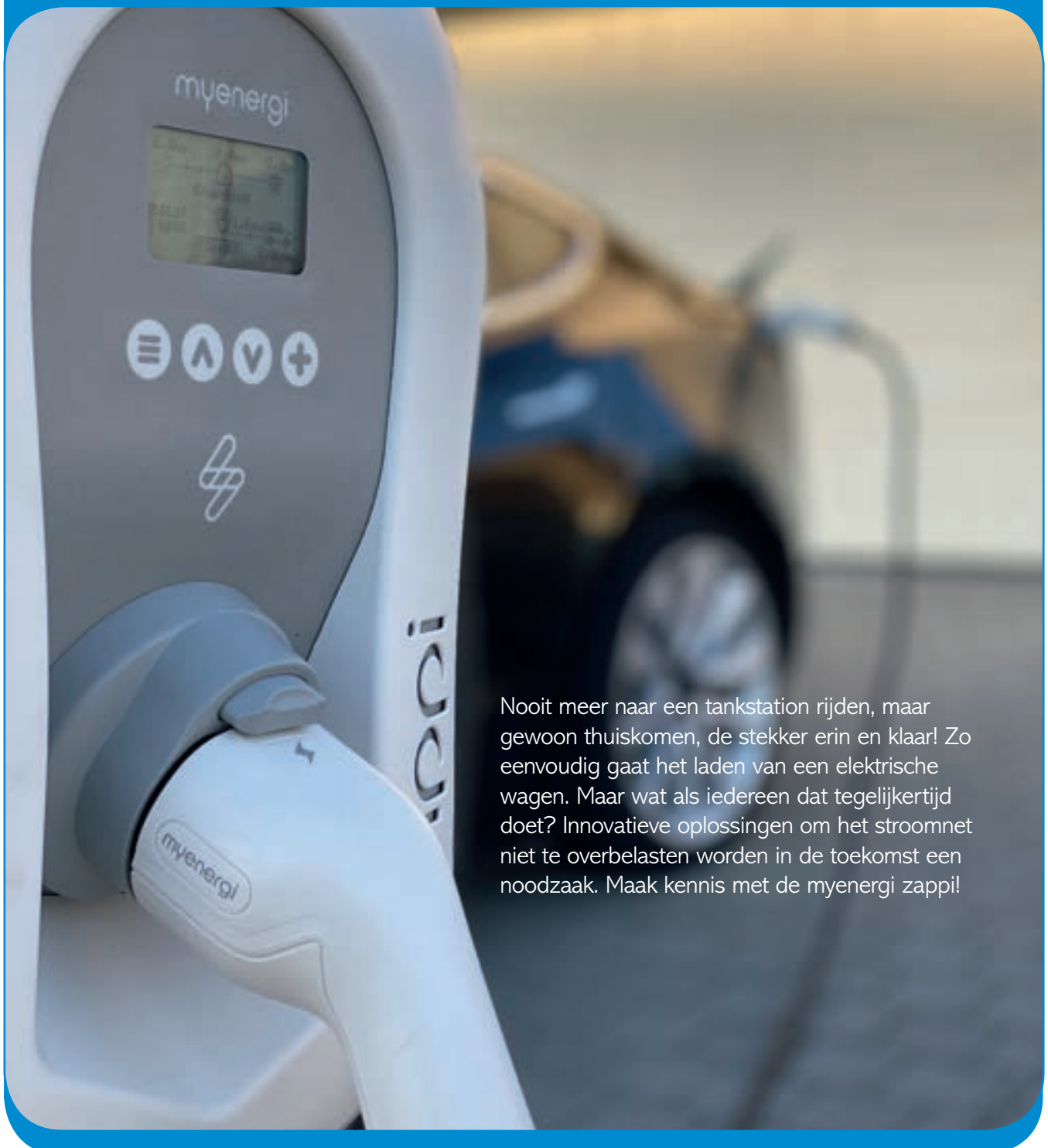
5. FACTOR

- CNG-voertuigen zijn uitgerust met een verbrandingsmotor die speciaal is ontwikkeld om op ontgasen te rijden.
- De motor rijdt stabiel op gas.
- Als de gastank leeg is, schakelt het systeem automatisch en overtuigt u naar benzine.

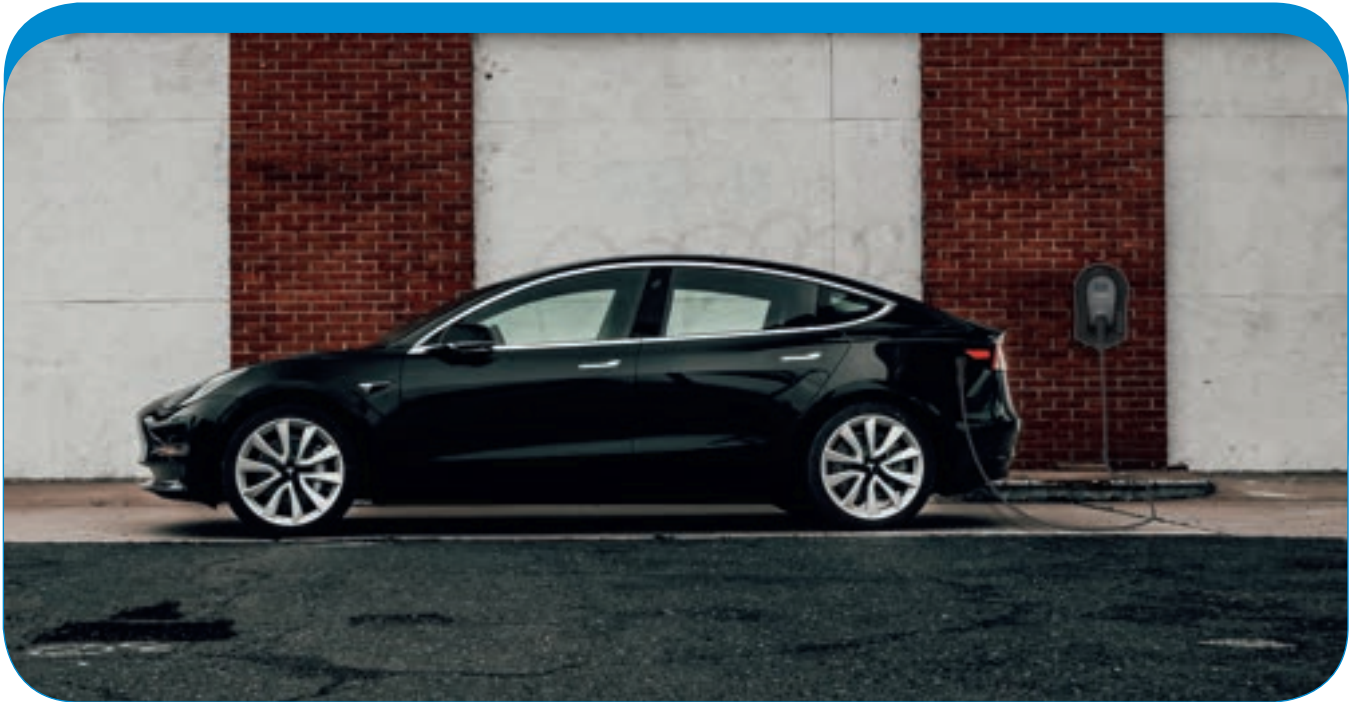
6. DRUKWEGSLAAN

- De drukregelaar verminderd de druk van 200 bar naar een druk tussen 5 en 8 bar, afhankelijk van het type en motorverbruiken.
- De druk wordt in twee fasen elektronisch geregeld.

HEEL BELGIË AAN DE ELEKTRISCHE AUTO... BAM!



Nooit meer naar een tankstation rijden, maar gewoon thuiskomen, de stekker erin en klaar! Zo eenvoudig gaat het laden van een elektrische wagen. Maar wat als iedereen dat tegelijkertijd doet? Innovatieve oplossingen om het stroomnet niet te overbelasten worden in de toekomst een noodzaak. Maak kennis met de myenergi zappi!



Als heel België met een elektrische auto rijdt, dan springen alle stoppen eruit. Dat kan het stroomnet helemaal niet aan. Dat soort vooroordelen wordt stevast geroepen door mensen die hun huidige benzine- of diesel-auto koesteren. Verandering gaan ze liever uit de weg en proberen ze zo lang mogelijk uit te stellen door excuses te verzinnen. Maar gedeeltelijk hebben ze wel gelijk. Het stroomnet zou het zeker niet aankunnen als iedereen 's avonds zijn auto aan de lader hangt. En daarom zijn er natuurlijk innovatieve producten nodig om dat probleem op te lossen.

SLIM LADEN IS BELANGRIJK

Als je elektrisch gaat rijden en thuis wil opladen, verbruik je natuurlijk meer energie. Dan kom je al snel op het idee om zonnepanelen op je dak te leggen. Hoe slim zou het dan zijn om al die zelf opgewekte energie ook zoveel mogelijk zelf te consumeren en je auto dus ook zo groen mogelijk op te laden? Want dat is een van de punten waarop de elektrische autoliefhebber vaak wordt aangesproken: je tankt je auto vol met kolenstroom! Met een slimme laadpaal kan je je wagen volladen met het overschot aan zonnestroom dat normaal weer naar het net gestuurd wordt. En dan is het belangrijk dat het laden op de juiste momenten gebeurt en met exacte stroomsterkte geregeld wordt. Daarvoor is innovatieve techniek nodig.

MYENERGI ZAPPI

Maak kennis met de 'myenergi zappi', bescheiden zonder hoofdletters. Een slim laadstation dat zich onderscheidt van andere merken en types die in een wildgroei op de markt komen, namelijk door niet te schermen met de maximale snelheid, het hoogste vermogen of de laagste prijs. Bij myenergi gaan ze vooral voor slimme innovatieve producten en veiligheid, zonder ingewikkelde toepassingen. Maximaal gebruik maken van je eigen opgewekte energie, rekening houdend met de opbrengst van je zonnepanelen, dat is het ECO-laden van zappi. Dat is logisch, toch? En met dynamische loadbalancing wordt de hoofdzekering in alle omstandigheden veilig gehouden en wordt ze nooit overbelast.

VEILIG, SLIM EN EENVOUDIG

Alle slimme snufjes in de wereld van de elektronica maken het vaak ook veel te complex.

Daar is bij de myenergi zappi rekening mee gehouden. Het blijft namelijk zo simpel als gezegd: stekker erin en laden maar. Met slechts de keuze tussen de FAST-stand, om zo snel mogelijk te laden, en de slimme ECO-stand. Daarbij regelt de zappi alles automatisch en zal je wagen volgeladen worden tegen het voordeligste tarief. Zeker als in de toekomst de terugdraaiende teller stopt en het capaciteitstarief wordt ingevoerd is zelfconsumptie natuurlijk heel belangrijk. En precies met die gedachte is dit product ontwikkeld.

OVER MYENERGI

Myenergi is sinds zijn ontstaan in 2016 in het Verenigd Koninkrijk sterk gegroeid met eigen vestigingen in onder andere Nederland (BENELUX) en Duitsland (DACH). Ontdek de #zappi en de rest van de familie: #eddi, #harvi, #hub ... en blijf op de hoogte via de socialemediakanalen.

MYENERGI BV

FREGATWEG 66 - 6222 NZ MAASTRICHT-NOORD

Nederland

0031/85.400.55.22

benelux.sales@myenergi.com - www.myenergi.be

TEST BMW X2 XDRIVE 25E M SPORT X

BROEDERSTRIJD ONDER STROOM

Ook BMW ontsnapt niet aan de toenemende trend van de elektrificering, die zich doorzet in zowat het ganse gamma. Zeker nu BMW in ons land begin dit jaar marktleider geworden is in de verkoopstatistieken. Zelfs 1 op 3 wagens van het Beiers merk is ondertussen een geëlektrificeerd model. Onderaan het SUV-gamma start het aanbod met de X1 en X2. Wij testen de BMW X2 Xdrive 25e.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF





De X2 kun je het iets sportievere broertje of zusje van de X1 noemen. Toch minstens wat uitzicht betreft. De X2 is 8 cm korter en 7 cm lager dan de X1-broer. Verder onderscheidt hij zich door het BMW-logo pertinent op zijn zijkant te tonen achteraan naast de deur. De X2 kreeg onlangs ook nog een lichte facelift met vooral een nieuwe voorbumper, waar hij zijn ronde mistlichten laat voor wat het is.

Binnenin is het interieur typisch BMW met vooraan de tellerpartij die er nog steeds vrij traditioneel uitziet. Op het eerste gezicht verrast ons dat, maar ook weer niet. In tijden van virtuele cockpits en andere MBUX-toestanden is dit wel eens een verademing. Verder zijn wij binnenin zeer lovend over de zetels in ons testexemplaar. De testwagen in zijn M Sport X beschikt over sportstoelen uit één stuk met geïntegreerde hoofdsteunen. Ze zien er bijna uit als kuipstoelen en bieden voldoende steun en zijn perfect

instelbaar. In combinatie met het perfect in de hand liggende M-sportstuur vindt je de ideale rijkhouding. Verder is alles binnen handbereik en makkelijk te bedienen en af te lezen. Zo ook de alomgekende en verdienstelijke I-drive knop op de middenconsole voor het infotainment. Draaien en drukken om door de menu's te gaan is zeker zo handig als swipen of via een touchscreen vette vingers achterlaten. Dit blijft een zeer traditioneel interieur waar niets fout aan is.

220 PK EN VIERWIELAANDRIJVING

Voor de aandrijving combineert de X2 25e een 1.5 liter driecilinder uit het gamma met een elektromotor en een batterijpakket van 10 Kwh. Het geheel levert 220 pk vermogen en 385 Nm koppel. Voldoende voor een sprintje naar 100 km/u in 6,8 sec. Het vermogen wordt via de Steptronic versnellingsbak overgebracht naar de wielen. Manueel schakelen aan het stuur kan niet, enkel door de pook naar achteren te trekken om

op te schakelen en naar voor te duwen om terug te schakelen. Positief vinden wij alvast dat de trekkracht verdeeld wordt over de 4 wielen wanneer beide motoren aan het werk zijn. Wanneer de benzinemotor het alleen doet, dan doen de voorwielen het werk. De elektromotor op zijn ééntje stuurt zijn kracht naar de achterwielen. En dat voel je af en toe als je in E-Drive modus op nat wegdek even wat gas - of stroom in dit geval – bij geeft. Niet dat het problematisch wordt, die-hard BMW-fans zullen maar wat blij zijn met de achterwielaandrijving. Voor de rest rijdt de X2 altijd soepel en vlot. Voor echt sportieve uitpattingen is deze kleine SUV zeker ook niet op de markt gezet. Alleen hadden wij bij fors afremmen op nat wegdek het gevoel dat de eerste trap op het rempedaal wat sponzig aanvoelt. Even wennen dus. Een probleem dat nogal eens opduikt bij plug-in hybride of elektrische auto's.

33 KM OP ELEKTRO

De 10 Kwh batterij in de Beamer zou theoretisch (WLTP) een rijbereik moeten hebben van 56 kilometer. Wij haalden met een volle batterij telkens slechts 33 kilometer. Mogelijks te wijten aan de winterse week in februari tijdens onze test. De batterij terug volladen gebeurt in zo'n 3 uur aan een openbare laadpaal of wallbox. Snelladen is niet mogelijk.

Het verbruik van de X2 varieerde van 0 liter per 100 km bij een volledige E-drive rit tot zo'n 6,7 liter bij gebruik van enkel de benzinemotor. Het algemeen gemiddelde bij normaal gebruik (stand Normal) over onze ganse week ligt op 5,4 liter per 100 km. De benzinetank houdt het bij 36 liter voor bekeken. En nogmaals benadrukken wij dat tussendoor opladen met dergelijke plug-in hybrides steeds aangewezen is. Indien je dat niet consequent doet, dan heeft een dergelijke auto eigenlijk geen zin, zo vinden wij. Door het batterijpakket onderaan de vloer verliest de kofferruimte zo'n 60 liter aan stouwr ruimte. Er blijft 410 liter over. De achterbank is in ongelijke delen neerklapbaar.





zilt

Residences

The sea, the view and you.

KIJKDAG: ONTDEK ZELF HET LUXUEUS ZEEZICHT

Beleef tijdens de kijkdagen het indrukwekkende zeezicht van Zilt Residences. **Hier is de zee uw tuin.**

Een mooiere plek is aan de Belgische kust echt moeilijk te vinden. Elke dag opnieuw kan u van de schoonheid van de natuur genieten. **Tijdelijke actie: tweede garage gratis bij aankoop appartement met garage.**

KIJKDAG

14 & 15 mei tussen 10 en 17 uur

Kies uw tijdslot op
geniet-aan-zee.be

Zilt Residences

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

Informatie en verkoop

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



80%
verkocht





UITRUSTING EN PRIJS

De BMW X2 Xdrive 25e is beschikbaar in de versies Advantage, M Sport en M Sport X met een basisprijs van 47 350,- €. En dat een BMW in basis nogal gierig is met uitrusting, wisten wij al. Voor de sportiever uitzijende M Sport X zoals ons testmodel betaal je al 51 200,- €. Daarnaast zijn zaken als het navigatiesysteem plus, comforttelefonie, head-up display en achterrijcamera nog opties. Wat onze eindfactuur op 60 830,- € brengt. Dat een sleutelloos instasysteem en elektrisch inklapbare spiegels op dat niveau nog niet inbegrepen is, kan volgens ons niet door de beugel.

Een dergelijke prijs voor een plug-in hybride is enkel te verantwoorden voor een zelfstandige of bedrijf, waarvoor hij door zijn lage Co₂-uitstaat 100 % aftrekbaar is. Als particulier zijn prijzen boven 50 000,- en 60 000,- € een bittere pil om te slikken t.o.v. een conventionele benzine- of dieselveersie, naar ons gevoel.

Concurrenten zitten in eigen huis met broertje X1 en bij Mini is er de Mini Countryman All4, waarmee de aandrijving en motorcombinatie deelt. En natuurlijk kan ook Mercedes niet ontbreken, wij testten ook in dit nummer de Mercedes GLA 250e.

OVERZICHT

+

- aangename en homogene hybride
- 4-wiel aandrijving
- prettig stuur

-

- standaarduitrusting
- prijs met opties
- remgevoel bij fors remmen



De BMW X2 Xdrive 25e is een aangename plug-in hybride die soepel en voldoende krachtig rijdt. Dankzij zijn Xdrive 4-wielaandrijving is de grip en de trekkracht altijd optimaal. Het interieur boezemt vertrouwen in met vrij klassieke instrumenten. Helaas is de standaarduitrusting vrij pover en dien je je toevlucht te nemen tot hogere versies en opties waardoor de prijs navenant is en zeker voor een particuliere aankoop teveel van het goede is. Of dit echt het sportievere broertje is van de X1, is enkel aan zijn uiterlijk te wijten.

JEEP RENEGADE 4XE

VERKENT MET PLEZIER ELK TERREIN

In het vorig nummer van Eco-mobiel gingen we de hort op met de Jeep Compass, in dit nummer willen we diens kleinere broertje, de Jeep Renegade aan een test onderwerpen. De Renegade kan het echt niet verstoppen dat hij een Jeep is. De smoel van de SUV vertoont duidelijk trekjes van de Willys Jeeps uit de jaren '40, en ook het silhouet van de Renegade doet denken aan dat van een oerjeep. En hoewel er ook in deze Jeep nog redelijk wat offroad-DNA schuilt, moet de Renegade qua comfort zijn overgrootvaders moeiteloos overtreffen.



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

SUCCESFORMULE

Qua verkoopcijfers was de Jeep Renegade sinds zijn introductie een schot in de roos. De kleine SUV is sinds zijn lancering vriendelijk geprijsd, de looks en de nostalgie van het merk zorgden ervoor dat de Renegade zowat in zijn eentje zorgde van een heuse heropleving van het merk Jeep. Zoals het een wagen met een offroad hart betaamt effende de Renegade moeiteloos het pad voor de andere modellen van Jeep om ook terug een groter deel van de markt in te nemen. Dat de Renegade nu ook beschikbaar is als plug-in hybride toont aan dat ze bij Jeep klaar zijn voor de toekomst.

4XE

De PHEV modellen van Jeep vind je onder de noemer 4xe. Bij deze Plug-in hybrides wordt de 1.3 turbo benzinemotor bijgestaan door een 60 pk sterke elektromotor om het geheel zuiniger en een stuk krachtiger te maken. De toevoeging van de elektrische motor zorgt ervoor dat de Jeep Renegade beschikbaar is met een gecombineerd vermogen van 190 of

240 pk, afhankelijk van de gekozen motoristatie. En dat is best stevig te noemen voor deze al bij al kleine SUV. De elektromotor beschikt over een accu van 11,4 kWh, die in optimale omstandigheden goed moet zijn voor een elektrisch rijbereik van 50 kilometer.

VIERKANT

Veel tests in de windtunnel kwamen er bij het ontwerp van deze Jeep wellicht niet aan te pas, maar dat hoeft ook niet als je ervoor kiest om trouw te blijven aan de designroots van het merk. Het vierkant aandoend uiterlijk heeft ook enkele voordelen. Door nergens hoekjes of kantjes te moeten afvlijen om het geheel er wat aerodynamischer te laten uitzien, boet je ook amper in aan binnenruimte. Zowel de bestuurder, als de passagiers voor- en achteraan, hebben meer dan voldoende hoofd- en beenruimte voor een wagen met deze afmetingen. Nadeel is wel dat de kofferruimte ietwat beperkt is. Deze wordt slechts een beetje kleiner dan die van de

gewone Renegade door de aanwezigheid van het hybridesysteem, maar voor een vakantie zal je toch wat creatief moeten zijn met het meenemen en stapelen van de bagage.

Ook de afwerking van het interieur is zeker geslaagd te noemen. Net zoals in de Jeep Compass hoort het dashboard van deze Jeep en de afwerking van de middenconsole niet tot de modernste die we al hebben gezien, maar waar dat bij de Compass een beetje stoort omdat je misschien iets meer luxe verwacht, lijkt dit interieurdesign beter te passen in de Renegade. Op tal van plaatsen vind je prints terug van het radiatorrooster van een Willy's Jeep, een subtiele verwijzing naar de familiegeschiedenis.

Een hoge Cw-waarde brengt echter ook enkele nadelen mee. We reden met de wagen in relatief winderige omstandigheden, en om te rijwind te verdoezelen kan je da radio best een streepje hoger zetten. Bij iets hoger snelheden voel je op de snelweg ook duidelijk de invloed van de rij- en zijwind, maar niet in die mate dat het storend wordt, of dat je schrik zou krijgen om het gaspedaal een beetje harder in te drukken.

OVERAL THUIS

De Jeep Renegade beschikt over vier rijmodi: Auto, Sport, Snow en Sand/Mud. Wellicht zal je meestal de Auto stand rijden. De Sportstand maakt het rijden dan wel iets sportiever, en combineert het vermogen van beide motoren optimaal, maar zorgt er tevens voor dat de automaat minder vlot lijkt te werken en wat te hoog in toeren gaat, maar dat is uiteraard persoonlijk. Zowel in de auto als de sportstand, rijdt de Jeep verder gewoon plezierig. De 240 pk die we ter beschikking hebben is meer dan voldoende om sportief

uit de startblokken te schieten. Superstrak sturen doet de Renegade niet, maar belangrijker is dat het gewoon een leuke wagen is om mee te rijden. De Renegade straalt fun uit, is lekker stoer en je wordt er graag mee gezien.

Snow en Sand/Mud moeten de Renegade meer grip geven tijdens offroad uitstapjes of op glad wegdek. Daarenboven kan je ook kiezen voor 4WD low en 4WD lock. Hier worden de vier wielen aangedreven door de elektromotor, waardoor het nog makkelijker moet worden om onverharde banen te verteren. We deden de test op enkele modderige stukjes onverhard, met enige heuveltjes, en het moet gezegd dat de Renegade in die omstandigheden moeiteloos uit de voeten kan, je kan er gerust van op aan dat je hem ook wat zwaarder offroad werk onder de wielen mag schuiven.

Al deze rijmodi, in combinatie met de rij-eigenschappen en een geslaagde styling zorgen er alvast voor dat de Renegade op veel fronten inzetbaar is. De kleine Jeep wordt dikwijls gekocht als hippe stadswagen, maar hij kan ook moeiteloos buiten de stad zijn mannetje staan. Toegegeven, op de snelweg voel je de rijwind een beetje, en oneffenheden in het wegdek worden niet steeds perfect uitgevlakt, maar de Renegade is zonder twijfel multi inzetbaar.

MAKKELIJKE HYBRIDE

Net zoals bij de Jeep Compass is het bijzonder makkelijk om in te stellen hoe de benzinemotor samenwerkt met de elektromotor. Door te kiezen voor Electric, rij je helemaal elektrisch (als er nog genoeg accuspanning voorhanden is). Hybrid laat de beide motoren zo goed mogelijk samenwerken, en E-save geeft de voorkeur aan de benzinemotor en zal tijdens het



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



Voor info
en afspraak bel
057/36 27 40 of mail
info@minerva.be

RECHTSTREEKSE VERKOOP AAN DE CONSUMENT

Openingsuren: Ma-Di-Woe-Vr-Za

10u-12u & 13u-18u

ELEKTRISCHE FIETSEN

Met 3 jaar omniumgarantie

VANAF
€ 695



KOERSFIETSEN

VANAF
€299



ELEKTRISCHE SCOOTER

VANAF
€1.695



KOERSTRUI OF KOERSBROEK

VANAF
€14,95

STADSFIETSEN

VANAF
€149

Minerva

andrea
Iaffi

PRORACE *de Vlaeminck*

Scoppio



rijden de accu zoveel mogelijk opladen. In het infotainmentsysteem kan je mits een beetje scrollen door de menu's perfect zien hoe de verschillende motoren met mekaar samenwerken.

Om deze info op het scherm te toveren is het een beetje zoeken, de rest van het infotainmentsysteem werkt zeer intuïtief en doet alles zoals het hoort. Zowel de GPS als de radio zijn heel eenvoudig te bedienen via het touchscreen of knopjes achteraan het stuur. Voor de liefhebbers is ook Android auto en Apple Carplay aanwezig.

TANKEN EN LADEN

Theoretisch moet de elektromotor in staat zijn om bijna 50 kilometer puur op de batterij af te leggen. Bij stadsverkeer en trage snelheden klopt dit, bij snelwegverkeer moet je het met een stuk minder stellen. In hybridemodus raakten op de snelweg tegen 120 km/u we gecombineerd met de benzine-motor een 40-tal kilometer ver aan een gemiddeld verbruik van exact 2 liter per 100 kilometer vooraleer de batterij volledig leeg was. Dat viel ons een beetje tegen, maar als je dagelijks geen grote afstanden moet doen, is het zelfs bij verkeer op de snelweg mogelijk om toch relatief zuinig te rijden.

In E-save modus, waar we dus enkel rekenden op de benzine-motor, en waar de batterij ondertussen werd opgeladen, tikten we af op ongeveer 9 liter per 100 kilometer op de snelweg. Elke 20 minuten kwam er wel 10% capaciteit extra in de batterij.

In combinatie met de benzine-motor kom je met de Renegade ongeveer 400 kilometer ver, en dat zal voor mensen die een hekel hebben aan tanken een beetje tegenvallen. Een echte kilometervreter is deze wagen niet, maar voor iemand die vooral stadsverkeer of trager verkeer doet, kan je er zeker zeer zuinig mee rijden.

WAT BEN JE KWIJT?

Wij reden met de 240 pk sterke versie van de Renegade, en dat is zeker en vast de beste keuze. Het prijsverschil tussen de versie met 190 pk en de versie met 240 pk bedraagt voor de basisversie amper 1000 euro, en dan lijkt het logisch dat je voor de sterkere motor zal kiezen.

De 190 pk versie is beschikbaar vanaf 37.800 euro, de versie met 240 pk begint bij 38.800 euro. De Renegade zonder elektromotor is met automaat beschikbaar vanaf 25.390 euro, wat ervoor zorgt dat de PHEV-versie zowat 12.500 euro meer moet kosten. Aan jou om te bepalen of je die meerprijs kan verantwoorden.

OVERZICHT

+

- leuke styling
- Ruime zitplaatsen
- goeie mix tussen off- en onroad

-

- Meerprijs t.o.v. de benzineversie
- Gevoelig voor rijwind
- Koffer mocht wat groter

De Jeep Renegade is best een gezellige wagen om mee te rijden. Om zo'n kleine wagen te zijn heb je door het design meer dan voldoende ruimte, de wagen is zowel in de stad als voor iets langere verplaatsingen inzetbaar. Als je niet van plan bent om lange afstanden te gaan doen kan je met deze Renegade goed profiteren van de voordelen van een PHEV.

AdBlue: een blauw zetje naar groenere mobiliteit.

Goed nieuws voor de automobilist die zich duurzamer wil verplaatsen: er is vandaag een waaier aan mogelijkheden om de stap te zetten. Van elektrisch over CNG tot zelfs waterstof. Afhankelijk van je keuze kan je een grote of kleine stap zetten naar groenere mobiliteit. En de meest laagdrempelige van allemaal, voor dieselrijders, die heet AdBlue. Op adblue.dats24.be doet DATS 24 er alles over uit de doeken. Hier vind je alvast de topredenen om voor AdBlue te kiezen als je op diesel rijdt.

Wat doet AdBlue?

Eerlijk is eerlijk: dieselwagens zijn in principe de minst duurzame auto's op de weg, zeker in vergelijking met CNG-wagens, hybride, plug-in hybride of full-electric modellen. De wagens stoten per liter diesel meer dan 2,6 kilogram CO₂ uit. De uitlaatgassen bevatten bovendien schadelijke stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof.

Betekent dat dat je prompt niet meer voor een dieselwagen kan kiezen? Nee hoor, want de nieuwere modellen (vanaf EURO6-norm) zijn allemaal uitgerust met een AdBlue-reservoir naast de dieseltank, die apart gevuld moet worden. AdBlue werd dan ook ontwikkeld naar aanleiding van de steeds verstrengende uitstootnormen. Je kan diesels met AdBlue zien als een laagdrempelige eerste stap in de transitie naar groenere mobiliteit.

AdBlue zorgt er immers voor dat de uitstoot – hét pijnpunt van een dieselwagen – een pak minder schadelijk wordt voor ons leefmilieu en klimaat. AdBlue ziet er effectief blauw uit, en bestaat uit zuiver water en ureum. Het mengsel breekt 85 % van de stikstofoxiden (NO_x) die dieseluitstoot produceert, af tot schadeloze stikstof en waterdamp. Met AdBlue zet je als dieselrijder dus wel een merkbare stap in de groene richting.

Volledig groene dieselwagens dan?

Zo ver zijn we helaas nog niet. 85 % van de stikstofoxiden die de uitlaat verlaten, worden dan wel afgebroken, maar dieselwagens stoten nog steeds meer fijnstof en CO₂ uit dan alle andere types. AdBlue zorgt wel dat dieselauto's veel minder schadelijk worden voor het klimaat en ons leefmilieu. Met een dieselwagen die ook AdBlue tankt, kan je de impact op het klimaat dus wél verlagen.

De kans is ook groot dat dieselwagens op termijn de eerste auto's met een verbrandingsmotor zijn die van het toneel verdwijnen. Maar tot de tijd van rijden op elektriciteit, waterstof en nog onbekende bronnen definitief aangebroken is, loont het uiteraard de moeite om dieselwagens zo groen mogelijk te maken. AdBlue als een middel om ook met dieselwagens de transitie naar duurzame mobiliteit te maken dus.

De missie van DATS 24: samen de transitie naar duurzame mobiliteit maken.

Wat dat precies betekent? Net als veel andere brandstof- en mobiliteitsspecialisten nemen we onze verantwoordelijkheid op om de impact van mobiliteit op het klimaat te verkleinen en op termijn te laten verdwijnen. Waar wij het anders doen, ligt in de leidersrol die we hierin met twee handen vastnemen. Geheel in de spirit van Colruyt Group, waarvan we deel uitmaken.

DATS 24 pionierde in 2011 met de eerste CNG-pomp in een commercieel netwerk. Nu maken we AdBlue eenvoudig beschikbaar aan de pomp, breiden ons laadpuntennetwerk verder uit en trekken vandaag ook mee aan de kar voor de waterstofrevolutie. En we doen nog veel meer.

Groene alternatieven testen en uitrollen is echter maar een deel van succesvol innoveren. Mensen moeten er ook de meerwaarde van inzien en erin meestappen. Daarom delen we onze ervaringen en inzichten. We zorgen dat we eenvoudig te vinden zijn en maken het uitproberen van alternatieve manieren van rijden zo laagdrempelig mogelijk. Groen rijden is niet meer gedoe, integendeel: het wordt steeds eenvoudiger. Dat bedoelen we met samen de transitie maken naar duurzame mobiliteit.

“ Dieselrijders kunnen dankzij AdBlue een laagdrempelige eerste stap zetten naar groenere alternatieven. ”

Geen gedoe met AdBlue.

AdBlue is al jaren een feit in vrachtvervoer en wordt ook steeds meer de norm voor personenwagens op diesel (vooral grotere familiemodellen). Uiteraard moeten brandstofspecialisten dit groeiende aantal wagens met AdBlue kunnen opvangen.

Daarom werken we hard aan de uitbreiding van onze tankstations met AdBlue-pompen in heel België. Waar je ook gaat als particulier of professional, je vindt een DATS 24-tankstation met AdBlue op je route. En het tanken – die 1 à 2 keer per jaar dat het nodig is – doe je eenvoudig aan de pomp, net naast de diesel.

Dat tankt niet alleen vlotter en properder dan met een jerrycan. Je betaalt bij DATS 24 ook al snel bijna 1,5 euro minder voor 1 liter AdBlue. Je spaart trouwens weer een plastic bidon uit, wat eveneens mooi meegenomen is voor het milieu.

Conclusie.

Diesel en duurzaam, het sluit mekaar zeker niet volledig uit. Dankzij de komst van AdBlue kan je als dieselrijder je vertrouwde manier van rijden net gebruiken om de eerste stap te zetten in de transitie naar duurzame mobiliteit. Bovendien vind je AdBlue in steeds meer tankstations en tank je het aan lage prijzen in onze stations. Voeg er nog eens de voordelen aan toe van je Xtra-app (voor particulieren), je DATS 24-tankkaart of de formule ‘facturen via bankkaart’ (voor professionals) en je bent helemaal vertrokken.

Meer weten? adblue.dats24.be

PRIMEURTEST: OPEL MOKKA-E

MEER EN BETERE KOFFIE

Opel verkocht sinds de lancering van de Mokka in 2012 reeds 1 miljoen exemplaren. In 2016 kreeg hij een facelift en het achtervoegsel X erbij. Met de nieuwe Mokka die nu gelanceerd wordt, verliest hij opnieuw dat achtervoegsel. De nieuwe telg komt meteen ook beschikbaar in een elektro-versie, vermits hij profiteert van de beschikbaar zijnde onderdelenbank uit de groep PSA, of beter Stellantis zoals die nu heet. Tegen eind 2021 zal het Opel-gamma 9 verschillende EV's bevatten.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF



Het nieuwe model gaat voor nieuw design en nieuwe technologieën. Ook het vernieuwde Opel-logo hoort daarbij. De nieuwe Opel “feel en drive” zoals ze het graag noemen. Wij mochten in primeur al een namiddag voelen en testen met de nieuwigeling.

Opel wil met deze Mokka de pure lijnen benadrukken. Tevens zijn ze er fier op om te verwijzen naar de illustere Manta uit de jaren '70. Vooral dan vooraan zou de gelijkenis er enigszins moeten zijn. Het nieuwe gezicht heet Vizor en valt op door het gesloten zwarte rooster vooraan in combinatie met de standaard LED koplampen zowel voor- als achteraan. De Mokka wordt 12,4 cm korter, maar wint dan weer 10 cm in de hoogte. Zijn luchtweerstandcoëfficiënt bedraagt 0,32 Cx-waarde.

PURE PANEL

De vernieuwing zet zich eveneens door in het interieur. Een totale zuivering oftewel detox zoals Opel het noemt. Dit uit zich in de digitalisering van het dashboard. Als bestuurder krijg je nu een nieuw mediasysteem met 10-inch

display of zelfs een 12-inch instrumentencluster “pure panel” genaamd in de versie Ultimate. Het infotainment loopt naadloos over in de instrumenten. De Mokka combineert sportiviteit met elegantie, ook binnenin. Het mag tegenwoordig wat frivoler en frisser, en terecht. Het is aangenaam vertoeven binnenin de Mokka. Het klassieke dat een Corsa nog heeft, is hier helemaal verdwenen.

PSA-GENEN

Voor de aandrijving doet Opel beroep op het ondertussen gekende CMP platform uit de groep. De elektromotor en batterijpakket wordt ondertussen gemeengoed binnen de groep. 136 pk of 100 Kw is zijn deel en de batterijen hebben een capaciteit van 50 Kwh. Wij kennen dit aandrijvingsgeheel als een aangenaam rijdende combinatie. Door te kiezen tussen Eco, Normal of Sport heb je respectievelijk 60 Kw, 80 Kw of de volle 100 Kw ter beschikking. Ons viel op dat het bijzonder aangenaam voelt om in Normal of Sport te rijden op binnenwegen of secundaire wegen om daarna bij het binnenrijden van stedelijke omgeving naar de Eco-stand

over te schakelen, in combinatie met de B-stand van de versnellingen. Hierdoor kun je ook optimaal genieten van het one-pedal drive en het regeneratief remmen, waardoor je het rijbereik optimaal houdt. Wie echt een spurtje trekt, kan dit in 8,5 seconden naar 100 km/u. De topsnelheid blijft beperkt tot 150 km/u.

Het batterijcapaciteit heeft een WLTP-bereik van 324 km. Dit hebben wij tijdens de korte test niet kunnen nagaan. Naar ons gevoel rekenen wij op 280 tot 300 km in de praktijk. Het verbruik schommelde tijdens de testrit op de boordcomputer rond 25,8 Kwh/100 km tot 28,8 Kwh/100 km, maar daar kan daar zeker nog een stuk af om bij 20 Kwh/100 km uit te komen. Opladen kan tot maximum 100 Kw via DC-laden.

RIJDEN

En rijden doet de Mokka best aangenaam. Of laten wij zeggen zoals een doorsnee elektro-auto. Met zijn voorwielaandrijving mikt hij op efficiëntie en veilig weggedrag. De grip is nooit problematisch, maar dat verwachten wij ook niet



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



25 | ECO MOBIE

met dit vermogen. De ophanging is helemaal niet te zacht zoals bij Citroën (zie test van de Ę-C4 in vorig nummer). Een sportwagen is dit echter ook niet, maar dat is ook de bedoeling niet en het koperspotentieel van dit soort auto's zijn al helemaal geen rally- of circuitadepten. Wat niet betekent dat je op kleinere wegen geen plezier kunt hebben. Dat bewees de testrit zeker, vermits een deel ervan verliep op binnenwegen rond Iltre en Braine le Chateau in Waals-Brabant. Wat bewijst dat ons landje de moeite blijft om te verkennen.

FAMILIEKWESTIE

De Mokka-e is er vanaf 36 200,-€ in de versie e-Edition. Standaard heb je dan al de digitale instrumentencluster, 16-duims lichtmetalen velgen, safety pack, verkeersbordherkenning, LED-lichten met automatische grootlichten en sleutelloos starten. Een achteruitrijcamera en 17-duimsvelgen zijn er vanaf het 2de niveau Elegance voor 37 500,- €. Voor een sportievere aankleding en o.a. een zwart Vizor frame en 18-duimsvelgen is er de GS-Line voor 38 950,- €. En helemaal top of the range is de Ultimate voor 41 300,- € met het zwarte dak en de Matrix koplampen.

En binnen de groep zijn er nog wat broertjes en zusjes. De Peugeot e-2008, die er in de Active-versie is vanaf 33 802,- €. Bij DS heb je de DS3 Crossback e-Tense in de So Chic uitvoering vanaf 38 400,- €. Die laatste wil binnen de familie het chiquere broertje of zusje zijn. Een gelijkaardige benzineversie 130 pk start bij 23 800,- €, wat de kloof tussen beide nog altijd groot maakt. Zeker voor een particuliere aankoop.

OVERZICHT



- nieuw Opel design
- aangename elektro-aandrijving
- zuinige Eco-modus



- kiezen tussen Mokka-e, e-2008 of DS3 Crossback
- verschil tussen benzine en elektro-versie blijft (te) groot

De Opel Mokka-e gooit zijn stijl over een andere boeg en toont dit vooral met zijn nieuwe Vizor-front en trekt die lijn ook door in het interieur. Het elektro-aandrijfgeheel is een aangename partner en de Mokka rijdt veilig en voorspellend, zonder veel verrassingen.

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 TOYOTA YARIS HYBRID STYLE

RECHT TOE RECHT AAN HYBRIDE

Het lijkt al een eeuwigheid geleden toen Toyota in 1997 de Prius lanceerde. De eerste auto waarbij een benzinemotor ondersteund werd door een elektromotor. Het legde het Japanse merk geen windeieren want ondertussen rijden reeds 9 miljoen dergelijke auto's wereldwijd rond.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF

Het huidige gamma telt 7 modellen waar hybride combinaties beschikbaar zijn. Wij testten de nieuwste telg, de vorig jaar gelanceerde Yaris Hybrid. Dit model is ondertussen toe aan zijn 4de modelgeneratie.

Dat doen ze met een nieuwe stijl en een nieuwe generatie hybride motoren.

De Yaris komt meer dan ooit fris voor de dag met zijn grote radiatorrooster en de smalle lichten vooraan. Ook in zijprofiel en achteraan ziet hij er met zijn brede schouders volwassen uit en toont hij volgens ons groter dan hij in werkelijkheid is. Ook de combinatie met de zwarte b-stijlen en zwart dak is geslaagd. Dit is een B-segmenter, het terrein van concurrenten als Renault Clio, Ford Fiesta, Opel Corsa, Hyundai i10, Honda Jazz en andere Citroëns C3's. Ook hier de trend om enkel nog vijfdeursversies te leveren. Een driedeurs is er niet of je kiest voor de die-hard Yaris GR, die in een beperkte reeks het imago van het WRC rallykampioenschap moet hoog houden.

Onze Yaris Hybrid heeft behalve zijn voorkant niets gemeen met het rallywapen. De Hybridversie wordt aangedreven door een 1.5 VVTi driecilinder in combinatie met een kleine elektromotor. Het levert een vermogen van 116 pk (85 Kw) op.



ELEKTRISCH TOT 50 KM/U

De elektromotor haalt zijn energie uit een nieuwe lithium ion batterij en kan tot een snelheid van 50 km/u elektrisch rijden. Dat voel je helemaal niet, maar je hoort het wel. Of beter, je hoort op dat moment niets. Dat levert een kort elektrisch rijbereik op, maar genoeg om een kleine rit door de stad elektrisch te doen. Je kunt ook zelf de knop EV aanzetten, althans wanneer het hybridesysteem voldoende geladen is. Vanaf het moment dat je meer vermogen vraagt, komt de verbrandingsmotor in actie en hoor je een wat rauwe brom, die soms wat teveel doordringt

in het interieur. Bij normaal gebruik merk je het EV-rijden af en toe bij gas lossen of remmen. Of je selecteert de B-stand in de versnellingspook waardoor de motor meer gaat recupereren. Er zijn 3 rijstanden: Eco, normaal en Power. Veel verschil levert dat niet op. Wij lieten de auto meestal in de normale stand, ook de stand waarin hij vertrekt. De beide andere standen worden in het dashboard aangeduid.

Presteren doet de Yaris Hybrid zeker vlot. Een spurtje trek je in 9,7 seconden naar 100 km/u

en dat is een forse verbetering t.o.v. het vorige model dat hiervoor nog 12 seconden nodig had. Laten wij 10 seconden als referentie nemen, dus dit zit goed.

VERBRUIK

Nog belangrijker dan het presteren, is ongetwijfeld het verbruik. Zeker in het geval van een hybride. Toyota geeft een normverbruik op van 3,8 liter/100 km. Wij haalden bij gemengd gebruik een 4,4 liter/100 km. Wanneer je er iets meer de pees oplegt en wat meer snelweg



EEN HYBRIDE VOOR DE PRIJS VAN EEN BENZINE*



TOYOTA COROLLA HYBRIDE



TOYOTA. THINK ABOUT IT.

MAAK OP VOORHAND EEN AFSPRAAK OM LANGS TE KOMEN!

GARAGE PIETERS

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

AUTOMOTIVE MECHELEN

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

GARAGE MONTANA

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



LAADT ZICHZELF
AL RIJDEND OP

4,5-5,3 L / 100 KM | 101-121 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.

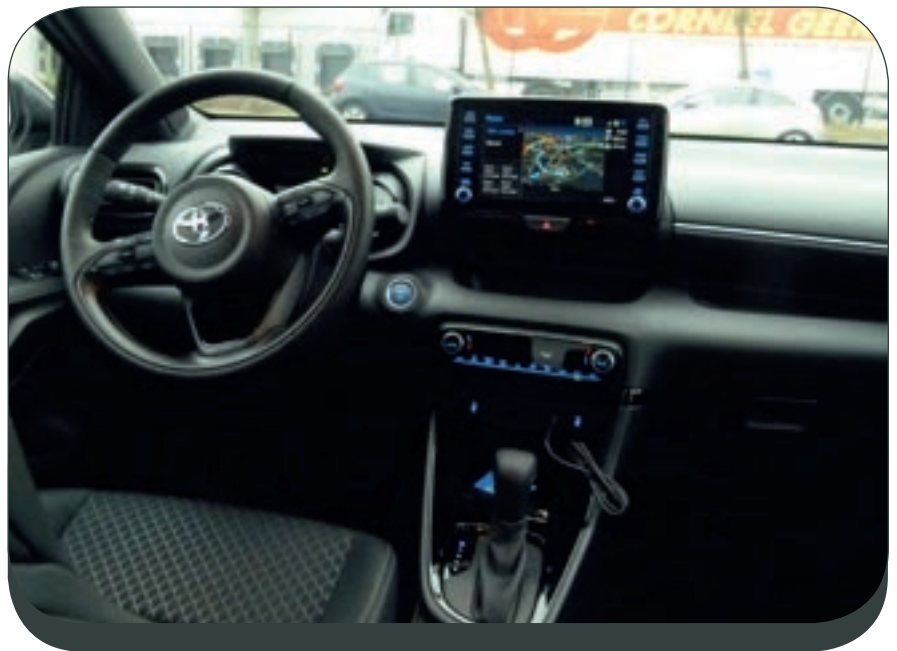
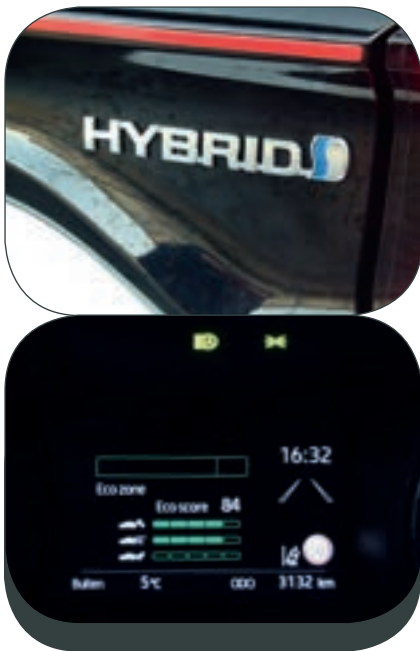
* Corolla Touring Sports en Corolla 5-deurs – de hybride versie aan de prijs van de benzine versie: stemt overeen met een korting van € 2.850 op de hybride versies van de Corolla TS of Corolla 5-deurs. Het bedrag van € 2.850 stemt overeen met het prijsverschil tussen de hybride versie (referentiemodel: Corolla TS 1.8 Dynamic, € 29.460 BTWin) en de vergelijkbare benzine versie (referentiemodel: Corolla TS 1.2 Dynamic, € 26.610 BTWin). Optionele, niet verplichte aanbieding onder voorwaarden. Geldig van 01.04.2021 tot en met 30.04.2021 zolang de voorraad strekt, bij aankoop van een nieuw voertuig bij de deelnemende verdelers in het erkende distributienetwerk van Toyota in België. Voorbehouden aan particuliere klanten tenzij anders vermeld. Voor meer informatie over deze promotie, contacteer uw Toyota-verdeler of bezoek onze website www.toyota.be. 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 jaarlijks 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.

5 JAAR
GARANTIE

TOT
10 JAAR
BIJSTAND

TOT
10 JAAR
HYBRIDE BATTERIJ

(1)



doet, dan toont de boordcomputer al snel een 5,7 liter op 100 km. Bij fors accelereren dringt ook het motorgeluid meer binnen en heeft de e-CVT bak meer moeite met het toerental op peil te houden. Het typische nadeel van een CVT-versnellingsbak. Deze Yaris is best zuinig als je hem normaal rijdt. Op die manier profiteer je optimaal van het hybride-systeem, die dan correct gebruik maakt van zijn elektromomenten op momenten wanneer dat nodig is. Op die momenten is de Yaris best een aangename stadsraker. Zijn wegligging is gezond, al is de besturing wel wat licht. Voor het ruigere werk is er immers de reeds eerder genoemde Yaris GR. Een mens moet al zijn prioriteiten kennen.

PRAKTISCH

Wat interieur en functionaliteit betreft zijn er weinig tierlantijntjes bij deze Toyota. Alles is makkelijk terug te vinden, de navigatie doet zijn werk naar behoren. Alleen de bluetooth verbinding was af en toe weggevallen bij het instappen waardoor wij terug even de telefoon moesten opnieuw verbinden. De afwerking is prima, alleen missen wij wat frivoliteit. Het interieur is heel donker en komt zodoende somber over. Jammer.

Zitten doe je vooraan in goed bemeten stoelen, achterin is de been- en zitruimte krap.

De koffer is dan weer 286 liter groot, maar uitbreidbaar door de bank in 2 delen neer te klappen.

BUDGET

Een basis Yaris Hybrid is er vanaf 19 220,- €. Daarmee zit hij vrij goed in de uitrusting op vlak van veiligheid en daarnaast is b.v. reeds een adaptieve cruise control standaard. Er zijn in totaal zes uitrustingsniveaus. Onze geteste versie was een Style versie met een prijs van 27 820,- €. Vergelijkbare hybrides zijn er bij Renault met Clio met de E Tech en die is er vanaf 25 650,- € en bij Honda is de nieuwe Jazz ook in hybride beschikbaar vanaf 21 800,-. Supergoedkoop zijn deze stadsmussen niet echt, maar concurrentieel zit de Yaris wel goed en hij biedt waar voor zijn geld.

OVERZICHT

+

- lijn
- aangename hybride aandrijving
- aangename wegligging

-

- vrij somber en donker interieur
- e-CVT bij felle acceleraties
- motorgeluid



De nieuwe Toyota Yaris is in zijn hybrideversie een meer dan vlot rijdende auto. Als je hem correct gebruikt, dan is hij ook zuinig. Hij biedt tevens een correcte uitrusting voor zijn prijs. En hij ziet er ook goed uit, alleen jammer dat dit niet doorgetrokken wordt in het interieur, waar het veelvuldige zwarte plastic een sombere indruk geeft.

EMCO SCOOTERS: EEN OVERDOSIS ELEKTRISCH RIJPLEZIER

Anno 2021 is een elektrische tweewieler voor korte verplaatsingen in en buiten de stad de meest logische keuze geworden. Op twee wielen vermijd je namelijk zo goed als elke file, door elektrisch te rijden zorg je niet voor geluidsoverlast en hou je de omgeving helemaal proper. Voor wie tijdens die ritjes ook een flinke portie rijplezier wenst, ontwikkelde het Duitse emco enkele elektrische scooters die hiervoor garant staan. Bovendien ogen de scooters zo leuk, dat je maar wat graag met zo'n Emco wil gezien worden.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE



NOVI EN NOVA

Emco heeft momenteel twee modellen op de markt, de NOVI en de NOVA. De NOVA is geïnspireerd op de klassieke Italiaanse scooters, maar is zeker geen exacte kopie, en is bijzonder goed afgewerkt en uitgerust. De NOVI ziet er iets moderner uit, maar houdt ook vast aan het trendy retrogevoel. De NOVI beschikt over 14 inch wielen, waar de NOVA het moet stellen met 10 inch exemplaren, op de NOVI vind je achteraan een trommelrem en vooraan een schijfrem, terwijl je bij de NOVA zowel vooraan als achteraan over een schijfrem beschikt.

DE PRESTATIES

Beide scooters kunnen maximum 45 km/u rijden en afhankelijk van het gekozen batterijpakket doen ze dat gedurende 50 tot 130 kilometer. De scooters zijn leverbaar met een 28 Ah accu of een 37 Ah accu. Met de kleinste batterij raak je 50 kilometer ver, met de grootste 65. Je kan er voor kiezen om de scooters met 2 accu's te kopen. Door de accu's te

wisselen wanneer er eentje leeg is, raak je met zo'n dubbele accu dus 130 kilometer ver.

Dat je de accu's kan wisselen en van de scooter halen is mooi meegenomen, zo moet je de scooter niet opladen, maar kan je de accu gewoon thuis, of op kantoor, in de stekker steken. Het opladen van een accu duurt tussen 2 en 4 uur.

PRIJZEN EN ACCESSOIRES

Voor beide scooters zijn enkele accessoires beschikbaar. Zo kunnen de scooters voorzien worden van een topkoffer, een windscherm en een houder voor je smartphone. Standaard zit op de scooters een controller waarop je de smartphone kan aansluiten. Hierdoor zie je tal van gegevens over de scooter (verbruik, gemiddelde snelheid, info over de accu,...) op je smartphone, je kan er ook verschillende rijmodi mee instellen op de scooter.



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.

Kia Kortrijk

Kortrijksesteenweg 401
8530 Harelbeke
056 36 01 36 - www.novoto.be

Kia Roeselare

Bruggesteenweg 281
8830 Hooglede/Gits
051 22 18 96 - www.novoto.be

Geraard Motor

Astridlaan 173
9500 Geraardsbergen
054 41 02 50 - www.geraardmotor.be

New 4AS

Ninoofsesteenweg 570
1070 Anderlecht
02 425 26 20 - www.4as.be

0 - 6,4 L/100 KM • 0 - 146 CO₂/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.:



Beide modellen zijn dus verkrijgbaar met 1 of 2 accu's van 28Ah of 37Ah. De prijzen en actieradius van beide modellen vind je hieronder.

Novi:

- 1 accu 28Ah (50-55 km): € 3049,40
- 2 accu's 28Ah (100-110 km): € 4015,37
- 1 accu 37Ah (max. 65 km): € 3303,61
- 2 accu's 37Ah (max. 130 km): € 4472,93

Nova:

- 1 accu 28Ah (50-55 km): € 3659,49
- 2 accu's 28Ah (100-110 km): € 4625,45
- 1 accu 37Ah (max. 65 km): € 3913,69
- 2 accu's 37Ah (max. 130 km): € 5083,02

Om wat meer te weten te komen over het merk emco gingen we praten met Terence Vermeij, accountmanager buitendienst, emco Benelux en Netty Karsdorp, marketing medewerker emco Benelux.





**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 VUFSEWEG)
T 056/60 22 18
PEUGEOTWAREGEM@AUTOMOTIVEGROUP.BE
CITROËN WAREGEM@AUTOMOTIVEGROUP.BE

AUTOMOTIVE GROUP

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



WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE





Waarom zou je voor een scooter kiezen boven een elektrische fiets of een speed pedelec, waar je ook 45 km/u mee kan rijden?

Eerst en vooral is rijden met een scooter een ervaring an sich. Het is gewoon leuk, en je zal al snel geneigd zijn om je emco ook te gebruiken voor een plezierritje, naast het dagelijkse, praktische gebruik. Daarnaast heeft een scooter uiteraard het voordeel dat je helemaal niet meer moet trappen, zodat je op elke afspraak kan toekomen zonder het minste druppeltje zweet op je voorhoofd.

Voor iets langere ritten is de zitpositie op een scooter ook stukken comfortabeler dan die op een fiets. Zadelpijn is helemaal uitgesloten. Omdat er in een scooter nog een beetje bergruimte is, kan je bovendien enkele kleine spulletjes meenemen. Door een topkoffer te monteren op de scooter creëer je nog meer bagageruimte, en hoef je al zeker geen rugzak meer te dragen, waardoor het rijcomfort en plezier alleen maar groter wordt. (De NOVI heeft bovendien nog een tashaak vooraan bij knieën).

Wat maakt een elektrische scooter dan interessanter dan een scooter op benzine?

In verschillende steden zijn plannen om bromfietsen op benzine te weren uit autovrije zones omwille van het geluid en de uitstoot. Wanneer je nu een nieuwe scooter aanschaft doe je er dus zeker goed aan om een elektrisch model te kiezen, zo ben je zeker dat die de volgende jaren zijn waarde zal behouden.

Voorts is het rijden met een elektrische scooter een stuk goedkoper. Niet enkel omdat elektriciteit goedkoper is dan benzine, maar ook omdat een elektrische scooter een stuk minder onderhoud nodig heeft.

Waar komt emco precies vandaan?

De emco group is een grote Duitse groep die vooral gespecialiseerd is in o.a. badkameraccessoires, entreematten en kantoorartikelen) en in Duitsland vier fabrieken heeft. Omdat ze bij emco overtuigd waren van het nut van elektrische scooters, zijn ze sinds enkele jaren begonnen met de productie ervan. De scooters worden dan ook volledig getekend en ontwikkeld in Duitsland. Voor klanten in de Benelux is het absoluut een voordeel dat emco onderdeel uitmaakt van een groep met heel wat ervaring.

In België zijn ondertussen een twintigtal dealers waar je een emco scooter kan bestellen, maar dit dealernetwerk zal in de nabije toekomst nog flink worden uitgebreid.

Komen er nog nieuwe modellen van emco op de markt?

Later in 2021 komt er inderdaad nog een nieuw model op de markt. Ook dit model zal volledig in Duitsland worden ontwikkeld, maar zal er iets futuristischer uitzien dan de modellen die nu worden aangeboden.

ELEKTRISCHE RANGE ROVER CLASSIC

De wereld evolueert in de richting van duurzaamheid - maar hoe kunnen we de toekomst van onze favoriete klassieke auto's veiligstellen, zodat ook toekomstige generaties er nog van kunnen genieten? Het Lunaz Design team brengt deze auto's weer tot leven door ze om te bouwen met elektrische aandrijflijnen. Na Rolls Royce, Bentley en Jaguar is de Land Rover Classic de laatste die zich bij deze door Lunaz geremasterde klassieke voertuigen aansluit.



OP BESTELLING

David Lorenz en Jon Hilton richtten Lunaz Design op in 2018. Hun doel was de schoonheid van historische wagens combineren met de technologieën van de toekomst. Waar konden ze het bedrijf beter oprichten dan in Silverstone, de thuisbasis van het beroemde racecircuit.

Lunaz Design haalt de auto's op en 'stript' ze tot op het blanke metaal. "Teruggaan naar de basis is onze manier om de best mogelijke kwaliteit te garanderen," legt James Warren, communicatiedirecteur bij Lunaz Design, uit. "We restaureren ze volledig en verbeteren ze met de nieuwste technologie."

"Onze productieseries zijn beperkt en de auto's worden op bestelling gebouwd. Klanten kunnen hun eigen persoonlijkheid in hun auto leggen door samen met onze design director aan de details te werken. Afhankelijk van wat de klant wil, proberen we zoveel mogelijk originele interieurdetails te behouden, om de auto authentiek te houden. Moderne voorzieningen, zoals infotainmentsystemen, kunnen worden toegevoegd zonder het uiterlijk van het oorspronkelijke ontwerp te veranderen. Om deze emissievrije klassieke auto's praktisch genoeg te maken voor dagelijks gebruik, integreren we een oplaadbare batterij dat even goed is als dat van de beste, hedendaagse elektrische wagens."

DE ELEKTRISCHE RANGE ROVER CLASSIC

Eind 2020 kondigde Lunaz aan dat het 50 Range Rover Classic-modellen zou ombouwen tot volledig elektrische modellen. "Na Rolls Royce, Bentley en Jaguar hebben we heel goed nagedacht over de

volgende auto waar we aan zouden werken," aldus James. "De Range Rover Classic werd het meest gevraagd door onze klanten. De Range Rover Classic, die oorspronkelijk tussen 1968 en 1994 werd geproduceerd, was de uitvinder van het concept van de luxe terreinwagen. In het verleden werden auto's uit het topsegment gebouwd voor een specifiek doel, zoals internationale reizen of het bijwonen van speciale evenementen. De Range Rover Classic heeft dat allemaal veranderd met zijn veelzijdigheid. Hij is even geschikt voor het rijden in het centrum van Londen als voor het jagen op het platteland. Meer nog, hij is een icoon van Brits design. Daarom verdient hij onze volle aandacht, zodat we er een betrouwbare en efficiënte luxeauto voor de 21ste eeuw van kunnen maken."

RESTAURATIE EN HEROPBOUW

Elke restauratie begint met een volledige demontage, tot op de kleinste componenten. De onderdelen worden vervolgens tot op de gram nauwkeurig gewogen en met een laser gescand om technische perfectie in elke fase van het proces te garanderen. Het Lunaz-team bestaat uit vooraanstaande deskundigen op het gebied van autotechniek met gespecialiseerde vaardigheden variërend van traditionele carrosserie tot aandrijflijnen. De aandrijflijnen worden volledig in eigen huis ontworpen en vervaardigd.

Tijdens het heropbouwproces worden de nieuwste technologieën toegepast, met behoud van de originele designkenmerken van de auto. Elke auto die de Lunaz werkplaats verlaat, is voorzien van stuurbeheer, verbeterde remmen en ophanging, airconditioning en de laatste infotainment technologieën, inclusief Apple Car Play. "Onze grootste uitdaging is om trouw te blijven aan de auto's maar ze toch te voorzien van de nodige degelijkheid en prestaties," zegt James."

"De realiteit is dat de wereld behoefte heeft aan duurzame technologieën. Als we overschakelen op volledig elektrische auto's, wordt rijden met traditionele auto's ongelooflijk duur. Deze klassiekers hebben echte culturele en historische waarde vanwege hun iconische ontwerpen. Elektrificatie is het antwoord dat we nodig hebben om te voorkomen dat ze nutteloos worden. Wat wij doen is ze remasteren en de rijervaring verbeteren. Dat betekent geruisloos rijden, stuurbeheer, airconditioning en betere remmen. Het is als een verbeterde versie van je favoriete muziekalbum. Het is allemaal schoner. De wagens beschikken over een ongelooflijke en onmiddellijke acceleratie en een uitstekende vering. Elektrificatie pakt de betrouwbaarheids- en duurzaamheidsproblemen aan waar die klassieke auto's mee kampen en stelt eigenaars in staat ze desgewenst te gebruiken voor dagelijks gebruik."

LUNAZ RANGE ROVER CLASSIC

De Range Rover Classic, 's werelds beroemdste SUV is nu klaar voor een duurzame toekomst. De Lunaz Range Rover Classic is verkrijgbaar in twee configuraties - 'Country' of 'Town'.



PRIMEURTEST DACIA SPRING SPRING IS IN THE AIR

Dacia – dat sinds 2004 deel uitmaakt van de Renault-groep – gaat er prat op een gamma budgetvriendelijke auto's aan te bieden.

En nu elektrische auto's in diverse prijsklassen ingeburgerd willen raken, springt Dacia op de markt met de goedkoopste elektrische auto die momenteel te koop aangeboden wordt. Wij gaan in een eerste test na of hij zijn prijs waard is.

TEKST:: FILIP DEWULF

FOTO'S: FILIP DEWULF EN GROUPE RENAULT BELGIUM LUXEMBURG



16 990,- EURO

Dat is de prijs die Dacia wil voor het basismodel van deze Spring. Deze heet Comfort. Verwacht aan de basis geen spectaculaire of high tech-uitrusting. Het noodzakelijkste is aanwezig, meer niet. De beter uitgeruste versie krijgt een achterrijcamera, het 7-inch aanraakscherm met navigatie en oranje accenten op de dakdragers bovenaan, buitenspiegels en voorbumper. Deze heet Comfort Plus en kost 17 990,- €. De auto is nu al te bestellen, de eerste leveringen zijn er in september. Het navigatiesysteem werkt naar behoren, in deze prijsklasse niets op aan te merken. Starten doe je nog met een traditionele sleutel en de handrem is ook een ouderwetse hendel. De Spring ziet er veel kleiner uit dan de foto's laten uitschijnen. Hij is slechts 3,73 meter lang en 1,77 meter breed. Dat hij er op foto's groter uitziet, heeft eerder te maken met zijn cross over look, wat resulteert in een hoogte van 1,51 meter.

45 PK EN 27,4 KWH

De synchrone elektromotor in de Spring levert een matige 45 pk en 125 Nm aan koppel. Knalprestaties zijn uit den boze met deze "spring in 't veld". Een spurtje trekken naar 100 km/u lukt in 19,1 seconden. Spurten is hier het verkeerde woord. Lang geleden dat wij bij het optrekken op de snelweg zolang tijd nodig hadden. Snelheidsboetes zul je met deze auto op de snelweg alvast niet hebben, vermits de topsnelheid beperkt blijft tot 125 km/u. Vooral ook het hernemen vraagt wat tijd, van 80 naar 120 km/u vraagt zelfs 26,2 seconden. Probeer de snelweg te vermijden, zouden wij aanraden. Echt stadsverkeer is eerder zijn ding. Daar is vlot meerijden met het verkeer geen probleem, want bij het optrekken is er het vermogen en koppel dat bij een elektrische auto beschikbaar is. In zone 30 en 50 zal je geen hinder ondervinden van de magere prestaties.



OVERZICHT

+

- prijs
- klein formaat in de stad
- draaicirkel

-

- lichte besturing
- springerig op slechte wegen
- prestaties

Het batterijpakket onder de vloer van de Spring bevat 27,4 kWh. Dat levert een WLTP-rijbereik op van 230 km op. In puur stadsverkeer zou dit zelfs tot 300 km moeten kunnen. Bij onze test toonde de autonomie 211 km voor een 100 % geladen batterij.

Opladen kan in 4,5 uur aan een wallbox van 7,4 kW. Aan een lader van 3,7 kW is dat al 8,5 uur. Snelladen kan ook, weliswaar tot maximum 30 kW en dan ben je in 1 uur tot 80 % vol. De DC-laadkabel hiervoor is wel een optie (250,- €). Zeker erbij nemen volgens ons.

Stadsverkeer is dus zeker de habitat van deze auto. Bijkomende voordeel van zijn klein formaat is zijn draaicirkel, draaien en keren op 9,3 meter. Wel is zijn besturing heel zacht en geeft hij weinig feedback.

SPRINGEN

De Spring rijdt voor de rest vrij vlot, zolang het wegdek er effen bijligt. Op betonwegen, kasseien en slecht wegdek gaat hij wat springen, hij doet zijn naam hier alle eer aan. En bij snel genomen bochten zit de voortrein ook snel aan zijn limiet en gaat hij sterk overhellen. Dit zal zeker ook te maken hebben met zijn kleine 14-duimswielen. Maar om als een gek rond te rijden, is deze niet gemaakt. Gewoon de snelheidslimieten in de stad en de rand errond respecteren en dan is er geen enkel probleem.



De nieuwe Toyota Yaris is in zijn hybrideversie een meer dan vlot rijdende auto. Als je hem correct gebruikt, dan is hij ook zuinig. Hij biedt tevens een correcte uitrusting voor zijn prijs. En hij ziet er ook goed uit, alleen jammer dat dit niet doorgetrokken wordt in het interieur, waar het veelvuldige zwarte plastic een sombere indruk geeft.

ONZE DEALERS OVER DE DUURZAME TOEKOMSTVISIE VAN JLR

Het Jaguar-Land Roverconcern kwam begin 2021 naar buiten met sterke ecologische ambities. In het kader van zijn nieuwe wereldwijde strategie—genaamd 'Reimagine'—wil de groep zich heruitvinden als koploper van duurzame, maatschappelijk verantwoorde luxe. Wij spraken met een aantal toonaangevende Belgische JLR-concessies over hun kijk op deze ambitieuze toekomstvisie.

TEKST: JORAM VAN ACKER

DE 'REIMAGINE'-VISIE

De Jaguar-Land Rovergroep vindt er geen doekjes meer om: tegen 2039 wil de hele onderneming koolstofarm zijn. Daartoe zal de groep zichzelf letterlijk heruitvinden onder de noemer 'Reimagine'. Vanaf 2025 zal het gamma van dochtermerk Jaguar bestaan uit uitsluitend elektrische wagens—van de compactere SUV's tot de ruime XJ. Omstreeks 2024 mogen we ook een zuiver elektrische Land Rover verwachten, de eerste in een reeks van maar liefst zes elektrische terreinwagens tegen 2026.

Daarnaast zal het concern inzetten op de ontwikkeling van aandrijflijnen op waterstof om aan de toekomstige vraag naar deze propere brandstof te kunnen beantwoorden. In de loop van dit

jaar worden daartoe de eerste prototypes getest in Groot-Brittannië. De Jaguar-Land Rovergroep zal ook jaarlijks zo'n 2,5 miljard Britse pond investeren in nieuwe elektrificeringstechnologieën en de verdere ontwikkeling van geconnecteerde diensten die, naast de klantenervaring, de kennis van de producten moet optimaliseren.

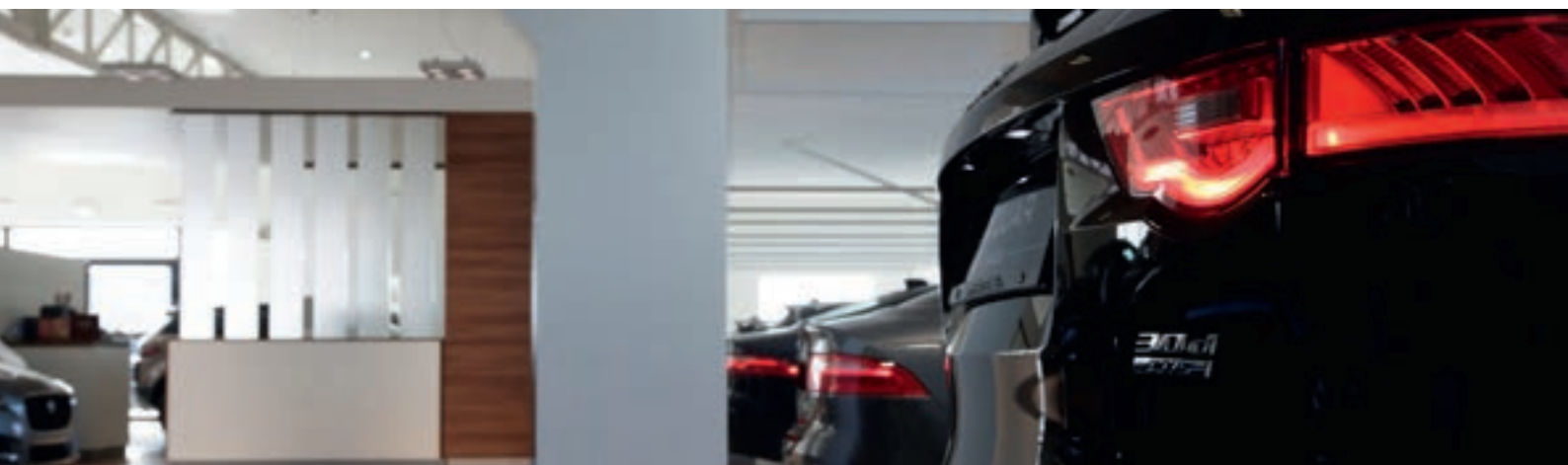
Het doel om tegen 2039 netto geen koolstof meer uit te stoten in al zijn activiteiten, dat begint met het optimaliseren van de productiefaciliteiten en -methodes. Het concern zal zijn nieuwe modellen vanaf nu baseren op één van slechts twee platformen: het MLA-platform (Modular Longitudinal Architecture) voor modellen met een verbrandingsmotor en het EMA-platform (Electric Modular Architecture) voor

zuiver elektrische voertuigen. Daarnaast zullen Jaguar en Land Rover ook meer ontwikkeling van technologie en software delen met de overige ondernemingen binnen de Tata-groep.

ONTVANGST IN EIGEN LAND

De Belgische concessies van Jaguar en Land Rover kijken dus uit naar een grondige evolutie van de merken die zij vertegenwoordigen. Zowel Jaguar als Land Rover bieden momenteel al een aantal plug-inhybrides en zelfs een zuiver elektrisch model aan, maar een omschakeling naar uitsluitend geëlectriceerde voertuigen is een gedurfde stap. Daarom spraken wij met een aantal verdelers van Jaguar en Land Rover om te polsen hoe zij en hun klanten met deze ommezwaai zullen omgaan.

Land Rover Tersteene Oostende





JAGUAR – LAND ROVER LEUVEN & MECHELEN SALES MANAGER (LEUVEN) KOEN SCHOONJANS

Hoe evolueert de vraag naar ecologische aandrijflijnen binnen jullie klantenbestand?

We zien vooral een sterke interesse vanuit de zakelijke hoek, omdat we momenteel vooral plug-inhybrides in ons gamma hebben. Die zijn fiscaal nog interessant voor bedrijven. Bij particulieren ligt dat anders: de aankoop van zo'n stekkerhybride ligt nog gemiddeld 8.000 euro hoger dan een conventioneel model dus op dat vlak is er niet genoeg stimulans om hen te laten overstappen.

Zal een elektrische Land Rover nog steeds de beste terreinwagen zijn?

Daar zijn we zeker van. Land Rover is altijd het 4x4-merk bij uitstek geweest en dat zal niet veranderen. Volgens ons ligt het feit dat het even duurt voor er een volledig elektrische Land Rover komt er net aan dat er zo veel ontwikkeling nodig is om zijn toonaangevende off-roadcapaciteiten te kunnen verzekeren.

Hoe sluit ecologie aan bij de luxe waar een Range Rover voor staat?

Ecologie en luxe kunnen perfect samen gaan. Dat zal ook Jaguar bewijzen, dat binnenkort volledig elektrisch wordt. Een gevoel van luxe is ook vaak verbonden met materiaalgebruik en afwerkingskwaliteit, en op dat vlak zal ook een Range Rover niet veranderen. Daarnaast is een elektrische aandrijflijn altijd zeer stil, wat het comfort ook nog eens ten goede zal komen.

Hoe dragen jullie als concessie een steentje bij aan een groenere toekomst voor de JLR-groep?

Onze gebouwen zijn zeer recent en zijn op dat vlak al helemaal up-to-date met alle milieueisen. Zo hebben we bijvoorbeeld zonnepanelen laten plaatsen over bijna de volledige oppervlakte van ons dak. Daarnaast zijn er ook twee laadpunten op onze parking zodat klanten die ons met een geëlektrificeerde wagen bezoeken die kunnen opladen.

Land Rover Tourai



KWALITEITSFIETSEN AAN SUPERLAGE PRIJZEN

WAAR?



BEGIJNENSTRAAT 156 - 9100 SINT-NIKLAAS
VANAF 1 MAART LIPPENSLAAN 16 TE KNOKKE

Openingsuren

ST NIKLAAS: DO-VR-ZAT 10H-18H DOORLOPEND

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

Wij
aanvaarden
ook eco-
cheques!



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



BON - €15

Bij aankoop van 1 fiets

Enkel geldig tot 30 september 2021
Niet geldig op acties en kinderfietsen

V.U. Fiets-Gigant, Begijnenstraat 156 te Sint-Niklaas

BON - €25

Bij aankoop van 2de fiets

Enkel geldig tot 30 september 2021
Niet geldig op acties en kinderfietsen

V.U. Fiets-Gigant, Begijnenstraat 156 te Sint-Niklaas



JAGUAR – LAND ROVER SZREK (ZELE) ZAAKVOORDER PASCAL SZREK

Hoe evolueert de vraag naar ecologische aandrijflijnen binnen jullie klantenbestand?

In de eerste twee maanden van 2021 bedroeg het aandeel aan plug-inhybrides en volledig elektrische wagens maar liefst 30% van onze totale verkoop. Het grootste deel daarvan waren dan plug-inhybrides, daar zien we een sterke stijging tegenover 2020. In de verkoopscijfers van ons volledig elektrische alternatief, de Jaguar I-Pace, zien we nog groeipotentieel.

Zal een elektrische Land Rover nog steeds de beste terreinwagen zijn?

De technologie van plug-inhybrides en volledig elektrische aandrijflijnen evolueert zeer snel dus in de komende jaren zal dit nog meer aangescherpt worden. Wij zijn ervan overtuigd dat de geëlektrificeerde Land Rovers nog steeds de 'Above & Beyond'-principes zullen vertegenwoordigen, en adembenemende prestaties zullen blijven neerzetten zowel op als naast de weg.

Hoe sluit ecologie aan bij de luxe waar een Range Rover voor staat?

Een ecologische aandrijflijn is perfect in lijn met de verwachtingen en de toekomstvisie die met een Range Rover gepaard gaat. Luxe en ecologie zijn hierin complementair. De kwaliteit en afwerking zullen op hetzelfde niveau blijven, maar door te werken met lichtere materialen en slimme technologieën zal een Range Rover luxe bieden in een ecologisch verantwoord plaatje.

Hoe dragen jullie als concessie een steentje bij aan een groenere toekomst voor de JLR-groep?

Bij onze recente nieuwbouw hebben we het milieu in het achterhoofd gehouden. Zo hebben we zonnepanelen voorzien op ons dak en is onze parking uitgevoerd in waterdoorlatende grasdallen. Ook met de vergroening van het wagenpark hebben we rekening gehouden: er zijn laadpunten in het gebouw voor de eigen wagens en op de parking voor de wagens van de bezoekers.

Land Rover Wavre Longchamps



Land Rover Liège



TEST MG EHS LUXURY

PLUG-IN PRIJZENBREKER

Het illustere merk van Britse sportwagens - dat ondertussen in Chinese handen is - lanceert na de eerste elektrische stappen met de ZS EV vorig jaar nu de plug-in hybride EHS, die een breder marktaandeel zou moeten aanspreken. Een goede zet?

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF





Wij gaan dit na in de test van de MG EHS.

De EHS speelt meteen in een hoger segment. Met zijn 4,57 meter lengte en 1,88 meter breedte is hij 26 centimeter langer en 7 centimeter breder dan kleine broer ZS.

MIX VAN ERGENS ANDERS

Wij moeten toegeven dat de EHS er volwassen uitziet. 18-duimsvelgen zijn standaard, waardoor hij stevig op zijn grondvesten staat. Vooraan vinden wij het MG-logo in het rooster. Langs achteraan heeft hij zelfs wat Mercedes- of BMW-trekken, volgens sommigen. Er zijn slechtere referenties, of is dit te ver gezocht?

Binnenin ontdekken wij zaken die wij reeds eerder in autoland tegenkwamen. Het stuurwiel lijkt erg op dat van een VW Golf van de vorige generatie. Op de middenconsole zijn de aluminiumtoetsen dan weer zo uit een Mercedes geplukt, lijkt ons. Niets verkeerd ook, maar weinig origineel. Het dashboard is bovenaan met zachte materialen bekleed. Enkel onderaan ontdekken wij wat hardere plastics. De elektrisch verstelbare zetels vooraan zien er goed uit en zitten goed. Alleen hadden wij ze graag nog wat dieper kunnen instellen, om af en toe een wat sportievere rijhouding aan te nemen. Het stuur is in de diepte en hoogte regelbaar.

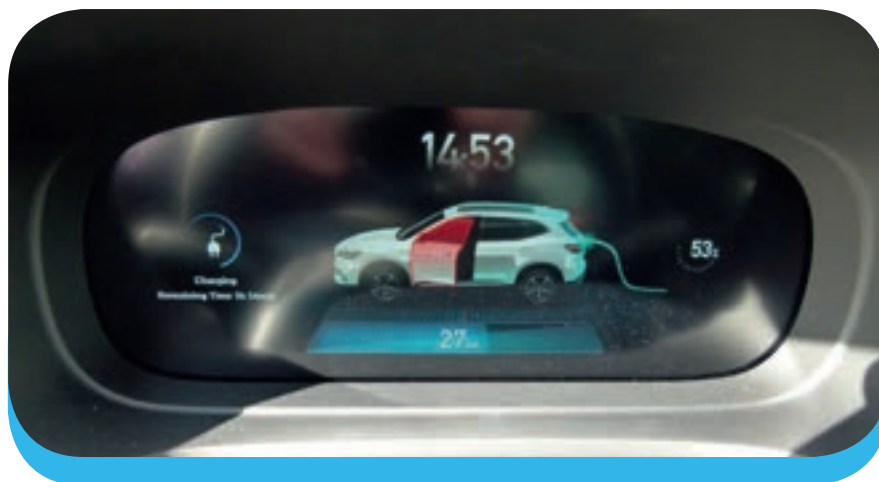
10 VERSNELLINGEN

Onder de motorkap en onder de vloer combineert MG een 1.5 liter benzine met turbo in samenwerking met een elektromotor en een batterijpakket van 16,6 kWh wat voor een gecombineerd vermogen van 258 pk (190 kW) en een koppel van 370 Nm zorgt. En dit voor een gewicht van 1800 kg. Optrekken naar 100 km/u kan in 6,9 seconden. Het aandrijfkoppel

van de benzinemotor gebeurt via een 6-traps automaat, terwijl de elektromotor zijn vermogen doorgeeft via een elektronische aandrijfunit met 4 versnellingen. Een vreemde combinatie op het eerste zicht, maar in de praktijk merk je daar gelukkig niets van. Het schakelen verloopt zonder problemen. Zelf schakelen via spatels aan het stuur of door de pook te verplaatsen is niet mogelijk. Ons viel wel op dat het motor-elektrogeheel soms wat aarzelt. Toen wij eigenhandig de EV-knop op de middenconsole ingedrukt hadden en dus emissieloos rondreden, schokte de motor soms wat bij fors accelereren. Ook is het niet altijd duidelijk of de elektro- of benzinemotor aan het werk is. Op een druilrige ochtend weigerde hij zelfs op elektro te rijden toen wij daar eigenhandig om vroegen. De opbouw van het vermogen is tevens niet echt geleidelijk. Vreemd gevoel soms. Er is nog wat werk aan de sturing tussen de versnellingen en het overbrengen van het vermogen.

Het rijbereik met de elektromotor en de batterijen is nochtans prima. De WLTP-opgave bedraagt 52 kilometer puur elektrisch. En dat lijkt heel realistisch. Wij haalden 51 km. De MG EHS heeft een 3,7 kW-lader, waardoor de batterij aan een publiek AC-laadpunt in zo'n





4,5 uur terug volledig opgeladen is. Snelladen via DC kan niet, maar in deze klasse komt dit hoegenaamd niet voor. Vanzelfsprekend is ook regeneratief remmen mogelijk. Dit voel je wanneer het gaspedaal lost en zie je in het instrumentenpaneel rechts, die min-cijfers toont in het percentage power. De mate van regeneratief remmen instellen is niet mogelijk. Dit blijft voorbehouden aan de elektrische ZS.

Het verbruik tijdens onze test bedroeg gemiddeld tussen 6,5 liter/100 km tot 9,2 liter per 100 km.

RIJDEN

Deze MG mikt vooral op comfort. Door zijn soepele ophanging, worden oneffenheden soms wat onvoldoende gefilterd, waardoor hij iets teveel deining veroorzaakt. Ook op de slecht onderhouden Belgische wegen heb je soms een beetje teveel deining. Dit is duidelijk een gezinsauto, waar je als goede huisvader geniet van zijn royale standaarduitrusting, ruim plaats hebt voor het gezin, de boodschappen of de reiskoffers in de bagage-



ruimte die 448 liter groot is. De kofferklep is trouwens standaard elektrisch bediend en kan op verschillende niveaus of openingshoogtes ingesteld worden.

SLECHTS 2 OPTIES

De EHS is verkrijgbaar in 2 versies. De basisversie Comfort kost 34 985,- € en bevat standaard alle veiligheids- en comfortitemen. Centraal op het dashboard prijkt het 10,1 duim touchscreen van het infotainmentsysteem dat standaard uitgerust is met DAB-radio, Tom Tom navigatie tot zelfs integratie via Apple CarPlay en Android Auto. Het infotainment is echter niet het meest flaterende dat wij dit jaar al tegenkwamen. Vooral in de bediening laat hij wat steken vallen. Om te switchen van b.v. radio naar navigatie of airco-instellingen heeft hij nogal wat tijd nodig. De airco-instellingen zijn ook enkel via het touchscreen te bedienen. Er zijn geen fysieke toetsen. De navigatie werkt vrij goed, alleen valt het signaal weg in tunnels. Lang geleden dat wij dit nog meemaakten. De bluetoothverbinding met je smartphone is dan wel weer vlot in te stellen. De topversie Luxury staat voor 37 485,- € in de catalogus en voegt daar nog de 360-gradencamera, de lederen sportstoelen en het panoramisch open dak aan toe. In optie kies je dan nog de metaalkleur (rood, grijs of zwart) voor 650,- € of een rood lederen interieur voor 1000,- € en je auto is full option. Kies je geen metaalkleur, dan moet je tevreden zijn met witte lak. Meer opties zijn er niet. En momenteel is er nog een zogenaamde recharge-premie van 2500,- €. En daarbij komt de garantie die uitgebreid is tot 7 jaar of 150000 km. Een prijskraker is dit zeker.

Concurrenten zijn ofwel minder krachtig, duurder of minder goed uitgerust in basisversie, gaande van Renault Captur E Tech (33 025,- €), Ford Kuga PHEV (36 175,- €), Opel Grandland X hybrid (43 450,-€) en Peugeot 3008 Hybrid (46 230,- €).

China zwaait de plak bij het ooit Britse MG en met hun tweede model lanceren ze een plug-in hybrid. De MG EHS is een mix van rijst en sauerkraut op de menukaart, vermits hij hier en daar wat Duitse copy paste heeft, zoals wat VW- en zelfs Mercedes-invloeden in het interieur. Wie daarmee kan leven en geen image-builder zoekt, vindt een ruime en goed afgewerkte SUV die vlot rijdt, maar van zijn bestuurder niets meer dan dat mag vragen. Sportieve uitspattingen zijn niet aan hem besteedt, hiervoor is zijn ophanging te soepel. Maar in prijs-uitrusting zal hij zijn concurrenten altijd kloppen. En vermits hij dan nog fiscaal interessant is, zal hij ook in bedrijfsmiddens aan bod komen. En dat maakt de keuze alleen maar boeiender.

OVERZICHT

- +
- prijs
- standaarduitrusting
- ruim interieur
-
- soms twijfelachtig hybridesysteem
- filtering ophanging
- traag infotainment

Rijden op CNG, dat is

- ✓ **Zuiniger**
- ✓ **Groener**
- ✓ **Klimaatneutraal**
- ✓ **Ver rijbereik** ↳ MET BIO-CNG
- ✓ **Voor iedereen**
- ✓ **Tanken in de buurt**

Ontdek de CNG modellen op gas.be
of bij een CNG verdeler in de buurt.

NIEUWE DACIA SPRING

100% ELEKTRISCH

**EXCLUSIEF VOOR
IEDEREEN**



DACIA

Sommige dingen liggen best binnen ieders bereik... zeker elektrische auto's.

Dacia zet de autowereld op zijn kop met zijn eerste 100% elektrische model. Dacia Spring biedt een geruststellend rijbereik van 230 km over de gemengde WLTP-cyclus (305 km WLTP Stadscyclus) en beantwoordt met zijn nuttige uitrusting, zonder overbodige franjes, aan de voornaamste mobiliteitsbehoeften in en rond de stad.

Ontdek als eerste Nieuwe Dacia Spring! Scan de QR-code en kom alles te weten over de lancering & pre-launch aanbiedingen.



0 l/100 km • 0 g CO₂/km (WLTP)

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

Adverteerder: Renault België-Luxemburg N.V. - Bergensesteenweg 281, 1070 Brussel, RPR Brussel - BTW BE 0403.463.679.