

ecoMOBIEL

UW MAGAZINE OVER PASSIEVOL RIJDEN MET ELEKTRISCHE, HYBRIDE EN ALLE ANDERE ECO-VOERTUIGEN 26

Volkswagen ID.4 1st 77 kWh



Familie IDee



RANGE ROVER
VELAR P400E SE

Pg 30



PEUGEOT 508 PSE

Pg 62



AUDI Q3 SPORTBACK
45 TFSIE S LINE

Pg 76



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



HERBELEEF HET ECHELEVEN

NEW ENYAQ iV

100% ELEKTRISCHE SUV

De nieuwe ENYAQ iV heeft alle troeven om je te laten genieten van het echte leven, in het gezelschap van al wie je liefhebt. Een zee van ruimte, ongezien comfort en tot 520 km autonomie!

Meer info op [skoda.be](https://www.skoda.be)



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. Milieu-informatie (K.B. 19/03/2004): www.skoda.be. Contacteer je concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van je voertuig. Adverteerder /V.U.: D'leteren Automotive NV, Michaël Slabinck, Maliestraat 50, 1050 Elsene - KBO BE 0466.909.993.

15,6 - 18,0 KWH/100 KM (WLTP)



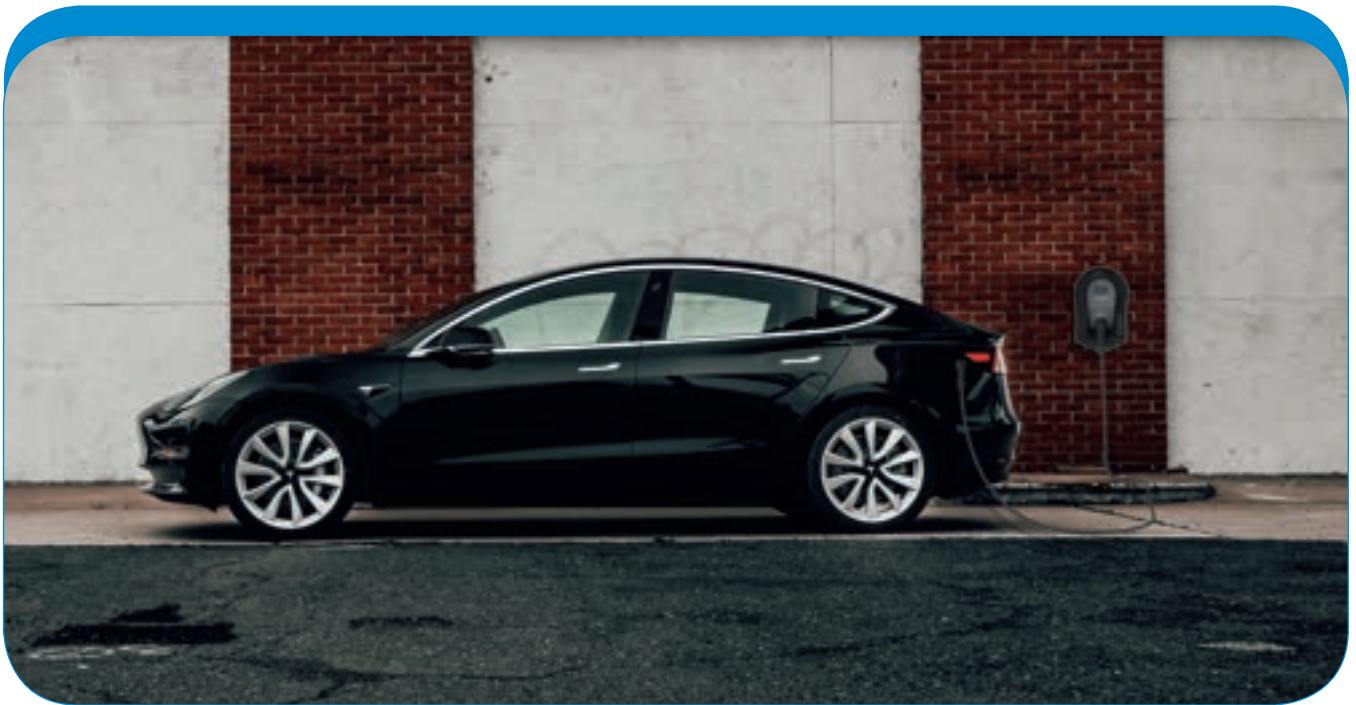
**04-HEEL BELGIË AAN DE ELEKTRISCHE AUTO... BAM! 06-AVERE-COLUMN: ALLE
 BEDRIJFSWAGENS ELEKTRISCH 12-RENAULT ARKANA 14-FIAT ELEKTRIFICEERT
 DE LAST MILE MET DE E-DUCATO 16-POWERDALE: LOKALE AANPAK MET
 INTERNATIONALE AMBITIES 19-TEST: VOLKSWAGEN ID.4 1ST 77 KWH 22-
 TEST: MASERATI GIBLI HYBRID GRANSPOORT 26-TEST: FORD MUSTANG
 MACH-E 30-TEST: RANGE ROVER VELAR P400E SE 40-DE ELEKTRISCHE FIAT
 500 IS ER! 43-NEWS 50-TEST: SKODA ENYAQ IV 80+ 54-BMW IX XDRIVE40
 EN XDRIVE50 KLAAR VOOR LANCERING 58-ADBLUE: EEN BLAUW ZETJE NAAR
 GROENERE MOBILITEIT 60-ELEKTRISCHE EN HYBRIDE BESTELWAGENS KOMEN
 STILAAAN VAN DE GROND 62-KORT GETEST PEUGEOT 508 PSE 66-MEER DAN
 6000 TESLA SUPERCHARGERS OP MEER DAN 600 LOCATIES 72-COLUMN GAS.
 BE: TEST SKODA OCTAVIA CNG 76-TEST: AUDI Q3 SPORTBACK 45 TFSIE S LINE
 80-COOPSTROOM AUTODELEN VOOR EN DOOR BURGERS**

JAARGANG 7, JUNI 2021, NUMMER 26 | 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

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

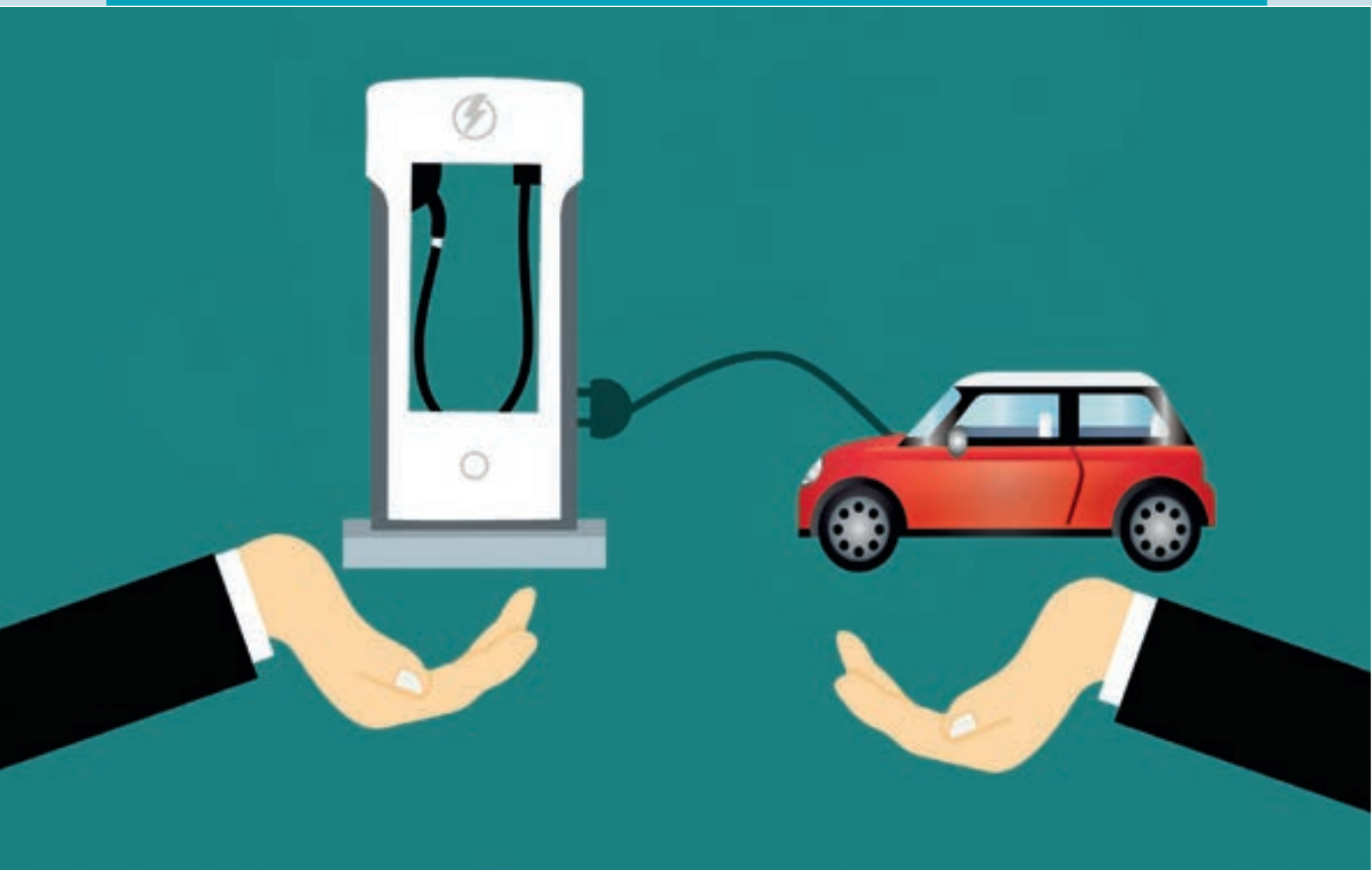
benelux.sales@myenergi.com - www.myenergi.be

AVERE-COLUMN:

ALLE BEDRIJFSWAGENS ELEKTRISCH

Een wetsontwerp van Minister van financiën Vincent Van Peteghem dat moet zorgen voor een vergroening van het wagenpark werd onlangs goedgekeurd. De bedrijfswagen wordt hierin gezien als een hefboom om het wagenpark in zijn geheel te vergroenen. De doelstelling is om er naar te streven dat tegen 2026 elke bedrijfswagen broeikasgasvrij is. Om die ambitie te halen wordt een financiële stimulans voorzien voor bedrijven die inzetten om een vergroening van het wagenpark.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE



VRIJE KEUZE BLIJFT

Voor bedrijfswagens die worden aangeschaft voor 1 juli 2023 zal de fiscale aftrekregeling van toepassing blijven, vanaf dan worden groenere wagens meer gestimuleerd. Vanaf 1 juli 2023 wordt de aftrekbaarheid van wagens op fossiele brandstof afgebouwd om helemaal tot 0 te herleiden in 2028. Vanaf 2026 geldt er dan 100% aftrekbaarheid voor emissievrije wagens. Die zal worden afgebouwd om tegen 2031 nog 67,5% te bedragen.

Het zal dus voor een werkgever ook in 2026 mogelijk blijven om een wagen op benzine of diesel toe te kennen aan een werknemer, waardoor de werkgever nog steeds de vrije keuze zal hebben bij de uitbouw van het wagenpark. Vervuilende bedrijfswagens (lees: wagens met een brandstofmotor die nog uitstoot produceren), zullen vanaf dan wel helemaal niet meer fiscaal interessant zijn. Voor hybridewagens aangeschaft vanaf 1 juli 2023 zal de aftrekbaarheid van de brandstofkosten worden beperkt tot 50%, waardoor gebruikers worden gemotiveerd om ook met deze wagens zoveel mogelijk elektrisch te rijden.

Hierdoor zal de elektrische wagen volgens de minister de enige te verantwoorden optie worden voor een werkgever, waardoor het bedrijfswagenpark automatisch elektrisch zal worden vanaf 2026. Het voordeel van alle aard blijft wel voor de werknemer, ook wanneer geen elektrische wagen wordt gekozen, maar dat voordeel van alle aard zal grotendeels worden bepaald door de CO₂-uitstoot van de wagen, waardoor de elektrische wagen ook hier een veel betere keuze zal zijn.



Vincent Van Peteghem, minister van financiën

BEDRIJFSWAGENS BLIJVEN

Aan het principe dat de bedrijfswagen ook in 2026 een fiscaalvriendelijk deel van je loon zal blijven wordt voorlopig niet geraakt, het geven van een bedrijfswagen zal voor een werknemer dus wellicht nog steeds goedkoper blijven dan het geven van een loonsverhoging. De prioriteit ligt duidelijk op de vergroening van het wagenpark, niet zozeer op de afbouw ervan.

Om de werkgevers de kans te geven om zich voor te bereiden wordt dit alles nu al bekend gemaakt. Een leasingcontract loopt gemiddeld 4

tot 5 jaar, dus door nu reeds de plannen op tafel te leggen zal er niet moeten worden ingebroken in de bestaande leasingcontracten. Door het overgangsregime voorzien vanaf 2023 krijgen werkgevers voldoende de tijd om het wagenpark te vernieuwen.

Belangrijk is ook dat ook lichte vrachtwagens en motorfietsen volledig elektrisch zullen moeten zijn om te kunnen genieten van de volledige fiscale aftrekbaarheid. Door dit principe toe te passen wordt het ook onmogelijk om een be-

drijfswagen te vervangen door een lichte vrachtwagen of een motorfiets om zo de vergroening van het wagenpark toch te omzeilen.

OOK LAADPALEN STIMULEREN

Ook de installatie van een laadpaal wordt fiscaal gestimuleerd. Het succes van de elektrische wagen is namelijk afhankelijk van de aanwezigheid van voldoende laadinfrastructuur. Er zal een belastingvermindering van 45% worden toegekend aan particulieren bij het investeren in een laadpaal. Hieraan zijn wel enkele voorwaarden gekoppeld. Zo moeten de palen gevoed worden

door groene energie en moet er software worden geïnstalleerd om de wagen slim te kunnen opladen. Het bedrag waarop 45% belastingvermindering wordt toegekend is ook maximaal 1500 euro. Om op korte termijn zoveel mogelijk laadpalen te laten installeren is het plan om dit voordeel jaar na jaar af te bouwen. De belastingvermindering daalt tot 30% in 2023 en 15% in 2024.

Ook voor bedrijven wordt de installatie van een laadpaal aantrekkelijker. Ondernemingen kunnen laadinfrastructuur vanaf september

2021 voor 200% aftrekken, vanaf 2023 tot augustus 2024 wordt dat 150%. Voorwaarde is wel dat de laadpalen worden geïnstalleerd op een semi-publieke ruimte. Dit kan bijvoorbeeld op een bedrijfsparking zijn die ook na de kantooruren toegankelijk is. Zo kunnen buurtbewoners hun wagen daar na de kantooruren opladen, waardoor ook de publieke laadinfrastructuur groeit.

Ook hier moet het afbouwen van de fiscale voordelen er voor zorgen dat er snel veel oplaadpunten bij komen.





Sleutelen aan het systeem van de bedrijfswagen blijft een moeilijke oefening. Het weinig succesvolle mobiliteitsbudget is daar een voorbeeld van. Dat mobiliteitsbudget blijft bestaan, maar het zal een stuk eenvoudiger worden, en dus toegankelijker voor werkgevers en werknemers.

REACTIE AVERE

AVERE Belgium, de federatie voor elektrische mobiliteit in België, is blij met het initiatief van Federaal minister van Financiën Van Peteghem. België sluit nu aan bij een peloton van Europese koplopers zoals Noorwegen, Nederland, Duitsland en Frankrijk. Voorzitter van AVERE Jochen De Smet is heel enthousiast: "België is een ideaal land om elektrisch te rijden. Korte afstanden maken dat deze perfect elektrisch gereden kunnen worden. Bovendien is AVERE als sector ook druk bezig met het opleiden van technici om te voldoen aan een grote vraag naar laadpalen. Er zullen dus snel grote hoeveelheden laadpalen op de markt komen. Voor de bedrijven in deze nieuwe sector en bedrijven met veel wagens wordt het dus haalbaar om de transitie naar 100% zero emissie te maken. Bovendien kunnen we deze laadpalen inzetten in een nieuw, slim en hernieuwbaar energiesysteem. Binnen AVERE is daarover heel wat kennis aanwezig."

Hier en daar komt er kritiek dat dit geen sociale hervorming is, maar dat spreekt Jochen De Smet tegen. Elektrische wagens zullen tegen 2025, onder meer door het goedkoper worden van batterijen, een stuk betaalbaarder worden, en evenveel of minder kosten dan een wagen op benzine of diesel. Ondertussen zullen ook op de tweedehandsmarkt ruim voldoende elektrische wagens beschikbaar zijn, waardoor het ook voor particulieren mogelijk zal zijn om een EV aan te schaffen.

Op gebied van laadinfrastructuur zullen de drie gewesten wel een tandje moeten bijsteken, want

de plannen die bij de gewesten op tafel liggen stroken volgens AVERE niet met de ambitie van de federale regering.

Nog belangrijk is dat de elektriciteitsfactuur niet omhoog zou mogen gaan. Er gaan stemmen op om elektriciteit duurder te maken, maar dat vindt AVERE geen goed idee. Als er een bijdrage moet komen van elektrisch rijden in de federale fiscaliteit kan dit volgens AVERE beter via een kilometerheffing dan via een verhoging van de elektriciteitsfactuur. Op die manier wordt ook ontraden om veel kilometers te doen waardoor filevorming kan afnemen.

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

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

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



**A
TRUE
AMERICAN
ICON**

SERENGETI®

RENAULT ARKANA

BETAALBARE HYBRIDE-SUV

De huidige automarkt ligt in zwijm voor de coupé-SUV, maar om er eentje op je oprit te plaatsen heb je doorgaans een flinke spaarboek nodig. Dat hebben ze bij Renault maar al te goed begrepen. Daarom bieden ze nu de Arkana aan: een hoogpotige coupé met een aanvaardbaar prijskaartje en aantal hybride-aandrijflijnen.



HYBRIDE PERSOONLIJKHEID

De aandrijflijnen zijn niet het enige dat van de Arkana een hybridewagen maakt. Ook het design omschrijven ze bij Renault graag als een mix tussen verschillende autotypes. Zo moet het nieuwe model de hogere zitpositie en het ruime interieur van een SUV combineren met de sportiviteit van een coupé. Een dergelijke coupé-SUV was tot voor kort voorbehouden aan premiummerken als BMW of Mercedes-Benz, maar Renault maakt deze carrosserievorm dus voor het eerst beschikbaar in een meer budgetvriendelijk segment.

Onderhuids deelt de Arkana zijn platform met de huidige Renault Clio en Captur, wat hem dan ook eerder in de categorie van de compacte SUV's plaatst. Met zijn lengte van 4,5 meter is hij echter aanzienlijk groter dan zijn twee merkgenoten, wat zich vertaalt in een mooie binnenruimte. Zo meet de koffer 513 liter in de mild hybrid-Arkana's en 480 liter voor de full hybrid-versie. Volgens Renault zijn ook de hoofd- en knieruimte achterin toonaangevend voor het segment, ondanks de schuin aflopende daklijn.

BEPROEFDE TECHNOLOGIE

Dat de Renault Arkana op het CMF-B-platform van de Clio en Captur staat zien we ook terug in het herkenbare motorenaanbod. Zo wordt de coupé-SUV beschikbaar als E-TECH Hybrid 145 zelfladende hybride. Deze aandrijflijn is identiek aan die in de hybride Renault Clio en is goed voor 145 pk. Ze bestaat uit een 1.6-liter viercilinder benzinemotor die 95 pk produceert en twee compacte elektromotoren: ééntje op de vooras van 50 pk en een starter-alternator op de verbrandingsmotor die nog eens zo'n 20 pk kan toevoegen. Deze aandrijflijn beperkt het theoretische verbruik tot 4,9 l/100km en de CO₂-uitstoot tot 111 g/km. Daarnaast kan de Arkana E-TECH voor korte afstanden zuiver elektrisch rijden tot 75 km/u.

Daarnaast kan de Arkana ook besteld worden met twee mild hybrid-aandrijflijnen: één van 140 en één van 160 pk. Die laatste is voorbehouden aan de sportievere R.S. Line-versie. Beide uitvoeringen bestaan uit een Renaults 1.3-liter TCe-benzinemotor in combinatie met een starter-alternator en een 12 volt-batterij onder de passa-

gierszetel. Deze technologie zou het brandstofverbruik met 8% verlagen door de motor uit te schakelen tijdens het uitbollen, remenergie te recupereren en de verbrandingsmotor te voorzien van elektrische ondersteuning bij het versnellen.

DE BETAALBARE COUPÉ-SUV

De goedkoopste Renault Arkana kost je 28.600 euro, wat hem met voorsprong de goedkoopste coupé-SUV op de markt maakt. Voor die prijs haal je een mild hybrid met 140 pk in huis. De E-TECH full hybrid heeft een vanafprijs van 30.200 euro maar biedt dan ook de mogelijkheid om nog minder brandstof te verbruiken.



FIAT ELEKTRIFICEERT DE LAST MILE MET DE E-DUCATO

De Fiat Ducato behoeft geen introductie, maar de E-Ducato misschien wel. Fiat Professional voorziet zijn populaire bestelwagen namelijk van een stekker en een flink batterijpakket. De E-Ducato werd ontwikkeld in samenwerking met DHL en belooft dezelfde flexibiliteit te bieden als zijn verwanten met verbrandingsmotoren.

TEKST: JORAM VAN ACKER
FOTO'S: FIAT

ICOON ONDER STROOM

De Fiat Ducato is al decennia lang een referentie in het segment van de lichte bedrijfsvoertuigen. De modelnaam gaat inmiddels 40 jaar mee en schopte het in 2020 voor de zesde keer op rij tot best verkochte bestelwagen in Europa. De Ducato is namelijk niet alleen geliefd bij bedrijven maar is ook de populairste basis voor campers.

Daarnaast is de Ducato één van de eerste lichte bedrijfsvoertuigen die met een ecologische(re) aandrijflijn op de markt kwam. Zo was Fiat er al in de vroege jaren 2000 bij om zijn bestelwagens te voorzien van CNG-tanks en kan je ook nog steeds zo'n versie op aardgas bestellen. Daar doen ze nu dus nog een schepje bovenop, want de E-Ducato is de eerste Ducato met een volledig elektrische aandrijflijn.

BETROUWBARE ELEKTRO-TECHNIEK

Die aandrijflijn bestaat uit een elektromotor op de vooras met 122 pk vermogen en 280 Nm koppel. Daarmee zijn de prestaties alvast mooi in lijn met de reguliere versies van de Ducato. Dankzij het onmiddellijk beschikbare koppel van de elektromotor kan de E-Ducato echter van 0 naar 50 km/u sprinten in 5 seconden, wat garant staat voor een vinnige rijervaring in de stad.

De E-Ducato is echter ook bereid om een stapje buiten de stad te zetten, want hij kan samengesteld worden met twee verschillende batterijen. Het kleinste accupakket biedt 47 kWh, goed voor een WLTP-rijbereik van 170 km of tot 235 km bij stedelijk gebruik. De tweede batterij is 79 kWh groot waarmee de bestelwagen een theoretische 280 km zou





moeten halen, of tot 370 km in de stad. De E-Ducato kan ook snelladen, waarmee de wagen aan de juiste laadpaal zo'n 100 km rijberijk bijlaadt in een half uur.

De garantie op het batterijpakket verschilt met de gekozen grootte, maar met 8 jaar voor de kleinere en 10 jaar voor de grotere accu ligt

die hoe dan ook hoger dan bij een conventionele Ducato. Indien er toch problemen met de batterijen zouden ontstaan heeft de E-Ducato zijn Recovery-modus achter de hand: een rijmodus waarin hij de defecte batterijcellen isoleert en toelaat om verder te rijden op de overige cellen.

GEbruIKSGEMAK VOOROP

Dat de E-Ducato elektrisch is hoeft volgens Fiat niet te betekenen dat hij minder gebruiksvriendelijk is dan een conventionele Ducato. Al sinds de lancering van de modelnaam in 1981 maakten de ontwerpers van de bestelwagen gebruik van een 'All Forward'-architectuur, een keuze die nu ook zijn vruchten afwerpt bij zijn herbestemming als elektrisch voertuig. Hierbij worden namelijk zowel de motor als de aandrijving vooraan geplaatst. Zo kan de achterste helft optimaal benut worden als laadruimte en blijft—in het geval van de E-Ducato—de ruimte onder de laadvloer vrij om grote batterijen te monteren.

Daardoor behoudt de elektrische Ducato net als zijn fossiele verwanten een laadvolume van 10 tot 17 m³ en een maximaal laadgewicht van bijna 2 ton. De E-Ducato blijft ook net zo configureerbaar met wel 400

verschillende uitvoeringen. Om klanten hierin wegwijs te maken voorziet Fiat de Pro Fit-app, een applicatie die aan de hand van je huidige vloot bepaalt welke E-Ducato's je zou kunnen inzetten.

Ook de connectiviteit van de elektrische Ducato is geoptimaliseerd voor professionele wagenparken. Zo kunnen vlootbeheerders vanop afstand de locatie, de afgelegde afstand en het onderhoudsschema controleren via de My:FleetManager-applicatie. Daarnaast geeft de My:RemoteControl-dienst toegang tot de deurvergrendeling en het contactslot, en kan men via de My:eCharge-app het oplaadschema beheren.

R&D MET DHL

Om zeker te zijn dat de E-Ducato opgewassen is tegen het zware takenpakket van een bestelwagen ging Fiat aan tafel zitten met DHL. Samen analyseerden ze de statistieken van 4.000 bestelwagens over 50 miljoen kilometer in heel wat verschillende toestanden en omstandigheden. Zo bepaalden ze de maatstaven waaraan de E-Ducato moet voldoen. DHL wil tegen 2030 tenminste 60% van zijn last mile-leveringen elektrisch uitvoeren, en daarvoor zal het deels vertrouwen op de Fiat e-Ducato.



POWERDALE

LOKALE AANPAK MET INTERNATIONALE AMBITIES

Als ontwikkelaar van laadinfrastructuur voor elektrische wagens gaat Powerdale voluit voor duurzaamheid. Dat merk je niet alleen in de catalogus maar ook aan hun manier van zakendoen. Ondanks zijn internationale ambities houdt het bedrijf namelijk vast aan een lokale aanpak voor zijn eigen activiteiten.

Powerdale is een Belgische firma met zijn hoofdzetel in Sint-Genesius-Rode. Het werpt en produceert laadtoepassingen voor elektrische voertuigen, van de laadpalen zelf tot de software die de gebruiker en het laadpunt met elkaar verbindt. Zo heeft het bedrijf laadclusters ontwikkeld met gecentraliseerde elektronica, zodat alle kwetsbare technologie veilig binnenshuis zit, en biedt het daarnaast met zijn Nexxtmove-app een uitgebreid fleetplatform waarmee gebruikers hun laadsessie kunnen beheren maar ook toegang krijgen tot mobiliteitsdiensten van partners.

Dat de ambities van Powerdale verder gaan dan uitsluitend de Belgische markt is geen geheim. Momenteel komt zo'n 20% van de omzet uit het buitenland, met ongeveer 15% uit Luxemburg en een 5% uit Frankrijk en Nederland. Dat hoeft echter volgens Sales & Marketing Director Stephan Atsou niet ten koste te gaan van een lokaal ontwikkelingsproces.

“Alles van Powerdale is in België ontwikkeld en geproduceerd, met Belgische onderzoekers, op een Belgische productielijn.”

Naast de hoofdzetel in Sint-Genesius-Rode wordt het onderzoek dat voorafgaat aan een



nieuw product uitgevoerd in Brussel aan de VUB. “Daar hebben onze ingenieurs toegang tot een labo voor elektromobiliteit, waar we onze ideeën en toepassingen kunnen testen en verder ontwikkelen in samenwerking met de universiteit,” legt Atsou uit. “We onderzoeken er niet alleen nieuwe producten maar werken er ook mee aan internationale studies. Zo zijn we momenteel actief in het HIPERFORM-project. Dat is een onderzoek naar efficiëntere boordladers voor elektrische

wagens waar ook grote spelers als Siemens en Imec bij betrokken zijn.”

Het verdere ontwerp van Powerdale-toepassingen vindt plaats in Waterloo, eveneens slechts een paar kilometer van de hoofdzetel, waar een tiental ingenieurs bestaande firmware updaten of nieuwe producten uitwerken. “Dan wordt het project doorgegeven aan één van onze twee producenten: Sadinter in Nijvel of JTC Micro Electronics in Riemst”, gaat Stephan Atsou verder. “Zo is alles



van Powerdale in België ontwikkeld en geproduceerd, met Belgische onderzoekers, op een Belgische productielijn.”

“We bieden niet alleen onze klanten de mogelijkheid om duurzamer zaken te doen; we walk the talk!”

Een bedrijf dat laadtoepassingen voor elektrische wagens ontwikkelt weet natuurlijk als geen ander dat mobiliteit groener kan. “De transitie begint bij jezelf,” verklaart Atsou, “en daarom is het belangrijk dat wij aan onze klanten het goede voorbeeld tonen.” Daarom zijn alle bedrijfswagens bij Powerdale volledig elektrisch, zelfs voor werknemers die in de stad of op een appartement wonen. “Alles is mogelijk zolang je auto’s kiest met voldoende rijbereik, laadmogelijkheid voorziet op het werk en een goede laadpas voor publieke laadpunten meegeeft,” legt Stephan Atsou uit. “Ons enige voordeel is dat we aan de bron zitten en dus gemakkelijk en goedkoop laadpunten kunnen voorzien, maar verder kan elk bedrijf dit.”

Naast de auto stimuleert Powerdale ook het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer onder zijn werknemers. Zo zegt Stephan dat

zeker de helft van het personeel gemakkelijk met de fiets naar het werk kan komen. “We letten er namelijk tijdens het aanwervingsproces op dat we zoveel mogelijk kiezen voor mensen die in de buurt wonen.” Dat hun werknemers

beperkt worden door de actieradius van hun elektrische bedrijfswagen hoeft volgens Atsou geen probleem te zijn: “We zeggen het wel vaker, maar er bestaat al decennia een elektrisch voertuig dat probleemloos lange afstanden kan overbruggen: de trein.”

Ondanks zijn internationale ambities zal Powerdale een lokaal, Belgisch bedrijf blijven, verzekert de Sales & Marketing Director. “Zo willen we tonen dat het echt mogelijk is. Want we bieden dus niet alleen onze klanten overal in Europa de mogelijkheid om duurzamer zaken te doen; we walk the talk!”





Nieuwe ID.4 GTX

100% elektrisch en sportief

Vergeet compromissen. Vergeet de wereld ervoor. Met de nieuwe ID.4 GTX beleeft u zo'n sportieve prestaties dat u z'n exclusieve design bijna vergeet. Van 0 naar 100 km/u in 6,2 seconden, geen lokale CO₂-uitstoot, vierwielaandrijving...

De nieuwe ID.4 GTX is sportief als een GTI, comfortabel als een SUV en duurzaam als een ID.

Ontdek hem op volkswagen.be



TEST: VOLKSWAGEN ID.4 1ST 77 KWH

FAMILIE IDEE

Na de lancering van de ID.3 binnen het elektro-offensief bij Volkswagen, is het de beurt aan de ID.4. De ID.4 moet nog belangrijker worden op de EV-markt, vermits hij komt meespelen in de lucratieve SUV-segmenten.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF

Het moet ons van het hart dat het silhouet toch positieve reacties uitlokt. Hij staat er met zijn 20-duimsvelgen en contrasterend dak. Of zou het te maken hebben met ons flashy kleurtje, Honey Yellow genaamd?

Met een lengte van 4,58 meter is hij zeker een ruime gezinsvriend. Hij is hiermee 30 centimeter langer dan de ID.3, waarmee hij het MEB-platform deelt. Er is zowel vooraan als achteraan voldoende plaats voor hoofd en benen en dit zelfs met 3 personen, vermits er geen middentunnel is. Daarnaast biedt hij

ruime opbergvakken op de middenconsole en in de deuren, USB-aansluitingen voor- en achteraan en tot slot een koffer van 543 liter met een klein vakje er nog eens onder. Handig voor de laadkabels. Een zogenaamde frunk vooraan is er niet. De reden daarvoor is ongetwijfeld dat er straks nog plaats vooraan moet zijn voor een tweede motor, wat hem dan ook vierwiel-aandrijving oplevert.

204 PK

De huidige ID.4 stelt het met een elektromotor die de achterwielen aandrijft met een vermogen



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

STADSFBIETSEN

VANAF
€149

Minerva

andrea
Iaffi

PRORACE *de Vlaeminck*

Scoppio



van 204 pk en een batterijpakket van 77 kWh. Dat maakt van hem geen sportieveling, maar een meer dan vlotte kameraad. Net zoals de meeste elektro-auto's komt zijn vermogen onmiddellijk vrij en heeft hij een lineaire versnelling. Voor wie van cijfers houdt, hij gaat naar 100 km/u in 8,5 seconden en zijn top blijft steken op 160 km/u.

Rijden doet hij heel sereen, zoals wij van Volkswagen gewend zijn. Komt vertrouwd over en dat zullen de klanten graag horen. Je voelt de

wagen prima aan, hij stuurt correct en met zijn korte draaicirkel is hij best wendbaar.

522 KILOMETER

Dat is de WLTP opgave. In de praktijk haalden wij 463 kilometer uit een oplaadbeurt. Opladen kan snel tot 125 kW, waardoor je in zo'n kleine 45 minuten naar 80 % laadt en dan weer vlot 300 km rijbereik hebt. Mooie prestatie. Het verbruik tijdens onze test gaf een gemiddelde van 18,6 kWh/100 km tot maximum 26,8 kWh/100 km.

INTERIEURPERIKELEN

Binnenin is de nieuwe ID.4 wat meer voor discussie vatbaar. Voor alle duidelijkheid gaat het dan niet over de afwerking. Die is naar VW-traditie onberispelijk. Echter kan een punt gemaakt worden van het gebruiksgemak en de gebruikte materialen binnenin. De ID-familie wordt een beetje verweten wat teveel harde plastics te gebruiken voor de bekleding van dashboard, deurpanelen en dergelijke. T.o.v. de eerder geteste ID.3 lijkt deze hier al een stap vooruit gezet te hebben. De bekledingen voelen al wat zachter aan. Er zijn nog wel wat hardere plastics, maar die zijn minder opvallend. Als er een punt van discussie zou zijn, dan wel over de bediening van de airco. Die gebeurt onderaan op het centrale scherm met digitale schuifregelaars. Fysieke knoppen zouden meer welkom zijn. Waarmee wij willen zeggen dat de veralgemene digitalisering niet altijd een goede zaak is. Benieuwd wat concurrent en bloedbroeder Skoda Enyaq hier tegenover zet.

WAT KOST DIT?

Startprijzen zijn er vanaf 38 815,- maar dit is dan de Pure City met de 52 kWh-batterij en 148 pk. Onze ID.4 1st kost alles samen 47 280,- €. Je krijgt hiervoor een correcte uitrusting. Weet wel dat de 1st-versie enkel nog leverbaar zijn uit stock. Het is gamma is opgebouwd uit de Pure-versies (allen 52 kWh) en Pro-versies (77 kWh) gaande van 46 160,- tot 58 015,- voor de Pro Max. Een breed gamma aan keuzemogelijkheden dus. In tegenstelling tot de tradities in het VW-aanbod, zijn er weinig opties.

OVERZICHT

- | | |
|---|---|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • rijbereik • wendbaarheid (draaicirkel) • ruim interieur | <ul style="list-style-type: none"> • minimalistisch dashboard • openen achterste deuren • uitrustingslacunes |

De ID.4 als tweede telg in het nieuwe elektro-aanbod bij Volkswagen is een geslaagde combinatie. Hij biedt ruim plaats voor 4 of 5 personen met bagage, rijdt aangenaam en komt met zijn batterijen ver genoeg voor een daguitstap. Wie kan leven met de doorgedreven digitalisering binnenin, heeft daarnaast ruim keuze uit verschillende uitrustingsversies en 2 vermogens.

TEST: MASERATI GIBLI HYBRID GRANSPORT HYBRIDI ITALIANO

Maserati heeft het moeilijk en probeert op alle mogelijke manieren (meer) voet aan de grond te krijgen om zo de verkoop op te krikken. Hiervoor schakelen ze zelfs David Beckham in en wordt hij ambassadeur van het merk. Maar vooral zullen ze het moeten hebben van het opkrikken van hun gamma om de auto's ook fiscaal aantrekkelijker te maken. Zeker nu ook dit merk tot de Stellantis-groep is toegetreden, hopen wij dat het tij op één of andere manier kan keren en het merk toch de aandacht blijft krijgen die het verdient.

TEKST: FILIP DEWULF - FOTO'S: FRANCIS VERMEULEN WWW.FOTECH.BE



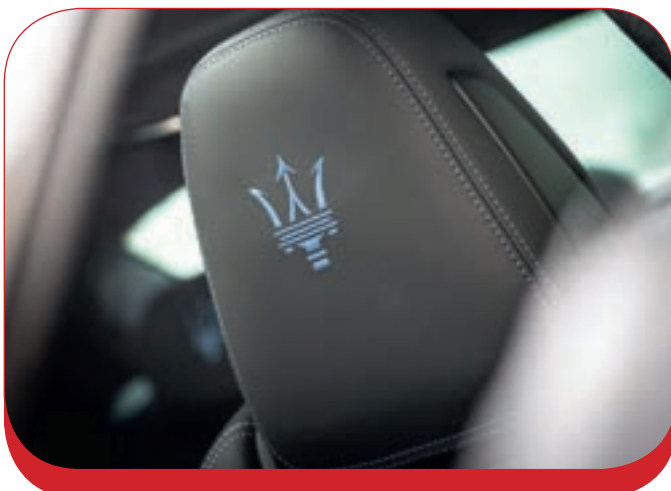


De herschikking van het gamma zorgt ervoor dat de dieserversie van de Ghibli verdwijnt en plaats maakt voor een hybridevariant.

Met een Italiaanse schoonheid onderweg mogen, dat wilt toch iedereen. De Ghibli staat er. De opvallende en agressief ogende neus, met het logo met de drietand midden in de grille, datzelfde logo dat nog eens sierlijk op de C-stijl achteraan prijkt, de boomerangvormige achterlichten en tot slot de dubbele sportuitlaten achteraan. Onze testwagen had nochtans een onopvallende kleur, maar hoe langer je naar deze auto kijkt, hoe meer je er verliefd op wordt. De Hybrid herken je verder nog aan wat blauwe accenten op de luchtsleuven op de zijkant en de blauwe remklauwen. Tijdloze schoonheid.

2-LITER VIERCILINDER

Voor de aandrijving krijgt de Ghibli Hybrid een 4-cilinder van 2 liter uit de Alfa-rekken. Hij koppelt hieraan een elektromodule op 48 volt in combinatie met een elektrische supercharger. Dat levert een aanzienlijk vermogen van 330 pk en een maximumkoppel van 450 Nm op. De power wordt naar de achterwielen gestuurd via een 8-trapsautomaat van ZF. Om een optimale gewichtsverdeling te bekomen, liggen de accu's achterin. Met deze combinatie zorgt onze Italiaan voor een sprintje naar 100 km/u in 5,7 seconden en haalt hij een topsnelheid van 255 km/u. Vertrekken doe je steeds in de Normal-modus, waar de beleving niet super intens is. Je voelt dat dit ook een zware auto is. Het vermogen is er wel, maar pas vanaf 3000 o/m komt hij echt op dreef. En het geluid zul je denken als je Maserati zegt? Enkel in de Sportmodus - in te stellen door een drukknop op de middenconsole – broemt hij iets luider door zijn dubbele uitlaatpijpen.





Door de Ghibli een mild hybride-ondersteuning te geven, zou dit het verbruik naar beneden moeten halen. In theorie althans. Maserati geeft 8,1 liter per 100 kilometer als verbruik op. In de praktijk tekenden wij tijdens de test toch een 10,1 liter op, tot zelfs 13,4 liter wanneer wij de wagen de sporen gaven. De Duitse concurrentie doet hier beter, maar die doen het dan ook met een plug-in hybride combinatie.

De wegligging is prettig sportief te noemen. Ondanks het gewicht doet hij wat hij moet doen en neemt hij gezwind bochten aan snelheden waarbij je je rijbewijs kunt kwijtspelen. Het stuurwiel mag wat ons betreft een kleinere diameter en een iets dikkere velgomranding krijgen, om het plezier nog intenser te beleven. Zeker ook in combinatie met de schakelpeddel achter het stuur, die perfect gepositioneerd zijn.

Binnenin komt de Maserati vrij klassiek over, met zijn analoge tellers in het instrumentarium. Het infotainment op de middenconsole werd modeljaar 2021 wat geupdated met een 10,1 inch scherm. Er zijn betere systemen op de markt, maar het interieur komt wel sfeervol over, zeker met het analoge klokje in het midden en de alcantara bekleding van dak en deurstijlen binnenin. En wie mooi wilt zijn, moet soms al eens lijden. Zo viel de koppeling met de smartphone af en toe weg bij het instappen, gaf de GPS niet de juiste aankomsttijd en moest de klok afzonderlijk ingesteld worden zonder gebruik te maken van de GPS-signalen.

En schoonheid wordt nog altijd duur betaald. Dit is hier des te meer het geval. Een Ghibli Hybrid is er vanaf 75 400,- € BTW inbegrepen. Voor de versie Gran Sport ben je al meteen 87 250,- € armer en in ons geval met opties kost hij 101 286,- €. En weet dat je voor slechts 2 400,- € extra al kunt kiezen voor de V6-versie. Maar zoals gezegd, op liefde staat geen prijs. Je moet dus al verliefd zijn op deze Italiaanse schone om de Duitse concurrentie zomaar links te laten liggen.

De Maserati Ghibli die zijn diesel inruilt voor een 4-cilinder met mild hybrid ondersteuning is iets voor echte liefhebbers. Wie over het budget beschikt, niet wakker ligt van enkele onvolkomenheden binnenin en niet tuk is op high tech, kan met deze zeker leven. Maar kijk dan zeker niet naar (Duitse) concurrenten, die het fiscaal beter doen. Weet dat je met deze scoort met zijn look, het motorvermogen boven 3000 o/m en de exclusiviteit en tijdloze schoonheid dat hij biedt. Over smaak en kleur wordt niet gediscussieerd.

OVERZICHT

- | | | | |
|---|---|---|---|
| + | <ul style="list-style-type: none"> • tijdloze schoonheid • motorgeluid in Sport • wegligging en rijplezier | - | <ul style="list-style-type: none"> • hoge prijs, zowel in basis als met opties • hoog verbruik ondanks hybride ondersteuning • kleine Italiaanse onvolkomenheden |
|---|---|---|---|

ZENITH

THE FUTURE OF SWISS WATCHMAKING SINCE 1865

TIME TO REACH YOUR STAR



CHRONOMASTER
SPORT



VANHOUTTEGHEM

TIME & JEWELRY

GHENT

DAMPOORTSTRAAT 1-3 | GENT
09 225 50 45 | WWW.VANHOUTTEGHEM.COM
DI-ZA 9:30-18:00

TEST: FORD MUSTANG MACH-E PONY WORDT PAARD



In 1964 lanceert Ford de Mustang. Een sportieve coupé van Ford oftewel de “ponycar” die tot op vandaag populair is omwille van zijn sportieve silhouet en een scherpe prijs. Hij schittert tevens in films als James Bonds Goldfinger, maar de bekendste rol neemt hij op in Bullit met Steve McQueen en de achtervolgingsscenes in de straten van San Francisco.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF

Dat Ford die naam ook gaat gebruiken voor zijn eerste eigen ontwikkelde SUV en dan een elektrische versie, kan er bij veel fans en trouwe aanhangers niet in. Wij mochten als één van de eersten met een Mustang Mach-E op pad en gaan na of hij zijn naam eer aandoet of hem eerder verloochent.

Het silhouet van deze 4,7 meter lange middelgrote SUV refereert op diverse punten aan zijn oorsprong. Zo draagt hij het logo met het paard opvallend vooraan in zijn gesloten rooster, geflankeerd door de slanke LED-

lichten. Achteraan zijn er de drie lichtstrips die eveneens kenmerkend zijn voor de Mustang. Om de sportiviteit nog te benadrukken duikt de zwarte daklijn achteraan naar beneden om de coupévorm te illustreren. Die achterkant vinden wij wel iets hebben. Door de wielbasis van 2,98 millimeter biedt de Mach-E heel wat ruimte. De koffer is matig qua inhoud, 402 liter. Er is wel een luik onder de vloer met een tas voor de laadkabel en vooraan is er een zogenaamde “frunk”, die volledig afwasbaar is, vergelijkbaar met het systeem dat geïntroduceerd werd in de Puma.



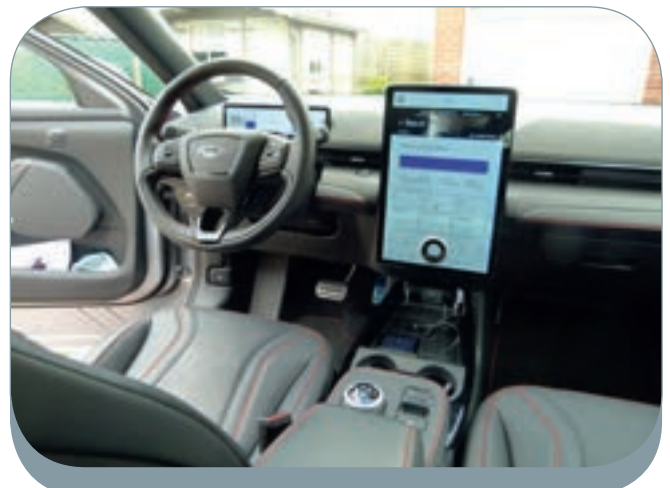


Tot op heden waren wij niet altijd enthousiast over de Ford interieurs, die nogal saai en weinig inspirerend zijn. Ford breekt met deze traditie en komt met een dashboard met twee schermen. Het eerste dient als instrumentenbord en is vrij minimalistisch. Je kunt het zowat vergelijken met de cluster in de nieuwe VW ID.3 en ID.4. Maar meest opvallend is het scherm op de middenconsole. De verticale tablet is maar liefst 15.5 duim groot en huisvest alle infotainment en instelfuncties. Enkel onderaan is nog een ronde knop, waarmee het volume van de DAB-radio vermeld kan worden. Ford lijkt goed naar Tesla gekeken te hebben. Via het scherm stel je de

rijmodi, veiligheidsitems, airco, navigatie en andere leuke zaken in. Je kunt ook je eigen profiel koppelen. Oh ja, er is wel een 2de draaiknop. Op de centrale middenconsole dient deze om de versnellingen in te schakelen.

Voor de aandrijving is er keuze tussen 2 batterijpakketten en naar keuze achter- of vierwiel-aandrijving. Afhankelijk van je keuze varieert het vermogen het rijbereik. Wij mochten onderweg met de vierwiel-aangedreven topversie van 351 pk en 580 Nm koppel. Hiermee trekt hij van 0 naar 100 km/u in 5.1 seconden. Daarnaast hadden wij het grootste batterijaanbod, zijnde

99 kWh en Ford geeft hiervoor een rijbereik van 540 WLTP-kilometers op. Wij vertrokken met volgeladen batterij en 464 km range op de teller. Leuk is ook dat je op het infotainment-scherm tot 2 boordcomputers kunt gebruiken, naast je huidige rit. Het gemiddelde verbruik tijdens onze test kwam uit op 20 kWh/100 km tot zo'n 31 kWh. Die laatste in de Untamed-modus, die voor de meest sportieve staat. De andere heten Active en Whisper. Opladen kan in 6 uur aan je wallbox of snelladen tot 150 kW, waardoor hij in zo'n 36 minuten terug aan 80 % zit. Verbruik en rijbereik zijn in orde, wat ons betreft. Wil je meer rijbereik, dan kies je best voor de achterwiel-aangedreven versie met de 99 kWh batterij, want dan haalt hij officieel zelfs 610 km WLTP rijbereik. Ook het one-pedal drive in combinatie met de actieve cruise control is aangenaam in gebruik. De vorm van regeneratie kan niet ingesteld worden op het display of via spatels aan het stuur.



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



Ford gebruikt de naam Mustang nu ook voor zijn eerste elektrische SUV. De ponycar van weleer wordt een paard, maar ook de pony blijft als model in het gamma, in tegenstelling tot wat velen vreesden. Deze middelgrote SUV biedt ruimte voor een aanvaardbare prijs en uitrusting en biedt keuze tussen 2- of 4-wielaandrijving en ook keuze in batterijcapaciteit. Daarnaast is hij niet de grote sportieveling, maar een aangename reisgezel, als je kunt leven met de stugge vering.



En doet deze SUV zijn naam Mustang eer aan door sportief te zijn? Wij vonden de ophanging nogal stug. Vooral op onze Vlaamse en net iets minder goed onderhouden wegen zorgt dat voor wat ongeoorloofde hardheid. Voor gezinsuitstappen zal dat misschien wat teveel van het goede zijn. Ook de besturing mag wat directer zijn en meer feedback geven. Voor beter zitmeubilair zal het wachten zijn op de GT-versie, die eind dit jaar aangekondigd wordt.

Onze Mustang Mach e kost 64.400,- €. Een basisversie met achterwielaandrijving en het basisbatterijpakket van 76 kWh is er vanaf 48.000,- € Ford benadrukt dat de auto online te bestellen is en de prijzen overal dezelfde zullen zijn. Van dealer tot dealer lopen om de meeste korting zou uit den boze zijn. Maar deze prijs vinden wij zeker competitief in het segment.

OVERZICHT

+

- rijbereik en verbruik
- looks
- verhouding prijs/uitrusting

-

- feedback stuur
- stugge vering
- zetels

Test: Range Rover Velar P400e SE

BRITSE LORD MET ELEKTROHULP



De statige Range Rover Velar heeft zijn naam te danken aan de gelijknamige prototypes uit de jaren '60.

TEKST: FILIP DEWULF

FOTO'S: WWW.FOTECH.BE, FRANCIS VERMEULEN



De Velar is een ontwerp van Gerry McGovern, ontwerpdirecteur bij Jaguar Land Rover en hij staat op het Premium Lightweight Architecture (PLA) aluminium platform, dat tevens dienst doet voor de Jaguar XE en F-Pace. Wij testten de onlangs gelanceerde plug-in versie, de Velar P400e.

De Range Rover Velar werd in 2018 verkozen tot de fraaist ontworpen auto ter wereld en won daarmee de titel World Car Design of The

Year. Terechte bekroning vinden wij, want dit is ongetwijfeld de knapste Range Rover in het gamma.

In 2020 kreeg hij wat upgrades, die zich vooral in het interieur afspelen. Zo ruilt hij zijn draaiknop als versnellingskeuzeschakelaar voor een klassieke hendel op de middentunnel. Tevens krijgt hij een nieuw stuur, maar belangrijkste nieuwigheid is de komst van het nieuwe Pivo Pro-infotainment. Het bestaat uit twee 10-inch touchscreens met een

nieuwe interface met Apple Car Play en Android Auto, WiFi-connectie en nieuwe intuïtieveit. Op het bovenste diagonale scherm bedient je de DAB-radio, navigatie en telefoon. Het onderste display is dan weer wat schuiner opgesteld en bedient de airco, de aandrijvingsmogelijkheden en zetelinstellingen. Het systeem werkt perfect, je vindt alles onmiddellijk terug, de navigatie werkt snel en ook de telefoonconnectie verloopt vlot. Alleen heeft het onderste scherm wat last van reflecties bij fel zonlicht. Zeker met panoramisch dak.



CRUISEN

Maar laten wij maar gaan rijden. Want dat doet deze Velar voortreffelijk. Voor zijn aandrijving kiest hij een 2-liter viercilinder in combinatie met een elektromotor en een batterijpakket van 17,1 kWh levert het een niet onaardig vermogen op van 404 pk (297 Kw) en een vrachtwagenkoppel van 640 Nm. Dat resulteert in 5,4 seconden naar 100 km/u en een topsnelheid van 240 km/u. Zeer vlotte jongen. En dat in alle stilte. Daarvoor zorgt het Active Road Noise Cancellation, dat met tegengestelde geluidsgolven het rolgeluid van de banden tegengaat. Wij hadden soms de indruk met een 6-cilinder onderweg te zijn. Zeer geslaagd. De krachten worden overgebracht via een 8-traps automaat van ZF, die zacht en voorbeeldig door zijn gangen gaat.

Zijn batterijpakket is dan weer goed voor een emissieloze rit van zo'n 44 km. Officieel geeft Land Rover 53 km op. Opladen doet hij in zo'n een klein uurtje aan een DC-lader. Aan je wall-box zal dat toch een dikke 4 uur duren.

Dat inpluggen nog steeds een vereiste is bij dergelijke PHEV-modellen is al meermaals gezegd. Je kunt uiteraard een nulverbruik scoren in de EV-modus. Tijdens onze testweek leverde ons gemiddeld verbruik toch nog 9 liter/100 km op. Dit met inbegrip van EV-rijden tot veelvuldig gebruik maken van zijn kracht en vermogen. De verleiding was groot om aan een vlot tempo te cruisen, want hiervoor is hij uitermate geschikt. Hij nodigt uit om grote wegen te kiezen en te genieten

van zijn Meridian Sound system, de elektrische verstelbare zetels, het panoramisch open dak en alle luxe aan boord. Naast de ruime veiligheidsuitrusting.

TERRAIN RESPONSE

Wie Range Rover zegt, denkt ook aan offroad-mogelijkheden. En dit kan onze Velar ook. Via het Terrain Response programma, selecteer je diverse ondergronden, waardoor de ophanging de juiste hoogte en vering selecteert. Wij deden de test over een hobbelige en oneffen kasseistrook. Als op een tapijt kun je de kasseien verteren, je voelt nauwelijks de slechte ondergrond van deze weg. Prachtig. Aan een boswandeling of modderbad hebben wij ons niet gewaagd, maar ook dit zou geen



probleem mogen vergen. Maar laten wij het vooral bij de stijl houden. Om geregeld het ruigere werk te doen, kiest u beter voor een stoere Defender.

GEEN WEGGEVER

Dat een Range Rover geen koopje is, is al lang geen geheim. Zeker in een hoger uitrustingsniveau – onze Velar was een SE met

enkele opties – neemt hij een serieuze hap uit je portemonnee. Onze Velar kost 86 892,- € en je kunt vlot naar 100 000,- € met nog meer uitrusting. Een basisversie is er vanaf 72 250,- €. Dat de adaptieve cruise control in deze nog niet standaard is, vinden wij een gemis. Voor de rest is hij correct uitgerust. Concurrentie bij vooral Duitse premiummerken zitten in dezelfde orde van prijzen.





Tank vlug en voordelig bij DATS 24

- Ontdek onze kwalitatieve brandstoffen aan scherpe prijzen.
- Tank met Xtra en krijg korting bovenop de pompprijzen.

Ontdek alle voordelen op
dats24.be/mijn-xtra

DATS **24**

 COLRUYTGROUP



De Range Rover Velar is een uiterst stijlvolle SUV die met zijn plug-in hybride aandrijving snel, comfortabel en luxueus is. Enkel in de stad merk je dat dit een grote auto is, verder is het genieten in alle stilte, zijn nieuwe infotainment is intuïtief en werkt voorbeeldig en tot 44 km kun je puur elektrisch rijden. En ook zijn offroad capaciteiten doen zijn naam alle eer aan. Voor minder doet hij het niet.

OVERZICHT

+

- aangenaam hybridegeheel
- stilte aan boord
- looks

-

- groot formaat in de stad
- toch nog hoog benzineverbruik
- reflecties op onderste display



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

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.:





Ja! Op alles!
Altijd en overal!

ELISABETH LEENKNEGT
HOOFDONTWERPER EN GLASBLAZER
BIJ ELISA LEE





Belgische brillencollectie met een inspirerende boodschap.

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



DE ELEKTRISCHE FIAT 500 IS ER!

Fiat presenteerde eind 2020 zijn allereerste massaproductie-EV: de elektrische 500. Deze zomer komt de auto bij ons op de markt. We zetten nog eens alle details over het milieubewuste bolletje op een rijtje.

TEKST: JORAM VAN ACKER - FOTO'S: FIAT





3+1

Dat het ontwerp van de nieuwe Fiat 500E verderbouwt op dat van de oer-500 van zo'n zes decennia geleden mag geen verrassing meer zijn. Daardoor lijkt de auto in zekere zin ook nog steeds op zijn voorganger, de moderne Fiat 500 die we nu sinds 2007 kennen, aangezien die dezelfde filosofie hanteerde. We zeggen dan wel 'voorganger' maar voorlopig blijven de gloednieuwe en de iets oudere 500 nog even naast elkaar in de showroom staan. Dat ligt eraan dat het nieuwe model nog geen versies met verbrandingsmotoren krijgt.

Ondanks de gelijkenis met zijn nog steeds aanwezige voorouder staat de nieuwe 500 wel op een helemaal ander platform. Dat merken we ook aan de afmetingen, want het bolletje is door de jaren heen wat gegroeid. Zo is er niet alleen meer ruimte tussen de voor- en achteras voor het batterijpakket, maar is de 500 er voor het eerst ook met meer dan drie deuren. De 500 3+1—zoals die dan heet—krijgt namelijk een extra deurtje achter het passagiersportier om de instap naar achter makkelijker te maken. Daarnaast is de 500E er ook als cabrio, of gewoon als drie-deurs berline.

BATTERIJKEUZE

Onder de vloer van elke 500 van de nieuwe generatie ligt dus voorlopig een accupakket, al kan je wel kiezen uit twee formaten. De kleinste batterij is 23,8 kWh groot, waarmee de elektrische 500 zo'n 180 kilometer zou moeten halen volgens de WLTP-cyclus. Fiat geeft wel mee dat de auto 240 kilometer zal halen indien hij enkel in de stad gebruikt wordt. Het grotere accupakket meet 42 kWh, goed voor een theoretische 320 kilometer of tot 460 kilometer bij stedelijk gebruik.

Naargelang de gekozen batterijcapaciteit varieert ook de mogelijkheid tot snelladen. De 500E's met de kleinere batterij kunnen tot een snelheid van 50 kW laden terwijl de topversies tot wel 85 kW aankunnen. Zo zijn alle uitvoeringen in staat om hun accupakket naar 80% op te laden in ongeveer een half uurtje, en kunnen ze volgens Fiat genoeg rijbereik voor een gemiddelde dag bijladen in de tijd die je nodig hebt om te ontbijten.

@UITRUSTINGSNIVEAU'S

De Fiat 500E kan besteld worden in drie verschillende uitrustingsniveau's. Het instapmodel, genaamd @ACTION, wil vooral toegankelijk zijn

terwijl het @PASSION-model eerder hip en de @ICON-versie stijlvol voor de dag wil komen.

De Fiat 500 @ACTION krijgt steeds het kleinste batterijpakket mee en komt met een elektromotor van 95 pk. Daarnaast wordt hij voorzien van de nodige veiligheidsfuncties zoals een noodrem, een rijstrookassistent en verkeersbordherkenning. De 500 @PASSION voegt daar het UConnect-infotainmentscherm van 7 inch aan toe dat ook compatibel is met Android Auto en Apple CarPlay. Bovendien heeft deze versie het grotere batterijpakket en een elektromotor van 118 pk. De @ICON-topversie biedt daarbovenop een 10,25 inch-scherm, spraakherkenning en luxe materialen.

De 500E wordt gelanceerd in een beperkte 'La Prima'-uitvoering van slechts 500 exemplaren. Deze mooi uitgeruste versie biedt de 3+1-layout, het infotainmentscherm van 10,25 inch en de grote batterij met sterkere elektromotor.



Compact of extra ruim?

De toekomst is **100% elektrisch.**



Maxus eDeliver3 en eDeliver9. 100% elektrisch.

De nieuwe eDeliver9 is een referentie in zijn klasse. Krachtig, ruim en luxueus: de eDeliver9 is een elektrische bestelwagen als geen ander. Met een autonomie tot 353 km in stadsverkeer laat hij de concurrentie met gemak achter zich. Kies uit twee wielbasissen en drie batterijen, voor een oplossing op maat van je behoeften. Geef je de voorkeur aan een compactere bestelwagen? Ga dan voor de eDeliver3, beschikbaar in twee lengtes en met twee batterijcapaciteiten. Welk model je ook kiest: de toekomst is 100% elektrisch.



MAXUS

Ontdek de eDeliver3 en de eDeliver9 op www.maxusmotors.be.

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

MAXUS WAARBORG

5 JAAR / 100.000 km fabriekswaorborg

Batterij: **8 JAAR** / 160.000 km fabriekswaorborg

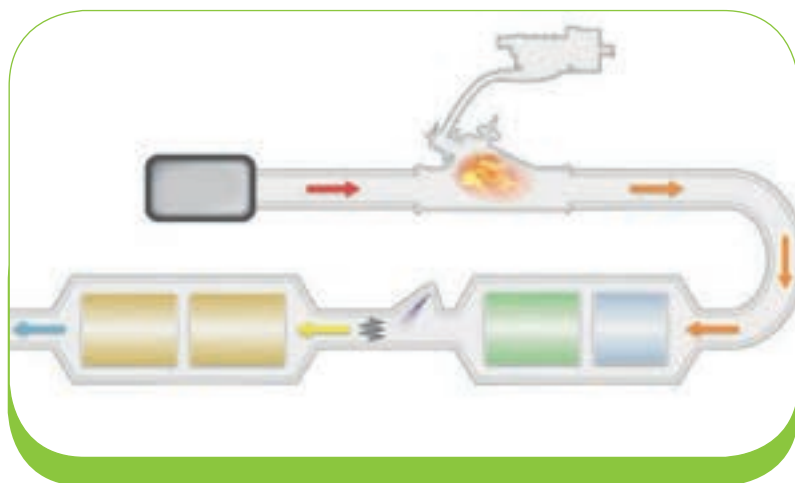
NEWS

Laadstations voor elektrische auto's: de fiscus helpt een handje

Vanaf september 2021 kunnen particulieren een belastingvoordeel van maximaal 1 500 euro krijgen voor de installatie van een oplaadstation. Ondernemingen zullen recht hebben op een aftrek van 200%. Maar pas op, dit is tijdelijk.

In 2026 moeten bedrijfsauto's elektrisch zijn, althans om te profiteren van de belastingvoordelen. Om de beweging te versnellen, heeft de regering een aantal stimuleringsmaatregelen voorgesteld. In het bijzonder voor particulieren, om hen te motiveren ook de stap te zetten.

BRON: AUTOGIDS.BE



Dieselmotoren: schoner dankzij luchtpomp?

Naast CO₂ stoten diesel- en moderne benzinemotoren ook NOx uit, een belangrijke luchtvervuiler. Waarom zou je die stikstofoxiden dan niet elimineren door lucht in de uitlaat te blazen?

Wat als dieselmotoren schoner zouden worden dankzij een luchtpomp die in de uitlaat blaast? Volgens onze collega's van Autocar zou deze oplossing het mogelijk maken om de levensduur van verbrandingsmotor in de autowereld te verlengen. Door 'schone' lucht in de uitlaatgassen te blazen, zou de NOx-uitstoot worden verminderd, terwijl het bovendien een uitstekende combinatie zou vormen met synthetische brandstoffen.

BLAZEN NA VERBRANDING

Concreet is het blazen van lucht voor een schonere verbranding geen nieuw concept. Tenneco, een bekende leverancier in de auto-industrie, ging onlangs de samenwerking aan met Eaton, specialist in compressors, om een koudestart-thermische unit (CSTU) te ontwikkelen voor auto's en vrachtwagens op diesel. Het principe is om lucht in de uitlaat te blazen om onder meer de verbranding en de eliminatie van NOx te bevorderen.

BRON: AUTOGIDS.BE

NEWS

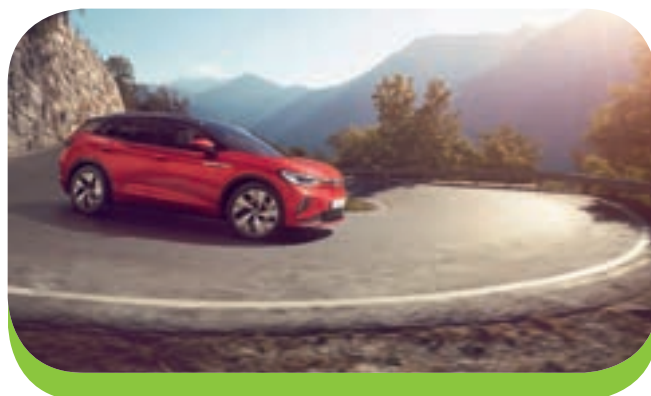
Volkswagen ID.4 GTX: elektrische én sportieve SUV?

De Volkswagen ID.4 GTX luidt het nieuwe sportieve submerk in voor het Volkswagen ID-gamma. Maar kan een elektrische gezins-SUV zoals deze ook echt sportief zijn?

Volkswagen geeft het GTX-achtervoegsel aan zijn elektrische SUV ID.4, waarmee het de eerste sportieveling van het ID-gamma wordt. Maar wat betekenen die drie letters GTX nu voor deze specialere Volkswagen ID.4?

VIERWIELAANDRIJVING EN 299 PK

De Volkswagen ID.4 GTX onderscheidt zich van de gewone ID.4 door zijn tweede elektromotor op de vooras, die logischerwijs ook de voorwielen aandrijft. Daarmee heeft de GTX dus vierwielaandrijving, zonder enige verbinding tussen de twee assen. De motor



achteraan heeft nog steeds 204 pk (150 kW), maar dankzij de hulp van de tweede elektromotor klimt het totale vermogen naar 299 pk (220 kW). Daarmee sprint de ID.4 GTX in 6,2 seconden van 0 naar 100 km/u, de topsnelheid bedraagt nog steeds 180 km/u.

BRON: AUTOGIDS.BE

De belangrijkste snellaadnetwerken voor EV's van België

Hoe vind en kies je het juiste laadnet onder de duizenden laadpalen voor elektrische wagens tijdens een lange rit in België? Hier zijn de meest betrouwbare operators om je EV op te laden.

Waar vind je de juiste laadpaal in België? In 2021 is het laadnet dichter in het noorden van het land, maar ook onder de taalgrens is er een evolutie gaande, behalve in de provincie Luxemburg. Behalve met een abonnement zijn de betalende laadpalen over het algemeen duur voor de snelste laadmogelijkheden (tot 0,80 euro per kWh of per minuut). De algemene regel is: hoe sneller het laden, hoe meer je betaalt.

Abonnementen of oplossingen die door de constructeurs worden aangeboden, kunnen echter de prijs per kWh of per minuut verlagen. Als je de auto laat opladen nadat de batterij vol is, wordt er doorgaans een kost per minuut aangerekend. De betaling verloopt meestal met een laadpas of een app.



BRON: AUTOGIDS.BE

All New IONIQ 5

100% elektrisch



Binnenkort te ontdekken
bij je Hyundai verdeler.

Zonder twijfel
HYUNDAI

0 L/100KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP)

Raadpleeg jouw 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.

8
JAAR
BATTERIJ
GARANTIE

**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 kan je terecht op hyundai.be of bij een Hyundai verdeler in jouw buurt. 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

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

EDI

Electric by D'leteren

Making it easy
to drive
electric



www.edi.be | info@edi.be

NEWS

Sweco-kantoor krijgt eerste slim laadplein van België

Vlaams viceminister-president Hilde Crevits heeft het unieke Vehicle-to-Grid-laadplein onthuld voor het nieuwe energieneutrale Sweco-kantoor in Zelzate. Ingenieursbureau Sweco bundelt hiervoor zijn krachten met de technologiebedrijven ABB en Yuso. Door deze innovatie kan een systeem met een batterij en elektrische wagens voor de stroomvoorziening van gebouwen instaan.

Vlaams minister van Economie en Innovatie Hilde Crevits: "In het belang van alle generaties na ons, moeten we ambitieus zijn in de vergroening van onze mobiliteit. Enerzijds door ons anders en minder te gaan verplaatsen, maar anderzijds ook door ons voertuigenpark te vergroenen. De versnelling in het aantal elektrische wagens, zal de vraag naar energie en aangepaste laadinfrastructuur sterk doen toenemen. Het belang van het eerste slimme laadplein dat hier vandaag ingehuldigd wordt, is dus niet te onderschatten. Het project tikt alle vakjes af: het speelt in op de verwachte toename van elektrische voertuigen, op de productie en inzet van hernieuwbare energie, op het beheersen van de elektriciteitskosten én op de robuustheid van ons energiesysteem. Een sterk staaltje van innovatie en technologische vooruitzending door Sweco waar ik als Vlaams minister van innovatie dan ook bijzonder trots op ben."

Erwin Malcorps, Managing Director Sweco Belgium, zegt: "Wij promoten al vele jaren een duurzaam mobiliteitsbeleid voor én door onze medewerkers. De focus ligt op de inzet van baanbrekende tools, maximale keuzevrijheid en de beperking van het aantal verplaatsingen. We bieden alle mogelijke opties en combinaties aan, met Mobility-as-a-Service als leidraad: gratis openbaar vervoer, deel- en poolfietsen, Olympus-app, fietslease, Cambio, carpool en -sharing, ... Vorig jaar hebben we bovendien beslist om over te schakelen naar een 100% elektrische wagenvloot. De installatie van dit slim laadplein bij het Sweco-kantoor in Zelzate is daarbij een belangrijk vervolg waar we ontzettend trots op zijn."

"Duurzaamheid is de kern van ons bedrijf: we leveren die volop in onze projecten en we nemen de verantwoordelijkheid voor de manier waarop we als bedrijf handelen. Zo hebben we de doelstelling om tegen 2030 volledig klimaatneutraal te worden. We zitten zelfs voor op schema dankzij de snelle omschakeling in alle geleidingen van onze organisatie", benadrukt Erwin Malcorps.

Jochen De Smet, Sweco-projectleider bij de divisie Energy, legt uit hoe de batterijcapaciteit van de elektrische vloot gevaloriseerd wordt: "Vehicle-to-Grid of kortweg V2G duidt op een type laadpaal die bidirectioneel werkt. Zo zal de wagen zowel kunnen opladen als ontladen. Tijdens het ontladen kan energie uit de batterij teruggestuurd worden naar het net of naar het kantoorgebouw. Dit stelt ons in staat om de batterij actief te gebruiken in ons energiesysteem."



"We ontwikkelen een duurzaam energiesysteem dat gebouw, hernieuwbare energieproductie, laadinfrastructuur en een stationaire batterij met elkaar in verbinding stelt. Zo kan de geproduceerde hernieuwbare energie maximaal zelf benut worden en hoeven we geen elektriciteit van het net af te nemen. Dit vermijdt investeringen in extra aansluitcapaciteit voor het laden van elektrische wagens en minimaliseert de kostprijs van ons elektriciteitsverbruik", aldus Jochen De Smet.

Michel Verschuere, Managing Director Yuso, vult aan: "In dit project treedt Yuso op als marktpartij. Yuso stuurt de flexibele laadpalen slim aan in functie van vraag en prijs. Dergelijke optimalisatie zorgt niet enkel voor een lagere Total Cost of Ownership (TCO) van het wagenpark, het bevordert ook het evenwicht tussen vraag en aanbod op het elektriciteitsnet en op deze manier de verdere integratie van hernieuwbare bronnen. Het vermarkten van flexibiliteit van verschillende aard is één van de belangrijke groeipijlers voor Yuso. Voor Yuso betekent een bezet V2G-laadstation evenzeer een bron van bi-directionele flexibiliteit als een grootschalige batterij die mede het net kan ondersteunen."

Jo Pauwels, Managing Director ABB Belux, legt uit waarom ABB deelneemt aan dit project: "ABB is een innovatieve technologieleider en heeft tot doel samen met andere partijen vorm te geven aan een duurzame maatschappij. ABB zet hiertoe in op elektrificatie, artificial intelligence, automatisering en energie-efficiëntie. ABB is markt-leider in snellaadoplossingen op wereldschaal. Sinds zijn intrede op de e-mobility markt in 2010 verkocht ABB meer dan 400.000 EV chargers in 85 markten, waarvan 20.000 DC snelladers en 380.000 AC laders. ABB ontwikkelt ook oplossingen om de energiestromen van en naar elektrische voertuigen bi-directioneel te maken. Sinds eind 2020 lopen hiervoor een aantal pilootprojecten. ABB is verheugd om de V2G-technologie ook in Vlaanderen te kunnen integreren, samen met een stationaire batterij in een kantoorgebouw, zoals deze van Sweco in Zelzate. Innovatie zit in het DNA van ABB. Naast het ambitieuze 'Mission to Zero'-project waar ABB volop inzet op elektrificatie loopt ook de 'Energy Efficiency Movement', een beweging die een wereldwijde daling van het energieverbruik met 10% beoogt door inzet van energie-efficiënte motoren en aandrijvingen."

BRON: WWW.SWECOBELGIUM.BE

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: SKODA ENYAQ IV 80+ KIEZEN WORDT MOEILIK IN DE FAMILIE!?



Na de testrit met de VW ID.4 waren wij er als de kippen bij om zijn neef, de Skoda Enyaq, aan de tand te voelen. Wij mochten als één van de eersten een 2-tal uurtjes onderweg met de nieuwe elektrische Tsjech. Het MEB-platform van de Volkswagen-groep wordt een ruime familie, is het minste wat wij kunnen zeggen. Er zijn nogal wat gelijkenissen met neef Volkswagen ID.4, maar uiteraard ook verschillen.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF

De Skoda meet 4,65 meter lang en dat is 6 centimeter meer dan de ID.4. Met het opvallende Skoda-radiatorrooster vooraan en gesculpteerde lijnen geven ze hem toch evenwichtige verhoudingen, wat hem voor het merk zo typische ruime interieur oplevert. Vooraan pakt Skoda uit met de Crystal Face, dat in optie verkrijgbaar is. Dit designelement, waarbij 131 leds de verticale lamellen en horizontale strip van het radiatorrooster verlichten, haalt zijn inspiratie uit de Skoda Vision iV-concentcar. De achterkant lijkt ons wat massiever door de recht afgesneden achterklep, daar zijn wij minder fan van. Dit had stijlvoller gekund.

Binnenin valt meteen het grote display op de middenconsole op. Dit voor de bediening van infotainment, radiofuncties, wageninstelling, navigatie en andere details. Ook de airco wordt hier bediend, maar is makkelijker dan



de schuifregelaars van het nieuwe digitale tijdperk bij Volkswagen. Het scherm als instrumentenbord is dan weer gelijkaardig aan dat van de VW, maar zit meer ingecapseld en beter zweeft niet bovenop het dashboard. De bediening van de versnellingen gaat via de middenconsole door een soort schuifregelaar naar voor of naar achter te duwen of trekken.

Handig zijn alvast de peddels links en rechts achter het stuur om de regeneratie in te stellen. Dit kan op 3 niveaus, maar een volledige one-pedal drive is dit nog steeds niet. Het niveau 3 kan ook rechtstreeks geactiveerd worden door de B-stand in de versnellingshendel te selecteren. Indien geen van de regeneratiestanden vereist is, vertraagt de Enyaq gewoon door de voet van het gaspedaal te halen. Ook bij het remmen via het rempedaal zal de auto genereren

Aan ruimte zeker geen gebrek in deze Skoda. Zelfs de koffer biedt standaard Ook de zetels zijn makkelijk te verstellen en onze versie was uitgerust met het nieuwe head-up display, dat zelfs augmented reality bevat tijdens het navigeren.

Voor zijn aandrijving is er keuze uit 5 vermogens en 3 batterijformaten, en keuze uit achter- of vierwielaandrijving. Niet alle versies komen tegelijkertijd op de markt. De Enyaq iV 50 levert 109 kW en een batterijpakket van 55 kWh (52 kWh netto), de Enyaq 60 heeft 132 kW aan vermogen

en zijn batterijen leveren 62 kWh (58 kWh netto) en tot slot is er de Enyaq 80 met 150 kW en 82 kWh batterij (77 kWh netto). Deze laatste was onze testwagen. Hij levert hiermee een sprintje in 8,6 seconden tot 100 km/u. En zoals wij van een dergelijke elektrische auto gewoon zijn, gaat dit vlot zonder meer. Geen sportprestaties, daarvoor is het wachten tot de RS-versies.

Wat verbruik betreft haalden wij tijdens onze 2-uur durende test een gemiddelde van 18,3 kWh, wat zeker een mooi resultaat is. Het rijbereik varieert dan weer van 350 kilometer voor de 50-versie tot een mooie 520 kilometer voor onze geteste 80-versie. Opladen kan tot 125 kW in de 80-versie, waardoor in een kleine 45 minuten de batterij weer 80 % vol is. Wallbox-laden gaat aan 11 kW en dan mag je rekenen op een 7-tal uurtjes voor een laadbeurt.

De ophanging is voldoende zacht, de demping filtert correct en hij is volgens ons minder stug opgehangen dan de VW-neef. Er is geen deining bij het uitveren, waar wij wel last meehadden bij de test van de Skoda Superb iV in één van onze vorige nummers.

Prijzen zijn er vanaf 39 775,- € voor de Enyaq 60, een Enyaq 80 kost 46 075,- € zonder opties. De prijzen van de 50-versies zijn nog niet gekend.



Kiezen tussen deze Skoda Enyaq en de Volkswagen ID.4 wordt niet makkelijk. De VW oogt futuristischer, zowel van buiten als van binnen, terwijl de Skoda iets klassieker gestyled is, vinden wij. De prestaties zijn gelijkaardig, comfort is in beiden op niveau. De VW laat zijn inzittenden het wegdek iets beter voelen. De Skoda is iets ruimer binnenin, vermits hij wat extra centimeters groter en breder is. Waardoor het gezinsaspect voordeliger uitvalt bij de Skoda. Technenuten en IT'ers zouden de VW kiezen, de familieman of -vrouw gaat voor de Skoda denken wij. En op prijsniveau ontlopen ze elkaar maar weinig. Of speelt de wederverkoopwaarde een rol? Wij laten het in het midden, of beter, aan de koper.

OVERZICHT

+

- rijbereik en verbruik
- ruim gamma
- ruimte binnenin

-

- geen one pedal drive
- kiezen wordt moeilijk
- Skoda duurder dan VW



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

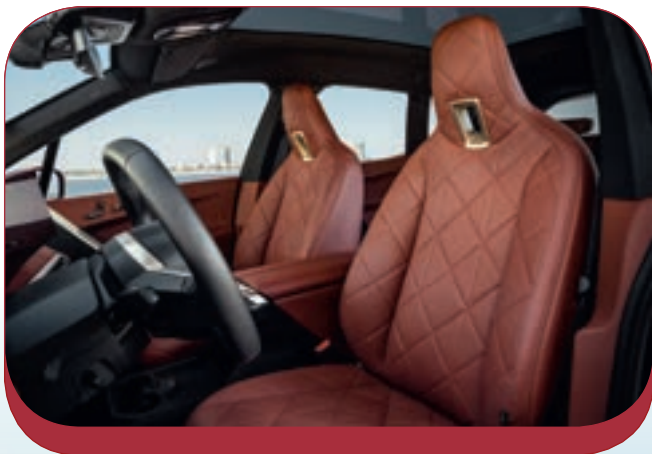


BMW IX XDRIVE40 EN XDRIVE50 KLAAR VOOR LANCERING

De qua styling nogal controversiële, iX, het elektrische topmodel van BMW, kent zijn prijs. Hij wordt aangeboden als iX xDrive40 en als iX xDrive50 en zal standaard respectievelijk € 81.200 en € 97.950 kosten en een rijbereik bieden van “meer dan 600 kilometer” met het grootste batterijpack.

TEKST EN FOTO'S: WWW.AUTONIEUWS.BE - KRIS VANDORMAEL

Dat zijn stevige prijzen, maar het gaat dan ook om het high-end topmodel van BMW's elektrisch gamma dat de nieuwste innovaties op gebied van geautomatiseerd rijden, connectiviteit en digitale diensten combineert met een groot batterijpack en stevige elektrische prestaties. BMW bouwt de iX in de fabriek in het Duitse Dingolfing en benadrukt de duurzame bouw van het nieuwe topmodel, dat eind dit jaar in de showrooms verwacht wordt.



DUURZAAMHEID VOOROP

Met de iX bouwt BMW voor het eerste een auto op het nieuwe, modulaire en schaalbare onderstel waar in de toekomst heel wat modellen gebruik van zullen maken. Bij de ontwikkeling en de productie trekt BMW volop de kaart van de duurzaamheid, met het naleven van strikte milieu- en sociale normen bij de winning van grondstoffen, het gebruik van elektriciteit uit hernieuwbare bronnen en een hoog percentage gerecycleerde materialen in de mix. Een door onafhankelijke auditoren goedgekeurd certificaat toont aan dat het aardopwarmingspotentieel (wat een woord...) van de iX xDrive40 zo'n 45 procent lager ligt dan dat van een vergelijkbare auto met een dieselmotor over 200.000 kilometer.

Het kobalt en lithium van de hoogspanningsaccu's komt van gecontroleerde bronnen in Australië en Marokko, verzekert BMW. Bovendien wordt voor de productie van de auto zelf én voor die van de batterij alleen groene stroom gebruikt en is het gebruikte aluminium geproduceerd met elektriciteit uit zonne-energie. Er wordt ook in hoge mate gebruik gemaakt van zogenaamd secundair aluminium en gerecycleerde kunststoffen, terwijl het interieur afgewerkt is met FSC-gecertificeerd hout, met olijfolieextracten gelooide leder en andere natuurlijke materialen. Voor de vloerbekleding en matten worden onder andere gerecupereerde visnetten als grondstof gebruikt.

Ook bij de productie van de motoren wordt een ontwerp gebruikt dat het gebruik van zeldzame aardmetalen voorkomt. De elektromotoren werken namelijk volgens het principe van een elektrisch bekrachtigde synchrone motor, waarbij de rotor niet bekrachtigd wordt door vaste permanente mag-







neten, maar door de toevoer van elektrische energie. Daardoor zijn geen magneten met kritieke materialen nodig. Ook de prestaties varen er volgens BMW wel bij. Het maximumkoppel is niet alleen onmiddellijk beschikbaar, maar blijft in tegenstelling tot klassieke elektromotoren over een extreem breed toerentalbereik behouden, stelt het persbericht.

TWEE VERSIES

De iX komt eind dit jaar op de markt en zal dan beschikbaar zijn als iX xDrive40 (€ 81.200 incl btw) en iX xDrive50 (€ 97.950 incl btw). De iX xDrive40 levert een vermogen van 'meer dan' 300 pk (240 kW) en accelereert in net iets meer dan zes seconden van 0 naar 100 km/h. Hij wordt op de vier wielen aangedreven door een elektromotor op de voor- en één op de achteras.

Dat is ook zo voor de iX xDrive50, maar dat model heeft een totaal vermogen van 'meer dan' 500 pk (370 kW) en is goed voor een sprintje naar de honderd in minder dan vijf seconden.

De elektromotor, de transmissie en de vermogenselektronica zitten in één behuizing, wat de efficiëntie vergroot omdat het geheel zo compacter is. De aerodynamica (met een Cd-waarde van 0,25) en het gebruik van CFRP-kunststoffen (met koolstofvezel versterkte kunststof) en een aluminium spaceframe lichtgewichtconstructie zouden zorgen voor een hoge efficiëntie en een gemiddeld elektriciteitsverbruik van minder dan 21 kWh/100 km voor de xDrive50 en minder dan 20 kWh/100 voor de xDrive40.

GROTE ACCU'S, AANZIENLIJK RIJBEREIK

De hoogspanningsaccu's van de vijfde generatie bevinden zich laag in de vloer van de auto en maken zo integraal deel uit van de structuur. Hun dichtheid werd nog met 20 procent vergroot ten opzichte van de vorige accugeneratie. De batterij van de xDrive50 heeft een bruto-inhoud van meer dan 100 kWh, terwijl die van de xDrive40 meer dan 70 kWh aan boord heeft. Voor de "50" geeft dat een rijbereik van "meer dan 600 kilometer" (WLTP), kondigt BMW aan. Voor de "40" bedraagt het rijbereik "meer dan 400 kilometer".

Het opladen van de hoogspanningsbatterij kan aan gelijkstroomladers met snelheden van maximaal 200 kW voor de xDrive50 en 150 kW voor de xDrive40. Daarmee zou de batterij in minder dan veertig minuten van 10 naar 80 procent kunnen worden opgeladen. Aan een wallbox kan tot 11 kW geladen worden met driefase-wisselstroom en kan de batterij van leeg tot vol geladen worden in minder dan elf uur voor de xDrive50 en in minde dan acht uur voor de xDrive40.

RICHTING AUTONOOM RIJDEN

De iX pakt uit met een nieuwe technologische toolkit die voor een opmerkelijke mate van autonoom rijden garant kan staan. Zo kan het systeem veel meer gegevens verwerken dan voorgaande modellen en is de iX ook compatibel met de 5G-communicatiestandaard. Hij zal daardoor nieuwe en verbeterde autonome rij- en parkeerfuncties kunnen aanbieden en is klaar voor de toekomst door "over the air"-updates na de levering van de auto.



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

ELEKTRISCHE EN HYBRIDE BESTELWAGENS KOMEN STILAAAN VAN DE GROND

In 2020 bleef diesel met een marktaandeel van 92,4% de populairste brandstof op de Europese lichtevrachtoertuigenmarkt, maar er werden ook 2% elektrische en 0,9% hybride bestelwagens ingeschreven.

TEKST EN FOTO'S: WWW.AUTONIEUWS.BE
KRIS VANDORMAEL

Vorig jaar daalde het aantal verkochte dieselbestelwagens in de Europese Unie met 17,2% tot 1,3 miljoen eenheden, waarbij alle 27 EU-markten een daling lieten optekenen. Ondanks deze volumedaling is het marktaandeel van lichte bedrijfsvoertuigen op diesel gestegen van 91,7% in 2019 tot 92,4% in 2020, aldus voertuigconstructiefederatie ACEA.

De algemene daling van het aantal inschrijvingen van bestelwagens als gevolg van COVID-19 treft voertuigen met een benzinemotor het hardst. Vorig jaar werden in de EU slechts 49.056 bestelwagens met benzine-motor geregistreerd, ongeveer de helft van het aantal dat in 2019 werd verkocht. Het aandeel van benzine in de bestelwagenmarkt in de EU daalde van 5,1% in 2019 tot 3,4% vorig jaar.



STROOM OMHOOG, GAS OMLAAG

In totaal steeg de vraag naar nieuwe elektrisch aangedreven bestelwagens in 2020 met 26,2% tot 28.597 verkochte eenheden, of 2,0% van het totale aantal inschrijvingen van lichte bedrijfsvoertuigen in de EU. Frankrijk (9.209 eenheden) en Duitsland (8.830 eenheden) waren qua volume de leidende markten, samen goed voor meer dan 60% van alle verkochte elektrische bestelwagens in de Europese Unie vorig jaar. Dat hoeft niet te verbazen gezien de fiscale gunstregimes en premies die daar van toepassing zijn.

De registraties van nieuwe hybride bestelwagens in de EU stegen met 175% tot 12.698 eenheden in 2020. Deze verdrievoudiging (ten opzichte van de 4.617 verkochte hybride bestelwagens in 2019) is deels het gevolg van een lage vergelijkingsbasis. Hybride elektrische voertuigen (HEV) maakten vorig jaar namelijk nog steeds minder dan 1% uit van de totale verkoop van lichte bedrijfsvoertuigen in de regio.

Het is niet duidelijk of ACEA in de categorie 'hybride' ook de mild hybride (MHEV) bestelwagens meerekent. Dat zou niet logisch zijn aangezien het eigenlijk geen volwaardige hybrides zijn, maar eerder gewone bestelwa-



gens met een geavanceerd start-stopsysteem. Indien MHEV's niet worden meegerekend in deze cijfers, dan zou de stijging haast volledig op conto komen van de Ford Transit Custom PHEV, want dit is de enige bestelwagen die momenteel verkrijgbaar is als (plug-in)hybride.

De vraag naar bestelwagens die op alternatieve brandstoffen rijden, d.w.z. cng en lpg, daalde in 2020 met 29,5% tot 19.346 eenheden. Dat heeft te maken met het feit dat er zich een scherpe daling aftekende bij de twee grootste afnemers van dit soort voertuigen: Italië (-28,7%) en Spanje (-53,2%). Bijgevolg is het EU-marktaandeel van bestelwagens op aardgas en lpg gedaald van 1,6% in 2019 tot 1,3% in 2020.

BELGIË: QUANTITÉ NÉGLIGEABLE

In ons land werden er vorig jaar 71.313 lichte vrachtoertuigen ingeschreven. Dat zijn er zo'n 10.000 minder dan het jaar voordien (81.219). In deze cijfers zitten ook de cross-overs, breaks en minibusjes verrekend die zijn omgebouwd tot lichte vracht. De aldus geconverteerde Land Rovers, Audi's, BMW's, Volvo's, VW's, Mercedesen, Jeeps, Skoda's, SsangYongs en andere zijn goed voor naar schatting 800 registraties.

Het aantal inschrijvingen van elektrische bestelwagens bedroeg zo'n 1.400 stuks vorig jaar, wat 2% van de totale Belgische markt vertegenwoordigt. Dat hadden er meer kunnen zijn, mocht corona niet voor leveringsproblemen gezorgd hebben.

Ook zou een gunstigere fiscaliteit voor elektrische LCV's voor een extra push kunnen zorgen. Vandaag heeft de brandstofsoort geen enkele impact op de fiscale behandeling van een licht vrachtoertuig. Het enige voordeel dat je geniet, is een vrijstelling op de verkeersbelasting in Vlaanderen, maar dat brengt geen zoden aan de dijk: het gaat om een besparing van zo'n 100 à 150 euro per jaar.

Bedrijven die vandaag elektrische bestelwagens kopen of leasen, doen dat vooral om imagoredenen of vanuit de wil om maatschappelijk verantwoord te ondernemen. Het kan in sommige gevallen daadwerkelijk goedkoper zijn om elektrisch te rijden, maar veel hangt af van de kostprijs van de elektriciteit alsook het gebruik van de bestelwagen. De grootste potentiële kostenbesparing ten opzichte van diesel betreft de lagere onderhoudskosten.

KORT GETEST PEUGEOT 508 PSE:

OVER EIEREN EN OMELETTEN

Peugeot Sport Engineered boog zich over de Peugeot 508 om er een pittiger beestje van te maken. Ze vertrokken dit keer niet van de krachtigste benzineversie, maar van de Hybrid4-groep uit de 3008 om tot een systeemvermogen van 360 pk te komen. Het ziet er een heerlijk recept uit, maar wat je op je bord krijgt, smaakt toch milder dan verwacht.

TEKST EN FOTO'S: WWW.AUTONIEUWS.BE
KRIS VANDORMAEL



Het concept van de krachtige, resoluut sportieve plug-inhybride berline (en break) is niet nieuw. Kijk maar naar de Volvo S60/V60 Recharge Polestar Engineered. We onthielden van onze test met deze Zweed dat de meerwaarde vooral in de transmissie en de vollere koppelkromme zat en in mindere mate in de manueel verstelbare Öhlins-dempers. Wat we betreurden, was het gebrek aan elektrische pk's, waardoor de verbrandingsmotor steeds moet bijspringen zodra je enigszins tempo wilt maken.

Bij deze 508 Peugeot Sport Engineered liggen de kaarten gunstiger. De gekende 1.6-verbrandingsmotor levert hier 200 pk en wordt bijgestaan door niet één, maar twee elektromotoren. Vooraan zit een exemplaar van 110 pk, dat in de achtrapsautomaat werd verwerkt. Achteraan vind je een e-motor van 113 pk die geheel onafhankelijk van de andere werkt. Het resultaat is een virtuele 4x4 die 360 pk en 520 Nm levert, voldoende voor een sprint van nul naar honderd in 5,2 seconden.

OPGEKLOPT

De topsnelheid bedraagt 250 km/h, de kilometer vanuit stilstand doet hij in 24,5 seconden. Dat zijn cijfers die gezien mogen worden en vergelijkbaar zijn met die van de BMW M3 E46 uit 2002, om maar een referentie te noemen. Maar daar houdt de vergelijking op. Peugeot Sport Engineered moest immers van een heel ander stel ingrediënten vertrekken om tot dit prestatieniveau te komen. Dat is de tol van de ecologie en de economie. De hamvraag is natuurlijk of de ingenieurs erin geslaagd zijn om je



VRAAG EEN TESTRIT BIJ AUTOMOTIVE
GROUP, JOUW PEUGEOT SPORT
ENGINEERED EXPERTISECENTRUM

ONTDEK DE UNIEKE RIJERVARING
MET NEO-PERFORMANCE EN ERVAAR
ONMIDDELLIJK HET VERSCHIL




PEUGEOT SPORT ENGINEERED ///

NEW 508 PEUGEOT SPORT ENGINEERED

PIONEERING PERFORMANCE AGAIN

360 pk - 520 Nm - 46 g CO₂/km

 L/100 KM  G/KM 2,0 L/100 KM - 46 G/KM (VOLGENS DE WLTP-NORM)

Contacteer je verkooppunt voor alle informatie over de fiscaliteit van je wagen.

PEUGEOT BEVEELT TOTAL AAN  Geef voorrang aan veiligheid. Milieu-informatie [KB 19/03/2004] : www.peugeot.be

V.U.:

AUTOMOTIVE GROUP WAREGEM
TRANSVAALSTRAAT 1 (HOEK VUJSEWEG)
T 056/60 22 18
PEUGEOT.WAREGEM@AUTOMOTIVEGROUP.BE
CITROEN.WAREGEM@AUTOMOTIVEGROUP.BE

AUTOMOTIVE GROUP

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



WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE





zoveel kriebels te geven dat je je naar de dealer haast om een bestelbon te tekenen.

Waar hij absoluut hoge ogen mee gooit, is zijn onderstel. Rolneigingen worden prima ingedijkt, hij blijkt bijzonder wendbaar ondanks zijn massa en de grip is feilloos. De bochtenstabiliteit wordt nog versterkt door de achterwielen, die in Sport-stand voor een extra push zorgen als je de bocht uitacceleert. Het is overigens enkel in deze Sport-modus dat je over het volledige vermogen beschikt.

Het loopt allemaal als een trein als je hem bestuurt als een goede, sportief aangelegde huisvader. Leg je er echter de zweep op, dan word je geconfronteerd met inertie in de transmissie. Er gaat te veel tijd verloren tussen plankgas geven en vermogen krijgen van de verbrandingsmotor, die bovendien gaat huilen als de wind als je hem hoog in de toeren jaagt.

Er schoot me na deze korte test met de 508 PSE een herinnering te binnen. Tijdens het examen natuurkunde in mijn eerste jaar farmacie



(iedereen maakt fouten) zei de prof tegen mij: "Ge hebt de eieren, maar ge kunt er nog niet echt een omelet mee maken." Vrij vertaald: je weet wel hoe het moet, maar het resultaat is nog niet wat het moet zijn.

Wat ik daarmee bedoel in het kader van deze 508? Peugeot Sport Engineered had de basisingrediënten in huis om hier een resoluut sportieve bolide van te maken die hun naam en faam tot eer strekt, maar het lijkt alsof de bereiding nog niet helemaal op punt staat. De omelet is er wel, maar het is geen rijke smaakervaring. Het is dan ook geen sinecure om de vier componenten van de aandrijflijn – twee elektromotoren, een verbrandingsmotor en een automatische transmissie – perfect op elkaar af te stemmen.

Zijn we te streng in ons oordeel? Is ons referentiepunt misschien hoger dan dat van de gemiddelde autorijder? Het zou kunnen. Maar voor een creatie van Peugeot Sport Engineered die met veel poeha wordt aangekondigd, mogen we de lat hoog leggen. Je koopt dit product



immers niet om te cruisen, maar om te beulen. Niet continu, maar daar waar het kan. Bovendien is vraagprijs niet van de poes.

ECHTE PLUG-IN

Er zijn vijf rijmodi: Electric, Comfort, Hybrid, Sport en 4WD. Ze komen elk met hun eigen settings inzake koppelverdeling over de assen, stuurbeheersing, remenergierecuperatie, gasrespons en dempers. Zelfs in de sportiefste stand valt deze 508 best te gebruiken als daily driver. Wel hoor je vrij veel rolgeluiden.

De stoelen zitten prima en zijn standaard veelzijdig elektrisch verstelbaar. De rijhouding is ok, maar het PlayStation-stuurtje blijft toch onnatuurlijk aanvoelen.

Met zijn CO₂-uitstoot van 45 g/km en zijn batterij-inhoud van 11,7 kWh wordt deze Peugeot 508 PSE door de Belgische fiscus als echte hybride beschouwd. Hij is dus 100% aftrekbaar en biedt een rist andere fiscale voordelen. Peugeot claimt een elektrisch rijbereik van 42 kilometer. Dat hebben we niet kunnen checken, net zomin als het gemiddelde verbruik. Dat zal voor een meer uitgebreide test zijn.

Tot slot is er nog de prijs. Peugeot vraagt € 67.850 voor de berline en nog eens tweeduizend euro meer voor de break. Dat is zo'n € 17.000 meer dan de standaardversie (225 pk) en strookt met de sportieve positionering van het model enerzijds en met de positie van Peugeot zelf, dat zich wil profileren als een high-end generalist. Je zou je echter kunnen afvragen of er veel klanten rondlopen die bereid zijn om zoveel geld op tafel te leggen voor een niet-premiumauto. Ter vergelijking: de Volvo S60 Recharge Polestar Engineered kost duizend euro minder.

Is de 508 PSE een leuke auto om mee te rijden. Ja. Heeft hij uitstraling? Zeker. Is het de meest geslaagde creatie van Peugeot Sport Engineered? Daarover lopen de meningen uiteen. Het is in elk geval een nobele poging om sport met ecologie te doen rijmen, al levert dat hooguit een aanvaardbaar compromis op in plaats van een sensatiekanon.



MEER DAN 6000 TESLA SUPERCHARGERS OP MEER DAN 600 LOCATIES

Tesla heeft een nieuwe mijlpaal bereikt voor de continue uitrol van Superchargers door heel Europa met 6039 Superchargers op 601 locaties.

TEKST: WWW.AUTONIEUWS.BE - KRIS VANDORMAEL FOTO'S: TESLA



Toen de eerste Model S in Europa arriveerde in 2013 werd de eerste Supercharger in Noorwegen geïnstalleerd en toen Model X in 2016 werd geïntroduceerd, was dat aantal gegroeid tot 1.267. De leveringen van Model 3 begonnen in 2019 met in totaal 3.711 Superchargers in heel Europa. In de afgelopen twee jaar is de groei van het netwerk versneld om de mijlpaal van vandaag te bereiken, waardoor meer dan 2,4 miljard Supercharger-kilometers mogelijk

zijn gemaakt. Sinds de introductie van Model 3 hebben Tesla-eigenaren het equivalent afgelegd van meer dan 3.000 retourvluchten naar de maan of ongeveer 22 retourvluchten naar Mars met behulp van Europa's Superchargernetwerk. Tegenwoordig zijn Superchargers te vinden in 27 landen in Europa, inclusief onze meest recente uitbreiding naar Athene, Griekenland. In België zijn er 173 Superchargers en 14 locaties door het hele land.

Toen Tesla in 2013 het netwerk opende, bedroeg de gemiddelde grootte van een Superchargerlocatie zeven Superchargers. In de afgelopen jaren is dit toegenomen om de groeiende omvang van ons klantenbestand bij te houden. Tegenwoordig is onze grootste locatie in Europa Nebbenes, Noorwegen, met 44 supercharges, gevolgd door Rygge, NO (42) en Liertoppen, NO (40) en Oberhonnefeld, DE (40).





SLIM INVESTEREN AAN ZEE

+3,6%
jaarlijks
rendement



Residentie Le Roulis

Residentie Le Roulis situeert zich op een uitgelezen locatie in **De Panne**. De combinatie van zeezicht met de nabijheid van het levendige centrum verleent dit project extra charme. Het gebouw oogt eigentijds en tijdloos. De materiaalkeuze en het ontwerp focussen op uitstraling, onderhoudsgemak en wooncomfort. **Investeren vanaf €50.000.**

Zeedijk 3, De Panne | www.leroulis.be

85%
verkocht



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

Stay charged anywhere
you go in Europe

**600 LOCATIONS
6000 SUPERCHARGERS**

NEW LOCATIONS OPENING EVERY WEEK

TESLA



In de loop van de tijd zijn Superchargers sneller en efficiënter geworden, net als onze auto's. Het piekvermogen van de V2 Supercharger is opgewaardeerd tot 150 kW en On-Route Battery Warm Up is geïntroduceerd op onze auto's om ervoor te zorgen dat ze aankomen met de optimale temperatuur om op te laden, waardoor de gemiddelde oplaadtijd met 25% wordt verkort. Met de introductie van V3 Supercharging in Europa worden oplaadsnelheden tot 1600 km per uur gehaald.

De gebruikerservaring van de Supercharger wordt vaak bejubeld omdat het eenvoudig en betrouwbaar is. Eigenaren kunnen beschikbare Superchargers zien via hun navigatiesystemen aan boord en de auto kiest de optimale route en suggereert de beste oplaadopties om reistijden te minimaliseren. Van Noord-Noorwegen tot Zuid-Spanje, van Ierland tot Bulgarije, eigenaren kunnen emissievrij reizen en zorgeloos door Europa reizen dankzij het Superchargernetwerk voor naadloos elektrisch reizen.

Ga voor meer informatie over Supercharging naar:
www.tesla.com/supercharger en om zowel huidige als geplande locaties
te zien: www.tesla.com/findus

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



TOYOTA HYBRIDES



50% VAN UW REISTIJD ELEKTRISCH ⁽¹⁾
OPLADEN NIET NODIG
EN ECONOMISCH VOORDELIG

MONTANA

Mechelsesteenweg 26
1933 STERREBEEK
Tel : 02 731 58 64

PIETERS

Voorhout 53B
9190 STEKENE
Tel : 03 790 11 11

AUTOMOTIVE MECHELEN

Jubellaan 66
2800 MECHELEN
Tel : 015 20 20 20

1,3-6,0 L/100 KM | 29-135 G/KM (WLTP) | www.toyota.be

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

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

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

5 JAAR GARANTIE
TOT 10 JAAR BIJSTAND
TOT 10 JAAR HYBRIDE BATTERIJ

(2) Afgebeelde voertuigen met opties of accessoires. (1) Gemiddelde gebaseerd op een gemengd parcours (autostrade/stad), naargelang rijstijl, lading en externe factoren. Percentage gebaseerd op een testritcampagne van het Hybride Toyota-gamma in Frankrijk: "Les essais alternatifs" van Toyota Frankrijk (www.toyota.fr), cijfers vastgelegd op 15.03.2017: 48.503 testritten, 693.847 afgelegde kilometers, gemiddeld 54% van de reistijd afgelegd op elektriciteit i.e. zonder hulp van de benzinemotor. In het kader van deze testritten werd het voertuig uitgerust met een systeem dat o.a. de rijafstand en reistijd in elektrische modus, de gemiddelde snelheid, enz. meet. (2) 5 jaar gratis waarborg, Toyota Eurocare wegbijstand tot 10 jaar mits jaarlijks onderhoud in het erkende Toyota-netwerk. Verlengde dekking van de Hybride batterij tot 10 jaar mits jaarlijkse gratis check-up in het erkende Toyota-netwerk: aanbiedingen onder voorwaarden. Meer info op Toyota.be - Toyota.lu of bij uw erkend Toyota-verkooppunt in België of in het Groothertogdom Luxemburg.



COLUMN GAS.BE

TEST SKODA OCTAVIA CNG: DÉ MANIER OM ZUINIG TE RIJDEN?

Uiterlijk valt een Skoda Octavia Combi G-TEC in niets te onderscheiden van een “gewoon” model, buiten de discrete, specifieke badge op de achterzijde. Nochtans is deze auto helemaal anders omdat hij op gecomprimeerd gas of (Bio)-CNG rijdt. Daarvoor werd de 1.5 TSI-motor aangepast om te functioneren met deze “drogere” brandstof dan benzine. Maar liefst drie gastanks met een totale capaciteit van 17,7 kg werden onder de koffervloer geplaatst om zo min mogelijk ruimte in te nemen. Desondanks slonk de inhoud toch van 640 naar 495 liter. De Tsjech, die gewaardeerd wordt voor zijn genereuze binnenruimte, moet dus niet te veel inleveren op zijn praktische kanten die hem de lieveling van de fleetklanten maken, verre van.

TEKST: AANLEVERING ARTIKEL DOOR GAS.BE, LEES DE TEST OP GOCAR





GROTER DAN OOI

Met deze nieuwe generatie is de Octavia Combi sterk geëvolueerd en werd hij een maatje groter dan voorheen, met 22 mm erbij in de lengte en 15 mm extra in de breedte. Bovendien werd hij stijlvoller met een lijnenspel dat dicht aanleunt bij de Superb, het topmodel van Skoda. En vooral binnenin is de verbeterde kwaliteit het opvallendst. De harde, niet zo aantrekkelijke kunststoffen van in de oude versie verdwenen en werden vervangen door hoogwaardige materialen en een vloeiende en luchtige presentatie. Op het dashboard vind je twee zeer leesbare schermen: één voor het instrumentenbord en het andere voor het multimediasysteem. Helaas geeft Volkswagen, zoals vele constructeurs tegenwoordig, steeds vaker fysieke knoppen op ten gunste van de digitale bediening. En daar ligt het probleem, want ook voor eenvoudige handelingen is het noodzakelijk je ogen even van de weg af te wenden om naar het scherm te kijken. Jammer dat hier de veiligheid wordt opgeofferd ten gunste van een "clean" dashboard...

VERBAZEND ZUINIG

De Octavia G-TEC wordt nu enkel gecommmercialiseerd met de gerobotiseerde 7-traps DSG-versnellingsbak met dubbele koppeling, maar zal weldra ook beschikbaar zijn met een manuele zesversnellingsbak. Bij het tankstation is deze break net zo gebruiksvriendelijk als de diesel- of benzineversies. De twee vulopeningen (CNG en benzine) bevinden zich achter hetzelfde luikje. Om (Bio)-CNG bij te tanken is het noodzakelijk om het pistool aan de punt te schroeven, wat zeer vlot verloopt. De auto rijdt ook zeer stil, net als de benzineversie. Met 130 pk en 200 Nm koppel voor een totaalgewicht van 1.431 kg zijn de prestaties voldoende, zonder te verbluffen. Maar dit is ook niet de ambitie van deze Octavia, die vooral een verbazingwekkende soberheid toont. Met de 17,7 kg CNG aan boord kondigt Skoda een autonomie van ongeveer 500 km aan. Tijdens onze test haalden we ongeveer 450 km op een gemengd parcours. Tel daarbij nog de 150 km van de 9 liter tjes benzine aan boord en je krijgt een totaal rijbereik dat niet moet onderdoen voor een voertuig dat op traditionele brandstof rijdt.





BEPERKTE UITSTOOT

Naast de prijs van deze brandstof, is het grote voordeel van GNG dat het de uitstoot met 35 tot 40 % beperkt. Zo produceert de Octavia slechts 95g CO₂/km, wat zeer weinig is voor een break van deze omvang. De geleidelijke opkomst van biogas kan bovendien een echte game changer worden. Het is aanwezig in ongeveer 20% van de stations in België en wordt gemaakt van organisch afval, waardoor het zijn CO₂-voetafdruk bijna volledig neutraliseert! In deze omstandigheden wordt deze CNG-versie nog interessanter en milieuvriendelijker!



CONCLUSIE

De Octavia G-TEC is goedkoper dan de IV plug-in hybride en vormt een aantrekkelijk alternatief voor geëlektrificeerde voertuigen. Hij heeft een groter rijbereik dan een 100% elektrisch model en is ook efficiënter en zuiniger op lange trajecten dan een hybride. Dus waarom nog aarzelen?

TEST: AUDI Q3 SPORTBACK 45 TFSIE S LINE

ALS PLUG-IN PREMIUM MAG ZIJN

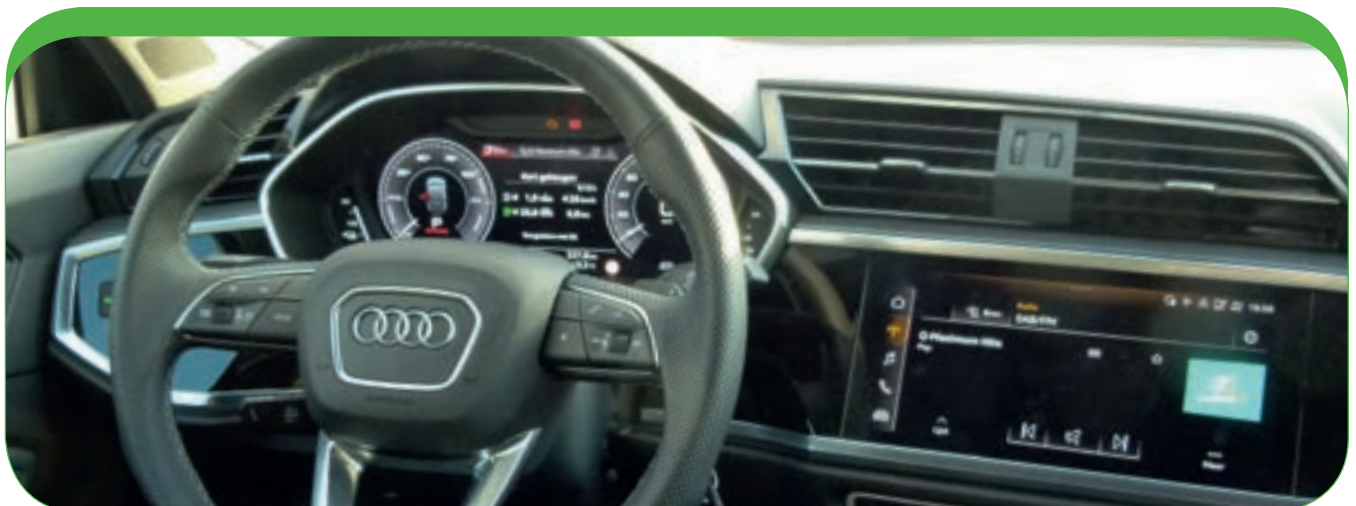
TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF

Bij Audi staan de letters Q voor het SUV-aanbod. Sinds kort is er van de middelgrote telg uit het gamma, de Q3, ook een sportback-afgeleide. En deze is nu ook verkrijgbaar met een plug-in hybride aandrijving.

Audi's herbergen in hun type-aanduiding niet langer de cilinderinhoud of het vermogen, al zou je in het geval van de 45 TFSie met wat verbeelding de link naar het vermogen wel kunnen maken. Het gecombineerd vermogen bedraagt 245 pk.. Aan de basis vertrekt deze combinatie van een 1.4 liter viercilinder met 150 pk, waar een elektromotor van 13 kWh aan gekoppeld wordt. Die elektromotor zit geïntegreerd in de zestraps S-tronic-versnellingsbak.

Het vermogen wordt enkel naar de voorwielen overgebracht, een vierwielaangedreven Quattro-variantie is niet beschikbaar.

In 7,3 seconden sprint onze Q3 naar 100 km/u. Geen sportcijfers, maar deze Audi is vooral een gezapige metgezel. Starten doe je nog steeds met de sleutel in het contact naast de stuurkolom en Sleutelloos starten en instappen is wel verkrijgbaar in optie (480,- €). En om hierop





verder te gaan, zoals gewoonlijk, de opties zijn talrijk en hierdoor loopt de prijs wel wat op. Gelukkig zijn de meesten daarvan gebundeld in pakketten, die de slok op de borrel wat verlichten. Maar toch komt de rekening aan het eind toch nog stevig uit. Onze testwagen tikte af op 62 070,- terwijl de basisprijs start vanaf 46 870,- voor de Sportback, die sowieso al 1500,- € duurder is dan de reguliere Q3.

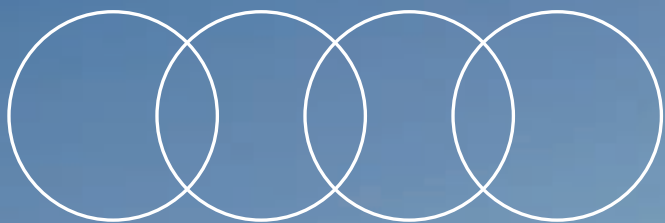
Maar naast het feit dat je hem naar wens kunt uitrusten, geniet je vooral van zijn hoogstaande afwerking en kwaliteit van de gekozen materialen. Zeker ook met het S-line interieur, waarbij de sportzetels prima steun bieden en de perfecte zithouding garanderen. Daarnaast

vindt je binnenin en op het infotainment makkelijk je weg en staat alles netjes waar het hoort. Een pluim ook voor de virtual cockpit met de GoogleMaps kaarten, die voor een correcte en snelle navigatietool zorgen.

Handig is zeker de aanduiding in het MMI-scherm waarbij je de verhouding tussen elektro- en benzinemotor kunt aflezen. Wij kwamen tijdens onze ganse testrit van meer dan 600 km op een verhouding van 53 procent voor de elektromotor uit. Knap werk.

En hiermee zijn wij aanbeland aan de rijbeleving en zuinigheid van dit geheel. Wij kunnen het niet genoeg benadrukken dat tussenin opladen

aangewezen is bij een dergelijke auto. Wie dit niet kan of niet wilt doen, gelieve zich tot conventionele aandrijvingsvormen te wenden. Audi geeft zelf een WLTP-elektrisch rijbereik op tot 61 kilometer. Wij haalden tot 44 kilometer. Maar vermits de combinatie tussen de 2 motoren perfect zijn werk doet, kun je een mooi gemiddeld verbruik scoren. Wij haalden een gemiddelde van 4.4 liter/100 km over onze ganse test. Wie voor zijn dagelijks woon-werkverkeer slechts 50 tot 60 kilometer per dag aflegt en tussenin kan opladen, zal zelfs een nulverbruik scoren. Bij een iets langere rit met iets meer gebruik van de benzinemotor aangewezen bent, kom je nog slechts aan verbruikscijfers tot 6 liter/100 km. Het overschakelen van de elektromotor naar de



Grensverlegger. Net zoals u.

De nieuwe 100% elektrische Audi Q4 e-tron



Blijven vooruitgaan en nieuwe doelen stellen. Dat is wat u en Audi typeert. En dat is wat de 100% elektrische Audi Q4 e-tron doet. Met de meest innovatieve technologieën zoals de **Augmented Reality head-up display** en de premium muziekervaring van het **SONOS** geluidssysteem. En dankzij een **rijbereik tot 520 km** (WLTP) verlegt hij ook uw grenzen.

Ontdek hem nu

17,0-19,9kWh/100KM ♦ 0G CO₂/KM (WLTP)

Contacteer uw Audi verdeler voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.

D'Ieteren  **GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.** Milieu-informatie (KB 19/03/2004): www.audi.be

* Het product '3 jaar garantie' is een product voorgesteld door Audi Import België. Meer informatie over de voorwaarden van deze garantie vindt u op www.audi.be. Model enkel ter illustratie en uitgerust met te betalen opties. V.U./Adverteerder: D'Ieteren n.v., Audi Import België, Maliestraat 50, 1050 Elsene - KBO-nummer 0403.448.140, rekeningnr. IBAN BE 95 0011 1122 5502.

Meer info



3 jaar
garantie*



De Audi Q3 Sportback 45 TFSIe combineert de gekende afwerkingskwaliteit van Audi met een uiterste efficiënte combinatie tussen de benzine- en elektromotor. Daardoor zorgt hij voor een verbruik dat vergelijkbaar of zelfs minder is dan een diesel met een grotere cilinderinhoud. Wat hem misschien toch ook interessant kan maken voor particulieren. Als je er tenminste het budget voor hebt, want zonder opties komt hij wat kaal over.



OVERZICHT

+

- combinatie elektro en benzinemotor
- hoogstaande afwerking
- verbruik

-

- sleutelloos starten niet standaard
- prijs met opties
- geen Quattro beschikbaar

hybride motor gebeurt met de aanduiding via een icoon op het dashboard. Verder komt de 1.4 liter vrij discreet voor de dag, enkel wanneer je wat meer toeren vraagt of gebruik maakt van de schakelpeddel aan het stuur, dringt hij wat meer door.

Naast de EV- en Hybrid-modus zijn er nog de Battery Hold en Battery Charge, in te stellen via de EV-knop op de middenconsole en dan de gewenste modus aan te tikken op het MMI-scherm. De Battery Hold zorgt ervoor dat de batterij het huidige peil houdt en de Battery Charge verhoogt dan weer het batterijniveau.

De diverse rijprofielen regenereren steeds wanneer de remkracht beperkt blijft tot 0.3 g, waardoor de vertragingen dus enkel eerst op de elektromotor gebeuren. Dit komt volgens Audi overeen met de meerderheid van de dagelijkse vertragingen. Pas wanneer het rempedaal harder ingetrapt wordt, worden de remschijven aangesproken. In de praktijk voel je dat niet echt, enkel wanneer je remt, zie je de batterijmeter op het dashboard "charge" aanduiden.

COOPSTROOM AUTODELEN VOOR EN DOOR BURGERS

Dat mobiliteit duurzamer moet beseffen we steeds meer. Onze mobiliteitsbehoeften veranderen echter niet, en zo blijft een eigen wagen bezitten nog steeds de norm. Maar wat als je een auto kan gebruiken waar en wanneer je die nodig hebt, zonder die te moeten bezitten? Autodeelaanbieders, zoals het coöperatieve CoopStroom, bieden het antwoord.

TEKST EN FOTO'S: COOPSTROOM

WAAROM AUTODELEN?

Autodelen wint aan terrein. Steeds meer mensen kiezen voor een deelwagensysteem en het aanbod aan verschillende aanbieders groeit ook langzaam maar zeker. Dat is ook logisch, want autodelen biedt heel wat voordelen—zowel voor het milieu als voor jezelf.

Om met het milieu te beginnen kan het delen van volledig elektrische auto's bijdragen tot een aanzienlijke vermindering in CO₂-uitstoot. Eén derde van alle uitstoot van broeikasgassen komt namelijk van mobiliteit en transport. Door minder wagens in omloop te hebben en meer elektrisch te rijden wanneer het dan toch nodig is kunnen we de CO₂-uitstoot van mobiliteit doen dalen en de lucht in onze steden gezonder maken. Een elektrische auto stoot namelijk niks uit, vooral wanneer hij zijn stroom haalt uit hernieuwbare

energie zoals zonnepanelen, en studies tonen aan dat een goed gebruikte deelwagen de productie van drie gloednieuwe wagens vermijdt.

Naast de voordelen voor het klimaat zal overstappen op autodelen voor het grootste deel van de automobilisten goedkoper uitkomen dan het bezitten van een eigen wagen. Zo vergeet men al snel dat een auto op je oprit zo'n 500 euro per maand kost—of die nu rijdt of stilstaat. Daardoor heeft de eigenaar van die wagen vaak de reflex om de auto zo vaak mogelijk te gebruiken, want de investering moet renderen. Autodelers, daarentegen, betalen doorgaans enkel voor het gebruik. Op die manier zijn ze niet alleen goedkoper af, ze worden ook nog eens gemotiveerd om waar mogelijk te kiezen voor alternatieve vervoersmiddelen.



AUTODELEN MET COOPSTROOM

CoopStroom wil het milieu en de burgers een handje toesteken met zijn deelwagensysteem. Deze energiecoöperatie uit het Brugse combineert het uitbaten van een aantal zonnepaneelinstallaties met een vloot van zuiver elektrische deelwagens. Zo worden de auto's zoveel mogelijk opgeladen met zelfgeproduceerde, volledig hernieuwbare stroom via een rechtstreekse laadpaal tussen zonnepaneel en deelwagen. Daarnaast liggen de zonnedaken vaak bovenop stadsgebouwen of bedrijven, die eveneens meegenieten van de elektriciteit die door de installatie opgewekt wordt. Zo compenseert CoopStroom ook voor die auto's die toch langs het reguliere elektriciteitsnet opgeladen worden.

Als coöperatie in hart en nieren is burgerparticipatie één van de kernwaarden bij CoopStroom. Zo is het bedrijf helemaal in handen van burgers, vertrouwt het voor zijn werking grotendeels op vrijwilligers en wordt eventuele winst uiteindelijk aan de coöperanten uitgekeerd. De enige instapkost voor het autodeelsysteem van CoopStroom is dan ook één aandeel van 250 euro, een eenmalige kost die je aan het einde van de rit terugkrijgt met eventuele dividend. Zo ben je als CoopStroom-rijder toch nog voor een deel eigenaar van het wagenpark dat je gebruikt.

CoopStroom biedt momenteel 25 deelwagens aan, verspreid over 10 steden en gemeenten. Het grootste deel van het wagenpark bevindt zich



in West-Vlaanderen met uitzondering van één wagen in Eeklo. Op heel wat locaties, zoals in Brugge, Torhout of Harelbeke, staan meerdere auto's van verschillende modellen. Zo heb je met CoopStroom autodelen toegang tot gezinswagens of stadswagens maar kan je tegen hetzelfde tarief ook bestelwagens of personenbusjes gebruiken. Allemaal volledig elektrisch, uiteraard.

TOEGANG TOT DEELWAGENS OVER HEEL VLAANDEREN

Naast de eigen deelwagens in West-Vlaanderen en het Meetjesland kunnen CoopStroomers gebruik maken van wagens op heel wat meer locaties. De Vlaamse coöperaties voor energie hebben namelijk hun krachten gebundeld in het CEDAN-netwerk, een overeenkomst die toelaat dat alle aandeelhouders van burgercoöperaties toegang krijgen tot alle deelwagens die zij aanbieden.

Daardoor kan een gebruiker van CoopStroom via dezelfde applicatie en aan hetzelfde tarief rijden met de deelwagens van Partago. Deze coöperatie hanteert dezelfde principes van burgerparticipatie en elektriciteit, en biedt zo'n 80 auto's aan in onder andere Gent, Leuven, Brasschaat en Mortsels. Zo verzekert dit netwerk een spreiding over heel Vlaanderen met meer dan 100 deelwagens.

STARTEN MET COOPSTROOM

Geïnteresseerden die zich willen aansluiten bij CoopStroom doen dit door ten minste één aandeel van 250 euro te kopen via www.coopstroom.be. Deze eenmalige kost dient als waarborg en wordt dus gewoonlijk bij het uitschrijven volledig terugbetaald. Na het aankopen van een aandeel kan men zich aanmelden bij het autodeelsysteem via de website of door te mailen naar autodelen@coopstroom.be. Daarna betalen gebruikers enkel voor de kilometers die ze rijden en de tijd waarvoor ze de deelwagen reserveren. Gebruik je de auto niet, dan betaal je dus ook niets.



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 RENAULT ARKANA

van nature hybride



€ 25 275 vanaf
btwi

4,9 - 6,1 l/100 km · 111 - 138 g CO₂/km (WLTP)

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

* nieuwe Renault arkana zen toe 140 edc. aanbevolen basiscatalogusprijs van € 28 600 min korting van € 2 575, min recyclage premie van € 750, aanbieding voorbehouden aan particulieren bij aankoop van het betreffende nieuwe Renault model van 01/06/2021 tot en met 30/06/2021. info en voorwaarden op renault.be. afgebeeld model: nieuwe Renault arkana r.s. line toe 140 edc. aanbevolen catalogusprijs opties inbegrepen: € 34 090 btw. adverteerder: Renault België-Luxemburg n.v. (invoerder), bergensesteenweg 281, 1070 rpr brussel, btw be 0403.463.679 - iban be76.0017.8828.2195.

Renault verkiest 

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

 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

 renault.be

