



# ecocomBIEL

UW MAGAZINE OVER PASSIEVOL RIJDEN MET ELEKTRISCHE, HYBRIDE EN ALLE ANDERE ECO-VOERTUIGEN 27

## Kia EV6

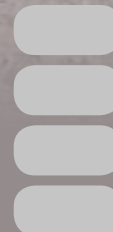
De Kia EV6 biedt een nieuw soort elektrische rij-ervaring



BEDRIJFS  
WAGENS  
Pg 24



LEASING TOPPERS  
Pg 46



FIAT NEW 500  
Pg 72

EQA

# THIS IS FOR A NEW GENERATION.

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



17,8 - 19,1 kWh/100 KM · 0 - 0 G/KM CO<sub>2</sub> (WLTP).

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



# CNG: de voordeligste manier om groener te rijden.

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

Ontdek alle voordelen op  
[cng.dats24.be](https://cng.dats24.be)

**DATS 24**

**COLRUYTGROUP**



# Nieuwe ID.4 GTX

## Duurzaam én 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 100km/u in 6,2 seconden, geen lokale CO<sub>2</sub>-uitstoot, vierwielaandrijving... De nieuwe ID.4 GTX is sportief als een GTI, comfortabel als een SUV en duurzaam als een ID.

Ontdek hem bij uw Volkswagen-concessiehouder.  
Of vraag een testrit op [volkswagen.be](http://volkswagen.be).



**WINNER**  
**2021 WORLD CAR AWARDS**  
**WORLD CAR OF THE YEAR**

16,8 - 20,7 kWh/100KM - 0 G/KM CO<sub>2</sub> (WLTP)

D'leteren  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. Milieu-informatie (KB 19/03/2004): [volkswagen.be](http://volkswagen.be)  
Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.

[volkswagen.be](http://volkswagen.be)



**06-AVERE EN EV BELGIUM GAAN SAMEN VERDER ALS EV BELGIUM 08-BIOMETHANISERING  
 MAAKT DUURZAAMHEID LANDBOUW MOGELIJK 12-WATERSTOF TANKEN WORDT  
 EENVOUDIGER 14-CLEANTECH-BEDRIJF SMAPPEE GAAT VOOR DYNAMISCH ENERGIEVERBRUIK  
 16-CLEANTECH-HUB SNOWBALL PIONIERT MET EEN SLIM LAADPLEIN 18-CERTIPOWER MAAKT  
 SLIM LADEN VOOR IEDEREEN MOGELIJK 20-DE 5 GEBODEN VAN HET BELGISCHE POWERDALE  
 22-DE IMPACT VAN ELEKTRISCH RIJDEN 24-GREEN VAN MEN 29-FIAT ELEKTRIFICEERT DE LAST  
 MILE MET DE E-DUCATO 32-TEST: OPEL VIVARO-E INNOVATION 34-TEST: MAXUS EDELIVER9  
 36-VOLKSWAGEN E-CRAFTER 41-MERCEDES START ZIJN GAMMA EV-TRUCKS MET DE EACTROS  
 42-MERCEDES-BENZ CONCEPT EQT 44-POPULAIR IN LEASING 48-STROMER INTRODUCEERT  
 WAAIER AAN NIEUWIGHEDEN 52-HET GEËLEKTRIFICEERDE GAMMA VAN JAGUAR EN LAND  
 ROVER 56-RENAULT MÉGANE E-TECH ELECTRIC 60-TEST: TOYOTA RAV4 PLUG IN HYBRID 62-  
 TEST: KIA SORENTO PHEV 64-TEST: RENAULT ARKANA E-TECH HYBRID 66-DE KIA EV6 BIEDT  
 EEN NIEUW SOORT ELEKTRISCHE RIJ-ERVARING 72-DE FIAT NEW 500 3+1 COMBINEERT  
 TYPISCH ITALIAANSE GLAMOUR EN DESIGN MET VERBLUFFENDE FUNCTIONALITEIT EN 10/10  
 VOOR ENERGIE-EFFICIËNTIE! 74-TEST: BMW 520E 76-DUBBELTEST: AUDI Q4 40 E-TRON EN 50  
 E-TRON QUATTRO 78-TEST: NISSAN QASHQAI 158PK MILD HYBRID TEKNA+ 82-TEST: NISSAN  
 LEAF E+ - 86-TEST: VOLVO XC40 P8 RECHARGE 88-NIEUWE OPEL GRANDLAND 92-DUIJS  
 AUTOSALON VERRAST 96-TEST: LEXUS UX300E PRIVILEGE LINE 100-PORSCHE TAYCAN RIJDT  
 OP CONTINENTAL BANDEN 102-TEST: AUDI RS E-TRON GT 105-TEST: SKODA OCTAVIA COMBI IV**

**JAARGANG 7, NOVEMBER 2021, NUMMER 27** | Eco Mobil Magazine is voor alle personen met interesse in elektrische, hybride of andere niet-benzine & diesel aangedreven voertuigen | OPLAGE: 26.000 ex (waarvan 35% FR) | FREQUENTIE: driemaandelijks | WEB: [www.eco-mobiel.be](http://www.eco-mobiel.be) | HOOFDREDACTEUR: Erik De Ridder – e-mail: [edr@eventbox.be](mailto: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 | Ine Vanbesien – tel.: 0472 90 06 17, e-mail: [iv@exclusief.be](mailto:iv@exclusief.be), | SECRETARIAAT & TRAFFIC ADVERTENTIES: Hilde De Ridder – tel.: 09 228 22 84, email: [hilde@hdr.be](mailto: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](mailto:hilde@hdr.be)



## EV BELGIUM - COLUMN: **AVERE EN EV BELGIUM GAAN SAMEN VERDER ALS EV BELGIUM**

De sector van de elektrische mobiliteit groeit snel. En dan mag het niet verbazen dat de federatie voor elektrische mobiliteit, AVERE Belgium, en de grootste Belgische community van EV rijders dat allebei ook doen. De stap naar meer samenwerking tussen deze twee was dan ook een logische keuze. EV Belgium wordt geïntegreerd in AVERE Belgium, de twee gaan samen verder onder de naam EV Belgium.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE



**EV Belgium**

@EVBelgie - Non-profitorganisatie

Groep bezoeken

EV Belgium is de federatie van de elektrische mobiliteit in België. EV Belgium accelereert de uitrol van zero emissie mobiliteit door de leveranciers van producten en diensten in dit segment te verenigen met de gebruikers ervan.  
<https://www.ev.be/> - <https://www.ev.be/fr>



### WIE DEED WAT?

AVERE Belgium mocht als sectorfederatie onlangs het 50e lid verwelkomen. De leden van AVERE Belgium zijn lang niet alleen maar producenten van elektrische wagens of laadpalen, maar ook steeds meer bedrijven die software en hardware ontwikkelen om bijvoorbeeld aan energiemangement te doen, en bedrijven die innovatieve oplossingen aanbieden mbt tot batterijen. Hieruit blijkt dat EV mobiliteit stilaan een volledig autonoom ecosysteem is geworden, waarin steeds meer professionele aanbieders van producten en diensten samenwerken om zo steeds betere oplossingen aan te bieden aan de EV rijders. AVERE Belgium trad als federatie op als vertegenwoordiger van de sector.

EV Belgium is op zijn beurt een snel groeiende gebruikersvereniging, die EV rijders wil samenbrengen, en de kans geeft om ervaringen uit te wisselen. Momenteel heeft EV Belgium meer dan 2000 actieve leden op platformen als facebook en linkedin. Hier zijn zowel ervaren EV-rijders als nieuwkomers actief, die elkaar bijstaan met raad en daad over alles wat betrekking heeft op elektrische mobiliteit.

### SAMEN STERKER

Jochen De Smet, die voorzitter was van AVERE Belgium, wordt meteen ook de eerste voorzitter van EV Belgium, en reageert enthousiast. De Smet: "Voor de uitrol van elektrische mobiliteit in België is deze samenwerking uitermate belangrijk. Gebruikers en leveranciers van diensten en producten zullen nauwer gaan samenwerken om deze transitie naar zero emissie mobiliteit succesvol te realiseren. De bedrijven van deze jonge sector willen de komende jaren snel groeien om deze transitie kwalitatief en professioneel te kunnen aanpakken."

Ook bij EV Belgium zijn ze opgetogen over de nieuwe samenwerking. Wim Broos van EV Belgium zegt: "Hier zit echt muziek in. We koppelen de praktijkervaringen van de EV rijders met de snelle ontplooiing en innovaties van bedrijven in België. EV Belgium wordt meer dan ooit het kenniscentrum rond elektrisch rijden."

Het spreekt voor zich dat beide partijen alleen maar voordeel kunnen hebben aan het bundelen van de krachten, zeker nu elektromobiliteit een steeds belangrijkere rol gaat spelen. De EV rijders hebben door de integratie in AVERE een nauwere link met de bedrijven die oplossingen voor elektrisch rijden aanbieden, waardoor hun ervaringen sneller een weg zullen vinden naar de sector. Omgekeerd krijgt de sector er door de integratie EV Belgium toegang tot een grote groep gebruikers, waardoor ze hun producten makkelijker zullen kunnen aanpassen aan de noden van de consument.

### EN DE TOEKOMST?

Begin 2021 reden er in België 42737 elektrische wagens. Dat dit cijfer in de toekomst fors zal stijgen is een certitude waar enkele belangrijke factoren een rol spelen. Zo zullen er de volgende jaren steeds meer (betaalbare) elektrische wagens beschikbaar zijn, zal de laadinfrastructuur fors verbeteren, en mag ook worden verwacht dat de wagens zelf nog beter zullen worden, waardoor veel vooroordelen mbt elektrisch rijden zullen verdwijnen. Ook de nieuwe wetgeving rond bedrijfswagens, waardoor een elektrische bedrijfswagen vanaf 2026 een stuk voordeliger zal zijn, zal de verkoop ten goede komen.

Ramingen gebaseerd op de huidige verdeling van het wagenpark tussen bedrijfswagens en wagens van particulieren en zelfstandigen, wijzen uit dat er in 2030 wellicht meer dan anderhalf miljoen elektrische wagens zullen rijden in België. Om deze allemaal te kunnen opladen worden er momenteel ook forse inspanningen geleverd door de aanschaf van een laadpaal zowel voor particulieren, bedrijven als steden en gemeenten aantrekkelijk te maken. Op vandaag zijn er 12023 traaglaad laadpunten in België en

783 snelladers. Samen zijn dit 12 806 laadpunten. De verwachting is dat er tegen 2030 in het laagste scenario ongeveer 160.000 laadpunten zullen beschikbaar zijn, in het meest positieve scenario zouden er meer dan 200.000 laadpunten zijn in België.

### MEEGROEIEN MET DE SECTOR.

Als mag worden verwacht dat er op minder dan 10 jaar tijd, meer dan dertig keer zoveel elektrische wagens zullen rijden, is het niet meer dan logisch dat er ook steeds meer bedrijven zullen zijn die producten en diensten zullen aanbieden voor EV rijders. EV Belgium kan dan ook verwachten dat er steeds meer professionele leden de weg naar de sectorfederatie zullen vinden als spreekbuis en gezamenlijke belangenvereniging.

Het gebruikersplatform van EV Belgium kent momenteel een gestage groei. Dat het platform nu reeds meer dan 2000 leden telt, met een elektrisch wagenpark van iets meer dan 40.000 voertuigen, toont aan dat de EV-rijder makkelijk de weg naar het platform weet te vinden. Het potentieel van de community is dan ook zeer groot, wetende dat het aantal EV-rijders exponentieel zal toenemen. Omdat beginnende EV-rijders, en mensen die een elektrische wagen willen aanschaffen dikwijls op zoek zijn naar gebruikerservaringen en tips over deze voor hen nieuwe vorm van mobiliteit, is de meest voor de hand liggende keuze dat ze daarvoor terecht komen bij het grootste platform dat zielsverwanten verenigt. Door de samenwerking met AVERE Belgium, waardoor er een rechtstreekse link is met de sector, zullen ze bij EV Belgium een platform vinden dat hun perfect op weg zal zetten naar een vlotte, veilige en professionele overstap naar de nieuwe manier van rijden.



COLUMN GAS.BE

# BIOMETHANISERING MAAKT DUURZAAMHEID LANDBOUW MOGELIJK

In Taverneux heeft een familiaal landbouwbedrijf een biomethanisatiestation gebouwd. Een primeur in Wallonië die volledige energieonafhankelijkheid garandeert: elektriciteit, warmte en Bio-CNG.

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







Eric Jonkeau en zijn zoon Pierre-Olivier runnen een boerderij op enkele kilometers van Houffalize. De twee mannen zijn eigenaar van 150 melkkoeien, 200 vleesrunderen en talrijke varkens en schapen. Ze zijn voortdurend op zoek naar ideeën om hun bedrijf verder te ontwikkelen. En het laatste idee is nogal ongewoon voor een boerderij: zelf Bio-CNG produceren.

### DOORZETTERS

“Mijn vader droomde altijd al van biomethanisatie om onze machines met gas te kunnen aandrijven,” legt Pierre-Olivier Jonkeau uit. “In 2017, op de landbouwbeurs van Nantes, ontdekte hij een nieuwe methanisatietechniek. Na alle aspecten (kosten, infrastructuur, afzetmogelijkheden) te hebben bestudeerd, besliste hij de sprong te wagen.” Het proces verliep echter moeizamer dan verwacht, omdat dit volledig nieuwe systeem de banken en het Waalse Gewest, die aanvankelijk niet in het project geloofden, geen vertrouwen kon inboezemen. Eric Jonkeau gaf echter niet op en in oktober 2019 zou zijn biomethanisatiestation operationeel zijn.

### TERUGWINNING VAN AFVAL

In de praktijk worden de mest en de drijfmest van het bedrijf verzameld in grote tanks die worden verwarmd tot een temperatuur van veertig graden. De bacteriën die van nature in dit organisch afval zitten, beginnen dan te werken en produceren methaan dat uiteindelijk in een tank wordt opgeslagen. Een warmtekrachtkoppeling produceert ongeveer 250 kWh aan elektriciteit voor de behoeften van de boerderij, en 270 kW/u aan warmte wordt gebruikt om de vergister te verwarmen, maar ook de drie huizen van de familie, een 14-persoons gastenverblijf en de melkstal. “We schatten dat we zo ongeveer 30.000 liter stookolie per jaar besparen voor de hele boerderij. Bovendien hebben wij een zuiveringsinstallatie geïnstalleerd om Bio-CNG te produceren voor onze terreinwagens en onze bestelwagens. Wij hebben ook een veevoeder gekocht en zullen binnenkort een trekker testen, die beide op CNG lopen. We zijn dus volledig zelfvoorzienend qua energie.”

### OPRICHTING VAN EEN STATION

In de plannen van de Jonkeaus zat ook een heus Bio-CNG-tankstation. Dat is ondertussen realiteit want operationeel sinds begin augustus. Er kunnen ongeveer twintig auto's per dag gaan tanken, en het station trekt ook voorbijkomende vrachtwagens aan die in deze voor de rest slecht bediende streek blij zijn dat ze kunnen tanken. "Steeds meer mensen uit de streek tonen belangstelling voor deze lokaal geproduceerde brandstof," vervolgt Pierre-Olivier Jonkeau. "We zullen zien hoe de activiteiten van ons station zich de komende jaren ontwikkelen en wij denken er ook over biomethaan in het gasnet te injecteren."

### BIOMETHANISERING MAAKT DUURZAAMHEID LANDBOUW MOGELIJK

Voor Didier Hendrickx, woordvoerder van Gas.be, is het biomethaniseringsproces dat gekoppeld is aan een CNG-station waarmee de familie Jonkeau in België pionierde, een realiteit die rentabiliteit en decarbonisatie combineert. In ons land maakt biomethaan eindelijk een belangrijke ontwikkeling door: "Op dit moment zijn er 190 productielocaties in het land. Ons doel", legt Didier Hendrickx uit, "is de injectie van dit biogas, gezuiverd tot biomethaan, in het gasnet te ontwikkelen. Eind september zullen wij vijf vestigingen hebben, waarvan drie in Wallonië, in Sombreffe, Quevy en Les Bons Villers. Tegen 2030 verwachten we 10 terawatt biomethaan in het netwerk te hebben opgenomen."





### VEEL VOORDELEN

Innoverende projecten zoals de biomethaniseringsinstallatie op het landbouwbedrijf van Jonkeau zijn in vele opzichten van groot belang. "Het belang van dit soort installaties is de valorisatie van biomethaan in gebieden die niet over een gasaansluiting beschikken. Bovendien kan op die manier rekening worden gehouden met plaatselijke ontwikkelingen en kan de duurzaamheid van de landbouw op een nieuwe en rendabele manier worden bevorderd." Biomethanisering, met zijn vele toepassingen op het gebied van elektriciteit, warmte en brandstof, past perfect in het huidige milieubeleid, aangezien het gebruik van biogas de CO<sub>2</sub>-uitstoot drastisch beperkt tot bijna nul en zo bijdraagt tot de klimaatdoelstellingen.

"Het voorbeeld van de Jonkeau-boerderij toont aan dat dit soort initiatief een aanwinst is voor een landbouwer. Je moet gewoon de sprong durven wagen."

### MOBILITEITSOPLOSSING

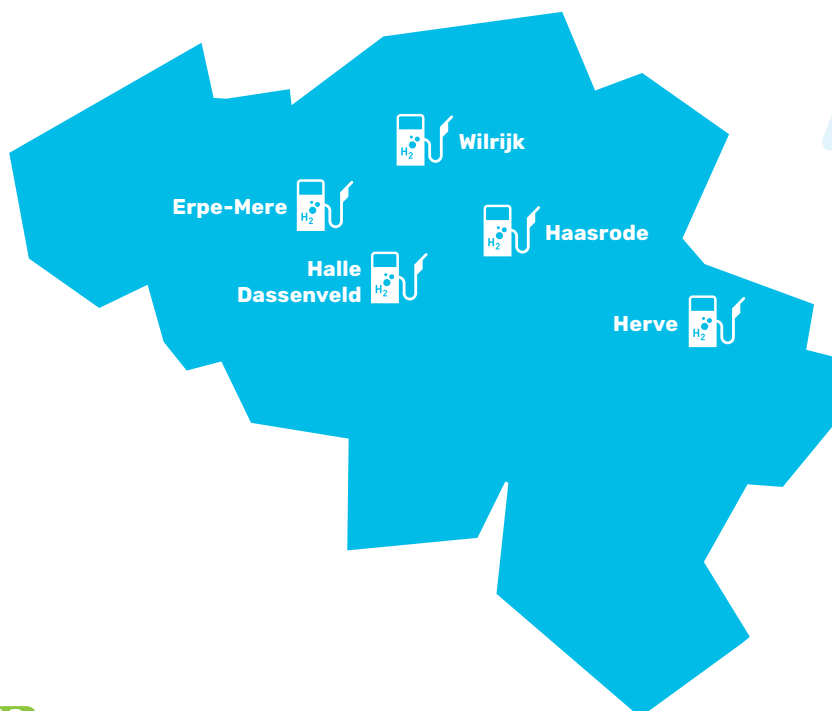
Voor Didier Hendrickx is biomethanisering ook een duidelijke boodschap aan de autoconstructeurs en de overheid: "Om de mobiliteit koolstofvrij te maken, is er niet één technologische oplossing voor nodig. Bio-CNG en dus de injectie van biomethaan in het net bewijzen dat er wel degelijk alternatieven bestaan en dat deze efficiënt en perfect ontwikkeld zijn. Ze zijn ook onmiddellijk beschikbaar."

# Waterstof tanken wordt eenvoudiger

En de keuze voor een waterstofwagen dus ook, want DATS 24 voegt de komende tijd een waterstofpomp toe aan 4 van zijn bestaande tankstations. Zo zal het totale aantal waterstofstations van de brandstofspecialist van Colruyt Group op 5 tankstations komen.

## Dezelfde gewoontes

De duurzame voordelen van rijden op waterstof ken je vast al: volledig emissievrij, een groot rijbereik en een onuitputbare brandstofbron. Een bijkomende troef is dat je geen aanpassingen moet doen aan je infrastructuur én je bij het tanken niets aan je gewoontes hoeft te veranderen. Net als bij traditionele brandstoffen en CNG ga je naar een tankstation en vul je de tank met een pistool. Dat duurt enkele minuten en daarna rij je gewoon verder naar je bestemming. Vlot, vertrouwd en zo klaar. Nu er meer tankstations met een waterstofpomp bijkomen, wordt de keuze voor een wagen op H<sub>2</sub> makkelijker.



waterstof tank je snel en eenvoudig bij DATS 24.

## Ontdek waterstofwagens via een leaseaanbod

27 | ECO MOBIEL

De missie van DATS 24 is om duurzamere alternatieven voor benzine en diesel breed beschikbaar te maken. Zodat jij de keuze hebt om over te stappen naar CNG, elektrisch of waterstof wanneer je wil. Daarom bieden we samen met ALD Automotive, Hyundai en Toyota een leaseaanbod voor professionals aan.

### Leaseaanbod voor professionals:

- Hyundai Nexo of Toyota Mirai
- Leasecontract van 4 jaar (20.000 km/jaar)
- DATS 24-tankkaart voor al onze tankstations
- Maandelijks kosteloos overzicht van de tankbeurten

Meer weten over het leaseaanbod? Ga naar [waterstof.dats24.be](https://waterstof.dats24.be)

Of je kiest voor waterstof, elektriciteit of een ander alternatief gaat over wat de beste technologie is. Wij hebben de indruk dat we tot een combinatie van technologieën zullen komen. (Jef Colruyt)

## Waarom DATS 24 en Colruyt Group geloven in waterstof

DATS 24 en Colruyt Group, waarvan we deel uitmaken, geloven dat waterstof een sleutelrol speelt in de transitie naar 100 % groene mobiliteit. Daarom stapten we ook mee in een aantal internationale projecten die het waterstofnetwerk verder uitbreiden in o.a. de Benelux. Als we er als maatschappij en industrie in slagen om waterstof, elektrisch, CNG en bio-CNG samen in te zetten in vervoer en logistiek, zetten we een cruciale stap naar een wereld met zuiverdere lucht en een zich herstellend klimaat.

### Op zoek naar de essentie van waterstof voor mobiliteit?

Ontdek de nieuwe startersgids.

- Waar komt waterstof vandaan en waarom kan het voor 100 % groene mobiliteit zorgen?
- Hoe wordt waterstof vandaag al concreet ingezet binnen mobiliteit?
- Wat ervaren Colruyt Group en DATS 24, met bedrijfswagens op waterstof en geïntegreerde tankstations?

Download de startersgids op [waterstof.dats24.be](https://waterstof.dats24.be) en kom het te weten!



# CLEANTECH-BEDRIJF SMAPPEE GAAT VOOR DYNAMISCH ENERGIEVERBRUIK



Smappee is een Belgisch bedrijf met één doel voor ogen: zijn klanten wereldwijd efficiënter met energie laten omgaan. Het bedrijf ademt dan ook efficiëntie, van hun productengamma tot hun innovatieve thuisbasis in Harelbeke. In het kader van de partnership met EcoMobiël Magazine gingen wij in gesprek met PR-Manager Delphine Van Hoecke.

TEKST: JORAM VAN ACKER  
FOTO'S: SMAPPEE

## EFFICIËNTER WONEN EN RIJDEN

Het Smappee-verhaal begint namelijk met bewustwording, gaat Delphine verder. "In essentie voorzien wij energiemanagementsystemen die het totale verbruik van een gebouw, dus zowel van elektriciteit als van gas of water, in de gaten houden." De Smappee-monitoren verzamelen dan heel wat data die je toelaten om het verbruik aan te sturen. "Dit gaat nog heel wat dieper dan gewoon het totale verbruik van het gebouw," vult ze aan: "het energiemanagementsysteem laat je bijvoorbeeld toe om het verbruik van verschillende apparaten te analyseren om te bepalen wanneer je een apparaat het best gebruikt of zelfs welke apparaten te veel verbruiken en dus aan vervanging toe zijn."

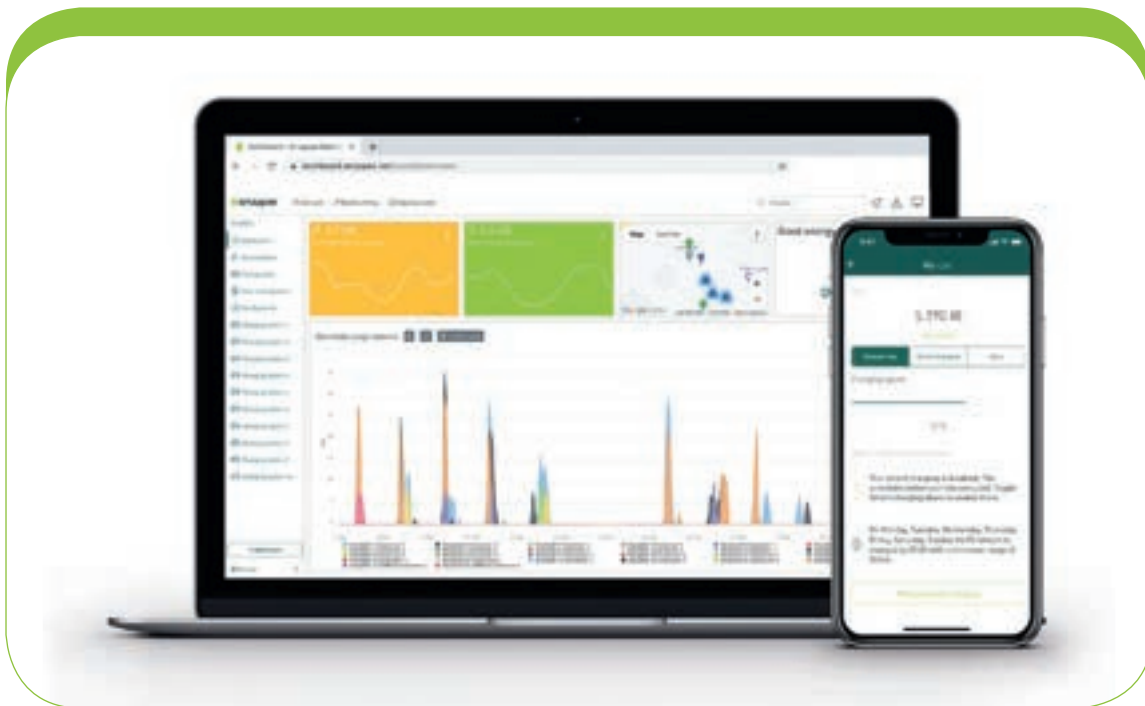
Daarnaast is het Smappee-systeem ook modulair, wat toelaat om heel wat andere energieverbruikers of -opwekkers te linken. "Zo is de combinatie van een energiemanagementsysteem met zonnepanelen populair, omdat je dankzij de gebruiksvriendelijke Smappee-app en het dashboard kunt beslissen wanneer en voor welk apparaat je overtollige zonne-energie zult gebruiken, of net op basis van de verbruiksdata kunt bepalen hoeveel zonnepanelen je moet plaatsen," legt de PR-Manager uit. "Daarnaast voorzien we onze eigen laadpunten, want ook elektrische wagens zijn in zekere zin grootverbruikers." Zo kan een klant zijn of haar energienetwerk

## SMAPPEE EN SNOWBALL

Dat efficiënt energiemanagement hand in hand gaat met het klimaat, dat is Smappee niet ontgaan. Al sinds 2012 brengt dit cleantech-bedrijf systemen op de markt die hernieuwbare energie van zonnepanelen kunnen doseren om zo enkel grijze stroom te gebruiken wanneer het echt nodig is. Dat komt niet alleen het milieu maar ook de portemonnee van de klant ten goede. "Want waarom zou je die gratis energie wegslijten als je ze ook kunt gebruiken door slim te plannen," verklaart Delphine Van Hoecke.

Die hoofdgedachte vinden we ook terug bij Snowball, een cleantech-hub in Harelbeke en hoofdkantoor van Smappee. "Snowball is een intelligent gebouw voorzien van de nieuwste technologie met als doel om zijn impact op het milieu zo veel mogelijk te beperken," legt de PR-Manager uit. "Zo vinden we bijvoorbeeld zonnepanelen op het dak, een opslagbatterij om overtollige zonne-energie op te slaan, een ondergrondse ijsbuffer die het gebouw verwarmt en koelt en 50 laadpunten voor elektrische auto's op de parking." Met al die technologie aan boord is er nood aan slim energiemanagement dat het verbruik en de productie optimaal op elkaar afstemt en energie-efficiëntie en zelfvoorziening optimaliseert.





combineren tot één ecosysteem waarin alles door de slimme Smappee-technologie aangestuurd wordt.

Smappee biedt deze energiemanagementoplossingen aan voor zowel particulieren als bedrijven. Het cleantech-bedrijf werkt samen met een aantal erkende installateurs die het energiemanagementsysteem dan kunnen voorstellen aan hun klanten. Daar hebben ze voldoende argumenten toe, aldus Delphine



Van Hoecke. “Een onafhankelijke studie heeft aangetoond dat een energiemanagementsysteem op zich al voor een besparing van 12% zorgt wanneer gebruikers inzicht krijgen in hun verbruik. Dit kan zelfs oplopen tot zo'n 30% wanneer ze met die data doordacht aan de slag gaan.”

#### DYNAMIC LOAD BALANCING

Wat de Smappee-laadpunten dan zo slim maakt is een combinatie van een aantal factoren. “Onze laadpalen werken volgens een principe genaamd dynamic load balancing,” gaat Delphine van start. “Dat houdt in dat ze de energievraag van de wagen afstemmen op de energievraag van de rest van het gebouw. Daarbij zullen de laadpunten niet zomaar compleet afsluiten wanneer er heel wat verschillende verbruikers tegelijk stroom vragen. In de plaats daarvan zal onze laadpaal de energie doseren zodat de auto toch nog geladen wordt, maar er voldoende energie overblijft voor de andere apparaten.”

Een tweede voordeel ligt in het dashboard en de app waarmee men de laadpunten kan aansturen. “Hier kunnen de gebruikers niet alleen heel wat data zien over hun laadsessies, maar bedrijven kunnen bijvoorbeeld ook

verschillende tarieven of zelfs prioriteiten instellen voor bepaalde werknemers.” Ook toevallige passanten hebben trouwens toegang tot de app, want de Smappee-laadpalen zijn ook toegankelijk voor het brede publiek om te laden via een QR-code. Elektrische rijders die zo laden kunnen dan gegevens over hun laadsessie bekijken in de Smappee-app. Daarnaast kan men natuurlijk ook laden met de meeste laadpassen.

“Ons laadsysteem draagt ook een steentje bij aan het milieu,” besluit Delphine, “want ons ingebouwd energiemanagementsysteem zorgt ervoor dat er naar wens overschotten van zonne-energie gebruikt worden voor het opladen van de elektrische auto's. Tot slot krijg je naast al deze voordelen ook een écht mooie laadpaal met award-winning design—we wonnen er de Henry Van de Velde- en internationale iF Design awards mee—en kies je voor een op en top Belgisch product dat zo de lokale economie steunt.”

[WWW.SMAPPÉE.COM/EV-LINE](http://WWW.SMAPPÉE.COM/EV-LINE)

# CLEANTECH-HUB SNOWBALL PIONIERT MET EEN SLIM LAADPLEIN

Bedrijven worden vandaag meer dan ooit gestimuleerd om hun salariswagens te elektrificeren. Elektrificatie gaat echter verder dan de wagen alleen. Ook de vraag naar slim energiemanagement en intelligente laadoplossingen zijn in stijgende lijn. Snowball, een kantoorgebouw in Harelbeke, wil het goede voorbeeld geven met zijn laadplein van meer dan 50 intelligente Smappee-laadpunten.

TEKST: JORAM VAN ACKER - FOTO'S: MARTINE NEIRYNCK, AF-FOTOGRAFIE

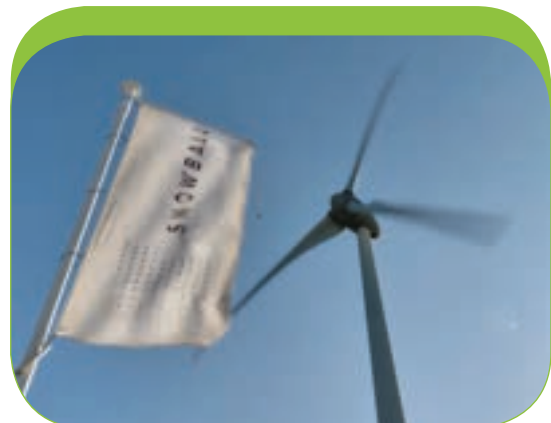
## IEDEREEN AAN DE STEKKER

Eind 2020 kreeg de vlootsector voor het eerst een deadline op zijn verbrandingsmotoren voorgeschoteld. Vanaf 2026 zullen alleen nog auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 0 g/km volledig fiscaal aftrekbaar zijn. We mogen ons in de komende jaren dus verwachten aan een fikse toename aan auto's met een stekker, en bij stekkers horen natuurlijk stopcontacten.

Volgens Delphine Van Hoecke, PR-Manager bij cleantech-bedrijf Smappee, zullen heel wat firma's echter genoodzaakt zijn om nog verder te denken dan enkel de eigen vloot. "Bedrijven zullen natuurlijk moeten voorzien in voldoende laadpalen voor hun eigen voertuigen, maar

daarnaast ook laadmogelijkheden moeten bieden voor hun klanten." Niet alleen salariswagens elektrificeren namelijk in sneltempo maar de particulier volgt op de voet. "Zo zullen steeds meer kantoorgebouwen nood hebben aan een uitgebreid of zelfs modulair laadplein en zullen er ook oplossingen gezocht moeten worden om netzekerheid te garanderen."

Heel wat bedrijven zitten natuurlijk nog met vragen omtrent die overstap naar elektrisch rijden. "Er zijn bijvoorbeeld veel verschillende laadpalen op de markt, en men weet niet altijd welke te kiezen. We krijgen ook vaak de vraag of de infrastructuur van het kantoorgebouw zo'n





laadplein wel aankan, en hoe de auto's optimaal geladen kunnen worden met zonne-energie. Daarnaast horen we ook zorgen over het beheer van de laadpalen en -sessies, of zelfs hoe om te gaan met het vergoeden van laadbeurten die medewerkers thuis uitvoeren."

### SNOWBALL ALS HYPEREFFICIËNTE HUB

Om zelf in de praktijk antwoorden te vinden op die vragen heeft Smappee zijn thuisbasis gevestigd in Snowball. Dit kantoorgebouw langs de E17 in Harelbeke beschikt niet alleen over een enorm laadplein maar zit ook nog eens boordevol technologie om zo zelfvoorzienend en toekomstbestendig mogelijk te zijn.

"De bedoeling van Snowball is om een voorbeeld te zijn van een energieneutraal gebouw dat werkt met innovatieve technologieën die optimaal aangestuurd worden door een Smappee-energiemanagementsysteem," legt Delphine Van Hoecke uit. Zo beschikt het gebouw bijvoorbeeld over zonnepanelen en een opslagbatterij van 2,5 megawatt, waartussen het Smappee-brein doordacht kan schakelen. "De zonne-energie wordt dus optimaal ingezet om te voorzien in de energienoden van het gebouw en het laadplein, en daarnaast stuurt het systeem de overschotten naar de opslagbatterij die dan de uitwisseling doet met het net."

Het energiemangementsysteem van Smappee kijkt ook verder dan enkel de elektriciteit. "Het verbruik van gas en water worden eveneens in de gaten gehouden," legt Delphine uit. "Ook daar heeft Snowball een troef achter de hand, want het gebouw koelt en verwarmt door middel van een ijsbuffer." Dat is in essentie een soort

tank onder de grond die gevuld is met water. In de winter onttrekt het gebouw warmte uit het water om het gebouw te verwarmen. Zo hou je op het einde van de winter een grote ijsblok over waaruit je in de zomer koude kunt halen zodat het ijs smelt en je aan het einde van de zomer weer water overhoudt. "Alles om zo energieneutraal mogelijk te zijn," licht de PR-Manager van Smappee toe.

### 50 SMAPPEE-LAADPUNTEN

Smappee biedt ook de mogelijkheid om laadpunten voor elektrische wagens in het energiemangementsysteem te integreren, een kans die Snowball niet onbenut laat. "Op de parking van het kantoorgebouw vind je meer dan 50 laadpunten, waaronder ook twee snelladers die tot 350 kW kunnen laden," verklaart Alexandra Vanhuysse, Managing Director bij Snowball. "Zo bewijst Snowball dat een groot laadplein hand in hand kan gaan met efficiënt energiemangement."

Dat de laadpalen door Smappee ontwikkeld werden betekent dat ze naadloos geïntegreerd zijn in het energiemangementsysteem van het gebouw. "Daardoor kan de Smappee-module optimaal gebruik maken van overtollige zonne-energie voor het opladen van de wagens, en tegelijk ook vermijden dat er te grote pieken ontstaan wanneer heel wat auto's en apparaten tegelijk stroom vragen. Daarbij zal het systeem de laadpunten overigens nooit volledig uitschakelen maar wel slim doseren wanneer het gebouw meer stroom vraagt, zodat de elektrische rijders niet voor verrassingen komen te staan."

Het interessantste aan het laadplein van Snowball is misschien wel het dashboard dat Smappee bij zijn laadpalen voorziet. "Daardoor

hebben we als beheerder in real-time inzicht in hoeveel laadpunten er actief zijn, wat er verbruikt wordt en wat het opbrengt. Maar het dashboard biedt nog heel wat meer dan data," gaat Alexandra verder. "Zo hebben we de mogelijkheid om prioriteiten in te stellen voor bepaalde werknemers of kan het verbruik van het Smappee-laadpunt dat bij de werknemer thuis geïnstalleerd is gecompenseerd worden via hetzelfde systeem. Het laadplein wordt ook opengesteld voor toevallige passanten die hun laadsessies dan starten via een QR-code of via één van de vele generieke laadpassen waarmee de Smappee-laadpalen compatibel zijn. Daarnaast kunnen we ook gratis laadpasjes aan onze klanten en bezoekers geven zodat ze kunnen laden tijdens hun bezoek."

### PROEFTUIN

Dat Snowball en Smappee zo nauw samenwerken is geen toeval: naast hun gelijklopende ambities zijn beide bedrijven ook opgericht door hetzelfde team. "Stefan Grosjean, de CEO van Smappee en Snowball, is een serial entrepreneur met een oprechte bekommernis om het milieu," legt de PR-Manager van Smappee uit. "Met Snowball wil hij zijn ervaring in energie en ondernemen—die hij jarenlang heeft opgebouwd—delen met andere ondernemers en cleantech-bedrijven."

Daarom wil Snowball naast een voorbeeld ook een proeftuin zijn voor andere bedrijven die begaan zijn met het milieu. "Zo wil Stefan van het gebouw een echte cleantech-hub maken waar bedrijven terecht kunnen om hun toepassingen te testen in de proeftuin, kennis kunnen uitwisselen en expertise kunnen opdoen zodat cleantech-innovatie gestimuleerd wordt."





# CERTIPOWER MAAKT SLIM LADEN VOOR IEDEREEN MOGELIJK



EV Base

Het bedrijf Certipower werd opgericht in 2020 met als doel klanten op een de meest efficiënte manier te ondersteunen bij het installeren van slimme laadoplossingen. CEO en medeoprichter Geert Degroote is al 20 jaar actief in de energiewereld, en sinds 2015 in de wereld van duurzame brandstoffen. Wij hadden een gesprek met de CEO over het nut van slimme laadpalen en de meerwaarde die Certipower kan bieden bij de installatie ervan.

## Eco-Mobiel: Waarom was er volgens u nood aan een bedrijf als Certipower?

**Geert Degroote:** Bij de installatie van een slimme laadoplossing komen KMO's dikwijls terecht bij hele grote spelers die de flexibiliteit ontbreken om snelle, op maat uitgewerkte oplossingen aan te reiken. Als particulier kom je voor de installatie dikwijls terecht bij een kleine installateur die wel op een correcte manier een laadpaal kan installeren, maar meestal een stuk ervaring mist in de snel evoluerende markt van de slimme laadoplossing.

Bij Certipower is de installatie en configuratie van slimme laadoplossingen de core business van het bedrijf. Hierdoor beschikt Certipower over bijzonder veel ervaring met deze installaties en kan steeds worden ingespeeld op nieuwe evoluties en technologieën. Dit is waar we ons echt in onderscheiden van de grotere en kleinere spelers op de markt.

## Eco-Mobiel: Is slim laden nu onontbeerlijk geworden bij de installatie van een laadpaal?

**Geert Degroote:** Slim laden wordt zowel voor bedrijven als particulieren steeds interessanter en energiemanagement voor het opladen van je wagen is eigenlijk een logische keuze. Door het capaciteitstarief dat eraan komt zal je er moeten op letten dat je piekverbruik niet te hoog is, anders zal je energiefactuur aanzienlijk stijgen. Door slim te laden kan dat piekverbruik onder controle worden gehouden, en kan er ook bijvoorbeeld optimaal gebruik worden gemaakt van zonnepanelen. Door de ervaring die Certipower heeft opgebouwd in deze oplossingen, kan Certipower zowel voor de particulier als voor een bedrijf de ideale laadoplossing voorzien, rekening houdende met de infrastructuur die reeds aanwezig is of nog zal worden geïnstalleerd. Ook voor gemeentebesturen en de openbare sector kan Certipower oplossingen aanbieden.

## Eco-Mobiel: Certipower bekijkt dus elke situatie afzonderlijk om een zo goed mogelijke installatie te kunnen aanreiken?

**Geert Degroote:** Bij particulieren gaat het in de meeste gevallen over de installatie van één laadpunt en kan er vrij snel advies worden gegeven hoe het laadpunt het best in de bestaande situatie worden ingepast. Bij bedrijven moeten dikwijls meerdere laadpunten worden geïnstalleerd, en dan kan een optimale installatie echt wel het verschil maken, zowel naar gebruiksgemak als naar de energiekost eens de laadpunten zijn geïnstalleerd.

Om deze grotere installaties bij bedrijven voor te bereiden beschikt Certipower over adviseurs die samen met het bedrijf op zoek gaan naar het ideaal scenario. Hier wordt rekening gehouden met het bestaande wagenpark, maar de installatie wordt ook klaargemaakt voor de toekomst, waar nog meer elektrische wagens zullen moeten worden opgeladen. Uiteraard wordt er ook



Geert Degroote

rekening gehouden met de huidige elektrische voorzieningen op het bedrijf, zodat de installatie daar naadloos kan worden in ingepast.

Voor de installatie van een openbaar laadpunt op een bedrijf gelden momenteel nog enkele fiscale voordelen, bij de installatie van een snellader is er een ecologiepremie. Ook deze voordelen worden in kaart gebracht, zodat je als bedrijf optimaal kan genieten van deze voordelen.

### **Eco-mobiel: Moet je als bedrijf je laadpalen openbaar maken om van deze voordelen te kunnen genieten?**

**Geert Degroote:** Een bedrijf wil uiteraard in eerste instantie dat de werknemers hun wagens kunnen opladen, maar aangezien steeds meer bezoekers ook met een elektrische wagen zullen rijden is het logisch dat ook die hun wagen op de parking kunnen bijladen terwijl ze op je bedrijf zijn. Voorts is er een verhoogde fiscale aftrek als je de laadpunten openstelt voor het publiek, waardoor ook dit moet worden overwogen.

Certipower bekijkt samen met het bedrijf wat de ideale mix is tussen publieke, semi-publieke en privé laadpalen. Door laadpalen publiek te maken kan iedereen die dat wil de laadpaal gebruiken door gebruik te maken van een laadpas. Het beheer van de laadpunten wordt door Certipower gedaan, de inkomsten van je publieke laadpunten worden automatisch verrekend. Maandelijks krijg je een overzicht van de laadsessies die er zijn geweest en wat ze je hebben opgebracht.

Naast deze analyse wordt er ook bekeken of het interessant is om een snellader te installeren. Ook deze snelladers kunnen worden geïnstalleerd door Certipower en leveren afhankelijk van de configuratie een power output van 75 kW tot 300 kW. Ook snelladers kunnen publiek worden gemaakt en zijn uitgerust met een betaalterminal met credit card, zodat iedereen er makkelijk kan opladen. Voor de installatie van een snellader geldt er momenteel een ecologiepremie wat de installatie interessant kan maken.



EV Base &amp; Polestar



EV Wall

### **Eco-mobiel: Moet je na de installatie zelf nog ingrijpen in de software van de installatie om steeds zo slim mogelijk te laden?**

**Geert Degroote:** De installaties die Certipower doet zijn zo goed mogelijk aangepast aan de bestaande situatie, en daar hoef je in principe niet meer zelf op in te grijpen. Bij elke installatie krijg je wel toegang tot enkele tools waar je steeds kan zien hoe de energie in je bedrijf of je woning wordt gebruikt en wordt gebalanceerd. Ook kan je steeds zien wat de invloed is van je zonnepanelen op je verbruik, en hoe die optimaal worden ingezet. Al deze informatie kan je zowel op de computer als via een mobiele app consulteren en beheren.

### **Eco-mobiel: Is er veel onderhoud nodig aan een installatie, en kan je daar ook bij Certipower voor terecht?**

**Geert Degroote:** Je kan bij een installatie kiezen voor een formule met service en onderhoud. De onderhoudsploeg van Certipower kan eventuele interventies snel uitvoeren. Deze onderhoudsploeg is 7/7 bereikbaar, van 7u tot 22u. In de full service formule zit een jaarlijkse visuele inspectie door onze onderhoudsploeg inbegrepen. Naast deze inspectie zijn bij defecten aan de installatie na de garantietermijn de werkuren en verplaatsingskosten inbegrepen in het abonnement.

### **Eco-mobiel: Waar kunnen mensen jullie bereiken?**

**Geert Degroote:** Certipower is gevestigd in Roeselare, maar we kunnen overal installaties uitvoeren. Om meer in detail te weten te komen welke oplossing Certipower allemaal kan aanbieden kan je terecht op onze website: [www.certipower.be](http://www.certipower.be)

# DE 5 GEBODEN VAN HET BELGISCHE POWERDALE

Ons land staat voor een belangrijke energietransitie. In 2025 gaan vijf van de zeven kerncentrales in België dicht. En een jaar later moeten alle bedrijfswagens elektrisch rijden. Gaat er dan nog wel genoeg energie zijn voor iedereen? Vanuit de voormalige gemeentelijke feestzaal van Sint-Genesius-Rode bedenkt het Belgische Powerdale een antwoord op het grootste technologische vraagstuk van de laatste decennia.



### “GIJ ZULT ALTIJD HET GOEIE VOORBEELD GEVEN”

De kerk van Sint-Genesius-Rode inspireerde de Belgische scale-up tot een Bijbelse gedachte: verbeter de wereld, begin bij jezelf. En dus komen alle werknemers van Powerdale met de fiets, step of elektrische wagen naar het werk. Sterker nog: het grootste deel van de medewerkers woont in een straal van twintig kilometer rond het bedrijf. Een bewuste keuze bij het rekruteren. En ook de CEO van het bedrijf geeft het goeie voorbeeld: hij gaat elke vakantie bomen planten in Usland.

Powerdale staat met andere woorden op de eerste rij om de mobiliteit in ons land duurzamer te maken. Ze ontwikkelen en produceren laadinfrastructuren voor thuis en voor bedrijven. En dat doen ze met een jarenlange achtergrond in slim energiebeheer. In 2003 startten ze als energieconsultant voor bedrijven. Hun opdracht was toen al om het energieverbruik zo efficiënt mogelijk te maken. Die kennis gebruikten ze om in 2012 te starten met slimme laadoplossingen. Met een helder concept en een duidelijke ambitie.

### “GIJ ZULT ENERGIE EN VERMOGEN ALTIJD IN EVENWICHT HOUDEN”

Wil iedereen elektrisch rijden, dan moeten we twee kerncentrales bijbouwen. Dat argument hoort Powerdale wel vaker. Toch is de uitdaging niet zozeer of er straks voldoende energie gaat zijn, maar wel of er voldoende vermogen gaat zijn. Als iedereen op hetzelfde moment energie wil, raakt het net overbelast. Daarom focust Powerdale bij de ontwikkeling van hun laadinfrastructuren op twee pijlers: elektromobiliteit én energiemangement. Een concept dat ze zelf EM2 noemen.

Het opzet is heel eenvoudig: de aanwezige energie slim verdelen om elke wagen voldoende vermogen te geven. Door de slimme software weten de laadoplossingen van Powerdale wie wanneer met de wagen vertrekt en hoeveel be-



reik hij nodig heeft. Op basis van die informatie zorgen ze dan dat de wagen op het juiste moment is volgeladen. Zo is de vraag naar energie altijd verspreid.

### “GIJ ZULT ALTIJD KLAAR ZIJN VOOR DE TOEKOMST”

Niemand weet exact hoe de wereld er over vijf jaar gaat uitzien. Powerdale is nuchter genoeg om dat te beseffen en bereidt zich daarom liever voor op verschillende scenario's. Het bedrijf monitort constant de evolutie in de energiemarkt en op het vlak van technologie. Ook de laadinfrastructuren zijn zodanig ontwikkeld dat je ze vanop afstand makkelijk kan updaten. Zo kunnen ze anticiperen op een markt die sneller verandert dan eerst gedacht.

Want neem nu het verhaal van bedrijfswagens: over enkele jaren moet het volledige wagenpark van bedrijven elektrisch zijn. Dat wil zeggen dat bedrijven nu al bezig zijn aan die omschakeling. En dus zit je met gezinnen die plots twee elektrische wagens hebben, maar slechts één laadpaal. Powerdale had die evolutie voorspeld. Hun laadoplossing splitst vandaag al de kost per wagen, zodat elke bestuurder die kost aan zijn of haar bedrijf kan terugvragen.

### “GIJ ZULT CONSTANT BLIJVEN BIJLEREN”

Als je bedrijven en werknemers de stap naar elektromobiliteit wil laten zetten, moeten ze precies weten wat het betekent. Daarom is

er de Powerdale Academy. Hier krijgen in de eerste plaats installateurs, resellers en fleet managers de voordelen van elektrisch rijden mee.

Op termijn wil Powerdale Academy ook particulieren bijscholen. Vaak gaat het bij hen om vastgeroeste gewoontes die je moet omdraaien. Powerdale wil dat gedrag mee veranderen om samen naar een ander type mobiliteit te gaan. Eén waar elektrisch rijden, deelauto's en zelfs de trein hand in hand gaan. Uiteindelijk rijdt dat laatste vervoersmiddel al meer dan zeventig jaar elektrisch rond. En zeg nu zelf: als je maar twee keer per jaar duizend kilometer aflegt om op vakantie te gaan, is een auto met verbrandingsmotor dan echt de enige oplossing?

### “GIJ ZULT LOKAAL BLIJVEN PRODUCEREN”

Belgische bedrijven die in België hun productie opzetten, je komt ze niet vaak meer tegen. Vaak is het goedkoper om in andere landen te gaan produceren. Maar als je pleit voor duurzame mobiliteit, is de meest duurzame oplossing nog altijd in eigen land blijven.

Het ontwerpen, ontwikkelen en produceren van de laadoplossingen van Powerdale gebeurt daarom 100% in België. De ingenieurs zitten in Sint-Genesius-Rode en Waterloo, de productietak ligt in het Limburgse Riemst en het Waals-Brabantse Nijvel. Om de wereld te veranderen, moet je het dus niet altijd ver gaan zoeken.



Ontdek de laadoplossingen van Powerdale op [powerdale.com](https://www.powerdale.com)

# DE IMPACT VAN ELEKTRISCH RIJDEN

Er zijn tegenwoordig vrijwel dagelijks berichten in de media, de mobiliteitstransitie naar zero-emissie voertuigen is niet meer te stoppen. Meer en meer wordt het duidelijk dat in de nabije toekomst de keuze om over te stappen naar een fossielvrije mobiliteitsoplossing, gemaakt zal moeten worden. Overheden stimuleren met kortingen en belastingvoordelen, stedelijke besturen nemen maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en ook de auto-industrie investeert flink om binnen enkele jaren klaar te zijn om aan de (niet te stuiten) vraag te voldoen. Elektrisch rijden is de toekomst, of beter, zodra deze binnen het budget past, een verstandige keuze. Want laten we eerlijk zijn, voor velen is een auto met elektrische aandrijving nog steeds een te grote investering. Echter, de tweedehands markt groeit gestaag, en nu al wordt duidelijk dat de restwaarde door de stijgende vraag hoog is. Een eye-opener voor wie nu toch nog overweegt een brandstofwagen te kopen, de vraag naar benzine en diesel voertuigen zal binnen vijf jaar flink afnemen aangezien milieuzones de bewegingsvrijheid van deze CO<sub>2</sub> belastende auto's beperken.

Eénmaal de keuze gemaakt voor een elektrisch voertuig, zijn er natuurlijk enkele verschillen in de aanpak om ermee te kunnen rijden. Elektrisch rijden is wel even anders dan het rijden in een benzine- of dieselauto. Het mag misschien vanzelfsprekend zijn, maar het grootste verschil met traditionele auto's is dat elektrische auto's geen CO<sub>2</sub> uitstoten. Er worden geen fossiele brandstoffen gebruikt en er is geen vervuulende uitstoot. Dit is voor mensen die graag hun ecologische voetafdruk verkleinen natuurlijk een belangrijk voordeel. Het is natuurlijk wel belangrijk rekening te houden met het type stroom die u gebruikt om de wagen op te laden. Hoe groener de stroom is, des te natuurvriendelijker de auto is.



Er zijn grofweg 3 manieren om uw auto te laden: snel-laden, publiek laden en thuisladen. De eerste methode wordt vooral gebruikt tijdens een langere autorit waarbij de capaciteit van de accu niet voldoende is om het doel te bereiken. Er kan dan met hoog vermogen zeer snel worden bijgeladen, meestal is tussen de 20 en 30 minuten al voldoende om de rit te kunnen vervolgen. De stroom die hierbij wordt gebruikt kunt u niet zelf beïnvloeden.

Hetzelfde geldt voor publiek laden, voor mensen die niet thuis kunnen laden of als u lange-

re tijd ergens parkeert. Ook hierbij kunt u niet zelf bepalen welke stroom u in het voertuig laadt. Uiteraard zal naarmate de energiemix groener wordt, ook deze stroom steeds duurzamer worden geproduceerd en is de impact op het milieu steeds minder belastend.

Bij de derde mogelijkheid, het thuisladen kunt u wel zelf beslissen op welke manier de elektronen voor uw wagen zijn opgewekt. U kunt namelijk via uw stroomleverancier kiezen voor groene contracten die u verzekeren van schone stroom. Op het moment van afname

zou deze stroom echter nog steeds grijs kunnen zijn, maar deze zal op een later tijdstip dan wel moeten worden gecompenseerd. Als u echter zelf energie opwekt, met zonnepanelen of een windturbine, zou het mogelijk moeten zijn om die groene stroom direct naar uw voertuig te herleiden. En dat is inderdaad precies waarmee het volgende product middels innovatieve technieken al in 2017 op de markt is gekomen. De myenergi zappi laadstations bieden namelijk die mogelijkheid door bij het laden rekening te houden met het zonnestroom overschot. Hierbij wordt er geen stroom meer uit het algemeen stroomnet gehaald. Het is puur de eigen opwek die, mits deze beschikbaar is, in het voertuig wordt geladen. En hiermee is dan gegarandeerd dat u volledig groen, zonder kolenstroom kunt autorijden.

Er zijn veel thuisladers op de markt, elk merk probeert zijn graantje mee te pikken van de snelgroeiende markt. En elk merk en type heeft zijn eigen unieke kenmerk, het is een flinke uitdaging om de juiste keuze te maken. Belangrijke eigenschappen die een slim laadstation moet bezitten zijn evident, het toestel moet veilig en snel het voertuig kunnen laden.

De myenergi zappi heeft slimme technieken die de hoofdzekering van uw woning beschermen. Ook als u de wagen wilt kunnen laden tijdens het koken of als de wasmachine, de waterkoker, of uw warmtepomp ingeschakeld wordt. Het vermogen van het laadstation wordt automatisch omlaag geregeld als dit nodig is om uw huisinstallatie niet te overbelasten.

Tegelijk kunt u het toestel zo inrichten dat er rekening wordt gehouden met het aanstaande capaciteitstarief. Zo blijft u de mogelijkheid houden om aan het voordeligste tarief de stroom te kunnen inkopen, terwijl de wagen maximaal groen en snel kan worden geladen. De impact van het elektrisch rijden wordt op deze manier tot een minimum gereduceerd, het stroomnet wordt minder belast, uw elektriciteitsrekening zal voordeliger uitvallen en ook het milieu wordt er zeker door geholpen. We dragen met zijn allen een verantwoordelijkheid waarbij de juiste keuzes maken bepalend zijn om de klimaatdoelstellingen te kunnen behalen.



# GREEN VAN MEN

Je kant ze wel, de witte bestelwagens die in geen maanden een poetsbeurt kregen. In het vuil achteraan staan zinnetje geschreven als 'was mij' of 'ik ben vuil'. Wanneer de bestuurder het gaspedaal intrapt produceert de uitlaat een roetwolk die de ganse straat in een dichte mist hult. De bestuurders worden in het Engels 'White van men' genoemd. Noeste werkers, dat wel, maar hun reputatie krijgt een knauw wanneer ze passeren in hun smerige witte werkpaardjes. Gelukkig zijn er tegenwoordig heel wat milieuvriendelijke bestelwagens op de markt waarmee ze hun blazoen kunnen oppoetsen en binnenkort misschien als propere, 'Green van men' de baan op kunnen.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE - FOTO'S: CONSTRUCTEURS



## EEN BETROUWBAAR WERKPAARD.

We noemden de bestelwagen zonet een werkpaard, en dat is exact wat de 'camionette' moet zijn. Een voertuig waar je kan op rekenen, dat tegen een stootje kan en dat je zonder morren, als het moet lichtjes overladen, overal naartoe brengt. Dat er momenteel al heel wat ecologische alternatieven op de markt zijn voor de traditionele bestelwagen is misschien te weinig bekend. Of men vreest dat die alternatieven nog niet zo betrouwbaar zijn als het dieseltje-doet-al, dat jaar en dag, plichtsbewust, de taak naar wens vervulde. Daarom geven we een overzicht van een ondertussen ruim gamma aan stevige, betrouwbare, ecologische bedrijfsvoertuigen.

Net zoals bij personenwagens kan je ook bij bestelwagens kiezen tussen de drie meest voor de hand liggende groene alternatieven: elektrisch, hybride en CNG. En net zoals bij personenwagens komen er steeds meer modellen op de markt. Op een jaar tijd is het aanbod quasi verdubbeld. Waar je voor kiest zal afhangen

van het gebruik, maar in het marktoverzicht zal iedereen die een bestelwagen nodig heeft heus zijn gading vinden.

## KEUZE TE OVER.

Ford verkocht in België in 2020 het meeste lichte bedrijfsvoertuigen, maar heeft verrassend genoeg nog geen volledig elektrische bestelwagens in het gamma. Daar komt volgend jaar wel

verandering in met de introductie van de Ford E-transit. De transit is wel als milde en plug-in hybride beschikbaar, en daarmee is Ford dan weer het enige merk dat een hybride bestelwagen aanbiedt.

Op Iveco na, bieden alle andere merken uit de top-10 van best verkopende lichte bedrijfsvoertuigen in België wel één of meerdere







elektrische modellen aan. Toyota stond in deze lijst op plaats 11, en zal vanaf volgend jaar ook inzetten op elektrische lichte bedrijfsvoertuigen.

De aangeboden modellen zijn meestal een elektrische afgeleide van een bestaand model met een brandstofmotor. De modelnamen blijven in de meeste gevallen behouden, door voor of achter de naam een e-tje toe te voegen wordt duidelijk gemaakt dat je te maken hebt met de elektrische versie. Eigenlijk best wel handig, zo vind je als leek op de elektrische markt makkelijk je weg in het aanbod.

Een uitzondering op deze regel is de Mercedes EQV. Ok, dit is niet echt een bestelwagen pur sang, maar meer een minibusje voor personenvervoer met acht zitplaatsen, maar net omdat deze EQV vanop de tekentafel volledig werd bedacht als elektrisch voertuig, wilden we hem toch in de lijst opnemen. Hij is de voorloper van wat Mercedes als elektrische bestelwagens zal aanbieden.

Net zoals bij elektrische personenwagens vinden we ook bij de lichte bedrijfsvoertuigen enkele merken terug die zich quasi uitsluitend richten op de elektrische markt. De bekendste

constructeur in dit segment is ongetwijfeld Maxus, dat ondertussen drie volwaardige modellen op de markt brengt en waar van mag worden verwacht dat het merk een vaste waarde zal worden in dit segment, als het dat niet al is. Daarnaast heb je nog de echte buitenbeentjes zoals Nextem en Cenntro, die lichte, kleine bestelwagens op de markt brengen voor een aantrekkelijke prijs.

Naast de elektrische alternatieven kan je ook een stuk ecologischer rijden door te kiezen voor een bestelwagen op CNG, zeker als je weet dat je op steeds meer plaatsen CNG kan tanken, en nu de opkomst van biogas dit alles nog properder maakt.

Momenteel is het vooral Iveco dat inzet op bestelwagens op CNG. De Iveco Daily is in zowat elke configuratie beschikbaar met CNG. Ook bij Volkswagen vind je enkele bestelwagens op CNG. Bij Fiat zitten er dit jaar geen modellen op CNG in het gamma, maar die waren er tot voor kort wel, dus wellicht zijn ze nog hier en daar verkrijgbaar als stockwagens. In de toekomst mag wel worden verwacht dat er terug meer op CNG zal worden ingezet, dus deze trend moet zeker in de gaten worden gehouden. Het voordeel van een bestelwagen op CNG (of een plug-in hybride) is namelijk dat je qua actieradius en gebruik geen noemenswaardig verschil merkt met een bestelwagen met brandstofmotor, maar toch met een stuk minder uitstoot de baan op kan.





## KOUDWATERVREES?

Waar bij personenwagens de switch richting elektrisch rijden helemaal lijkt ingezet en niet meer te stoppen is, is er bij de eigenaars en gebruikers van lichte bedrijfsvoertuigen wellicht nog iets meer koudwaterrees. De gekende vooroordelen steken hier nog iets meer de kop op dan bij de huis-tuin-en-keuken wagens. Met je bedrijfsvoertuig wil je als zelfstandige zeker en vast niet met een lege batterij vallen, want time is money, en je wil die tijd liefst niet verliezen aan een laadpunt. Ook de kostprijs van het voertuig en mogelijkheden om op te laden lijken hier grote bezwaren.

Of dit terecht is, is zeer de vraag. Er zijn bij de lichte bedrijfsvoertuigen al heel wat modellen beschikbaar waar je ruim 300 kilometer ver mee komt op één batterijlading. Je moet je afvragen of je elke dag dit bereik nodig hebt. In sommige sectoren zal dit heus zo zijn. Zo kunnen we ons best voorstellen dat diensten die pakjes moeten leveren moeilijk zullen rondkomen met één batterijlading, en dan ben je wellicht beter af met een ander alternatief, zoals CNG of een plug-in hybride. Heb je echter een klusbedrijf dat meestal opdrachten in de buurt doet, dan is die actieradius wellicht voldoende. Kan je in je bedrijf een laadpaal installeren, dan kan de bestelwagen na de klus in de stekker om de volgende dag weer helemaal paraat te zijn.

Als je naar de lijst met het marktoverzicht kijkt, zal je ook zien dat er elektrische bestelwagens zijn in alle maten en gewichten. We hebben dan ook bij elk model zo volledig mogelijk aangegeven in welke configuraties ze beschikbaar

zijn. Om de lijst te lezen dien je te weten dat de L in de modelnaam voor lengte staat, de H voor hoogte. L1 staat voor de korte wielbasis, L2 voor een langere, enz... net hetzelfde geldt voor de hoogte. Een bestelwagen die beschikbaar is als L1H1 en L2H2 is dus beschikbaar met een korte wielbasis en lange wielbasis en in twee hoogtes. Je zal uiteraard merken dat de langere en hogere modellen meer laadruimte hebben.

## EN DE PRIJS?

Een elektrische bestelwagen is nog een stuk duurder dan een bestelwagen met een brandstofmotor, en er zijn momenteel geen noemenswaardige premies als je een elektrische

bestelwagen aanschaft. Wel zijn er premies voor het plaatsen van laadpalen en snellaadpalen waardoor het verbruik van je vloot werkpaardjes flink de kop kan worden ingedrukt. Door deze premies is de installatie van een laadpaal op dit moment echt interessant, zeker als je de laadpaal deels publiek bereikbaar kan maken terwijl je aan het werk bent.

Daarnaast heb je als ondernemer ook een imago hoog te houden, en momenteel kan je dat imago makkelijk opkrikken door aan te tonen dat je een ecologische ondernemer bent. Met een elektrische bestelwagen rij je echt in de kijker, en daardoor kan je bestelwagen een ideaal marketingmiddel zijn.



## MARKTOVERZICHT BEDRIJFSWAGENS (ELEKTRISCH)

Merk	Model	Capaciteit Accu	Vermogen	Inhoud laadruimte (in m <sup>3</sup> )	Rijbereik (WLTP)	Prijs (incl. BTW)
Citroen	e-Jumpy (XS, M)	50 kWh	100 kW (136 Pk)	4,6 m <sup>3</sup> (XS), 5,3 m <sup>3</sup> (M)	200 km	vanaf 36071
	e-Jumpy (M, XL)	75 kWh	100 kW (136 Pk)	5,3 m <sup>3</sup> (M), 6,6 m <sup>3</sup> (L)	340 km	vanaf 46235
	e-jumper (L1H1, L2H2)	37 kWh	90 kW (122 Pk)	8 m <sup>3</sup> (L1H1), 11,5 m <sup>3</sup> (L2H2)	117 km	vanaf 70168
	e-Jumper (L3H2, L4H2, L4H3)	70 kWh	90 kW (122 Pk)	13 m <sup>3</sup> (L3H2), 15 m <sup>3</sup> (L4H2), 17 m <sup>3</sup> (L4H3)	224 km	vanaf 80320
Cenntro	Metro	13 kWh/ 26 kWh	24 kW (33 Pk)	op maat	105 km/ 176 km	vanaf 22000
Nextem	Ocra	30 kWh	30 kW (40 Pk)	3,7 m <sup>3</sup> - 5 m <sup>3</sup>	200 km	vanaf 30500
Fiat	e-Ducato (M, L, XL)	47 kWh	90 kW (122 Pk)	10-11,5 m <sup>3</sup> (M), 13-15 m <sup>3</sup> (L), 15-17 m <sup>3</sup> (XL)	220 km	vanaf 64130
	e-Ducato (M, L, XL)	79 kWh	90 kW (122 Pk)	10-11,5 m <sup>3</sup> (M), 13-15 m <sup>3</sup> (L), 15-17 m <sup>3</sup> (XL)	360 km	vanaf 87120
Maxus	eDeliver 3 (korte wielbasis)	35 kWh	90 kW (122 Pk)	4,8 m <sup>3</sup>	158 km	vanaf 38708
	eDeliver 3 (korte wielbasis)	53 kWh	90 kW (122 Pk)	4,8 m <sup>3</sup>	240 km	vanaf 43548
	eDeliver 3 (lange wielbasis)	35 kWh	90 kW (122 Pk)	6,3 m <sup>3</sup>	150 km	vanaf 40522
	eDeliver 3 (lange wielbasis)	53 kWh	90 kW (122 Pk)	6,3 m <sup>3</sup>	230 km	vanaf 45362
	eDeliver 9 (L2H2)	52 kWh	150 kW (204 Pk)	9,7 m <sup>3</sup>	186 km	vanaf 64118
	eDeliver 9 (L3H2)	72 kWh	150 kW (204 Pk)	11 m <sup>3</sup>	236 km	vanaf 78033
	eDeliver 9 (L3H2, L3H3)	89 kWh	150 kW (204 Pk)	11 m <sup>3</sup> (L3H2), 12,5 m <sup>3</sup> (L3H3)	296 km	vanaf 87108
	EV80	56 kWh	92 kW (125 Pk)	11,6 m <sup>3</sup>	154 km	vanaf 60379
Man	eTGE	36 kWh	100 kW (136 Pk)	10,7 m <sup>3</sup>	115 km	vanaf 69500
Mercedes	eVito	41 kWh	85 kW (116 Pk)	6 m <sup>3</sup>	137 km	vanaf 52338
	EQV	100 kWh	150 kW (204 Pk)	6 m <sup>3</sup>	355 km	vanaf 75758
	eSprinter	35 kWh	85 kW (116 Pk)	11 m <sup>3</sup>	100 km	vanaf 66114
	eSprinter	47 kWh	85 kW (116 Pk)	11 m <sup>3</sup>	143 km	vanaf 75125
Opel	Vivaro-e (S,M,L)	50 kWh	100 kW (136 Pk)	4,6 m <sup>3</sup> (S), 5,8 m <sup>3</sup> (M), 6,6 m <sup>3</sup> (L)	230 km	vanaf 41926
	Vivaro-e (M,L)	75 kWh	100 kW (136 Pk)	5,8 m <sup>3</sup> (M), 6,6 m <sup>3</sup> (L)	330 km	vanaf 50977
Peugeot	e-Expert (Compact, Standard, Long)	50 kWh	100 kW (136 Pk)	5,1 m <sup>3</sup> (S), 5,8 m <sup>3</sup> (M), 6,6 m <sup>3</sup> (L)	230 km	vanaf 41684
	e-Expert (Standard, Long)	75 kWh	100 kW (136 Pk)	5,8 m <sup>3</sup> (M), 6,6 m <sup>3</sup> (L)	330 km	vanaf 44927
	e-Partner (Standard, Long)	50 kWh	100 kW (136 Pk)	3,9 m <sup>3</sup> (Standard), 4,4 m <sup>3</sup> (Long)	275 km	nb
	e-Boxer (L1H1, L2H2)	37 kWh	100 kW (136 Pk)	8 m <sup>3</sup> (L1H1), 11,5 m <sup>3</sup> (L2H2)	200 km	Vanaf 70168
	e-Boxer (L3H2, L4H2, L4H3)	70 kWh	100 kW (136 Pk)	13 m <sup>3</sup> (L3H2), 15 m <sup>3</sup> (L4H2), 17 m <sup>3</sup> (L4H3)	340 km	Vanaf 80320
Renault	Kangoo Electric	33 kWh	44 kW (60Pk)	3,5 m <sup>3</sup>	230 km	vanaf 35308
	Kangoo Electric Maxi	33 kWh	44 kW (60Pk)	4,6 m <sup>3</sup>	230 km	vanaf 36518
	Master Electric L1H1, L1H2, L2H2, L3H2	33 kWh	57 kW (76 Pk)	8 - 13 m <sup>3</sup>	185 km	vanaf 60058
Toyota	ProAce City	50 kWh	100 kW (136 Pk)	tot 4,4 m <sup>3</sup>	tot 280 km	nb
Volkswagen	e-Crafter	35,8 kWh	100 kW (136 Pk)	10,7 m <sup>3</sup>	115 km	vanaf 66308
Ford	E-transit (2022)	67 kWh	nb	tot 15,1 m <sup>3</sup>	tot 350 km	nnb



## MARKTOVERZICHT BEDRIJFSWAGENS (CNG)

Merk	Model	Vermogen	Inhoud laadruimte (in m <sup>3</sup> )	Prijs (incl. BTW)
Iveco	Daily Blue Power (L1H1, L1H2)	101 kW (136 Pk)	9 m <sup>3</sup> (L1H1), 10,8 m <sup>3</sup> (L1H2)	nb
	Daily Blue Power (L2H2, L2H3)	101 kW (136 Pk)	12 m <sup>3</sup> (L2H2), 13,4 m <sup>3</sup> (L2H3)	nb
	Daily Blue Power (L3H2, L3H3)	101 kW (136 Pk)	16 m <sup>3</sup> (L3H2), 18 m <sup>3</sup> (L3H3)	nb
	Daily Blue Power (L4H2, L4H3)	101 kW (136 Pk)	17,5 m <sup>3</sup> (L4H2), 19,6 m <sup>3</sup> (L4H3)	nb
	Daily Hi-Matic (L1H1)	102 kW (136 Pk)	7,3 m <sup>3</sup>	nb
	Daily Hi-Matic (L2H1, L2H2)	103 kW (136 Pk)	9 m <sup>3</sup> (L2H1), 10,8 m <sup>3</sup> (L2H2)	nb
	Daily Hi-Matic (L3H2, L3H3)	104 kW (136 Pk)	12 m <sup>3</sup> (L3H2), 13,4 m <sup>3</sup> (L3H3)	nb
	Daily Hi-Matic (L4H2, L4H3)	105 kW (136 Pk)	16 m <sup>3</sup> (L4H2), 18 m <sup>3</sup> (L4H3)	nb
	Daily Hi-Matic (L5H2, L5H3)	106 kW (136 Pk)	17,5 m <sup>3</sup> (L5H2), 19,6 m <sup>3</sup> (L5H3)	nb
	Volkswagen	VW New Caddy Kombi	nb	nb
VW New Caddy Maxi Kombi		nb	nb	nb



## MARKTOVERZICHT BEDRIJFSWAGENS (HYBRIDE)

Merk	Model	Vermogen	Inhoud laadruimte (in m <sup>3</sup> )	Prijs (incl. BTW)
Ford	Transit Custom (340s)	92 kW (126 Pk)	6 m <sup>3</sup>	Vanaf 53400

# 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 batterijcel 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 m<sup>3</sup> 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.

# 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](http://www.maxusmotors.be).

Maxomotive N.V. | Pierstraat 229, 2550 Kontich | [www.maxusmotors.be](http://www.maxusmotors.be)

**MAXUS WAARBORG**  
5 JAAR / 100.000 km fabriekswaorborg  
Batterij: 8 JAAR / 160.000 km fabriekswaorborg



# DE NIEUWE TOYOTA YARIS CROSS HYBRIDE

VANAF € 249/MAAND\*



LAADT ZICHZELF AL RIJDEND OP

TOYOTA.  
THINK ABOUT IT.

4,4-5,1 L / 100 KM | 100-115 G / KM (WLTP) | [www.toyota.be](http://www.toyota.be)

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.  
Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004): [toyota.be](http://toyota.be)

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

## LET OP, GELD LENEN KOST OOK GELD.

\*Financieringshuur (met gegarandeerde aankoopoptie op het einde van het contract). Gefinancierd voertuig Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid 2WD tegen de aanbevolen catalogusprijs van € 25.430 BTW. Niet verplicht voorschot € 6.150 BTW. Te financieren bedrag: € 19.280. JKP (Jaarlijks Kosten Percentage): 3,99%. Vaste jaarlijkse debetrente: 3,92%. Duur: 48 maanden. 48 maandelijkse aflossingen van € 248,35. Aankoopoptie: € 9.663,40. Totaal terug te betalen bedrag in geval van aankoop: € 21.584,20. Tarief geldig tot 30/11/2021 inclusief. Onder voorbehoud van aanvaarding van uw dossier door Toyota Financial Services Belgium.

(1) 5 jaar gratis waarborg, Toyota Eurocare wegbijstand tot 10 jaar mits jaarlijks onderhoud in het erkende Toyota-netwerk. Verlengde dekking van de hybride batterij tot 10 jaar mits jaarlijks gratis check-up in het erkende Toyota-netwerk; aanbiedingen onder voorwaarden. Meer info op [toyota.be](http://toyota.be) of bij uw erkend Toyota-verkooppunt in België.

5 JAAR  
GARANTIE

TOT  
10 JAAR  
BIJSTAND

TOT  
10 JAAR  
HYBRIDE BATTERIJ

(1)

## TEST: OPEL VIVARO-E INNOVATION

# PAKKETBEZORGER OP STROOM

Opel belooft tegen 2024 van elk model ook een elektrische variant aan te bieden. Zo ook in het bedrijfswagengamma.

Dat betekent dat hun Vivaro en het personenvervoersalternatief Zafira Life een e-versie krijgen. Wij doen de test met de Vivaro-e. De Vivaro is in 2021 verkozen tot “van of the year”.

TEKST EN FOTO'S : FILIP DEWULF

### PRAKTISCH

De Vivaro-e is net als zijn benzine- en dieselvarianten in 3 varianten beschikbaar: een bestelwagen – zoals in onze test – naast een dubbele cabine (2 zitrijen en laadruimte en de combiversie (personenversie).

De kleinste versie van de Vivaro-e heeft een lengte van slechts 4,6 meter en heeft een maximum laadvolume van 6,6 m<sup>3</sup> op een maximale laadlengte van 4 meter. Het standaardlaadvermogen is 1275 kg. De dieselversie doet maar 130 kg meer. Concreet betekent dit dat er 2 europalletten achterin meekunnen. De grotere versies gaan zelfs tot 3 dergelijke palletten. Wij nog iets extra's wil meenemen via een aanhangwagen, kan tot 1000 kg slepen, wat vrij uitzonderlijk is voor een elektrisch voertuig.

Standaard is hij uitgerust met één schuifdeur aan de rechterkant. In optie is een exemplaar links verkrijgbaar. Mogelijkheid tot elektrische bediening is er eveneens.

### BEKEND AANDRIJFGEHEEL

De motor en het accupakket zijn ondertussen bekenden in het Opel-, of beter gezegd, Stellantis-gamma. Het gaat hier om de 136 pk (100 kW) en 260 Nm koppelsterke elektromotor die wij ook in de Corsa-e, Mokka-e en andere Peugeots terugvinden. Wat batterijpakket betreft heb je de keuze uit 50 kWh of in optie (5000,- €) 75 kWh. Dat laatste is zeker een aanrader voor iets grotere afstanden, vermits het rijbereik snel kan







zakken, wanneer wat grotere wegen en snelwegen op je traject liggen. Wij haalden met de 75 kWh-batterij 348 km na een 7-tal uurtjes opladen. Dat laatste kan zelfs in sneltempo aan een DC-lader tot 100 kW in zo'n 45 minuten voor 80 %. Kies je voor de 50 kWh, dan heb je genoeg aan een halfuurtje aan diezelfde snellader. Het rijbereik van de 50 kWh-versie is zo'n 100 kilometer minder.

Vlot weggkomen is net zoals bij elke elektrische auto, de Vivaro-e beschikt hiervoor over drie rijprogramma's, waarbij het vermogen aangepast wordt. In de Eco-stand krijg je het minste vermogen en als je die dan nog eens combineert met de B-stand van de versnellingen, dan krijg je de meeste recuperatie bij het remmen en gas lossen. Daarnaast is er de "Normal-modus en de "Power"-modus, waarbij in die laatste het volle vermogen gebruikt wordt. Dat laatste valt zeker op bij een snelwegrit, waarbij je best het rijbereik in de gaten houdt. De topsnelheid blijft ten allen tijde beperkt tot 140 km/u. Maar deze jongen is vooral uitermate geschikt voor stadsverkeer. Ideaal voor pakjesdiensten om een ganse dag van hot naar her door stad en dorp te laveren. In alle stilte en comfort. Vooraan is plaats voor drie, chauffeur inbegrepen. Enkel op slechtere wegen geeft hij oneffenheden of dwarsnaden iets te veel door in het stuur. Mogelijks geeft dit een ander gevoel wanneer de wagen volgeladen is, wat wij slechts gedeeltelijk deden door wat fietsen op weekend mee te nemen.

### COMPLETE UITRUSTING

Wat uitrusting betreft kan hij best de vergelijking met een personenauto doorstaan. Er is ook cruise control, 2-zone airco, achterrijcamera, automatische grootlichten, regensensor en navigatie, al valt het scherm wel wat klein uit. En ook de radio had geen DAB-functie.

De afwerking vertoont hier en daar wel wat harde plastics, maar alles zit goed in elkaar en geeft geen krimp en zal de tand des tijds zeker doorstaan.

Tot slot de eindafrekening. Een basis Vivaro-e is er vanaf 34 650,- €, voor de dubbele cabine is dat 41 300,- en de combi zit daar tussenin met 38 049,- €. De opties zijn betaalbaar, behalve het reeds aangehaalde hogere batterijpakket.

## OVERZICHT

- |   |  |
|---|--|
| +   | -  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• laad- en sleepvermogen</li> <li>• standaarduitrusting</li> <li>• snelladen mogelijk</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• hoog verbruik op snelweg</li> <li>• ophanging op oneffen wegen</li> <li>• meerprijs 75 kWh</li> </ul> |

**Pakjesbezorgers zullen hun hart ophalen in de stad, en hebben aan de Opel Vivaro-e een aangename en comfortabele werkvriend. En met zelfs snellaadmogelijkheid kun je na je pauze tussenin weer de rest van de dag verder. Enkel voor de grotere batterij vraagt Opel een aanzienlijke meerprijs.**



De Maxus eDeliver9 is in de categorie van de grote bestelwagens een welgekomen aanvulling in het aanbod tussen de gevestigde merken. Met een hoger rijbereik dan de concurrentie zijn wij benieuwd of hij een gelijkaardig imago kan opbouwen in de rush naar emissievrij rijden in de stad en errond. De tekortkomingen in het multimedia- en connectiviteitsgedeelte neem je er dan maar bij.



## OVERZICHT

- |  |  |
|--|--|
| +  | -  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• laad- en sleepvermogen</li><li>• snelladen mogelijk</li><li>• stilte aan boord</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• zijwindgevoelig</li><li>• topsnelheid beperkt tot 105 km/u.</li><li>• geen navigatie, geen DAB radio</li></ul> |



## TEST: MAXUS EDELIVER9 VOOR GROT(ER)E PAKJES, WEG VAN DE SNELWEG

Het Chinese SAIC Motors dat in België sinds vorig jaar MG in zijn gamma introduceerde, heeft ook een gamma bedrijfsvoertuigen, dit onder de naam Maxus.

Wij testen de grootste telg uit het gamma, de e-Delivery9.

TEKST EN FOTO'S : FILIP DEWULF

Wat het batterijpakket betreft is er keuze uit drie verschillende batterijpack: 52, 72 of 89 kWh. Het rijbereik bedraagt volgens de WTLF opgave respectievelijk 186, 236 of 296 km. Ook het laadvermogen varieert naargelang je keuze van batterijpack. Wij reden de middelste versie met 72 kW en kwamen 220 km ver met een volgeladen batterij. Opladen kan zowel via AC- als DC-snelladen tot 80 kW. Dat laatste kan van 10 % naar 80 % in 45 minuten. In het andere geval aan de wallbox of openbare laadpaal heb je aan nachtle slapen van 8 uur genoeg. Het verbruik bedroeg bij ons altijd zo rond de 29 kWh/100 km. En meestal ongeladen.

Zoals bij elke elektro-auto rijdt deze jongen vlot en aangenaam. Vertrekken gaat zacht en stil. Remgeneratie is er ook, door de pook van de versnellingsbak naar rechts te duwen om zo dan naar boven of beneden te duwen of te trekken om meer of minder regeneratie te krijgen. Er zijn 3 standen. Een volledige one-pedal-drive is dit echter niet.

Dit is een bestelwagen, dus voel je de ophan- ging nogal goed op slechte wegen. Volgeladen hebben wij niet gereden, op enkele spullen naar het containerpark na. Zoals eerder aange- haald kan de topsnelheid, of eerder het gebrek eraan, een probleem zijn op snelwegen of bij inhaalmanoeuvres. Gelukkig is er een snel- heidsregelaar. Ook is hij nogal zijwindgevoelig, zeker wanneer je van rijstrook verandert om dan terug op de rechterrijstrook te komen nadat je een vrachtwagen inhaalde. Je hoort de wind vooral goed rond de ramen, vinden

wij. Snelwegen zijn niet zijn ding, platteland of stadsrand zullen eerder zijn terrein zijn. Met deze afmetingen zijn ook pakjes bezorgen in de stad niet zo handig, vermits heel wat par- keerplaatsen te klein uitvallen.

Voor de rest is deze bestelwagen best wel com- fortabel. Ook het interieur is goed afgewerkt. Er zijn wel wat harde plastics, maar alles zit goed in elkaar. Het grote scherm op de middenconsole laat toe je smartphone via Apple Car Play of Android Auto te koppelen. Is best wel nodig, want standaard is er geen navigatie. Ook de bluetooth verbinding naar onze gsm diende telkens opnieuw ingesteld bij het vertrekken. Daarnaast kan de radio-ontvangst wat storing geven, vermits er geen DAB-radio aanwezig is. Op multimedia en connectiviteitsvlak is er dus nog wat werk.

De basisversie van de Maxus met het kleinste batterijpakket is er vanaf 64 117,- € BTW inclusief. Standaard komt hij in het wit, opties zijn er niet, behalve metaalkleur (786,- €) of je eigen firmakleur (1452,- €). Onze testversie met de 72 kWh-batterij is er voor 78 032,- €. Concurrenten heten Volkswagen e-Crafter die aan de basis slechts een 35,8 kWh batterij- pakket heeft voor een WLTP-rijbereik van 173 km en een basisprijs vanaf 66 308,- €. Ook de Mercedes e-Sprinter doet niet beter, met een officieel rijbereik van 143 km uit een batterij van 35 kWh en een basisprijs vanaf 66 114,- €. Dus zit onze Chinees op dat vlak wel concurrentieel en zelfs boven de middelmaat wat prestaties en rijbereik betreft.

En als wij zeggen groot, dan betekent dit een lengte van minimum 5546 mm tot een maxi- mum van 5940 mm en een breedte van 2062 mm. De hoogte varieert dan weer van 2525 tot 2765 mm. De laadruimte varieert van 9,7 m<sup>3</sup> tot 11 m<sup>3</sup> in de grootste versie. En er is nog een versie met verhoogd dak, dat een laadvermogen biedt tot 12,5 m<sup>3</sup>.

Voor het in- en uitladen beschikt je over ach- terdeuren dit tot 270 graden openen, naast de schuifdeur aan de zijkant rechts.

De elektromotor is dan weer 204 pk krachtig en levert een maximumkoppel van 310 Nm. Hiermee trekt de eDeliver vlotjes op. Bij onze testwagen stelden wij vast dat hij bij zo'n 105 km/u aan zijn maximumsnelheid zit. Wanneer je de Eco-knop indrukt is dat zelfs nog iets minder. Iets om rekening mee te houden, zeker op snelwegen.

# VOLKSWAGEN E-CRAFTER

Sinds 2018 heeft Volkswagen reeds een elektrische bestelwagen in het gamma, de e-Crafter. De e-Crafter is de eerste in een reeks emissieloze bedrijfswegen bij VW. Later volgt de ID.Buzz en ongetwijfeld een daarvan afgeleide bestelwagenversie.

De e-Crafter is geboren voor gebruik in grote steden waar rijverboden gelden voor voertuigen met verbrandingsmotoren. Daarvoor kreeg hij in 2018 de Europese Transportprijs voor Duurzaamheid in de categorie transport-en bestelwagens.

TEKST: FILIP DEWULF  
FOTO'S: VOLKSWAGEN PRESS



Met zijn maximum rijbereik van 173 kilometer en zijn op 90 km/u begrensde topsnelheid is hij het vervoermiddel voor de 'last mile' bestellers, denken wij maar aan koeriers- en logistieke diensten, detailhandel, maar evenzeer taxibedrijven en vakmensen in de bouw- of installatiesector. Volkswagen deed vooraf een onderzoek waarbij uit 210 000 rijprofielen van ruim 1500 klanten blijkt dat de meeste chauffeurs met hun bestelwagen dagelijks tussen 70 en 100 kilometer afleggen, met tussenstops tussenin.

De lithium-ionbatterijen krijgen een plaats onder de laadvloer om geen laadruimte in te nemen. Daardoor kan het volledige laadvolume van 10,7 m<sup>3</sup> van de 2590 mm hoge gesloten bestelwagen worden benut. De doorlaadbreedte bedraagt 1380 mm en de laadruimhoogte 1861 mm. De maximale belading bedraagt, afhankelijk van de gekozen uitvoering, tussen 0,975 en 1,72 ton.

De E-motor levert 136 pk (100 kW) en een maximumkoppel van 290 Nm. De motor gebruikt een speciaal voor bedrijfswagens ontworpen

automaat met één versnelling. Motor, versnellingsbak en differentieel vormen één compacte module. Verder bestaat het aandrijfsysteem uit het motorbesturingssysteem en de vermogenslektronica. Die laatste stuurt de energiestroom tussen de elektromotor en de accu aan. De in de lithium-ionbatterij opgeslagen gelijkstroom (DC) wordt daarbij omgezet in wisselstroom (AC). Een DC/DC-omvormer levert de 12V-spanning voor het boordnet.

Het verbruik (met 0,975 ton belading) bedraagt gemiddeld 21,5 kW/100 km.

De batterijcapaciteit bedraagt 35 kWh. Hierdoor kan aan een DC-laadstation met de CCS-aansluiting in 45 minuten naar 80 procent opgeladen worden. Bij laden aan een AC-wallbox met 7,2 kW, dan laad de e-Crafter in iets meer dan 5u naar 100 procent.

De e-Crafter is gebaseerd op de 2de generatie van de Crafter, die sinds 2017 werd geïntroduceerd.

Hij is uitgerust met de modernste assistentie, comfort en infotainmentsystemen. Zo heeft hij Parkeerhulp ParkPilot met flankbescherming, die met zestien sensoren de omgeving rondom de bestelwagen in de gaten houdt, naast een multifunctioneel camera vooraan, achterrajcamera en zijwindassistent. Tevens is de Crafter de eerste bedrijfswagen die standaard met Multi Collision Brake. Verder zijn ook ledkoplampen, automatische airco, stoelverwarming, warmtepomp, verwarmbare voorruit, comfortstoelen naast het infotainmentsysteem Discover Media met App Connect, spraakbesturing en aansluiting voor de smartphone. Optioneel zijn onlinediensten beschikbaar.

Alvorens wij met Eco Mobiel in ons januari-nummer de e-Crafter zelf mogen testen, geeft Volkswagen nog mee dat praktijktests in 25 bedrijven in Duitsland, Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Zweden onder deels zware omstandigheden als belangrijkste conclusie kwam dat een gemiddelde actieradius van 100 km bereik werd.



# Minerva Bike Outlet

Bargiestraat 32  
(Industriezone Ieperleekanaal)  
8900 Ieper  
Zone F3 volgen

[www.minerva.be](http://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](mailto:info@minerva.be)

## RECHTSTREEKSE VERKOOP AAN DE CONSUMENT

Openingsuren: Ma-Di-Woe-Vr-Za

10u-12u & 13u-18u

**ELEKTRISCHE  
FIETSEN**

Met 3 jaar omniumgarantie

VANAF  
**€ 695**



**KOERSFIETSEN**

VANAF  
**€299**

**ELEKTRISCHE  
SCOOTER**

VANAF  
**€1.695**



**KOERSTRUI  
OF  
KOERSBROEK**

VANAF  
**€14,95**



**STADSFIETSEN**

VANAF  
**€149**



# All New IONIQ 5

## 100% elektrisch



Binnenkort te ontdekken  
bij je Hyundai verdeler.

Zonder twijfel  
**HYUNDAI**

0 L/100KM • 0 G/KM CO<sub>2</sub> (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](http://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](http://Hyundai.be)

**GARAGE MERINSKY**  
**DE LAET**  
**GARAGE WULFFAERT**

Lichtenberglaan 2002 - 3800 Sint-Truiden - 011 59 66 46 - [www.merinsky.be](http://www.merinsky.be)

's Herenbaan 343 - 2850 Boom - 03 888 00 49 - [www.delatboom.be](http://www.delatboom.be)

Kriekmoerstraat 103 - 9900 Eeklo - 09 377 35 25 - [www.wulffaert-hyundai.be](http://www.wulffaert-hyundai.be)

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

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





PEUGEOT SPORT ENGINEERED ///

## NEW 508 PEUGEOT SPORT ENGINEERED

PIONEERING PERFORMANCE AGAIN

360 pk - 520 Nm - 46 g CO<sub>2</sub>/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](http://www.peugeot.be)

V.U.: AUTOMOTIVE GROUP - Meiboomlaan 115, 8800 Roeselare

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](http://WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE)







Dat voertuigen milieubewuster moeten, dat beseft niet alleen de particuliere koper. Ook de logistieke sector moet aan de stekker en dat beseffen ze bij Mercedes-Benz maar al te goed. De eActros zal daarin het begin zijn van een volledig gamma aan zuiver elektrische vrachtwagens.

### DE TOEKOMST IS ELEKTRISCH

Terwijl de vraag naar transportoplossingen wereldwijd blijft stijgen worden de milieunormen ook in die sector ieder jaar strenger. De oplossing voor dat dilemma ligt volgens Mercedes-Benz Trucks in elektrische voertuigen aangedreven door batterijen of brandstofcellen op waterstof. De nieuwe eActros is daarin de eerste batterij-elektrische toepassing van de Duitse fabrikant.

Hij zal echter niet lang alleen zijn, want Mercedes plant een uitgebreid gamma aan elektrische trucks. Zo wil het merk met de ster tegen 2039 uitsluitend nog emissieloze vrachtoertuigen aanbieden. Zo zullen ze volgend jaar de eEconic lanceren, een elektrische truck met lage vloer bedoeld voor stedelijk gebruik. Rond 2024 kan ook het lange-afstandstransport elektrificeren met de eActros LongHaul en rond 2030 mogen we zelfs een vrachtwagen op waterstof verwachten.

### LOKAAL BEGINNEN

Als eerste telg kiest de eActros binnen die visie dus de middenmoot. Hij werd specifiek ontwikkeld om zware ladingen over relatief korte afstanden te vervoeren, waarmee Mercedes dus vooral mikt op de lokale distributiesector. Zo komt deze volledig elektrische vrachtwagen in twee versies: een model met met twee assen en een maximaal toegelaten massa van 19 ton

en een model met drie assen dat tot 27 ton op de weegbrug mag plaatsen. Met een constant vermogen van 330 kW, of zo'n 450 pk, biedt de elektromotor ook voldoende vermogen om dat gewicht in beweging te brengen. Het piekvermogen kan tijdelijk zelfs stijgen naar 400 kW, of 545 pk.

Afhankelijk van het gekozen uitrustingsniveau krijgt je eActros ofwel drie ofwel vier batterijpacks. Elk accupakket is daarin goed voor 105 kWh, wat het voertuig een batterijcapaciteit tot 420 kWh geeft. Daarmee zou de eActros ongeveer 400 elektrische kilometers moeten kunnen rijden. De batterijen kunnen weer opgeladen worden aan een snelheid tot 160 kW, waarmee de laadtoestand van 20% naar 80% gehaald kan worden in minder dan één uur.

### MEER DAN EEN ELEKTRISCHE TRUCK

In een sector waarin een stilstaand voertuig wordt gezien als een verliespost zal de overstap naar batterij-elektrische vrachtwagens geen evidente keuze zijn. Om klanten te begeleiden gedurende dit proces biedt Mercedes-Benz een uitgebreide omkadering bij zijn eActros in de vorm van het 'Charged & Ready'-programma. Zo kunnen bedrijven die kiezen voor een elektrische Mercedes-truck gebruik maken van tal van geconnecteerde

# MERCEDES START ZIJN GAMMA EV-TRUCKS MET DE EACTROS

TEKST: JORAM VAN ACKER  
FOTO'S: MERCEDES-BENZ

toepassingen. Niet alleen de chauffeur blijft namelijk op de hoogte van het verbruik en het rijbereik via de digitale cockpit, maar ook fleetmanagers kunnen alles vanop afstand beheren in het FleetBoard-portaal. Dit systeem biedt heel wat inzicht in laadbeheer en rijtijden om zo de ideale laadpauzes te helpen bepalen.

Daarnaast kan de klant rekenen op professioneel advies via eConsultants. Zij zullen de eActros-kopers helpen om hun elektrische vloot en de beschikbare laadinfrastructuur optimaal te plannen en benutten. Mercedes-Benz Trucks is bijvoorbeeld partnerships aangegaan met Siemens Smart Infrastructure, ENGIE en EVBox Group om kant-en-klare laadoplossingen te kunnen bieden.



# MERCEDES-BENZ CONCEPT EQT: TERUGKEER NAAR DE MPV

Mercedes-Benz blijft geloven in de premium personenbus, en combineert die nu ook met een volledig elektrische aandrijflijn. De Concept EQT stelt daarin Mercedes' toekomstvisie op de gezinswagen voor—een toekomst die al snel concreet moet worden.

TEKST: JORAM VAN ACKER - FOTO'S: MERCEDES-BENZ



Mercedes-Benz heeft zijn Concept EQT aan de wereld voorgesteld, een studiemodel dat een zuiver elektrische aandrijving koppelt aan een gezinswagen in de traditionele zin van het woord. Dat betekent dat Mercedes binnenkort terug een MPV—ofwel monovolume—op de markt zal brengen, want het merk heeft al concrete plannen met deze concept car. De Concept EQT is namelijk niet alleen de voorbode van een toekomstige elektrische wagen maar ook het begin van een helemaal nieuwe klasse voor Mercedes: de T-Klasse. In dit segment wil 'das Haus' de ruimte en kwaliteit van de V-Klasse aanbieden in een compacter formaat.

Zoals het een echte personenbus betaamt is de Concept EQT voorzien van zeven volwaardige zitplaatsen, een grote, kaarsrechte kofferklep en twee enorme schuifdeuren. Met zijn lengte van bijna vijf meter moet het interieur vol-



doende plaats bieden voor zelfs de grootste, avontuurlijkste gezinnen. Het blijft natuurlijk een studiemodel en zo vertoont de Concept EQT wel een aantal minder realistische kenmerken. Of de lasergegraveerde sterren in het panoramadak of het enorme geïntegreerde longboard in de bagageruimte nog op de uiteindelijke T-Klasse aanwezig zullen zijn betwijfelen we bijvoorbeeld sterk. Wat alleszins wel zal blijven is het glanzend zwarte paneel op de neus dat de LED-koplampen en de apparatuur voor de rijhulpsystemen huisvest. Dat is namelijk een herkenningspuntje van alle EQ-modellen.

Naast deze wagen met zeven zitplaatsen is de Concept EQT ook de spirituele voorloper van een nieuwe bestelwagen bij Mercedes-Benz. Zo zal ook de volgende Citan gebaseerd zijn op hetzelfde platform als de T-Klasse. Dat mag geen toeval zijn: de Citan deelt al sinds jaar en dag zijn onderstel met de Renault Kangoo, en ook de Concept EQT staat op diezelfde basis. In navolging van deze EQT zal ook de Citan dus een zuiver elektrische versie krijgen, al zal die dan wel als eCitan door het leven gaan.

Dat het eerste wat we van de nieuwe T-Klasse te zien krijgen een elektrische versie is ligt in lijn met de 'Electric First'-strategie van het merk, waarbij Mercedes de ontwikkeling van elektrische voertuigen op een hoger plan wil plaatsen. Tegen 2025 zullen namelijk al zijn platforms ontwikkeld zijn met een elektrische versie in het achterhoofd, al wil dat nog niet zeggen dat er geen varianten met verbrandingsmotoren zullen zijn. Naast de EQT zal er dus ook nog een T-Klasse te krijgen zijn op fossiele brandstof. De eerste productiemodellen van deze nieuwe klasse mogen we in de loop van 2022 verwachten.



## DOSSIER:

# POPULAIR IN LEASING

Dat de bedrijfswagen in België nog een lange tijd een deel van het loon van menig werknemer zal bepalen staat vast. Het plan van de regering om er naar te streven dat in 2026 elke bedrijfswagen broeikasgasvrij is, zal ervoor zorgen dat de vraag naar leasing van klimaatvriendelijke bedrijfswagens de volgende jaren een hoge vlucht zal nemen. Steeds meer bedrijven bieden de werknemers dan ook de mogelijkheid aan om een elektrische wagen, een hybridewagen, of eentje op CNG te leasen. Hier en daar zijn er al ondernemingen die de werknemers verplichten om een ecologische bedrijfswagen te kiezen. Maar welke wagens doen het nu al goed in leasing, en zit daar eentje tussen die jou kan bekoren?

TEKST: JOCHEN SCHEIRE - FOTO'S: CONSTRUCTEURS

### MARKTAANDEEL

We deden navraag bij Febiac welke nu precies de populairste ecologische leasewagens zijn, en hoeveel het aandeel hybride, elektrische en CNG-voertuigen bedraagt, vergeleken met het totaal aantal leasewagens in België. Tot juli 2021 werden er 71352 wagens ingeschreven als leasewagens, hieronder vind je een overzicht de populairste ecologische wagens in het totale aanbod.



### PLUG-IN HYBRIDE

#### Top 3:

Volvo XC40  
BMW X1  
BMW 3

De plug-in hybrides zijn in leasing de populairste onder de ecologische leasewagens. In totaal waren Plug-in hybrides verantwoordelijk voor 12,7% van het totaal aantal wagens in leasing in de eerste helft van 2021. Concreet wil dit zeggen dat er 9031 plug-in hybrides als leasewagens werden ingeschreven.

De Volvo XC40 is in deze categorie de populairste. Niet verwonderlijk, als je weet dat de

XC40 het algemeen heel erg goed doet op de leasingmarkt, maar ook op in de private verkoop. De SUV van Volvo is een multi inzetbare, betrouwbare wagen die zowel voor het dagelijkse woon-werkverkeer als voor gezinsgebruik in het weekend perfect bruikbaar is.

In de top 3 vinden we twee BMW's terug, de X1 en de 3-reeks. De X1 is qua afmetingen bijna een tweelingbroer van de XC40, dus het is niet verwonderlijk dat de kleinste SUV uit Beieren plaats twee inneemt. In leasing is de XC40 iets voordeliger dan de BMW, terwijl de catalogusprijs van de XC40 dan weer iets hoger is dan die van de X1. Het is dus logisch dat de XC40 hier de X1 op de leasingmarkt inhaalt.

Ook de 3-reeks van BMW is een populaire leasingwagen bij de wagens met een verbrandingsmotor, dus het mag niet verwonderen dat deze ook hier hoog scoren. Vooral de touring versie van de 3-reeks doet het voortreffelijk als gezinswagen, wat verklaart dat deze hoge toppen scheert als plug-in hybride leasingwagen.

Wat opvalt is dat Mercedes de top drie niet weet te halen, maar met de A, GLA, GLC en GLE wel vier modellen heeft in de top tien. Mercedes scoort hiermee uitstekend bij de plug-in hybrides.

Een beetje verrassend is dat de Skoda Superb wel de top tien haalt, maar niet zo hoog scoort als je zou verwachten van de populaire allrounder uit Tsjechië. Op de tiende plaats vinden we de Volkswagen Passat terug. Ooit was dit de meest populaire leasewagen, maar door de komst van het goedkopere Skoda zakte Volkswagen een paar plaatsjes terug.



### ELEKTRISCHE WAGENS

#### Top 3:

Tesla Model 3  
Audi E-Tron  
Polestar 2

Het is niet verwonderlijk dat de Tesla Model 3 hier het populairste model is. Tesla blijft voornog de peetvader van de elektrificatie in de markt, en een budgetvriendelijk model kan dan ook niet anders dan goed scoren.

Op de tweede plaats vinden we de Audi E-tron terug. De E-tron is een beetje duurder in leasing dan de Tesla Model 3, maar hij is ook een stukje ruimer, en is, naar Europese normen, een stukje comfortabeler dan de Tesla. Uiteraard krijgt elke werknemer die een bedrijfswagen mag kiezen een bepaald budget, en omdat de Audi E-tron een stukje duurder is dan de Tesla in leasing, is het logisch dat die laatste hier een stukje hoger scoort.

Op plaats drie bij de elektrische wagens vinden we de Polestar 2. Misschien de minst bekendste uit het lijstje, maar de Polestar lijkt op korte tijd toch een zekere reputatie te hebben opgebouwd. De Polestar is qua grootte en inzetbaarheid een

beetje vergelijkbaar met de Tesla Model 3, maar is een stuk voordeliger in leasing. En dat zal nu net de reden zijn waarom het minder bekende Polestar toch een mooie derde plaats weet te scoren bij de elektrische leasewagens.

De rest van de top tien wordt ingevuld door de meer traditionele merken op de markt. De X3 van BMW neemt de vierde plaats in, gevolgd door de ID3 en ID4 van Volkswagen. Volvo en Skoda scoren ook hier goed, net zoals de elektrische 2008 van Peugeot. Terecht, want de e-2008 is een leuke elektrische wagen die je je kan aanschaffen voor een al bij al niet zo hoge meerprijs dan de variant op benzine of diesel.

Ook de elektrische XC40 is aanwezig, op de hielen gezeten door de Skoda Enyaq. Op de tiende plaats vinden we tenslotte een beetje verrassend de KIA Niro. Terwijl de Niro zeker een valabel alternatief is voor een wagen op diesel op benzine, verbaast het ons toch dat het meest populaire model van enkele jaren terug, de Nissan Leaf, volledig uit the picture verdwenen lijkt.

## HYBRIDES

### Top 3:

Toyota Corolla  
Toyota Yaris  
Toyota C-HR

Over de hybridemodellen kunnen we iets korter zijn. Hoewel hybrides een ecologisch alternatief zijn worden ze een beetje verdrukt door de plug-in hybrides en elektrische wagens. Hybridewagens moet je niet opladen en hun accu wordt opgeladen terwijl je op de verbrandingsmotor rijdt. Toyota was met de Prius het eerste merk dat volop inzette op hybridewagens, maar ook Toyota lijkt stilaan de switch te maken naar elektrische wagens,



waardoor hybrides minder belangrijk zullen worden in de toekomst.

Ondertussen blijft het aandeel van Toyota in de leasingmarkt voor hybridewagens indrukwekkend. De volledige top drie wordt door Toyota ingenomen, ook op plaats 4 vinden we met de RAV4 een Toyota terug. Maar hoewel hybridewagens momenteel nog 3,4% van de leasingwagens vertegenwoordigen, moeten we ons de vraag stellen of dit segment nog een (nabije) toekomst heeft, nu plug-ins en elektrische wagens een steeds grotere rol gaan spelen. Tot het zover is kunnen we er niet onderuit dat Toyota in dit segment de absolute koploper is. Door als pionier quasi elk model als hybride op de markt te brengen scoort Toyota hier zeer sterk, het is afwachten hoe het merk zich zal positioneren eens ze de concurrentie aangaan in de elektrische markt, met merken die daarin de afgelopen jaren heel wat expertise hebben opgebouwd.

De top tien van de hybrides wordt verder bevolkt door Kia, Renault, Hyundai, Ford en Lexus, maar de vraag blijft of die merken daar echt van wakker liggen, omdat hybridewagens in de toekomst een steeds kleinere rol zullen spelen.

## CNG

### Top 3:

Skoda Octavia  
Audi A3  
Seat Arona

Dat CNG-wagens een valabel alternatief zijn in de race naar minder CO<sub>2</sub>-uitstoot is minder



bekend, en dat blijkt ook uit de cijfers. CNG kent nochtans weinig nadelen ten opzicht van wagens op benzine of diesel, maar wordt als alternatief soms wat over het hoofd gezien. Dit blijkt ook uit de leasingcijfers. Wagens op CNG hebben eigenlijk geen nadelen t.o.v. een wagen met een motor op Diesel of Benzine. Een CNG-wagen is een voertuig op benzine dat is aangepast om ook op aardgas te kunnen rijden, dat je op steeds meer plaatsen kan 'tanken'. Het is veilig, goedkoper en groener.

Momenteel vind je in België bijna alleen bij D'leteren wagens met CNG terug. Skoda, Audi, Seat en Volkswagen zijn dan ook vanzelfsprekend verantwoordelijk voor de volledige top tien.

## DE NAAKTE CIJFERS.

De leasingmarkt is een mooi voorbeeld om te zien hoe de rest van de markt evolueert. De leasingmarkt houdt namelijk meer dan de particuliere markt meer rekening met de aankoop van nieuwe voertuigen.

Als we de cijfers bekijken zien we dat het aandeel ecologische voertuigen nog niet geweldig groot is. Alle voertuigen hiervoor besproken (PHEV, BEV, CNG en HEV), zijn amper verantwoordelijk voor 20,7% van de leasingmarkt, er is dus nog een enorme marge om alles ecologisch te maken. Maar ondertussen lijkt het ons verstandig om te bekijken of een ecologische leasewagen je op termijn niet vrolijker zal maken dan een alternatief op brandstof dat weldra tot het verleden zal behoren.

## LEASING TOPPERS

TOP 10 LEASE CNG		Totaal CNG	120	100%
	Merk	Model	#	%
1	SKODA	OCTAVIA	25	20,8%
2	AUDI	A3	20	16,7%
3	SEAT	ARONA	19	15,8%
4	SEAT	IBIZA	17	14,2%
5	SKODA	SCALA	14	11,7%
6	AUDI	A5	6	5,0%
7	SKODA	KAMIQ	6	5,0%
8	AUDI	A4	5	4,2%
9	VOLKSWAGEN	CADDY	3	2,5%
10	VOLKSWAGEN	POLO	3	2,5%
LEASEMARKT		TOTAAL	71.352	0,2%

BRON: FEBIAC



TOP 10 LEASE PHEV		Totaal PHEV	9.031	100%
	Merk	Model	#	%
1	VOLVO	XC40	945	10,5%
2	BMW	SERIE-X1	761	8,4%
3	BMW	SERIE-3	515	5,7%
4	MERCEDES	SERIE A	510	5,6%
5	BMW	SERIE-X3	449	5,0%
6	MERCEDES	SERIE GLE	389	4,3%
7	MERCEDES	SERIE CLA	356	3,9%
8	SKODA	SUPERB	321	3,6%
9	MERCEDES	SERIE GLC	300	3,3%
10	VOLKSWAGEN	PASSAT	297	3,3%
LEASEMARKT		TOTAAL	71.352	12,7%

BRON: FEBIAC

## LEASING TOPPERS

TOP 10 LEASE HEV		Totaal HEV	2.415	100%
	Merk	Model	#	%
1	TOYOTA	COROLLA	860	35,6%
2	TOYOTA	YARIS	331	13,7%
3	TOYOTA	C-HR	250	10,4%
4	TOYOTA	RAV4	225	9,3%
5	KIA	NIRO	98	4,1%
6	RENAULT	CLIO	84	3,5%
7	HYUNDAI	TUCSON	83	3,4%
8	LEXUS	UX	83	3,4%
9	FORD	MONDEO	74	3,1%
10	HYUNDAI	IONIQ	67	2,8%
LEASEMARKT		TOTAAL	71.352	3,4%

BRON: FEBIAC



TOP 10 LEASE BEV		Totaal BEV	3.113	100%
	Merk	Model	#	%
1	TESLA	MODEL 3	469	15,1%
2	AUDI	E-TRON	382	12,3%
3	POLESTAR	POLESTAR 2	337	10,8%
4	BMW	SERIE-X3	251	8,1%
5	VOLKSWAGEN	ID.3	242	7,8%
6	VOLKSWAGEN	ID.4	242	7,8%
7	VOLVO	XC40	207	6,6%
8	SKODA	ENYAQ	135	4,3%
9	PEUGEOT	2008	129	4,1%
10	KIA	NIRO	98	3,1%
LEASEMARKT		TOTAAL	71.352	4,4%

BRON: FEBIAC

# STROMER INTRODUCEERT WAAIER AAN NIEUWIGHEDEN SLIMME SPEED-PEDELECS VOOR DE PENDELAARS VAN MORGEN

Op de driedaagse 'Stromer Universe'-evenementen in Basel en Genk werden de nieuwe speed-pedelecs en accessoires van de Zwitserse fabrikant in stijl voorgesteld. Bovendien stonden geselecteerde modellen in verschillende uitvoeringen ter beschikking voor testritten in het stadsverkeer. Vooral de nieuwe ST3 Pinion wekte grote belangstelling bij de testrijders.

TEKST: WIM FOTO'S © STROMER



ST1 Special Edition 'Deep Petrol'

## GESLAAGDE TEST

Tomi Viiala, Vice President Global Sales van Stromer, had de ST3 Pinion zelf grondig op de proef gesteld door in twee dagen van Basel naar Genk te rijden (600 km, 5300 hm, 18 uur rijtijd). Zijn conclusie: "Test geslaagd!" Beide evenementen konden overigens op grote interesse rekenen bij zowel Belgische als internationale dealers. En ook het geïnteresseerde publiek maakte gretig gebruik van de kans om op de Public Days de nieuwe Stromer modellen ter plaatse te testen. De talrijke gasten werden op de avond van het evenement meteen op twee onthullingen getraakteerd. Met veel enthousiasme werd de ST3 Limited Edition met speciale laklaag San Marino Blue voorgesteld. Daarna volgde de onthulling van de wereldprimeur: de nieuwe concept bike 2022. Maar ook de verschillende nieuwigheden trokken ieders belangstelling

## ST1 SPECIAL EDITION

Het instapmodel ST1 met elegant design en betrouwbare, sterke aandrijving voor moderne mobiliteit en maximaal rijplezier wordt nu ook uitgerust met Stromers unieke feature: de Stromer Daylight. In het kader van deze productupdate werd de ST1 Special Edition gelanceerd. Die is uitgerust met de grootste accu en verdubbelt daarmee het standaardbereik

ST2 Special Edition 'Cream'



ST3 Pinion



van de ST1 tot 180 km. De speciale laklaag in Deep Petrol en de Stromer Antwerp Single Bag (20 l) maken eveneens deel uit van deze speciale editie. De krachtige achterwielmotor ondersteunt geruisloos en dynamisch tot 45 km/u. De connectiviteit (Smartlock, motorinstellingen, statistieken) verloopt via Bluetooth. Het is nu ook mogelijk om via de app de simkaart gratis te activeren en op die manier van volledige connectiviteit inclusief GPS-plaatsbepaling te genieten. De ST1 met nieuw geïntegreerd Daylight en OMNI C Basic, en de Special Edition zijn verkrijgbaar vanaf oktober 2021.



ST2 Special Edition 'Cream'

### ST2 SPECIAL EDITION

Ook de ST2, die in 2020 met onderhoudsvriendelijke riemaandrijving werd gelanceerd, krijgt een Special Edition. Deze editie is uitgerust met de krachtigste accu voor 180 km autonomie, met een geveerde zadelpen, de Stromer Basket Copenhagen en een speciale laklaag in de kleur Ivory Cream. Met de riemaandrijving, de naafschakeling en de 750 Watt krachtige achterwielmotor zorgt de ST2 voor een krachtige voortstuwing. De ST2 versnelt moeiteloos naar 45 km/u en biedt een enorm rijplezier in het woon-werkverkeer - krachtig, dynamisch en genoeg geruisloos. Volledige connectiviteit via geïntegreerde Bluetooth en mobiel netwerk biedt tal van mogelijkheden voor diefstalbescherming met GPS-plaatsbepaling, van Smartlock tot over-the-air-updates, individuele motorinstellingen en statistieken. Ook de ST2 Special Edition is verkrijgbaar vanaf oktober 2021.

### ST3 'PINION'

De ST3 met de aandrijfoplossing Pinion is een buitengewoon dynamische s-pedelec, ideaal voor dagelijks gebruik het hele jaar door. De aanpasbare zitpositie en de slimme extra's zorgen voor een comfortabele en efficiënte mobiliteit tijdens het woon-werkverkeer. Deze fiets is uiterst onderhoudsvriendelijk dankzij Pinion en Gates Carbon

Belt Drive. De 820 W krachtige achterwielmotor ondersteunt geruisloos en dynamisch tot 45 km/u, de accu van 814 Wh zorgt voor tot wel 180 km autonomie. Eenmaal verbonden via mobiel netwerk en de gratis app biedt de connectiviteit van deze fiets toegang tot GPS-plaatsbepaling, de diefstal functie Smartlock, individuele sensor- en motorinstellingen, rijstatistieken en nog veel meer. De Launch Edition met alle opties, zoals ABS, verende voorvork, geveerde zadelpen of Comfort stuurpen, is verkrijgbaar vanaf maart 2022 met laklaag in Imperial Red, vanaf mei 2022 ook in Deep Black en Cool White.



ST3 Limited Edition 'San Marino Blue'

### ST3 LIMITED EDITION

De ST3 Limited Edition is een speciale editie het model ST3 met extra uitrusting zoals de speciale laklaag in San Marino Blue, een upgrade naar de krachtigste accu voor een bereik tot 180 km, geveerde zadelpen en de Stromer Antwerp Double Bag (2 x 20L). De aanpasbare zitpositie van dit model en de extra's zorgen voor een efficiënte mobiliteit met veel rijplezier in het woon-werkverkeer. De 820 W krachtige achterwielmotor ondersteunt geruisloos en dynamisch tot 45 km/u. Eenmaal verbonden via mobiel netwerk en de gratis OMNI app biedt de connectiviteit toegang tot GPS-plaatsbepaling, de diefstal functie Smartlock, individuele sensor- en motorinstellingen, rijstatistieken en nog veel meer mogelijk. De ST3 Limited Edition is nu al verkrijgbaar.

### ST5 ABS

De ST5 is het vlaggenschip van de Stromer s-pedelecreeks: geïntegreerd design en exclusieve high end-componenten zoals volledig geïntegreerde ABS, elektronische schakeling Di2, krachtige vierzuigerremmen en een Supernova verlichting voor efficiëntie en rijplezier. Stromers krachtigste achterwielmotor (850 W | 48 Nm) met sportmodus biedt geruisloos ondersteuning tot 45 km/u voor een uitstekende rijdynamiek.



ST5 ABS

De 983 Wh krachtige accu levert tot 180 km autonomie. De ST5 is volledig geconnecteerd en biedt GPS-plaatsbepaling, Smartlock-functies zoals diefstalbescherming, over-the-air-updates en individuele sensor- en motorinstellingen. De ABS voorkomt het blokkeren en wegglijden van het voorwiel, met de bescherming tegen overkop gaan blijft het achterwiel op de grond. Ook verkrijgbaar met verende voorvork en geveerde zadelpen.

### CONCEPT BIKE 2022

De concept bike 2022 voor langeafstandspendelaars presenteerde zich in Genk als een echte wereldprimeur. Naast de nieuwe krachtige accu met 1440 Wh, die het tot dusver grootste bereik van Stromer speed-pedelecs zo maar even verdubbelt (tot 260 km), zit er in de bike nog een vernieuwing. De details van deze nieuwste ontwikkeling worden in de lente van 2022 openbaar gemaakt. Tot dan blijft het cruciale ingrediënt geheim.



Antwerp Double Bag

### ACCESSOIRES

Ook bij de accessoires vielen verschillende nieuwigheden te rapen zoals de waterdichte Antwerp Double Bag 2 x 20 l en de Berlin Trunk Bag 16 l. Met de Copenhagen Basket 24 l introduceert Stromer een handige, afneembare mand van aluminium met comfortabele greep, houten bodem en voorgeïntegreerde Racktime Snapit-adapter. Ook nieuw én innovatief zijn de Pirelli Angel WT Urban winterbanden. De rubbermix en het profiel werden specifiek ontwikkeld voor het koude seizoen - voor extra grip op dunne sneeuwlagen en koud asfalt met gladde oppervlakken.

NIEUWE F-PACE PLUG-IN HYBRID

# ONVERGETELIJK



De Nieuwe F-PACE P400e is een SUV die je niet snel vergeet. Zijn uitgesproken design en uitgebreide standaarduitrusting geven je dat speciale gevoel waar Jaguar voor bekend staat. Zijn nieuwe Plug-In Hybrid motor, met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 49 g/km (WLTP), is goed voor een fiscale aftrek van 96%. Neem geen genoegen met het gewone, ontdek nu hoe opwindend een SUV kan zijn.

2,2-2,5 L/100KM. CO<sub>2</sub> : 49-57 G/KM (WLTP)

Jaguar Care standaard. Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig. Milieu-informatie (KB 19/03/04): [jaguar.be](http://jaguar.be). Geef voorrang aan veiligheid.



**Jaguar Gent Vernaeve** Fraterstraat 119, 9820 Merelbeke, [www.jaguargentvernaeve.be](http://www.jaguargentvernaeve.be)

**Jaguar Szrek** Wijnveld 3, 9240 Zele, [www.jaguarszrek.be](http://www.jaguarszrek.be)

**Ter Steene** Torhoutsesteenweg 704, 8400 Oostende, [www.jaguartersteene.be](http://www.jaguartersteene.be)

**Jaguar Maasland** Nijverheidslaan 36, 3630 Maasmechelen, [www.jaguarmaasland.be](http://www.jaguarmaasland.be)

**Jaguar Hasselt** Herkenrodesingel 39, 3500 Hasselt, [www.jaguar-hasselt.be](http://www.jaguar-hasselt.be)

**Jaguar Brussels East - Zaventem** Leuvensesteenweg 432, 1930 Zaventem, [www.jaguarzaventem.be](http://www.jaguarzaventem.be)

**Jaguar Asse** Nerviersstraat 93, 1730 Asse, [www.jaguarasse.be](http://www.jaguarasse.be)

**Jaguar Brussels West - Drogenbos** Grote Baan 334, 1620 Drogenbos, [www.jaguardrogenbos.be](http://www.jaguardrogenbos.be)

# HET GEËLEKTRIFICEERDE GAMMA VAN JAGUAR EN LAND ROVER

Jaguar mag dan met zijn I-Pace één van de pioniers van de inzetbare EV geweest zijn; op het gebied van plug-inhybrides lieten ze even op zich wachten. Inmiddels heeft het concern achter Jaguar Land Rover een flinke inhaalbeweging gemaakt met maar liefst 8 verkrijgbare stekkerhybrides en 2 verschillende aandrijflijnen. Wij stelden een greep uit hun assortiment op de proef.

TEKST: JORAM VAN ACKER

FOTO'S: JORAM VAN ACKER; FRANCIS VERMEULEN; LAND ROVER

## JAGUAR

We hadden het al over de I-Pace, de auto waarmee de Jaguar Land Rover-groep zijn geëlektrificeerde ambities begon. Tot op het moment van schrijven is dit nog de enige zuiver elektrische auto van het concern, al zijn er wel een mooi aantal hybrides bijgekomen. Jaguar spant binnen de groep de elektrificatiekroon: zo kondigde het merk eerder dit jaar aan dat het enkel nog zuiver elektrische auto's zal verkopen vanaf 2025. Momenteel kan je voor al zijn modellen alvast een mild hybrid-aandrijflijn samenstellen en zijn de twee SUV's van het gamma ook verkrijgbaar als stekkerhybride. Wij voelden beide plug-ins aan de tand en gingen voor de gelegenheid ook nog even op pad met de volledig elektrische I-Pace.

### Jaguar I-Pace EV400

- Vermogen: .....400 pk
- Verbrandingsmotor: ...../
- Batterijcapaciteit: .....90 kWh
- Acceleratie 0-100 km/u: .....4,8 sec
- E-rijbereik (WLTP): .....470 km
- Verbruik (WLTP): .....22,0 kWh/100 km
- CO<sub>2</sub>-uitstoot (WLTP): .....0 g/km
- Basisprijs: .....€ 80.850

Toen de I-Pace werd gepresenteerd in 2018 was het model een verrassing op heel wat vlakken. Hij was niet alleen de eerste Jaguar-EV, of zelfs de eerste elektrische auto van de Jaguar Land Rover-groep, maar zelfs binnen de markt van elektrische wagens was de I-Pace een interessant gegeven. Deze SUV laat namelijk de conventies over hoe een auto er hoort uit te zien achter zich en biedt een geheel



eigen design dat de lay-out van een elektrische aandrijflijn optimaal benut. Daardoor is de neus verrassend kort en staan de wielen in de uiterste hoeken van de wagen.

Ook op vlak van rijgedrag houdt de I-Pace er een eigen willetje op na. Als eerste EV van het merk moest de auto namelijk nog steeds een Jaguar blijven, waardoor hij dus enerzijds comfortabel en anderzijds ook sportief moest kunnen zijn. Daar lijken de Britten in geslaagd te zijn, want de I-Pace stuurt scherp en zijn 400 pk geven hem ook nog eens de mogelijkheid om als een bezetene uit de startblokken te schieten. En dat terwijl zijn elektrische aandrijflijn bij rustiger rijgedrag een fluisterstil comfort voorziet, en zijn adaptieve ophanging oneffenheden competent uit het wegdek filtert.

Dat deze Jaguar elektrisch is biedt ook voordelen op vlak van gebruiksgemak. Het feit dat de wielen op de hoeken van de wagen geplaatst konden worden zorgt namelijk voor een enorme wielbasis, wat niet alleen het rijcomfort maar ook de interieurruimte ten goede komt. Hoewel de I-Pace dus niet de langste auto in het Jaguar-gamma is zit je zowel voorin als achterin als in een luxesedan. Ook het koffervolume is met zijn 656 liter indrukwekkend, al is de vloer wel relatief hoog en beperkt de sportief aflopende daklijn de bruikbaarheid van de koffer enigszins. Ook zijn snellaadcapaciteit helpt het gebruiksgemak vooruit, want de I-Pace kan snelladen tot 107 kW. Zo laad je de batterij vol in minder dan een uur, en geraak je dan weer zo'n 400 km verder.

### Jaguar E-Pace P300e

- Vermogen (totaal): .....309 pk
- Verbrandingsmotor: .....1.5L turbobenzine
- Batterijcapaciteit: .....15 kWh
- Acceleratie 0-100 km/u: .....6,5 sec
- E-rijbereik (WLTP): .....55 km
- Verbruik (WLTP): .....2,0 l/100 km
- CO<sub>2</sub>-uitstoot (WLTP): .....44 g/km
- Basisprijs: .....€ 58.860



De E-Pace is Jaguars nieuwste SUV. Ondanks de wat compactere afmetingen volgt dit model de designtaal van zijn grote

broer, de knap gelijnde F-Pace. De E-Pace biedt dus een dynamisch, scherp ontwerp terwijl de wagen toch vasthoudt aan de kenmerken van een SUV. Zo is de bodemvrijheid groter dan gemiddeld en is zijn koetswerk nog steeds hoog voor een vlotte instap en aangename rijpositie.

Desondanks merk je bij het rijden met een E-Pace dat het model sportieve genen heeft. Hij biedt een responsief stuurgevoel en blijft vlak en stabiel tijdens het betere bochtenwerk, wat niet evident is voor een SUV. Zelfs de toevoeging van een plug-inhybride-aandrijflijn doet daar geen afbreuk aan, wel integendeel. De 1.5-liter driebcilindermotor stuurt op zich al 200 pk aan vermogen naar de vooras, en wordt aangevuld door een elektromotor op de achteras die 109 pk produceert. Het batterijpakket voegt dan wel wat gewicht toe, maar dit gewicht ligt laag in de bodem van de wagen wat het zwaartepunt ten goede komt.

Bij rustiger rijgedrag komt de hybride-aandrijflijn natuurlijk het beste tot zijn recht, want dan heb je de mogelijkheid om flink te besparen aan de pomp. Tijdens onze verbruikstest, waarbij de we de auto 1 keer volledig opladen en dan 100 kilometer afleggen, eindigden we op een benzineverbruik van 4,2 l/100 km. Toch wat hoger dus dan het theoretische verbruik van 2 liter, maar dat doet nog steeds geen enkele andere E-Pace hem na. Dat je de wagen als plug-inhybride aankoopt hoeft je trouwens ook niet zuur op te breken op vlak van kofferruimte: omdat de auto meteen ontworpen werd met een hybride-aandrijflijn in het achterhoofd blijft het reguliere koffervolume van 494 liter behouden.

### Jaguar F-Pace P400e

- Vermogen (totaal): .....404 pk
- Verbrandingsmotor: .....2.0L turbobenzine
- Batterijcapaciteit: .....17,1 kWh
- Acceleratie 0-100 km/u: .....5,3 sec
- E-rijbereik (WLTP): .....53 km
- Verbruik (WLTP): .....2,2 l/100 km
- CO<sub>2</sub>-uitstoot (WLTP): .....49 g/km
- Basisprijs: .....€ 73.460

De F-Pace werd gelanceerd in 2016 en was Jaguars eerste SUV. Zijn stoere, elegante design en hoge zitpositie kroonden hem meteen tot bestseller van het merk en het model bleef ook lang gekend als één van de knappere SUV's op de markt. Vorig jaar was het dan tijd voor een tussentijdse update, waarbij de F-Pace naast een strakker exterieur ook voorzien werd van een geheel nieuw interieur. Die cabine verheft de SUV naar een ander niveau dankzij een groot aanraakscherm, een helder bestuurdersdisplay en fijne afwerkingskwaliteit. Misschien nog belangrijker is de toevoeging van een plug-inhybride-aandrijflijn bij de facelift, die de F-Pace meteen een stuk interessanter maakt voor de zakelijke rijder.



Als P400e-stekkerhybride combineert de F-Pace een 2.0-liter benzinemotor met een elektromotor, samen goed voor een totaal

vermogen van 404 pk. Daardoor sprint deze machine van 0 naar 100 km/u in een vlotte 5,3 seconden. Hoewel de F-Pace er—ook als plug-in—duidelijk een sportieve inborst op nahoudt komt het model vooral tot zijn recht bij comfortabel rijgedrag. De soepele aandrijflijn brengt je namelijk tot rust en de geluidsisolatie laat je vaak raden of de verbandingsmotor of net de elektromotor aan zet is. In die omstandigheden springt de P400e ook het zuinigst met zijn brandstof om—al merken we wel een hoger verbruik op dan bij de lichtere E-Pace. Onze test over 100 kilometer met 1 volle batterij eindigde op een gemiddeld verbruik van 5,2 l/100 km.

Dat ligt er natuurlijk aan dat de F-Pace niet alleen luxueuzer maar ook ruimer is dan de E-Pace. Zo zit je zowel voor- als achterin deze SUV riant en bieden de stoelen alle comfort en steun die je kan wensen. De koffer is met zijn 485 liter wel een dikke 100 liter kleiner dan die in een reguliere F-Pace, en zelfs iets kleiner dan die in de compactere E-Pace plug-inhybride. Het batterijpakket zit namelijk onder de koffervloer gemonteerd, en die accu is iets groter dan die in de E-Pace en werd ook niet meegenomen in het oorspronkelijke ontwerp van de F-Pace 5 jaar geleden. Daardoor ontstaat er dus een bult in de koffervloer.

### LAND ROVER

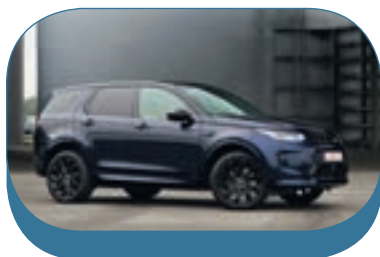
Bij Land Rover hebben ze inmiddels door dat elektrificatie en terreinwagens elkaar niet hoeven uit te sluiten. Elke Land Rover, tot aan de robuuste Defender, is verkrijgbaar met mild hybrid-technologie. De Defender doet er zelfs nog een schepje bovenop want de nieuwe generatie is er ook als plug-inhybride op basis van een krachtige 2.0-liter benzinemotor. Daarnaast biedt het merk ook de Discovery Sport aan als plug-inhybride, die wij even op de proef mochten stellen. Land Rover belooft een eerste zuiver elektrische terreinwagen op de markt te brengen in 2024 en is van plan om enkel nog elektrische wagens te verkopen tegen 2035.

### Land Rover Discovery Sport P300e

- Vermogen (totaal): .....309 pk
- Verbrandingsmotor: .....1.5L turbobenzine
- Batterijcapaciteit: .....15 kWh
- Acceleratie 0-100 km/u: .....6,6 sec
- E-rijbereik (WLTP): .....55 km
- Verbruik (WLTP): .....2,0 l/100 km
- CO<sub>2</sub>-uitstoot (WLTP): .....44 g/km
- Basisprijs: .....€ 59.665

De populaire Discovery Sport is het kleinere broertje van de Discovery, en biedt een gelijkaardige mix van avontuur en comfort. Zijn exterieurdesign straalt die Wanderlust ook uit, met zijn grote bodemvrijheid en uitgeklopte wielkasten. Aan de binnenzijde heeft de Discovery Sport echter meer weg van een luxewagen dankzij mooie materialen en een strak, minimalistisch dashboard.

Die combinatie vinden we ook terug in zijn plug-inhybrideversie. Als onderdeel van de Jaguar Land Rover-groep kreeg de Discovery Sport dezelfde aandrijflijn mee als de Jaguar E-Pace. Zo worden de voorwielen dus aangedreven door een 1,5-liter driecilindermotor met 200 pk terwijl de achterwielen bijgestaan worden door een elektromotor met 109 pk. Dat geeft deze Discovery Sport vierwielaandrijving, al moet je dan wel zorgen dat je de batterij opgeladen hebt. Dat raden we natuurlijk ook aan want dan is de Land Rover op zijn zuinigst: onze verbruikstest over 100 kilometer met 1 volgeladen batterij leverde een gemiddelde van 4,6 l/100 km op. Deze terreinwagen geeft echter nooit de indruk dat hij enkel op een onverharde achtergrond thuishoort. Zelfs op de snelweg blijft de Discovery Sport strak en stabiel sturen, en in de stad bieden zijn onderstel en aandrijflijn voldoende flexibiliteit.



De Discovery Sport is dus een volwaardige gezinswagen, en dat merken we ook binnenin. De zitruimte voorin is voorbeeldig en ook achterin kan je met enig gemak drie volwassenen kwijt. De kofferruimte is zelfs in de plug-inhybride

enorm met maar liefst 963 liter aan volume. Dat is precies even veel als iedere andere Discovery Sport, alleen kan je de plug-in niet met een derde zitrij bestellen.

## RANGE ROVER

Als onderdeel van Land Rover is ook Range Rover natuurlijk niet aan de elektrificatie ontsnapt. Sterker nog: de eerste plug-inhybrides binnen de Jaguar Land Rover-groep waren Range Rovers. Die vinden we nog steeds in het gamma terug in de vorm van de Range Rover en de Range Rover sport, beiden met een 404 pk-sterke aandrijflijn op basis van een 2.0-liter benzinemotor. Daarnaast kan je elke Range Rover ook krijgen met mild hybrid-technologie, zowel op de diesel- als benzinemotoren. Sinds kort mogen ook de Velar en de Evoque zich tot de plug-inmodellen rekenen, elk met hun eigen aandrijflijn. Wij konden beide modellen eens uitproberen.

### Range Rover Evoque P300e

- Vermogen (totaal): ..... 309 pk
- Verbrandingsmotor: ..... 1.5L turbobenzine
- Batterijcapaciteit: ..... 15 kWh
- Acceleratie 0-100 km/u: ..... 6,4 sec
- E-rijbereik (WLTP): ..... 55 km
- Verbruik (WLTP): ..... 2,0 l/100 km
- CO<sub>2</sub>-uitstoot (WLTP): ..... 44 g/km
- Basisprijs: ..... € 62.300

De kleinste Range Rover is inmiddels volwassen geworden. De Evoque werd voor het eerst gelanceerd in 2011 als compacter alternatief voor de

grote Range Rover- en Range Rover Sport-modellen, en is nu aan zijn tweede generatie toe. Die kreeg een meer minimalistische, strakkere koets in lijn met de duurdere exemplaren maar hield toch vast aan de beperkte buitenafmetingen. Ook binnenin is de nieuwe Evoque duidelijk herkenbaar als Range Rover met zijn stoere stuurwiel, een kantelbaar infotainmentscherm en een hoogtechnologische middenconsole met aanraakfunctionaliteit.

Net als de ruimere Range Rovers is de Evoque nu ook verkrijgbaar als plug-inhybride, al krijgt die wel een andere motorisatie dan zijn grote broers. De Evoque hybride krijgt namelijk dezelfde aandrijflijn als de Land Rover Discovery Sport en Jaguar E-Pace. Die bestaat



dus uit een 1,5-liter driecilinderblok op de vooras en een elektromotor op de achteras, goed voor een totaalplaatje van 309 pk. Waar de Jaguar deze paarden deels voor sportieve doeleinden inzet legt de Range Rover voornamelijk de focus op comfort. Zo is het gaspedaal duidelijk subtieler afgesteld voor een voorspelbare, boterzachte rijervaring. Dit zorgt in combinatie met het sublieme veercomfort en de fijne interieurkwaliteit voor een onmiskenbaar Range Rover-gevoel, zelfs in deze kleinste telg.

Naast zijn bijdrage tot het rijcomfort zorgt de plug-inhybride-aandrijflijn ook voor een flinke brandstofbesparing. Zo tekenden wij tijdens onze verbruikstest met 1 volgeladen batterij over 100 kilometer een gemiddelde op van 4,5 l/100 km. De batterij is daarbij goed voor zo'n 50 emissieloze kilometers. De plaatsing van dit accupakket onder de koffervloer heeft, net als in de Land Rover en de Jaguar, geen gevolgen voor de kofferruimte: die blijft met zijn 472 liter gelijk aan die in elke andere Evoque.

### Range Rover Velar P400e

- Vermogen (totaal): ..... 404 pk
- Verbrandingsmotor: ..... 2.0L turbobenzine
- Batterijcapaciteit: ..... 17,1 kWh
- Acceleratie 0-100 km/u: ..... 5,3 sec
- E-rijbereik (WLTP): ..... 53 km
- Verbruik (WLTP): ..... 2,2 l/100 km
- CO<sub>2</sub>-uitstoot (WLTP): ..... 49 g/km
- Basisprijs: ..... € 73.460

Terwijl de Evoque vroeger de enige instapper van de Range Rover-familie was vinden we nu ook de Velar net onder de grote Range Rovers. De Velar zoekt dus qua formaat en prijs het midden tussen de Evoque en de Sport en ook het design beantwoordt aan die omschrijving. Desondanks zou het niet terecht zijn om de Velar te bestempelen als "gewoon een grotere Evoque" want dit model won na zijn lancering in 2018 de World Car Design of the Year-prijs. Ook binnenin zijn er echter heel wat gelijkenissen met de Evoque, zoals de vorm van het dashboard en het aanraakgevoelige bedieningselement in de middenconsole.

Onderhuids hebben we toch met een helemaal andere auto te maken, vooral wanneer we het over de plug-inhybrideversie hebben. Deze Velar P400e krijgt namelijk, zoals de naam al doet vermoeden, de hybride-aandrijflijn die we bijvoorbeeld ook in de Jaguar F-Type terugvinden. Dat geeft deze Range Rover een 2.0-liter viercilindermotor die 300 pk produceert en een elektromotor die 143 pk kan opbrengen, beide geplaatst voor de versnellingsbak. Gecombineerd produceren ze 404 pk, die naar alle vier de wielen gestuurd kunnen worden. Het resultaat is een vlotte acceleratie van 0 naar 100 km/u in 5,4 seconden, en dat in alle comfort. De wagen is namelijk subliem geveerd en fluisterstil—vooral wanneer je zuiver elektrisch rijdt.



### Range Rover Sport P400e

- Vermogen (totaal): ..... 404 pk
- Verbrandingsmotor: ..... 2.0L turbobenzine
- Batterijcapaciteit: ..... 13,1 kWh
- Acceleratie 0-100 km/u: ..... 6,3 sec
- E-rijbereik (WLTP): ..... 40 km
- Verbruik (WLTP): ..... 3,2 l/100 km
- CO<sub>2</sub>-uitstoot (WLTP): ..... 72 g/km
- Basisprijs: ..... € 92.500

Daarvoor moet je dan wel de batterij opladen, want anders heb je enkel de paarden van de verbrandingsmotor tot je beschikking én loopt het verbruik al snel op tot 9 l/100 km. Het opladen loont dan wel, want je mag op een 50-tal elektrische kilometers rekenen uit de 17,1 kWh-batterij. Die flinke accu zit inder de koffervloer gemonteerd en neemt wel wat volume weg, al blijft de toegeving beperkt tot iets minder dan 50 liter. Zo blijft er nog een mooie 503 liter aan ruimte over.

### OVERZICHT NIET-GETESTE MODELLEN

Ook de Land Rover Defender, Range Rover en Range Rover Sport zijn verkrijgbaar met een plug-inhybride-aandrijflijn. Voor de volledigheid vind je hieronder hun specificaties en vanafprijzen.



### Range Rover P400e

- Vermogen (totaal): ..... 404 pk
- Verbrandingsmotor: ..... 2.0L turbobenzine
- Batterijcapaciteit: ..... 13,1 kWh
- Acceleratie 0-100 km/u: ..... 6,4 sec
- E-rijbereik (WLTP): ..... 40 km
- Verbruik (WLTP): ..... 3,4 l/100 km
- CO<sub>2</sub>-uitstoot (WLTP): ..... 76 g/km
- Basisprijs: ..... € 127.000



### Land Rover Defender P400e

- Vermogen (totaal): ..... 404 pk
- Verbrandingsmotor: ..... 2.0L turbobenzine
- Batterijcapaciteit: ..... 19,2 kWh
- Acceleratie 0-100 km/u: ..... 5,6 sec
- E-rijbereik (WLTP): ..... 43 km
- Verbruik (WLTP): ..... 3,3 l/100 km
- CO<sub>2</sub>-uitstoot (WLTP): ..... 75 g/km
- Basisprijs: ..... € 76.200

RENAULT MÉGANE E-TECH ELECTRIC:

# WAARDIGE OPVOLGER



We kennen Renault als één van de early adopters van de elektrische wagen, maar het merk werd in de voorbije jaren langzaam afgetroefd door andere constructeurs met ruimere, modernere EV's. Tot nu, want de Franse fabrikant brengt ons zijn eerste elektrische auto in het C-segment: de Mégane E-Tech Electric.

TEKST: JORAM VAN ACKER - FOTO'S: RENAULT





### DE PIONIER

Eind 2012 kwam Renault met de Zoe op de markt, één van de allereerste echt inzetbare EV's. De auto kreeg toen een elektromotortje met 88 pk en een batterijpakket van 22 kWh waarmee hij een voor die tijd respectabele 150 kilometer kon afleggen. Zijn formaat was iets langer en hoger dan dat van de Renault Clio, wat de Zoe tot een bruikbaar alternatief voor de conventionele auto maakte zolang je niet te ver moest zijn en niet te veel volk of materieel diende te verplaatsen.

Sindsdien is het segment van de elektrische auto's echter grondig veranderd, en de Zoe is gelukkig mee geëvolueerd. De eerste updates voorzagen de auto van een groter batterijpakket en meer snellaadmogelijkheden, en een latere facelift friste daarnaast ook het design, zowel vanbinnen als vanbuiten, zodanig op dat je bijna van een nieuw model kon spreken. Zo ziet de Renault Zoe er anno 2021 niet alleen modern uit maar haalt hij ook zo'n 395 kilometer aan rijbereik uit zijn batterij van 52 kWh en biedt de topversie een vermogen 135 pk. Eén ding bleef echter al die tijd onveranderd en dat is het formaat.

### ZUIVER EN UITSLUITEND ELEKTRISCH

Daar biedt Renault nu een oplossing voor in de vorm van de Mégane E-Tech Electric. Die naam herkennen we natuurlijk al decennia als Renaults populaire C-segmenter, maar de Golf-rivaal wordt nu voor het eerst gepresenteerd als zuiver elektrisch model. En dat 'zuivere' mag je letterlijk nemen, want deze Mégane staat op een platform dat enkel en alleen voor EV's ontwikkeld werd. Zo richt deze Renault zijn pijlen niet zozeer meer op de Volkswagen Golf maar eerder op de ID.3 van datzelfde merk.

Het platform van de Mégane E-Tech Electric luistert naar de naam CMF-EV en zagen we al verschijnen onder de koets van de Ariya, een elektrische crossover die Nissan enkele maanden geleden voorstelde. De Renault is echter bijna 40 centimeter korter en aanzienlijk lager dan zijn Japanse alliantiegenoot, wat van de twee geen rechtstreekse concurrenten maakt. Voor de kofferruimte heeft dat natuurlijk wel zijn gevolgen, al slaat de Mégane ook daar geen slecht figuur.

De aandrijflijn blijft wel herkenbaar, al is er ook hier een cruciaal verschil. Zo is de Mégane net als de Ariya verkrijgbaar met een 60 kWh-batterij die zijn stroom stuurt naar een elektromotor van 218 pk op de vooras, maar is dat dan meteen de topversie. Daaronder vinden we bij Renault nog een exemplaar met 40 kWh in de vloer en een vermogen van 130 pk.

### STEEDS UP-TO-DATE

De Mégane E-Tech Electric met grote batterij komt volgens de WLTP-cyclus zo'n 470 kilometer ver en die met 40 kWh-pakket zou 300 kilometer kunnen afleggen op één lading stroom. Daarna kan de elektrische Renault opladen aan verschillende snelheden, van 3,7 kW in een thuisstekker tot 22 kW aan de publieke laadpaal. Ook snelladen wordt voorzien tot snelheden van 130 kW, al geeft Renault nog niet aan of dit ook standaard bij de wagen inbegrepen zit.

Ook binnenin is de technologie klaar om het tegen de concurrentie op te nemen. Zo krijgt de Mégane E-Tech Electric een dashboard dat zich op elke manier onderscheidt van dat van de reguliere Mégane, laat staan gelijk welke andere auto van het merk. Achter het enorme aanraakscherm van 12 inch schuilt Renaults nieuwe OpenR Link-systeem. Dat werd door Google ontwikkeld en is gebaseerd op de Android-interfaces die we van heel wat smartphones gewend zijn. Daardoor is het systeem vlot compatibel met je smartphone en krijgt het ook over-the-air-updates om steeds actueel te blijven.

**De Renault Mégane E-Tech Electric werd begin september voorgesteld op het IAA in München. Prijzen zijn nog niet bekend, maar we mogen de auto rond maart 2021 bij de dealer verwachten.**



## DROOM WEG BIJ ONEINDIG ZEEZICHT

- Hier is de zee uw tuin
- Weergaloos zicht op de natuur
- Bezoek ons modelappartement
- Luxueus genieten in De Panne

### Zilt Residences

Nieuwpoortlaan 151 - 161  
8660 De Panne  
info@zilt.be | [www.zilt.be](http://www.zilt.be)



90%  
verkocht

**TIJDELIJKE  
ACTIE**  
tweede garage gratis  
bij aankoop appartement met garage

### 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](http://www.agencemulier.be)



# De EV6.

Inspireert elk traject.



Movement that inspires



ELEKTRISCH

Tot 510 km volledig elektrisch rijbereik en ultrasnel opladen (in minder dan 4,5 minuten voor 100 km)! Laat je verrassen door zijn pittige prestaties, geniet van zijn uiterst geavanceerde connectiviteit of schakel je EV6 in als een handige, draagbare stroomvoorziening voor je dagelijkse of recreatieve activiteiten. De Kia EV6, al net zo energiek als jij.

Nu reeds bestelbaar, leverbaar vanaf het najaar.

**Ga langs bij je Kia dealer of surf naar [kia.be](http://kia.be).**

#### **Kia Kortrijk**

Kortrijksesteenweg 401 - 8530 Harelbeke  
056 36 01 36 - [www.novoto.be](http://www.novoto.be)

#### **Kia Roeselare**

Bruggesteenweg 281 - 8830 Hoogdele/Gits  
051 22 18 96 - [www.novoto.be](http://www.novoto.be)


#### **Geraard Motor**

Astridlaan 173 - 9500 Geraardsbergen  
054 41 02 50 - [www.geraardmotor.be](http://www.geraardmotor.be)

#### **New 4AS**

Ninoofsesteenweg 570 - 1070 Anderlecht  
02 425 26 20 - [www.4as.be](http://www.4as.be)

58 kWh = 14,7 kWh/100 KM • 77 kWh = 15,8 kWh/100 km • 0 CO2/KM (WLTP)

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.  
De cijfers voor de volledige elektrische actieradius weerspiegelen de verwachte resultaten conform WLTP en zijn in afwachting van homologatie vóór de definitieve bevestiging. De cijfers voor de laadsnelheid verwijzen naar de testresultaten van Kia, de definitieve cijfers zullen in een later stadium worden meegedeeld.\* 7 jaar garantie of 150.000 km (wat het eerst wordt bereikt, zonder kilometerbeperking gedurende de eerste 3 jaar).  
\*\* De getoonde afbeeldingen en modelinformatie zijn ter illustratie en kunnen worden gewijzigd.  
V.U.:



## TEST: TOYOTA RAV4 PLUG IN HYBRID

# PIONIER KRIJGT STEKKER



Bij Toyota is de RAV4 één van de populairste modellen in het gamma. Logisch dat ook hier de hybrideversie de meest verkochte zijn, Toyota is immer nog steeds de pionier op dat vlak. Maar nu komt ook de RAV4 met een stekkerhybride, wij doen de test met de nieuwe RAV4 Plug In Hybrd.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF

### 2,5 LITER, 2 ELEKTROMOTOREN EN VIERWIELAANDRIJVING

Voor de aandrijving zorgt een 2.5 liter viercilinder benzine die goed is voor 185 pk en 227 Nm aan koppel, voorin een elektromotor van 182 pk en 270 Nm en daarbij dan nog eens een elektromotor op de achteras die 54 pk en 121 Nm levert. Samen zorgt dat voor een gecombineerd vermogen van 306 pk. Hierdoor beschikt hij tevens over een elektrische vierwiel aandrijving, er is geen traditionele cardanas.

De prestaties zijn zeker in orde, het sprintje naar 100 km/u doet hij in 6 seconden rond. Topsnelheid is gelimiteerd op 180 km/u. Dit is zeker een vlotte auto, maar door het wat robuuste en geblokte uitzicht heb je niet altijd de indruk dat het snel vooruit gaat.

Toyota houdt ook vol aan de CVT-transmissie om het vermogen naar de wielen te sturen, hier heet hij CVT-AWD-i. Wij vreesden voor het bekende koffiemoleneffect wanneer wij wat hogere toeren gingen opzoeken. Dat valt hier vrij goed mee, enkel bij heel hoge toeren heeft hij nog wat de neiging om eerst te blijven hangen om dan in toeren terug te vallen. Die hoge toeren zijn zeker niet de manier waarop je met deze jongen gaat rijden. Eerder een soepele, rustige, maar toch vlotte rijstijl is aangewezen.





### 18,1 KWH EN 78 KILOMETER ELEKTRISCH

Dit zijn alvast mooie cijfers voor de lithium-ion accu die de achteras meekrijgt. Onze boordcomputer toonde na een volle laadbeurt zelfs éénmalig 80 km. In de praktijk is dat iets minder, maar dit zijn zeker mooie cijfers. En wie vooral in stadsomgeving rijdt, zou het elektrisch rijbereik zelfs nog wat hoger kunnen krijgen, vermits er enige vorm van regeneratie is. Toyota claimt in steden een rijbereik tot 100 km.

Het opladen kan in zo'n 7 uur aan een regulier stopcontact, aan de openbare laadpaal is dat zowat de helft. Vertrekken doet de RAV4 PHEV telkens in elektrische modus om daarna eerst zijn elektrisch bereik op te souperen. Daarna schakelt hij zowat geruisloos en ongemerkt over op de benzinemotor. Zoals gezegd komt het motorgeronk enkel doordringen wanneer je het gaspedaal wat dieper intrapt. Maar echt onoverkomelijk is dit niet. Het algemeen verbruik ging tijdens onze test op de boordcomputer nooit hoger dan 4,2 liter/100 km. En uiteraard is je laaddiscipline van groot belang, wij kunnen het niet genoeg benadrukken bij plug-in hybride auto's.

### COMPLETE UITRUSTING, WEINIG FRIVOLITEIT

Ook binnenin is dit een echte Toyota. Het ruime interieur is stevig, maar bukt niet uit door tierlantijntjes. En Toyota doet niet mee aan de trend van overdreven digitalisering. Alles is er en je vindt zonder problemen alle knoppen en de werking ervan. Soms lijken bepaalde toetsen en schakelaars wat oubollig, zoals de schakelaars van de zetelverwarming, die met een ouderwetse klik naar boven of beneden bediend worden. De airco-bediening is dan weer wat zachter via de grote draaiknop links en rechts op de middenconsole, maar doordat de diameter van deze bol zo groot uitvalt, kun je er absoluut niet naast kijken. De standaarduitrusting is dan weer zeer compleet. De basisversie heet Dynamic Plus en heeft alle comfort- en veiligheidsuitrustingen die momenteel gangbaar zijn en is er vanaf 57 250,- €. Wil je die uitrusting nog aanvullen met het JBL Sound System, de 360°-camera, de head-up display en de digitale achteruitkijkspiegel, dan kies je voor de Premium Plus voor 60 020,- €. Enkel metaal- of parelmoerkleur en het panoramisch open dak zijn een optie. Geen peulenschil, zeker ten aanzien van de normale Hybrid, die in AWD-versie een prijs heeft van 48 590,- €. Zeker als particulier is de meerprijs voor de plug-in hybrid niet gerechtvaardigd. Zoals steeds speelt enkel het fiscale in het voordeel van de plug-in versie.



**De Toyota RAV4 is de eerste stap in het plug-in hybride offensief van Toyota. Met zijn meerprijs t.o.v. de Hybrid mikt hij vooral op zelfstandigen die ruimte, zachtheid en zuinigheid zoeken. Daarnaast rijdt hij vlot en aangenaam comfortabel, zonder enige sportieve ambities. Voor een blits of doorgedreven gedigitaliseerde cockpit, gelieve elders te zoeken. Deze auto doet vooral wat hij moet doen, zonder meer.**

### OVERZICHT

- |   |  |
|---|--|
| <b>+</b>  | <b>-</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• elektrisch rijbereik</li> <li>• algemeen verbruik</li> <li>• ruimte</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• windgeluiden</li> <li>• prijs voor particulieren</li> <li>• geen premiumgevoel</li> </ul> |

## TEST: KIA SORENTO PHEV

# DURE GEZINSVRIEND



Kia is met de Sorento ondertussen aan de vierde generatie toe en komt nu ook met een fiscaalvriendelijke plug-in hybride.

De Sorento PHEV herken je aan de “plug-in”-badge rechts onderaan de kofferklep en de laadklep in de rechter achtervleugel. Tanken doe je langs de andere kant, met eenzelfde klep.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF

### RUIMTEWONDER

De grootste troef van deze Kia is ongetwijfeld zijn ruim interieur. Zowel vooraan- als achteraan is ruim plaats en er is in optie (1000,-) zelfs mogelijkheid tot een 7-zits-versie. Uiteraard ten koste van de kofferruimte in dit geval. Onze testwagen was geen 7-zitsversie, waardoor wij ons beperkten tot de ruimte op de achterbank, die verschuifbaar is. Praktisch zijn in het interieur heel wat bergruimte, gaande van ruime deurvakken, bekerhouders voor- en achterin en voldoende USB- en andere aansluitmogelijkheden. Zelfs op de zijkant van de voorzetels zijn USB-punten voorzien. Handig voor je kroost om hun gameconsole en andere tablets aan te sluiten.

De Kia Sorento maakt voor de aandrijving gebruik van de 1.6 T GDI motor met 180 pk, die ook in de niet-oplaadbare hybride dienst doet. Daarnaast komt een elektromotor van 91 pk, die komt tussen de benzinemotor en de 6-trapsautomaat. Het gecumuleerd vermogen brengt onze Koreaan op 265 pk, terwijl de gewone hybride het houdt bij 233 pk. Het verschil zit natuurlijk in de batterij, die in de PHEV een capaciteit heeft van 13,8 kWh. Dat brengt het elektrisch rijbereik op 54 kilometer WLTP-waarde. Wij haalden na een goede 4 uur opladen aan de openbare laadpaal 45 km. Een mooi cijfer voor zijn formaat en categorie waarin deze SUV valt.

## ZUINIG

Met een goede oplaaddiscipline - wij kunnen het niet genoeg herhalen bij plug-in hybrides – kwamen tijdens onze test aan een gemiddeld gemengd verbruik van 5,7 liter/100 km gingen. Uiterste verbruiksgemiddelden varieerden van 0,8 liter/100 km tot 8,9 liter/100 km, dat laatste met een lege batterij en via een snelweg-traject van zo'n 150 km. Met de sportmodus ingeschakeld kan dit zelfs nog oplopen, maar deze hebben wij slechts één enkele gebruikt. En natuurlijk kies je voor je woon-werkverkeer de elektrische modus wanneer dit per dag zo'n 50 km bedraagt. Mooie cijfers. Naast de elektrische modus, is er de automatische modus en de hybride modus. In die laatste regeneert de auto waardoor je wat kilometers kunt winnen. Het rijbereik is af te lezen tussen de tellers op het dashboard of op het grote scherm op de middenconsole. Tevens kun je de historie van de laatste 30 dagen opvragen. Leuk item om telkens lager te scoren bij je volgende rit. Of om ermee je collega's uit te dagen en hen aansporen beter te doen. Verder bevat de drive-knop ook standen om het 4x4 systeem zijn werk te laten doen door "sand", "mud" of "snow" te kiezen. Dit hebben wij tijdens de eerste zonnige zomerse dagen niet getest.

## ROYAAL COMFORT

Onderweg is het genieten van het comfort en de royale en complete uitrusting. De afwerking neigt zelfs naar premiumniveau. Met zachte plastics op het dashboard, kwaliteitsleder en de graphics van het infotainment. Het hybride geheel zorgt voor een zachtheid waardoor je niet geneigd bent het onderste uit de kan te halen. Sportieve aspiraties dien je met deze auto niet na te streven en gezien zijn formaat en gewicht ligt zijn roeping ongetwijfeld bij (grote) gezinnen. Als die gezinnen het budget ervoor hebben, want met een prijs vanaf 55 590,- € is dit geen koopje. Voor een topversie met het nappaleder, verwarmde en geventileerde zetels, head-up display, panoramadak en de derde zitrij kom je op 65 240,- €. Voor zelfstandigen is hij natuurlijk wel aantrekkelijk, vermits zijn CO<sub>2</sub>-uitstoot beperkt is tot 39 gr/km. Wat hem 100 % aftrekbaarheid geeft.



Ook de veiligheidsvoorzieningen zijn top. Alles is aanwezig en met behulp van de rijstrook-assistent en de adaptieve cruise control is zelfs enige vorm van autonoom rijden mogelijk, al spoort de auto uiteraard aan om het stuur vast te houden.

Meest opvallend is het beeld van de zijspiegels dat in het dashboard verschijnt bij rechts of links afslaan of inhalen. Knap overgenomen van enkele Hyundai-modellen. Voor ons mogen ook andere merken dit overnemen.



**De Kia Sorento PHEV is een ruime gezins-SUV die pronkt met een volledige uitrusting. Helaas laat hij zich daarvoor rijkelijk betalen. Rijden doet hij zacht en comfortabel. Gelukkig kun je een verbruik scoren zoals met een goede diesel of zelfs minder, op voorwaarde dat je hem tussen-door inpluigt.**

## OVERZICHT

+

- aangename en zuinige hybride
- ruimte en 7-zitter mogelijk
- standaarduitrusting en afwerking

-

- hoge prijs
- zachte vering
- formaat in de stad



# TEST: RENAULT ARKANA E-TECH HYBRID ZUINIGE EN SPORTIEF GELIJNDE COUPÉ-SUV

De Arkana kent zijn oorsprong in het Oostblok, waar hij in 2018 in Moskou als concept-car voorgesteld werd. Dat productiemodel stond toen op een Dacia Duster-platform en bleef enkel in het Oostblok. Voor Europa is deze coupé-SUV gebaseerd op het CMF-B-onderstel, die wij kennen van de Clio en de Captur. De Arkana is de eerste coupé-SUV van Renault en strikt genomen ook de eerste in het segment van de middenklasse.

Vooraan en tot aan de C-stijl is hij herkenbaar als een Captur, maar met de aflopende daklijn met kleine spoilerlip krijgt hij een sportievere look. Missie geslaagd wat het uiterlijk betreft.

TEKST: FILIP DEWULF





De duikende daklijn laat vermoeden dat dit ten koste van de zitruimte gaat. Niets is minder waar. De hoofdruimte ontgoocheld niet en volwassenen vinden achterin ruim plaats. Ook voet- en beenruimte is zeker voldoende, vermits de wielbasis zelfs iets groter uitvalt dan de Kadjar. Ook de koffer doet zijn uiterste best, met 485 liter in het geval van onze E-Tech Hybrid. De andere motorisaties doen iets beter met 513 liter.

### HYBRIDISERING

Voor de motorisatie van de E-Tech Hybrid rekent Renault op de 1.6 liter 4-cilinder en twee ondersteunende elektromotoren met slechts 1,2 kWh aan batterijcapaciteit. Dat geeft hem een bescheiden vermogen van 145 pk en een koppel van slecht 148 Nm. Een plug-in hybride is (voorlopig) niet voorzien. Wellicht om gewichtsredenen, die het dynamische karakter van de Arkana zou benadelen. Schakelen gebeurt via een gerobotiseerde bak, dubbele koppeling met 7 versnellingen, de e-shifter.

Presteren doet de Arkana met deze motorisatie niet echt flitsend. Het sportieve uiterlijk nodigt nochtans uit tot iets meer. De spurt naar 100 km/uur doet hij in 10,8 seconden. Vooral de hernemingen kunnen beter, met het beperkte

koppel van 148 Nm. Starten doet de motor elektrisch voor enkele kilometers. Van zodra de duw op het gaspedaal gretiger wordt, treedt de verbrandingsmotor onmiddellijk bij. Hoge toeren zijn trouwens ook niet aan deze jongen besteedt, vermits hij dan gretig van zich laat horen. Je kunt de werking van de motoren volgen op het instrumentenpaneel, ook wanneer je op de rem gaat en de batterij op die manier bijlaadt. Wat eigen is aan een hybride-aandrijving.

### ZUINIG

Deze combinatie lijkt best wel zuinig. Mits wat gebruik van de B-stand op de automaat, kan je best zuinig door stad en dorp. Onze testdag van zo'n 120 km doorheen Limburg en de grens met Nederland, gaf een gemiddelde tussen 6,4 tot 7,1 liter per 100 km. En mits een minder zware voet, kan daar misschien nog een liter of meer af. En dan komt het opgegeven WLTP-verbruik van 4,9 liter/100 km dicht in de buurt. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van deze hybride komt op 108 g/km, t.o.v. 131 g/km voor de "normale" viercilinder.

### RIJDEN

Door zijn sportievere look, zou je een sportiever rijgedrag verwachten. En daar slaagt hij vrij goed in. Dankzij de langere wielbasis, zorgt dit voor een dynamischer, maar toch nog

behaaglijk geheel. De Arkana verteert bochten goed, doordat hij stabiel de bocht ingaat. En met een directere en nauwkeurigere besturing en een kleinere draaicirkel (11,2 meter) is hij aangenaam en zelfs vrij snel de bocht in te gooien. Zonder enige vorm van onderstuur en deining van de dempers wanneer het wegdek er slecht bijligt. Dan is het enkel jammer dat de prestaties en vooral de hernemingen maar matig zijn om ook bij het uitkomen van de bocht wat meer vaart erin te krijgen. Maar de Fransen hebben niet de bedoeling een sportwagen af te leveren.

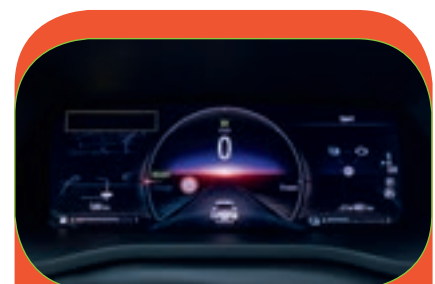
### VERTROUWD BEELD BINNENIN

Ook wat aankleding en infotainment betreft neemt de Arkana de componenten over van de Captur. De vertrouwde tellerpartij en het infotainment zijn integraal overgenomen. En ja, er zijn moderne en blitsere systemen op de markt, maar alles werkt goed. Ook de afwerkings- en bouwkwiteit is in orde.

Ook de uitrusting is zeker prijswaardig. Een basis Arkana E Tech Hybrid Zen is er vanaf 30 200,- €. Onze testwagen RS Line kost 5 000,- € meer. Er zijn weinig opties, waardoor een doorgedreven personalisering niet mogelijk is.



**De eerste middenklasse SUV-coupé bij Renault heet Arkana. Naast zijn sportief uiterlijk, vooral achteraan, kopieert hij heel wat zaken van de Captur. De E-Tech Hybrid rijdt aangenaam, en daarmee bedoelen wij zijn wegligging, de prestaties in de E-Tech Hybrid zijn echter matig. Daarnaast is hij wel zuinig. Wie daarmee kan leven koopt een goed uitgeruste en goed uitziende SUV-coupé en dat is een primeur voor de categorie.**



### OVERZICHT



- zuinig
- prettig stuurgevoel
- prijs/uitrusting



- matige prestaties
- motorlawaai bij hogere toeren
- weinig personalisingsmogelijkheden

# DE KIA EV6 BIEDT EEN NIEUW SOORT ELEKTRISCHE RIJ-ERVARING



De Kia EV6 heeft de vermeende hindernissen weggenomen die voorkomen dat veel mensen op elektriciteit overschakelen. Als eerste specifieke elektrische wagen van Kia biedt hij snelle laadtijden, toegang tot een uitgebreid laadnetwerk, een indrukwekkend rijbereik en een toonaangevende interieurruimte. Bovendien kan hij fungeren als een draagbare batterij om elektrische toestellen of andere elektrische voertuigen op te laden. De EV6 werd zowel vanbinnen als vanbuiten ontworpen om de allerbeste EV-ervaring te bieden. Een EV bezitten wordt zo even gemakkelijk en toegankelijk als een auto met verbrandingsmotor, en met een beperkte milieu-impact.

TEKST & FOTO'S: KIA



### NIEUWE ELEKTRIFICERINGSERVARING

De EV6 van Kia wordt gebouwd op het nieuwe Electric-Global Modular Platform (E-GMP) van de constructeur, dat uitsluitend voor zijn elektrische voertuigen ontworpen werd. Dat biedt onmiddellijke voordelen ten opzichte van de aanpassing van bestaande platformen die zijn ontworpen om plaats te bieden aan een verbrandingsmotor. De E-GMP-architectuur zorgt ervoor dat de EV6 een nieuwe elektrificeringservaring aflevert met krachtige rijprestaties, ultrasnel laden, een groter rijbereik en meer veiligheid.

Dankzij het E-GMP-platform biedt de EV6 ondanks zijn compacte buitenafmetingen een toonaangevende interieurruimte. De lange wielbasis van 2,9 m en de minimale voor- en achteroverhangen bieden een interieurruimte die vergelijkbaar is met die van wagens in grotere segmenten. De uitzonderlijke beenruimte van 1.078 mm vooraan en 990 mm achteraan garandeert ruimte voor alle passagiers.

### GEEN LAADANGST MEER MET MEERVOUDIG SNELLAADSYSTEEM

De EV6 introduceert een nieuw meervooudig snellaadsysteem dat EV6-bestuurders toegang geeft tot een ruimere laadinfrastructuur. Meervooudig snelladen betekent dat het systeem compatibel is met zowel ultrasnel laden met 800 V als het meer algemene snelladen met 400 V zonder dat er een speciale adapter of bijkomende boordlader nodig is.

Met een 800V-lader gaat de stroom rechtstreeks en ultrasnel naar de EV6-batterij, die in slechts 18 minuten van 10% tot 80% wordt op-

geladen met een maximumvermogen van 239 kW. Wanneer een meer algemene 400V-lader gebruikt wordt, zet de EV6 met behulp van de motor en omvormer van de wagen de 400V-stroom van het laadstation om in 800 V zodat de batterij kan worden opgeladen met het maximaal beschikbare vermogen.

### TOONAANGEVEND RIJBEREIK

Kia heeft de normen wat rijbereik betreft verhoogd dankzij de combinatie van de E-GMP-architectuur, de vermogenslektronica en het design. Door deze combinatie heeft de EV6 een van de beste zuiver elektrische rijbereiken op de markt.

De EV6 biedt de keuze uit volledig elektrische, emissievrije aandrijvingsconfiguraties, waaronder een hoogspanningsbatterijpack met een standaard rijbereik (58 kWh) en een met een groot rijbereik (77,4 kWh). Gehomologeerde WLTP-waarden bevestigen dat de EV6 met achterwielaandrijving van 77,4 kWh tot 528 kilometer kan afleggen in de gecombineerde cyclus (gecombineerd elektrisch energieverbruik 16,5 kWh/100 km). Dat is vergelijkbaar met de afstand van Genève naar Parijs met een enkele laadbeurt. Doordat er minder vaak moet worden opgeladen, verdwijnt een van de belangrijkste obstakels voor EV-bezit.

De vierwielangedreven EV6 biedt ook een sterk rijbereik: 506 km in de gecombineerde WLTP-cyclus. Het gecombineerde elektrische energieverbruik van de vierwielangedreven versie bedraagt slechts 17,2 kWh/100 km.

# Geladen met inspiratie.

Connectiviteit die inspireert.

De nieuwe Kia Ceed Sportswagon  
plug-in hybride.



Movement that inspires

Nieuwe manieren van rijden openen nieuwe bronnen van inspiratie. Uitgerust met de meest geavanceerde rijhulpsystemen en de recentste connectiviteitsfuncties maakt de nieuwe Ceed Sportswagon plug-in hybride van elke rit een meeslepende beleving. Voeg daarbij een grote laadruimte, het zakelijk voordeel van **100%<sup>(1)</sup> fiscale aftrekbaarheid** en een elektrisch rijbereik tot 50 km en je begrijpt waarom de nieuwe Ceed Sportswagon plug-in hybride meer dan ooit geladen is met inspiratie.

**Kom langs bij je Kia dealer en ontdek de nieuwe Ceed Sportswagon of profiteer van onmiddellijk beschikbare wagens in stock.**

1,3 - 1,5 L/100 KM • 29 - 33 CO<sub>2</sub>/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.: NV Kia Motors Belgium (BE 0477.443.106 - IBAN : BE17 5701 3129 5521) - Kolonel Bourgstraat 109,1140 Evere.



### UITGEBREIDE INFRASTRUCTUUR

De EV6 geeft aan wanneer de laadstatus laag is en met dynamische POI's en realtime-beschikbaarheidsstatus wordt de bestuurder naar het dichtstbijzijnde laadstation geleid met behulp van het navigatiesysteem aan boord. De relatie van Kia met Ionity, waar het bedrijf mede-eigenaar van is, biedt EV6-klanten via de Kia Charge-oplossing toegang tot lagere kWh-prijzen bij meer dan 400 uiterst krachtige laadstations in 24 Europese landen. Het Ionity-netwerk maakt gebruik van de toonaangevende Europese laadstandaard CCS (Combined Charging System) en van 100% hernieuwbare energie, waardoor EV6-bestuurders emissievrij en koolstofneutraal kunnen rijden.

De Kia Charge-oplossing (geleverd door Digital Charging Solutions) geeft EV6-eigenaars bijkomende toegang tot ongeveer 205.000 laadpunten in heel Europa, inclusief AC- en DC-aansluitingen en POI-begeleiding. De Kia Charge-app biedt een link tussen de Charge Point Operators en Kia als de Mobility Service Provider die abonnementen en betalingen beheert voor drie niveaus van lidmaatschapsabonnementen, afhankelijk van de gebruiksniveaus.

### DRAAGBAAR VERMOGEN

Kia heeft een geïntegreerde laadcontrole-eenheid (ICCU) ontwikkeld die ingebouwde bidirectionele laders aanstuurt. Daarnaast ontwikkelde Kia ook het VCMS (Vehicle Charging Management System). De ICCU maakt het mogelijk om tot 3,6 kW vermogen over te brengen van de voertuigbatterij naar andere apparaten. Met de V2L-functie ('vehicle to load') kunnen inzittenden onderweg elektrische apparaten opladen, zoals een laptop of huishoudtoestellen met een V2L-genderconnector die geschikt is voor buiten.

Het laden van voertuig op voertuig (V2V) is ook mogelijk. Hierbij kan vermogen naar een ander elektrisch voertuig worden overgedragen met behulp van een In-Cable Control Box-kabel (ICCB) en de V2L-genderconnector, bijvoorbeeld in een noodsituatie. De EV6-batterij zelf blijft beschermd door ervoor te zorgen dat de laadstatus niet onder de 20% daalt. Als dat gebeurt wordt de V2V uitgeschakeld.

Elke zorgvuldig ontworpen innovatie voor de EV6 werd ontwikkeld met het oog op gebruiksvriendelijkheid, intuïtieve functionaliteit en om het bezit van een EV toegankelijker en haalbaarder te maken voor meer mensen.



# RANGE ROVER EVOQUE PLUG-IN HYBRID

## RIJDEN EN LADEN IN STIJL



### **VANAF € 399/MAAND\* EN 99% FISCAAL AFTREKBAAR**

De Range Rover Evoque Plug-In Hybrid maakt het u makkelijk. Voortaan hoeft u niet meer te kiezen tussen uitstraling en efficiëntie. Met een elektrisch rijbereik tot 55 km kunt u vrijwel al uw dagelijkse verplaatsingen afleggen zonder te moeten tanken, in alle stilte en comfort. Dit is rijden en laden in stijl, perfect voor het moderne stadsleven. De Range Rover Evoque Plug-In Hybrid is beschikbaar vanaf € 59.500 en 99% fiscaal aftrekbaar, met een VAA vanaf slechts € 73 per maand.\*\*

2 L/100 KM - CO<sub>2</sub>: 44 G/KM (WLTP).

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig. Milieu-informatie (KB 19/03/04): [landrover.be](http://landrover.be). Geef voorrang aan veiligheid. Afgebeeld model uitgerust met opties en accessoires. \* Prijs excl. BTW voor een Financiële Renting met aankoopoptie van 25% op een duurtijd van 60 maanden op Range Rover Evoque P300e R-Dynamic S. Catalogusprijs van de wagen € 49,173,55 (BTW Excl.), voorschot van € 12.381,90 (BTW Excl.). Aanbod geldig van 16/9/2021 tot 30/10/2021, enkel bestemd voor professionele doeleinden. Onder voorbehoud van aanvaarding van uw dossier door Land Rover Financial Services, handelsnaam van FCA Bank, Belgisch filiaal van FCA Bank S.p.A., verhuurder, Jules Cockxstraat 8-10, 1160 Oudergem met als maatschappelijke zetel Corso Agnelli 200, 10135 Torino - Italië. RPR: Brussel. KBO: 0699.630.712. \*\* Gebaseerd op een aanslagvoet van 53,5%. Maandlijks verschuldigd nettobedrag voor de werknemer genietend van een firmawagen in "voordelen alle aard" (VAA), houdt geen rekening met eventuele bijkomende opties. Deze gegevens zijn onder voorbehoud van wijziging door de bevoegde autoriteiten en zijn louter informatief.



ABOVE & BEYOND



**Land Rover Gent Vernaeve** Fraterstraat 119, 9820 Merelbeke, [www.landrover-vernaeve.be](http://www.landrover-vernaeve.be)

**Land Rover Szrek** Wijnveld 3, 9240 Zele, [www.landroverszrek.be](http://www.landroverszrek.be)

**Ter Steene** Torhoutsesteenweg 704, 8400 Oostende, [www.landrovertersteene.be](http://www.landrovertersteene.be)

**Land Rover Maasland** Nijverheidslaan 36, 3630 Maasmechelen, [www.landrovermaasland.be](http://www.landrovermaasland.be)

**Land Rover Hasselt** Herkenrodesingel 39, 3500 Hasselt, [www.landroverhasselt.be](http://www.landroverhasselt.be)

**Land Rover Brussels East - Zaventem** Leuvensesteenweg 432, 1930 Zaventem [www.landroverzaventem.be](http://www.landroverzaventem.be)

**Land Rover Asse** Nerviersstraat 93, 1730 Asse, [www.landroverasse.be](http://www.landroverasse.be)

**Land Rover Brussels West - Drogenbos** Grote Baan 334, 1620 Drogenbos, [www.landroverdrogenbos.be](http://www.landroverdrogenbos.be)

## DE FIAT NEW 500 3+1 COMBINEERT TYPISCH ITALIAANSE GLAMOUR EN DESIGN MET VERBLUFFENDE FUNCTIONALITEIT EN 10/10 VOOR ENERGIE-EFFICIËNTIE!

Tijdens zijn ontwerp vervulde de Nieuwe 500 Fiat met zijn positiviteit, wat een energie en creativiteit met zich meebracht die sinds 1957 en 2007 niet meer waren gezien. verband met het huidige succes van de 500. Om de evolutie van het klantenbereik van de 500 te ondersteunen, was het nodig om verder te gaan, om te voldoen aan de veranderende eisen van klanten die zijn gegroeid en wiens gewoonten zijn veranderd. Hier komt de Nieuwe 500 3+1 om de hoek kijken. Helemaal nieuw, allemaal elektrisch en met een extra deur. Maar toch een 500.



De derde "kleine deur" opent in de tegenovergestelde richting, en aangezien er geen centrale paal in de deur zelf is, kan deze comfortabeler worden betreden, grotere voorwerpen gemakkelijker worden in- en uitgeladen en kan uw kind op de deur zitten. achterbank of de booster op een snellere en gemakkelijkere manier. Als het deurtje eenmaal gesloten is, is er geen verschil met de andere 500's: dezelfde stijl, dezelfde maat. Dit alles met een gewichtstoename van slechts 30 kg, zonder enig effect op het rijgedrag van de auto of het

stroomverbruik. Kortom alle typisch Italiaanse glamour en design gecombineerd met vanzelfsprekende functionaliteit.

Om zijn komst op de Belgische markt te vieren, heeft Fiat ervoor gekozen om zijn nieuwste innovatie te presenteren op het Gare Maritime, de nieuwe emblematische Tour & Taxis-site, in het hart van Brussel. Een plek in lijn met het DNA van de Fiat 500, een eerbetoon aan een eminent historisch erfgoed met hedendaagse waarden van duurzaamheid.





## HIGHTECH EN VERBONDEN

Bij het ontwerpen van de eerste 100% elektrische auto van de Groep creëerden ingenieurs een nieuwe structuur rond de elektromotor, waarbij nieuwe controle-, veiligheids- en entertainment-technologieën werden geïntegreerd. Het resultaat is een auto die de beste dynamische prestaties in zijn klasse levert, wendbaar en leuk om te rijden, comfortabel, stil en altijd verbonden. Terwijl we dat deden, leunden we op het gebruiksgemak van een smartphone om hetzelfde concept naar de auto-industrie te brengen. Dit was het startpunt van het technologische 'ecosysteem' van de Nieuwe 500, dat erop gericht was klanten op een intuïtieve manier te helpen bij de verschillende manieren om een auto te gebruiken.

## HET TECHNOLOGISCHE EN SOCIALE ECOSYSTEEM VAN DE NIEUWE 500

Creativiteit, schoonheid en inhoud alleen zijn niet genoeg voor een paradigmaverschuiving. De manier waarop de auto omgaat met zijn omgeving is ook belangrijk. Fiat heeft daarom rond het New 500-project een echt systeem van fysieke en digitale diensten en oplossingen gebouwd om emissievrij rijden zo gemakkelijk mogelijk te maken. Het is deze geest die heeft geleid tot de oprichting van een netwerk naast de Nieuwe 500, in samenwerking met uitzonderlijke partners, om elektrische mobiliteit te verrijken, te vereenvoudigen en aangenamer te maken. EasyWallbox - de plug-and-play thuislaadoplossing exclusief ontwikkeld door ENGIE Eps, via de "My Easy Charge" applicaties (ontwikkeld door Digital Solutions) zodat je overal in Europa een laadstation kan vinden, op één kaart voor opladen en betalen, geldig in heel Europa bij bijna 200.000 oplaadpunten. Op het gebied van verzekeringen biedt Assicurazioni Generali gepersonaliseerde oplossingen op basis van de rijstijl en het daadwerkelijke gebruik van het voertuig.

En degenen die zich zorgen maken over de overstap naar de Nieuwe 500 elektrisch, hebben Fiat GOe LIVE binnen handbereik, de gratis applicatie op iOS- en Android-platforms om het gebruik van een Nieuwe 500 te simuleren. De simulatie benadrukt de potentiële economische en ecologische voordelen van het gebruik van de Nieuwe 500 in plaats van de huidige auto van de klant. De app geeft ook nuttige informatie over de e-Mobility-ervaring, kan laadstations in heel Europa lokaliseren en maakt het mogelijk om de nieuwe 500 online te boeken.

Tot slot heeft Fiat zijn Vehicle-to-Grid (V2G)-project gelanceerd, dat batterijen van elektrische

auto's gebruikt als opgeslagen energiedistributiesystemen. In samenwerking met ENGIE Eps en Terna werd onlangs een proefsysteem ingehuldigd in Mirafiori, dat binnenkort de grootste ter wereld zal worden, waardoor een wederzijdse interactie tussen de 100% elektrische auto's van de Groep en het elektriciteitsnet mogelijk wordt. Naast het opladen van de auto's, zal het project hun batterijen gebruiken om netstabilisatiediensten te leveren. Eenmaal volledig operationeel, zal het mogelijk zijn om 700 nieuwe 500-modellen aan te sluiten, met een systeem aangedreven door 12.000 zonnepanelen op het dak van de fabriek, waardoor de CO<sub>2</sub>-uitstoot met meer dan 2.100 ton wordt verminderd.



- De Nieuwe 500, Fiat's eerste auto die volledig elektrisch en alleen elektrisch is, heeft een Green NCAP-beoordeling van 5 sterren gekregen
- Bereikt door het behalen van topscores in alle tests
- In 2021 is de Nieuwe 500 de eerste auto die 10/10 behaalt in de Green NCAP Energy Efficiency Index

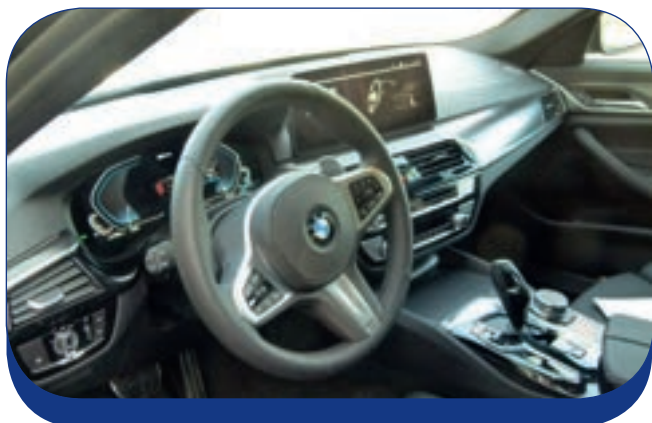
**TEST: BMW 520E**

# MANAGER STELT BOEKHOUDER TEVREDEN

BMW is sinds 1972 ondertussen aan de 6de generatie van de 5-reeks toe. En nu BMW in België sinds dit jaar de verkoopljisten aanvoert, gaat de elektrificatie met grote stappen vooruit.

TEKST EN FOTO'S : FILIP DEWULF





Wij testen de "instapper" in het plug-in gamma van de 5-serie, de BMW 520e.

De alomgekende BMW 5-reeks kreeg vorig jaar nog een facelift en blijft een referentie in zijn klasse. De "funfer" blijft een tijdloze auto en een aanrader in zijn klasse.

De 520e heeft een 2-liter viercilinder van 163 pk onder de motorkap met een vermogen van 163 pk. De elektromotor levert dan weer 109 pk, wat een gecombineerd vermogen geeft van 204 pk en 350 Nm. Hiermee haal je 100 km/u in 8 seconden.

Het 12 kWh batterijpakket dat hieraan gekoppeld is, heeft een theoretisch rijbereik van 55 km, wij haalden op het beste moment 46 km. Wat zeker een aanvaardbaar resultaat is en vergelijkbaar is met concurrenten. Hem terug opladen kan in een goede 3 uur via een openbare laadpaal of je eigen wallbox. Aan een regulier 230V stopcontact heb je het dubbele nodig.

De aandrijving gebeurt via de achterwielen en de overbrenging gebeurt via de alomgekende en zo geprezen 8-traps automaat, die BMW zowat in het ganse gamma gebruikt. En terecht. Dit is wat ons betreft één van de best werkende automatische versnellingsbakken die momenteel te vinden zijn. Hij schakelt altijd zacht door de verzetten, zonder de minste schokken en is steeds alert. Houden zo BMW.

Maar waar het bij een plug-in hybride ook om gaat, is het verbruik. En ook hier scoort onze 5 zeker. Bij gemengd gebruik, waarbij de combinatie benzinemotor-elektromotor in de Hybrid-modus kiest wat de meest aangewezen werkwijze is, scoorden wij een gemiddeld benzineverbruik van 4,4 liter per 100 km. Bij momenten was dat zelfs nog minder en toonde de boordcomputer zelfs maar 2,4 liter per 100 km. Een knap resultaat. Op voorwaarde dat de BMW tussendoor aan de stekker blijft hangen, maar dit geldt voor alle plug-in hybride auto's. In het dashboard merk je aan de blauwe cijfers hoeveel je elektrisch gereden hebt. Daarnaast kun je op het infotainment telkens je verbruik elektrisch en benzine aflezen nadat

je het na de laadbeurt gereset hebt. Regenereren doet de auto ook prima, wanneer je van het gas gaat en gaat remmen. Hierdoor kun je af en toe wat kilometers aan rijbereik winnen. Het rempedaal komt soms wat sponzig over, ook weer een typisch kenmerk bij plug-in hybrides. Het went. Volledig elektrisch rijden kan ook door de knop "electric" naast de schakelhendel in te drukken. Dit kan tot een snelheid van 140 km/u. Wie niet verder dan 50 km nodig heeft voor woon-werkverkeer kan hierdoor op weekdays emissieloos rijden.

En wil je in het weekend dan eens de teugels losgooien, dan kan dat door de "sport" of "individual" modus te kiezen. In die laatste kun je zelfs het stuur en gasrespons zelf instellen. Hier krijg je het echte "Freude am Fahren" gevoel dat typisch is voor BMW. Het stuur geeft nu de juiste feedback, de wegligging is baanvast en je geniet van de sportieve zetels uit het M-pakket (optie). Vergeet het verbruiksgemiddelde hier maar even, want voor je het weet toont de boordcomputer 11 tot 12 liter per 100 km. Leuk, maar om dit constant te doen is deze niet in de markt gezet, hiervoor heeft BMW andere 5-reeksen in het vuur, met nog andere budgetten.

Rijden doet deze BMW voorbeeldig. Met het eerder aangehaalde Freude am Fahren in gedachten. BMW's zijn niet meer zo speels als voorheen, iets gematigder dan vroeger, of laten wij zeggen toegankelijker. En dat is nog best wel leuk. In alle stilte en comfort, en met de M-sportophanging waarmee onze testwagen uitgerust was.

Verbruikskosten en gebruikskosten zijn zeker in orde, vermits deze Duitser fiscaal aantrekkelijk is. Alleen de aankoopprijs dien je te overwinnen. Starten doe je bij 58 199,- € en naar aloude gewoonte bij een premiummerk dien je dit nog op te smukken met leuke optiepakketten als daar zijn het M sportpakket, Business Pack, Comfort Pack, Safety Pack en ga zo maar door. Dat laatste bevat o.a. de achterrij-assistent, waarbij hij de laatste meters die je reed opnieuw doet bij het achteruitrijden. Handig bij wegrijden uit nauwe parkeerplaatsen bijvoorbeeld. Onze testauto komt met zijn opties aan 72 265,- €.

**De BMW 520e pleegt de instapper in het hybride-gamma te zijn, maar dat is ie allerminst. Hij rijdt stevig als een BMW, is stil en comfortabel. Behalve over de aankoopprijs zal de boekhouder op de firma tevreden zijn, want zijn verbruik is zoals het hoort en fiscaal is hij interessant.**

## OVERZICHT

- |  |  |
|--|--|
| +  | -  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• hybride verbruik</li> <li>• werking motor en 8-trapsautomaat</li> <li>• afwerking en comfort</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• prijs met opties</li> <li>• standaarduitrusting</li> <li>• geen snellaadmogelijkheid</li> </ul> |

## DUBBELTEST: AUDI Q4 40 E-TRON EN 50 E-TRON QUATTRO

# VEELZIJDIGE KEUZE

Bij Audi neemt het e-tron een grote vlucht met de lancering van de Q4. Waarmee Audi op een breder publiek wilt mikken met een ruime keuze aan versies.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF



Met zijn prijs mikt hij nog altijd op een hoger publiek of segment, maar ten opzichte van de e-tron en e-tron GT worden die prijzen toch iets of wat democratischer.

Wij mochten onderweg met 2 van deze nieuwelingen. De Q4 is herkenbaar aan zijn grote – en uiteraard gesloten – grille vooraan en daarnaast pakt hij met een instelbare lichtsignatuur vooraan. En daarbij speelt hij zijn lichtspel graag uit bij het openen en sluiten, met daarnaast projectie van zijn e-tron-badge bij het instappen.

Onder de koets van de Q4 e-tron kiest Audi logischerwijze voor het modulaire MEB-platform uit de Volkswagen-groep. Bij Audi resulteert dit in keuze tussen 2 accupakketten bij deze Q4. Er is een kleine batterij van 55 kWh die enkel voorzien is voor de instapversie Q4 35 e-tron en een grotere batterij van 82 kWh voor zowel de 40 e-tron als de 50 e-tron.

Bij onze 40 e-tron krijgen de accu's het gezelschap van 1 elektromotor, terwijl dit bij de 50 e-tron er 2 zijn. Dat resulteert respectievelijk in 204 pk (150

kW) voor de 40 en 299 pk (220 kW) voor de 50, die laatste in combinatie met 4-wielaandrijving. Hiermee zijn deze midsize-SUV's geen spurtbommen met optrektijden van 0 tot 100 km/u in 8,5 of 7,2 seconden. Topsnelheden zijn – conform de concurrentie ook – beperkt tot 160 km/u of 180 km/u. Maar zoals bij elke nieuwe EV kun je een vlot tempo aanhouden en is een versnelling of inhaalmanoeuvre altijd een plezier. Daarbij heb je steeds het juiste contactgevoel met de weg, door het perfect in de hand liggend stuurwiel en de prima zittende en instelbare zetels.



De demping en vering zijn vrij comfortabel, alleen korte oneffenheden of drempels komen vrij hard binnen. Daarnaast zijn er verschillende rijmodi, gaande van Efficiency tot Dynamic of Individual, waarbij je toch wel het verschil in demping en comfort voelt. Prima vinden wij dat. Audi heeft dat goed voor elkaar.

Achter het boven- en onderaan afgeplatte stuurwiel heb je de hendeltjes voor remgeneratie. Er zijn 3 standen, wij vinden de middelste de meest aangename. Een welkome hulp om nog extra zuinig om te springen met je stroom. En zuinig omspringen met de stroom kan zeker. Met onze 50 Quattro haalden wij een gemiddeld verbruik van zo'n 19,5 kWh/100 km, dit tijdens een daguitstap naar Den Haag en een bezoek

aan het schitterende Louwmanmuseum. Laden doet hij aan snelheden tot 125 kW, waardoor je aan een snellader in 45 minuten van tot 80 procent kunt bijladen. Audi gaat er prat op in 10 minuten tot 130 kilometer te kunnen bijladen. Wij kwamen in Den Haag aan met 37 % batterij, waardoor wij aan een snellader van 50 kW genoeg hadden aan een typisch Hollandse kroket en Heineken om in een uurtje terug volle batterij te hebben. Met de 40 e-tron ging de rit dan weer naar Franchorchamps in het kader van de WRC-rally Ieper. Zijn verbruik zit met 18,5 kWh ook prima. Het respectievelijke rijbereik is officieel 520 km voor de 40 en 488 km voor de 50 quattro. Wij haalden met de 40 e-tron tussen 385 en 420 en met de 50 e-tron tussen 440 en 467 kilometer. Heel mooie waarden zijn dit.

Wij willen zeker een pluim gooien naar de GPS-navigatie, die weergeeft hoeveel de batterij nodig heeft voor je rit en waar je best een pauze neemt en hem aan de stekker hangt. Tegelijkertijd kunnen wij het hebben over het perfect afgewerkte en intuïtieve interieur met de virtual cockpit, het centrale scherm en niet onbelangrijk gewone toetsen voor airco-bediening..

Wel moeten wij eraan toevoegen dat de afwerking in glanzend zwart op het middenpaneel nogal gevoelig is voor stof en vette vingers. Maar kieskeurig en autofreak als wij zijn mag een poetsbeurt meer of minder geen probleem zijn.

Komen wij bij de prijzen. Dat een Audi geen goedkope auto is, weet ondertussen iedereen. Aan de basis vallen deze Q4-versie nog mee met respectievelijk 48 500,- € voor de 40 e-tron en 56 350,- € voor de 50 e-tron quattro. Zeker t.o.v. de andere e-trons uit het gamma. De opties zijn voornamelijk in pakketten gebundeld, maar toch gaat de rekening snel de hoogte in. Onze 50 e-tron was een Edition One Grey (er is ook een blauwe versie) met goudkleurige accenten, wat hem eigenlijk goed staat. Met nog wat opties komt de eindfactuur hier al snel op 78 000,- €. Ook onze Navarrablauwe 40 e-tron tikte af op op iets meer dan 70 000,- €. Wil je een sportiever uitzien silhouet, dan ga je voor de Sportback, die straks beschikbaar komt. Meerprijs nog eens 2000 euro. Een verwittigd man ...

**Audi slaat de bal niet verkeerd met de nieuwe Q4 e-tron. Dankzij het MEB-platform uit de groep biedt hij keuzemogelijkheden wat batterij en vermogen betreft. Hij rijdt stabiel en comfortabel. Daarnaast is hij ruim en zijn rijbereik is prima en daaraan koppelt hij de bekende afwerkings- en bouwkwaliteit eigen aan het merk. Dit zou wel eens een hit kunnen zijn.**

## OVERZICHT

+

- rijbereik en verbruik
- oplaadmogelijkheden
- ruimte binnenin

-

- soms aarzelend rempedaal
- prijs met opties loopt snel op
- topsnelheid beperkt tot 160 km/u (40 e-tron)

## TEST: NISSAN QASHQAI 158PK MILD HYBRID TEKNA+

# KASSA QASHQAI

Nissan probeerde in 1995 met de Almera het succes van de VW Golf te evenaren. Zonder succes evenwel. In 2007 gooiden ze het over een andere boeg en lanceerden ze met de SUV Qashqai wel een kaskraker. Een mix tussen berline en SUV, noemt Nissan het. Nissan wist met de eerste generatie het leiderschap in het segment op te eisen, maar met de 2de generatie was hij die positie kwijt. Met de nieuweling hoopt Nissan op nieuwe kassasuccessen. Wij doen de test.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF



### GESTANST

Qashqai 3.0 behoudt een aantal gekende ingrediënten uit de vorige en voegt daar een flinke dosis technologie aan toe. De nieuwe Qashqai herken je onmiddellijk, hij is wel een tikkeltje gegroeid en wat scherper geworden in zijn lijnenspel, maar zijn proporties blijven intact. Opvallen doet hij door zijn naam in het koetswerk gestanst te vermelden op de flanken vooraan. Een nieuwigheid die wij elders nog niet tegenkwamen.

### MILDE HYBRIDE

Voor de aandrijving komt de Qashqai voor het eerst met een hybride. Het gaat om een mild hybride op 12 volt op basis van een 1.3 driecilinder van bij Renault. Het vermogen biedt de keuze uit 140 pk of 158 pk, waarbij het vermogen telkens naar de voorwielen gebracht wordt. Dit via een manuele zesversnellingsbak of een continu variabele transmissie, die Nissan Xtronic noemt. Die Xtronic is trouwens enkel verkrijgbaar op de

krachtigste versie. Onze 158 pk en 270 Nm sterke driepitter doet zijn werk rustig en comfortabel. Met 9,2 seconden naar 100 km/u is dit geen rasspurter. Alleen beneden de 200 toeren/minuut moet hij soms wat naar adem happen. De CVT doet zijn werk naar behoren. Het typische koffiemoleneffect die wij soms bij andere merken vinden, blijft hier gelukkig achterwege.



De bedoeling van de mild hybride aanvulling is uiteraard het verbruik naar beneden krijgen. En daar slaagt de Qashqai in met een normverbruik van 6,3 liter/100 km. Wij haalden tijdens onze testperiode een gemiddelde dat schommelde tussen 6,4 liter tot 7,8 liter/100 km. Dat laatste in de Sportmodus toen wij het wat ruiger en gezwinder aanpakten op kleine binnenwegen. Daar komt duidelijk naar voor dat een geforceerde en iets sportievere rijstijl niet aan hem besteed is. Daarvoor is de feedback van het stuur ook net iets te weinig en gaat hij nog iets teveel overhellen in snel genomen bochten. Maar de kopers bij Nissan zullen daar niet om vragen. Het familiale en comfortabele karakter krijgt voorrang.

Graag vermelden wij nog de komst van de E-Power. Dit is een alternatieve hybride. Geen oplaadbare, maar een benzinemotor die zal fungeren als range extender voor de elektrische aandrijving. Hierover meer in 2022, wij kijken er naar uit.

### RUIM

De nieuwe Qashqai pakt voortaan ook uit met een ruimer interieur, vermits hij wat centimeters groeit. Dat vertaalt zich vooral in extra beenruimte en in een ruimere koffer, waar hij 479 liter stouwruijme toelaat en dat is 50 liter meer tegenover zijn voorganger. De laadvloer is dan nog eens verstelbaar in hoogte en kan zelfs rechtop gezet worden om b.v. kleine spullen niet heen en weer te laten slingeren.

### ROYALE UITRUSTING

De basis Qashqai met 140 pk mild hybride is er vanaf 28 950,- € in de versie Visia met alle denkbare veiligheidsuitrustingen en multimediamodule. De 158 pk is er pas vanaf het uitrustingsniveau Acenta en deze kost meteen 32 750,- €. Daarna zijn er nog de uitrustingslijnen Acenta, N-Connecta, Tekna en Tekna Plus. Onze 158 pk met XTronic was een topversie Tekna Plus met een heel volledige uitrusting en daarmee komt hij al aan 44 150,- € eindfactuur. Standaard ontbreekt niets, de afwerking is heel correct, je vindt alles makkelijk terug wat bedie-

ning en instellingen betreft. Zeker het vermelden waard is de nieuwste versie van de Pro Pilot, de adaptieve cruise control. Die doet zijn werk uiterst zorgvuldig, waardoor in druk verkeer rijden toch een beetje ontspannend wordt.

**De 3de generatie Nissan Qashqai blijft een homogeen geheel. Hij pakt voor het eerst uit met mild hybride aandrijving en laat keuze uit slechts één driebcilinder met 2 vermogens. Daarnaast is hij ruim, rijdt hij vlot, maar verwacht geen sportprestaties. Met daaraan gekoppeld een complete uitrusting zou hij opnieuw een "kassucces" moeten worden in het segment.**



### OVERZICHT

+

- zachte werking mild hybride
- verbruik
- ruimte

-

- wachten op e-power versie
- enkel met 3-cilinder
- feedback stuur

**BOSE**



**Het zit 'm in de details. Dus hebben we op niets bespaard.**

## **LIFESTYLE® 650 HOME ENTERTAINMENT SYSTEM**

Schoonheid streelt het oog, maar ook het oor. En dus maakte Bose het Lifestyle 650 entertainment system mooi in elk aspect. Akoestisch. Esthetisch. Vakmanschap. Eenvoud. Het meest compromisloze home-cinemasysteem met 5 luidsprekers dat we ooit hebben ontwikkeld voor films en muziek



### **Audiomix**

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

### **diMonaco**

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

### **Vermeersch Hifi TV**

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





# Nieuwe Nissan QASHQAI BUSINESS EDITION

Financiële renting  
Vanaf **€249**/maand\*



**NISSAN.BE**

\* **Offerte in Financiële Renting** met aankoopoptie van 20% op een duurtijd van 60 maanden voor een Nissan New Qashqai Business Edition Mild-Hybrid 140 MT. Prijs in financiële renting €249/maand zBTW, voorschot van 24%, korting afgetrokken. Aanbevolen catalogusprijs: €27933,88 zBTW. Aanbieding geldig van 01/09/2021 tot 30/09/2021, enkel bestemd voor professionele doeleinden. Onder voorbehoud van aanvaarding van uw kredietaanvraag door Alpha Credit n.v. (Kredietgever), Sint-Lazaruslaan 4-10/3, 1210 RPR Brussel, BTW BE 0445.781.316 - IBAN BE42 0015 4736 8854. Adverteerder: Nissan Belux n.v. (Invoerder), Bist 12, 2630 Aartselaar - BTW BE0838.306.068 - IBAN BE81 2930 0778 6024 - RPR Antwerpen - beluxnl@nissan-services.eu. Uw Nissan verdeler treedt op als agent in nevenfunctie.

**NISSAN**  
INTELLIGENT  
MOBILITY

**QASHQAI**  142-157 G/KM  6,3-7,0 L/100 KM (WLTP)

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

 **GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID**

## TEST: NISSAN LEAF E+ - EVOLUTIELEER



Het rijbereik geeft in de nieuwe versie een WLTP-opgave van 385 kilometer. Onze Leaf toonde in zijn instrumentenpaneel zelfs 404 kilometer bij een volgeladen batterij. En dat stemt ons tevreden, want het aanbod middenklasseberlines met elektro-aandrijving is momenteel dun bevolkt, vermits de meeste constructeurs voor een SUV-outfit kiezen.

Ook wat vermogen en prestaties betreft, mag de Leaf er best wezen. De elektromotor levert 218 pk af en daarmee kom je echt wel behoorlijk hard uit de startblokken. Weet wel dat het gebruik van het e-Pedal wel of niet een verschil maakt. Met het e-Pedal ingeschakeld is de acceleratie precies iets minder dan wanneer je het uitschakelt. Wij verkiezen de e-Pedal functie voornamelijk in stadsomgeving te gebruiken,

Wij herinneren ons nog de eerste generatie van de Nissan Leaf, zo'n 10 jaar terug. Een eerste kennismaking met elektrisch rijden en het bijhorende zoemachtige rijgevoel en directe koppel. Toen nog een hele opdracht, vermits het rijbereik niet serieus te nemen was, met een autosnelwegrit die na 120 kilometer een laadpaal vroeg. Gelukkig evolueert de Leaf en krijgen de batterij doorheen de generaties naar een aanvaardbaar niveau, gaande van oorspronkelijk 24 kWh over 40 kWh (2018) tot heden ten dagen 62 kWh. Wij doen de test met Leaf e+-versie zoals deze nu heet.

TEKST EN FOTO'S : FILIP DEWULF

waar de regeneratie dermate krachtig is dat je tot one pedal driving komt. Hiervoor stond de Leaf steeds garant en dat is nog steeds zo. Of je kiest voor het compromis door de versnellingshendel in de B-stand te plaatsen, waardoor je een compromis sluit tussen optrekken en het zelfstandig afremmen.

Komt nog bij dat het verbruik eveneens aangenaam verrast. Met 16,1 kWh/100 km tover je een constante glimlach op je gezicht. En bij een nog gezapiger rijstijl, kan daar zeker nog iets vanaf.

Het opladen daarentegen is dan weer wat te traag. Door de éénfasige interne lader van 6.6 kW heb je nogal wat tijd nodig om de batterijen

vol te krijgen. Snelladen is gelukkig mogelijk, maar houd er rekening mee dat het om een Chademo-aansluiting gaat en deze zijn niet overal veelvuldig te vinden. Typisch Japans, vermits wij dezelfde Chademo ook terugvonden op de eerder geteste Lexus UX300e. Gelukkig geeft de Nissan-app of de navigatie wel de laadpalen aan. Om stress te vermijden dus zeker goed nagaan of je geplande stop tijdens je trip wel de juiste aansluiting heeft. Wij hebben de snellaadfunctie wel getest en in een halfuurtje tijd ging de laadcapaciteit van 36 naar 73 procent.

Over het rijgedrag kunnen wij zeker positief zijn. Het lage zwaartepunt laat de Leaf rijden als

een trein. De ophanging filtert perfect oneffenheden, al mag hij volgens ons zelfs iets harder afgeveerd zijn. Maar wij blijven fan van auto's van dit formaat, het moet niet altijd een SUV-architectuur zijn om de batterijen in een op hoge poten staande carrosserie onder te brengen.

Dat de Nissan Leaf al wat jaartjes meegaat, zie je vooral aan zijn interieur. Met ouderwetse drukknoppen voor de zetelverwarming op de middenconsole en hier en daar wat harde plastics, zorgt dit niet voor een aangenaam gevoel binnenin. De assemblagekwaliteit is echter wel in orde, maar voor sfeer en high tech features moet je alvast niet bij deze Leaf zijn. De uitrusting in onze Tekna-versie is dan weer wel compleet.

De Leaf e+ 62 kW is beschikbaar vanaf 41 490,- € in de N Connecta uitrustingsversie. Onze Tekna kost 44 090,- €. Tussenin is er de Leaf 10-versie met 42 440,- €. Ga je voor de kleinere 40 kW-batterij, dan heb je al een Leaf vanaf 32 940,- €. Zeker concurrentiële prijzen.



## OVERZICHT

+

- handig formaat (geen SUV)
- verbruik
- E-pedal = one-pedal driving

-

- snelladen met Chademo
- afwerking binnenin kan beter
- imago

**Nissan bewijst al 10 jaar met de Leaf dat een elektrische auto met een architectuur en formaat uit de middenklasse à la Golf zeker kan. Hij rijdt aangenaam, soepel en zacht en zijn rijbereik is up to date waardoor hij erg zuinig met zijn stroom omgaat. Het model is binnenin aan een modernisering toe, vermits hij t.o.v. zijn gedigitaliseerde concurrenten wat achterop raakt. Als Nissan dan ook nog eens de snellaadfunctie met Chademo-stekker vervangt door de meer gebruikelijke CCS-mogelijkheid, dan kan hij nog wat jaartjes mee.**

# BENZINE, ELEKTRISCH OF HYBRIDE?

MAZDA HELPT U EEN DOORDACHTE  
KEUZE TE MAKEN



ONTDEK HET GAMMA OP MAZDA.BE

0,0–8,0 L/100 KM  0–182 G/KM (WLTP)

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

Geef voorrang aan veiligheid. Milieuwetgeving (K.B. 19.03.04). [www.mazda.be](http://www.mazda.be).

Info en voorwaarden op [mazda.be](http://mazda.be). De vermelde waarden zijn gebaseerd op de WLTP-test methode en gelden voor de Mazda CX-5, CX-30 (afgebeeld in optionele koetswerkkleur Soul Red Crystal) en MX30 (afgebeeld in optionele koetswerkkleur Ceramic White). V.U.: Mazda Motor Logistics Europe NV, handeldrijvend onder de naam Mazda Motor Belux, invoerder. Blasveldstraat 162, B-2830 Willebroek. Ondernemingsnummer: 0406.024.281. Rekeningnummer: BE21 3200 0698 7003. Contact: [info-be@mazdaeur.com](mailto:info-be@mazdaeur.com). [www.mazda.be](http://www.mazda.be).



# TEST: VOLVO XC40 P8 RECHARGE SUV MET POLESTAR-GENEN

Voor zijn eerste volledige elektrische auto kiest Volvo op veiligheid en bouwt deze op het succesrijke model, de XC40. Een logische keuze en een vervolg op de kennis en de techniciteit die vorig jaar uitgezet werd met de Polestar 2.

TEKST EN FOTO'S : FILIP DEWULF

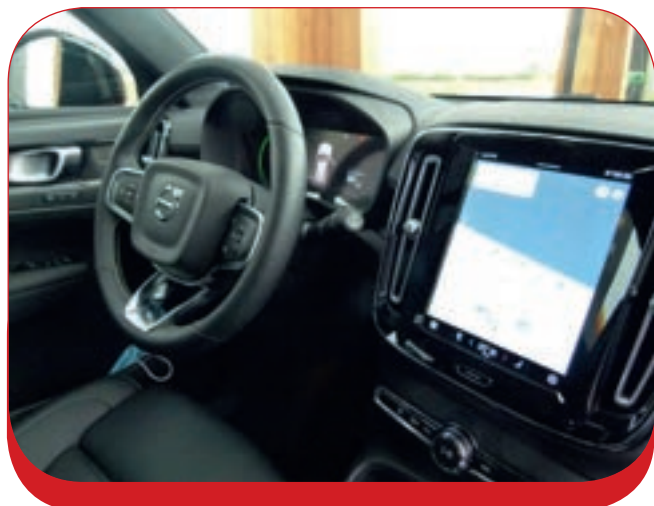
Over die Polestar 2 waren wij vorig jaar zeer lovend wat zijn rijcapaciteiten en algemene kwaliteiten betreft. Wij gaan na of deze XC40 dezelfde lofbetuigingen krijgt.

De XC40 Recharge herken je aan de buitenkant enkel aan zijn gesloten rooster vooraan. Voor de rest ziet hij er uit als een doordeweekse XC40. Zijn laadklep zit op de plaats waar normaal de tankklep zit. Enkel het opschrift "Recharge" op de C-stijl verraadt dat je met de stekervariant te doen hebt.

Deze XC40 neemt met zijn beide elektromotoren de aandrijflijn van de Polestar over. Hij is 408 pk (300 kW) sterk en met zijn 2 motoren is hij tevens een echte vierwielaandrijver. Daarmee snelt hij naar 100 km/u in 4,9 seconden. Zijn topsnelheid is zoals bij elke Volvo beperkt tot 180 km/u. Deze Volvo rijdt uiterst vlot van zijn plek weg, wij hadden met een dergelijk vermogen niets anders verwacht. Zeker in rechte lijnen is het genieten van het constant vermogen en de duw in de rug die zo typisch en lineair is bij elektrische auto's. Ook inhalen en hernemen gaat uiterst vlot.

Ook het batterijpakket neemt hij van zijn sedan-broer Polestar over. De 78 kWh (netto is dat 75 kWh) geeft een theoretische en volgens WLTP-normen autonomie van 418 km op. Dat haalden wij niet echt, je mag rekenen op zo'n 350 km. En daar wringt een beetje het schoentje. Terwijl zijn concurrenten al uitpakken met rijbereik tot tegen of zelfs over 500 km, heeft deze Volvo last van zijn hoge gewicht. Dat resulteert in een redelijk hoog verbruik. Onze boordcomputer geraakte niet onder de 23 kWh per 100 km tijdens onze testweek. Opvallend is ook dat het rijbereik niet in resterende kilometers getoond wordt, maar enkel in percentage. Zijn wij niet gewoon, maar alles went. Er is daarnaast wel een dubbele tripcomputer voor verbruik en afgelegde afstanden.

Naast de aandrijflijn is ook het onderstel gelijk aan de reeds vernoemde Polestar. Helaas is de dynamiek hier helemaal anders. Waar wij enthousiast waren bij het optrekken en hernemen in rechte lijn, zijn wij dat iets minder wanneer de wegen bochtiger worden. Door de hoogte van het koetswerk en het totale gewicht van 2.2 ton van de auto, heb je nogal wat last van rol- en steigerbewegingen. De nadruk ligt duidelijk





op comfort. En door het iets hogere verbruik wat eerder aan de laadpaal moeten. Gelukkig kun je aan een snellader tot 150 kW bijtanken. Wat wij ook bijzonder appreciëren is het volledig contactloos starten. Er is geen startknop meer. Van zodra je in de comfortabele en goed steunende zetels neerploft, zet je de pook in D en vertrekken maar. En ook one-pedal-drive is aan de orde. Het gaspedaal kan dermate gedoseerd worden dat de wagen volledig tot stilstand komt en daarna weer kan vertrekken. Heel aangenaam.

Wat infotainment betreft willen wij het nog eens hebben over de Google Assistant applicatie waarmee navigatie, telefoon en radio kunnen bediend worden. Wat navigeren betreft hadden wij geen problemen met het invoeren via de spraakcommando's. De Google-mapskaarten zijn trouwens heel makkelijk en duidelijk. Ook kun je makkelijk laadpalen vinden tijdens het navigeren. Wat de radio betreft lag het wat moeilijker. Niet altijd vond de auto de gekozen zender terug en bij het wegrijden bleek er algemene stilte

en moesten wij telkens via het display het radio-icoontje en de voorkeuzer aantikken. Iets verkeerd geprogrammeerd, verkeerde instellingen of kennen wij er niets van ?

De Volvo XC40 P8 Recharge is er vanaf 59 000,- € en hiervoor krijg je prima basisuitrusting, die met 4000,- € extra aangevuld kan worden met het Harman Kardon hifysysteem, de elektrische verstelbare zetels met geheugen en het panoramisch open dak. Ook lederen stoelen zijn verkrijgbaar.



## OVERZICHT

- |  |   |
|--|---|
| +  | -   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• vermogen</li> <li>• one pedal drive</li> <li>• navigeren via Google Maps</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• verbruik en rijbereik</li> <li>• instellingen radio via Google Assistant</li> <li>• rijbereik enkel in percentage af te lezen</li> </ul> |

**Voor hun eerste elektrische auto kopieert Volvo het motor- en batterij geheel van de Polestar 2. Absoluut gezien geen slechte zaak, want met voldoende vermogen en 4-wielaandrijving is hij uiterst vlot. Een bochtenpikker is dit allerm minst, door het hoge gewicht en bijgevolg ook hoger verbruik. Ter compensatie krijg je wel een uitgebreide uitrusting en een hoog comfort- en veiligheidsniveau eigen aan het merk.**

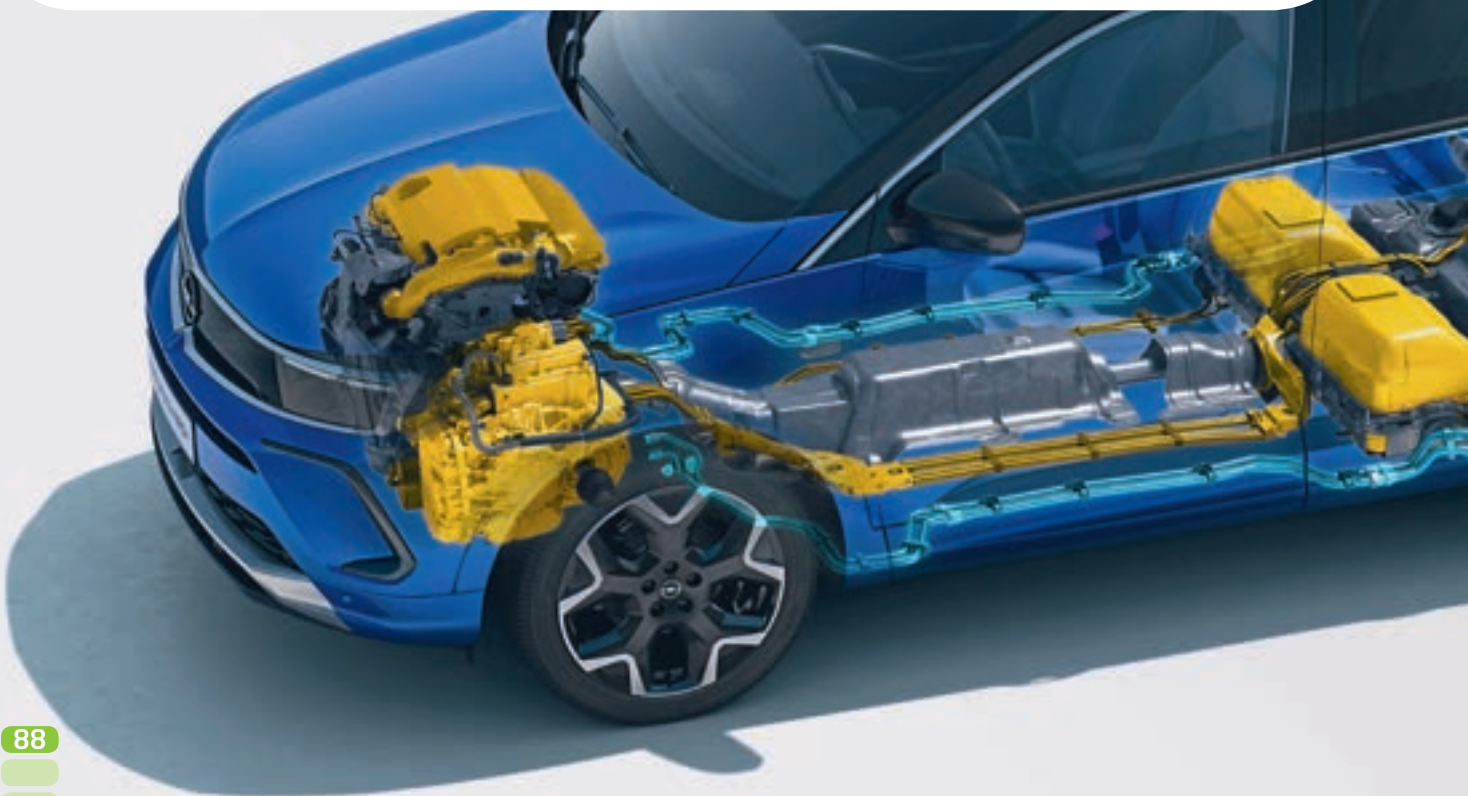
## NIEUWE OPEL GRANDLAND MET GEDURFD DESIGN, DIGITALE COCKPIT EN TOONAANGEVENDE TECHNOLOGIE



Rüsselsheim. Opel presenteert de nieuwe Grandland – de sportief-elegante top-SUV van Opel met intuïtieve bediening en innovatieve technologie. Met het volledig digitale Pure Panel biedt de Grandland de bestuurder een compleet andere cockpitervaring. Ook bevat het model aanvullende technologie en assistentiesystemen die normaliter alleen in hogere segmenten te vinden zijn, zoals de adaptieve IntelliLux LED® Pixel Light met in totaal 168 led-elementen. De technologie van de Insignia, het vlaggenschip van Opel, maakt zijn debuut in de SUV en zet hiermee nieuwe maatstaven in het

segment van de Grandland. Hetzelfde geldt voor Night Vision, dat zijn première viert bij Opel. Dit systeem detecteert op een afstand van maximaal 100 meter voetgangers en dieren en waarschuwt vervolgens de bestuurder. De semi-adaptieve Highway Integration Assist houdt de Grandland in het midden van de rijstrook en zorgt dat de auto voldoende afstand houdt tot zijn voorligger. De Grandland wordt ook gekenmerkt door het nieuwe familiegezicht van het merk: de Opel Vizor.

BRON: [HTTPS://BE-MEDIA.OPEL.COM/](https://be-media.opel.com/)







Opel houdt met de nieuwe Grandland vast aan zijn elektrificatiestrategie. De krachtige, uiterst efficiënte plug-in hybridevarianten zijn leverbaar met keuze uit voorwielaandrijving of elektrische vierwielaandrijving.

“De Grandland zal met zijn toonaangevende technologie en hightech interieur nieuwe klanten aanspreken”, aldus Michael Lohscheller, CEO van Opel. “En natuurlijk is het nieuwe model ook verkrijgbaar met krachtige hybride-aandrijving. Met de nieuwe Grandland houden we onze koers aan: helder en gedurfd van ontwerp, uiterst efficiënt en uiteraard elektrisch. Op het gebied van technologie matcht de nieuwe Grandland nu met de Insignia.”

#### **OPEL VIZOR MET INTELLILUX LED® PIXEL LIGHT**

De Opel Grandland wordt sinds zijn première in 2017 gekenmerkt door zijn sportieve dynamiek. Nieuw aan de Grandland is het onmiskenbare Opel Vizor-familiegezicht. De gedurfde en duidelijke Vizor verscherpt het uiterlijk van de voorzijde en integreert de grille, het Opel Blitz-embleem en het toonaangevende IntelliLux LED® Pixel-licht in één visueel element.

De adaptieve IntelliLux LED® Pixel Light bevat in totaal 168 led-elementen – 84 per koplamp, net als bij de Insignia – en zorgt voor een naadloze aanpassing van de lichtbundel aan de rij situatie en de omgeving, zonder dat medeweggebruikers verblind worden. De led-elementen van elke koplamp zijn opgesteld in een matrixsysteem van drie rijen, waarbij de functies naadloos overgaan in het volgende niveau:

- Voor de korte afstand past een lange rij pixels de lichtfocus continu aan elke curve aan.
- Bij de licht-donkerrand zorgt een rij fijn gedefinieerde, dynamisch aanpassende pixels voor een optimaal bereik.
- De matrixfunctie in de middelste en bovenste rij zorgt dat het licht van tegemoetkomend verkeer in milliseconden nauwkeurig wordt ‘weggesneden’. Het overige deel blijft volledig verlicht met grootlicht.



Met deze innovatieve lichtgeneratie – inclusief led-dagrijverlichting met de karakteristieke Opel-signatuur – is de nieuwe Opel Grandland de duidelijke leider in zijn marktsegment.

Een andere technologie in de nieuwe Grandland die de veiligheid van weggebruikers verder verhoogt, vooral 's nachts op donkere landwegen, is Night Vision. De infraroodcamera van dit systeem detecteert, op basis van hun temperatuurverschil met de omgeving, mensen en dieren tot 100 meter afstand, in de rijrichting. Night Vision waarschuwt vervolgens de bestuurder en toont de positie van bijvoorbeeld de voetgangers in het 12-inch digitale Driver Info Centre.

### OPEL PURE PANEL

Het Pure Panel in de nieuwe Opel Grandland bestaat uit twee beeldschermen die één geheel lijken te vormen. Deze volledig digitale, op de bestuurder gerichte cockpit, is intuïtief te bedienen en maakt een veelvoud aan knoppen overbodig. Het omvat de nieuwste digitale technologie en levert de belangrijkste informatie. De twee displays verwelkomen de inzittenden en creëren een aangename sfeer. De centraal geplaatste touchscreen van maximaal 10-inch is naar de bestuurder gericht, die zich daardoor volledig op het rijden kan concentreren zonder zijn of haar ogen van de weg te halen.

### HIGHWAY INTEGRATION ASSIST: ADAPTIEVE CRUISE CONTROL MET 'STOP & GO'-FUNCTIE

Ook nieuw in combinatie met een automatische transmissie is de Highway Integration Assist. Met behulp van een camera en radarsensoren combineert het systeem verschillende assistentiesystemen om het rijden nog rustgevender te maken. De adaptieve cruise control bewaakt

de afstand tot de voorligger in overeenstemming met de ingestelde snelheid en houdt, in combinatie met de actieve rijstrookpositionering, de auto in het midden van de rijstrook. De rijnsnelheid neemt vervolgens toe of af om de voorligger te volgen – zonder de ingestelde snelheid te overschrijden – en kan de auto ook geheel tot stilstand brengen. Dankzij 'Stop & Go' kan de Grandland met Highway Integration Assist weer vanuit stilstand vertrekken om zijn voorganger te volgen, bijvoorbeeld in files.

De nieuwe Opel Grandland biedt ook tal van andere assistentiesystemen. De 360-graden panoramacamera bijvoorbeeld, die het manoeuvreren gemakkelijker maakt, dankzij het gebied rond de auto dat vanuit vogelperspectief op het beeldscherm wordt getoond. Of de parkeerassistent die parkeerplaatsen in lengte- en dwarsrichting identificeert en de besturing overneemt om de Grandland automatisch in en uit te parkeren.

Het dodehoekwaarschuwingssysteem helpt aanrijdingen te voorkomen door te waarschuwen voor weggebruikers in de dode hoek. Het systeem waarschuwt met een voertuigsymbool in buitenspiegel aan de zijde waar het mogelijke gevaar zich afspeelt. Verder is elke Opel Grandland standaard uitgerust met Front Collision Warning met voetgangersdetectie en automatische remingreep, Lane Departure Warning, verkeersbordenherkenning, vermoeidheidsdetectie en cruise control.

### ERGONOMISCHE STOELN EN HOOGWAARDIG INFOTAINMENT

De nieuwe Opel Grandland voldoet niet alleen aan de hoogste eisen op het gebied van rijhulpsystemen, maar ook op het gebied van comfort. De ergonomische en AGR-gecertificeerde voorstoelen zijn uniek in de





klasse van de Grandland en bieden een breed scala aan aanpassingen, van elektrische verstelling van het zitvlak tot een elektro-pneumatische lendensteun. In de uitvoering met lederen bekleding bieden ze verwarming en zelfs ventilatie. Het comfort wordt verder verhoogd door Keyless Open & Start en de sensor gestuurde achterklep die kan worden geopend en gesloten met een voetbeweging onder de achterbumper.

Infotainmentsystemen die compatibel zijn met Apple CarPlay en Android Auto bieden optimale connectiviteit en entertainment. Reizen is bijzonder ontspannend in combinatie met de diensten van OpelConnect, met Multimedia Navi Pro met real-time verkeersinformatie, online kaartupdates en voorspellende navigatie. Dankzij de inductielader in de middenconsole kunnen geschikte smartphones netjes en zonder laadkabels worden opgeladen.

#### **PLUG-IN HYBRIDE EN EEN DUIDELIJK OPEL COMPASS-DESIGN**

In de nieuwe Opel Grandland worden toonaangevende technologie en optimaal comfort gecombineerd met krachtige prestaties en een gedurfd ontwerp. De plug-in hybrideversies bieden niet alleen het acceleratievermogen van een sportwagen, maar ook emissievrije mobiliteit dankzij de elektromotoren en het regeneratief remsysteem. Dankzij de flexibiliteit van het voertuigplatform kunnen Grandland klanten hun favoriete aandrijfsysteem kiezen: van efficiënte diesel- en benzinemotoren tot geëlektrificeerde plug-in hybrides.



Het ontwerp wordt gekenmerkt door duidelijke lijnen. De Opel Vizor strekt zich uit over de voorkant, terwijl de kompas designfilosofie ook aan de achterzijde wordt weerspiegeld. De naam Grandland en het merklogo staan in het midden van de achterklep. Andere accenten worden gelegd door de bumpers en zijpanelen, die nu in carrosseriekleur zijn gespoten, evenals de bodemplaten in hoogglanzend zwart en zilver. De nieuwe Grandland is ook verkrijgbaar in een kenmerkende two-tone carrosseriekleur met een contrasterend dak.

De prijzen van de nieuwe Opel Grandland – die in het Duitse Eisenach geproduceerd wordt – volgen binnen enkele weken. Dan openen ook de orderboeken. De levering start komend najaar.

# DUITS AUTOSALON VERRAST IS ALLES ANDERS VANAF MUNCHEN 2021

De IAA (Internationale Automobil Ausstellung) was één van Europa's grootste en belangrijkste autobeurzen. Tot in 2019 was Frankfurt de 2-jaarlijkse afspraak in de Duiste heimat. Logischerwijze pakten de Duitse constructeurs hier telkens groots uit met tal van nieuwigheden, conceptcars, gestald in indrukwekkende paleizen of zelfs voor de gelegenheid met tijdelijke en indrukwekkende constructies. Dit jaar verhuisde de beurs naar München. Veelbelovend gingen wij er naar toe, ontgoocheld kwamen wij terug.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF





Bij het binnenkomen was het zoeken naar een overzicht waar iedereen zijn plek gekregen had. Om vast te stellen dat heel wat merken ontbraken en het echt zoeken was naar stands met auto's of de nieuwste premières. Dit heet een mobiliteitssalon. Vraagt gewenning, maar of een doorsneebezoeker daarop af komt, is twijfelachtig.

Ondanks dat vonden wij toch nieuwigheden. En de nieuwigheden doen ons magazine hun naam eer aan, vermits het overal om elektrische voertuigen gaat. Hieronder een kort overzicht.

### RENAULT MEGANE E-TECH ELEKTRIC

Vermits dit een andere beurs is, begonnen met een niet-Duitser. Renault pakt groots uit met een veelbelovende nieuweling. De Renault Megane E-Tech Electric wordt in het segment van de middenklasse een rechtstreekse concurrent voor a.o. de VW ID.3. Ongetwijfeld komt ook op dit nieuwe platform binnen de alliantie Renault-Nissan-Mitsubishi een gans gamma

van electro-modellen. Megane Electric komt met 2 batterijpakketten en 2 vermogensversies, gaande van 40 kWh tot 60 kWh en 130 pk of 218 pk. Rijbereik respectievelijk 300 kilometer tot 470 kilometer. En ja, het is een voorwielaandrijver, in tegenstelling tot concurrenten. Tanken aan de stroomlader kan met snelheden tot 130 kW.

### VW ID.LIFE

Deze conceptcar van een stads-EV zou in 2025 op de markt moeten komen. Ongetwijfeld onder de naam ID.1. of ID.2. En of dit nu de opvolger van de Polo wordt of zelfs een nieuwe Up, daar zijn wij nog niet uit. Afgestemd op jonge kopers, met o.a. een projectiescherm dat uit het dashboard komt, waarmee je kunt gamen of een film streamen. Verder gebruikt hij gerecycleerde materialen, zoals PET-flessen voor interieur en voorklep, net als houtschilfers in zijn lak. Met zijn accu van 57 kWh kom je tot 400 km ver en hij levert tot 234 pk en spurt in 6,9 seconden naar 100 km/u. En last but not least, Volkswagen belooft een instapprijs vanaf 20000 tot 25000 euro. Wait and see.





### BMW I-VISION CIRCULAR

BMW kijkt nog verder en wel tot in 2040. Deze Circular Concept mikt ook op recycling en hergebruik, vermits deze auto volledig recycleerbaar zou zijn. Aan elkaar geklikte panelen in het interieur, carrosseriedelen van aluminium dat al eens gebruikt werd, het logo in het metaal gegraveerd. Over aandrijving of prestaties spreken ze niet, er is immers nog tijd. En of wij hem mooi vinden? Wat in 2040 mooi zal zijn, dat zien wij dan wel. Bij BMW was het verder wat zoeken naar straatlegale auto's. Uiteindelijk vonden wij op de stand ook nog straatlegale auto's, zoals de nieuwe nieuwe elektrische i4, naast de nieuwe elektrische SUV de BMW iX.

### MERCEDES VOL MET NIEUWE EQ'S

Mercedes was ongetwijfeld de grootste ster, met heel wat nieuwigheden. Deze bespreken wij graag in een apart artikel.

### AUDI ZORGT VOOR SFEER

Met de Grandsphere trekt Audi het doek van het tweede concept van drie. De auto gaat niet in productie, maar geeft wel een beeld van de toekomstige Audi's. Dit zou zomaar een opvolger kunnen zijn voor de A8, met zijn lengte van 5,35 meter is hij zelfs nog een pak groter. Loungestoelen, een

interieur dat je omhelst. Ook hier weer heel wat gerecycleerde materialen. Alle info wordt op het dashboard geprojecteerd en het stuur en de pedalen kunnen teruggetrokken worden, wanneer de zogenaamde loungemodus ingesteld wordt. Dat betekent dan volledig autonoom rijden en ondertussen een filmpje kijken. Warm of koud, de airco instellen doe je met gebaren. Op zich niet nieuw, anderen deden het hem reeds voor. Wij kijken al uit naar het derde concept.

### PORSCHE GAAT ELEKTRISCH RACEN

Dat straks ook circuit racen elektrisch wordt, is volgens Porsche niet veraf. De Mission R wordt de nieuwe klantenversie. Met tijden vergelijkbaar of zelfs beter dan een 911 GT3 Cup. Hiervoor gebruikt hij tot 2 elektromotoren, die samen 1088 pk kunnen leveren. Een tijd van 2,5 seconden tot 100 km/u is hem lief. De accu is 80 kWh sterk en dit met een elektrisch systeem op 900 volt. Vergelijk met de Taycan die een 800 volt gebruikt. Hiermee zou de Mission R in een kwartier van 5 naar 80 procent opladen, met een laadsnelheid van 340 kW. En uiteraard is er ook remrecuperatie. Wanneer het definitieve model er komt, is niet meegedeeld, maar ongetwijfeld zullen de klanten nu al staan te drummen.





# DE NIEUWE TOYOTA YARIS CROSS HYBRIDE

## VANAF € 249/MAAND\*

### AUTOMOTIVE MECHELEN

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

### PIETERS

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

### MONTANA

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



LAADT ZICHZELF AL RIJDEND OP

TOYOTA.  
THINK ABOUT IT.

4,4-5,1 L / 100 KM | 100-115 G / KM (WLTP) | [www.toyota.be](http://www.toyota.be)

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.  
Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004): [toyota.be](http://toyota.be)

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

## LET OP, GELD LENEN KOST OOK GELD.

\*Financieringshuur (met gegarandeerde aankoopoptie op het einde van het contract). Gefinancierd voertuig Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid 2WD tegen de aanbevolen catalogusprijs van € 25.430 BTW. Niet verplicht voorschot € 6.150 BTW. Te financieren bedrag: € 19.280. JKP (Jaarlijks Kosten Percentage): 3,99%. Vaste jaarlijkse debetrente: 3,92%. Duur: 48 maanden. 48 maandelijkse aflossingen van € 248,35. Aankoopoptie: € 9.663,40. Totaal terug te betalen bedrag in geval van aankoop: € 21.584,20. Tarief geldig tot 30/11/2021 inclusief. Onder voorbehoud van aanvaarding van uw dossier door Toyota Financial Services Belgium.  
(1) 5 jaar gratis waarborg, Toyota Eurocare wegbijstand tot 10 jaar mits jaarlijks onderhoud in het erkende Toyota-netwerk. Verlengde dekking van de hybride batterij tot 10 jaar mits jaarlijks gratis check-up in het erkende Toyota-netwerk: aanbiedingen onder voorwaarden. Meer info op [toyota.be](http://toyota.be) of bij uw erkend Toyota-verkooptpunt in België.

5 JAAR  
GARANTIE

TOT  
10 JAAR  
BIJSTAND

TOT  
10 JAAR  
HYBRIDE BATTERIJ

(1)



## TEST: LEXUS UX300E PRIVILEGE LINE RUSTIG OPBOUWEN

Toyota en Lexus zijn ondertussen pioniers als het op hybride-modellen aankomt. Aan hun zachte manier van rijden en enige vorm van spaarzaamheid kan niemand onbemind blijven. Als het echter op volledig elektrische modellen aankomt, hebben ze een inhaalbeweging te maken. Wij gaan na of Lexus kan scoren met hun eerste BEV, de UX300e.

TEKST EN FOTO'S : FILIP DEWULF

Bij Lexus heb je bij de eerste aanblik telkens iets van voor of tegen. De vele hoeken en kanten maken er een apart design van. Het heeft wel iets, vinden wij. Ook het interieur geeft hetzelfde gevoel. Maar de materiaalkeuze is zeker in orde, met een afwerking die op hoog niveau is. Enkel de instrumentencluster voor ons kan beter, dit oogt wat rommelig en de ergonomie van een aantal bedieningen vraagt wat zoekwerk. En terwijl wij het over ergonomie hebben, wij zijn nog altijd geen fan van de muisbediening op de middenconsole om door het menu van het infotainment te gaan, waardoor het een eeuwigheid duurt om een navigatie-adres in te stellen, je telefoon te koppelen of de gewenste radiozender te selecteren.

Heel ruim is hij zeker niet, er heerst een beetje een claustrofobisch gevoel binnenin, doordat je wat gedrongen zit. Basketters gelieve zich te onthouden. Een goede rijkhouding is er wel, dankzij de elektrische verstelbare zetels en stuur in onze topversie Privilege Line. Dit in combinatie met verwarming en ventilatie. Het stuur ligt goed in de hand en de stuurrespons is eveneens prima.





Wij waren een beetje verrast door de technische gegevens van deze UX300e. Slechts een batterijpakket van 54,3 kWh wat neerkomt op zo'n 50 kWh bruikbare capaciteit. Hiermee haal je een bescheiden WLTP-rijbereik van 300 km. Wij haalden tot 267 km. Het verbruik schommelt tussen 20.7 kWh/100 tot 22.4 kWh/100 km. Remgeneratie kan, door de hendel van de versnellingen in B-stand of de spatels aan het stuur. Al had het iets meer gemogen, ongeacht het spelen met de spatels – die trouwens perfect in de hand liggen – was het net iets te weinig. One pedal driving is er bijgevolg niet.

Het vermogen van de elektromotor is daarentegen wel aanvaardbaar met 204 pk (150 kW). Daarmee rijdt hij niet de pannen van het dak, maar alles

## OVERZICHT

- |                                |                          |
|--------------------------------|--------------------------|
| +                              | -                        |
| • zachte werking               | • beperkt rijbereik      |
| • afwerking                    | • laadmogelijkheden      |
| • uitrusting in hogere versies | • bediening infotainment |



Het eerste elektromodel bij Lexus is een eerste voorzichtige poging om voet aan de grond te zetten. Daar slaagt de UX300e in met zijn zachtheid, stuurgevoel en hoogstaande afwerking. Daarnaast is hij in de topversie rijkelijk uitgerust, voor een stevige prijs. Jammer dat hij punten verliest door zijn laadmogelijkheden en batterijcapaciteit, waardoor hij bij het grote publiek weinig kans maakt. Lexus en Toyota beloven binnen afzienbare tijd meer en beter, wij kijken ernaar uit.

verloopt zacht en geleidelijk, zoals het een Lexus betaamt. Spurten naar 100 km/u doet hij in 7,5 seconden. De topsnelheid is dan weer beperkt tot 150 km/u. De elektromotor reageert altijd zacht en alert, in combinatie met een aangename beheersing van koetswerkbewegingen. De filtering van oneffenheden is perfect, het stuurgevoel boezemt vertrouwen in. Prima onderstel is dit. Enkel op vochtige wegen hebben de wielen wat moeite om het koppel van 300 Nm over te brengen, waardoor hij wat teveel wielspin teweeg brengt. Ongeacht of dit nu in de Eco, Normal of Sportmodus is, in te stellen via een ring rechts boven het instrumentenpaneel. De verschillende standen geven niet veel verschil in stuur- en rijgedrag, dus reden wij zoveel mogelijk in de Eco-modus.

De UX300e is een zachte en aangename vriend, waarbij je geniet van het uitstekende Mark Levinson audiosysteem, dat enkel in de topversie verkrijgbaar is.

Minder lyrisch zijn wij over het laadvermogen. Slechts 6.6 kW op éénfasige wisselstroom. Dit betekent een ruime nacht van zelfs tot 10u oplaadtijd aan een openbare laadpaal. Ook het snelladen is beperkt, tot slechts 50 kW en dan nog via een Chademo-stekker. In een elektrische stadsauto zouden wij dit nog aanvaarden, maar niet zo bij een premium die Lexus geacht wordt te zijn. Komt nog bij dat de laadkabel voor de laadpaal een optie is (370,- tot 470,- €).

En premium zit hij ook in de prijs. Een basisversie is er vanaf 53 100,- €. Maar een Lexus staat voor luxe en enige exclusiviteit, dus zouden wij al geneigd zijn tot een Executive Line (58 900,- €) of Privilege Line (64 700,- €) te kiezen. Tussenin zit de Business Line voor 54 800,- €.

## **BMW De Mey Maldegem**

Aalterbaan 216C - 9990 Maldegem  
T 050 71 40 44 - [www.demey.bmw.be](http://www.demey.bmw.be)

## **BMW De Mey Knokke**

Natiënlaan 52 - 8300 Knokke  
T 050 89 55 55 - [www.demey.bmw.be](http://www.demey.bmw.be)

## **BMW Van den Broeck**

H.Moeremanslaan 146 - 1700 Dilbeek  
T 02 466 20 88 - [www.vandenbroeck.bmw.be](http://www.vandenbroeck.bmw.be)

## **BMW Van den Broeck**

Roekhout 11 - 1702 Dilbeek  
T 02 466 20 88 - [www.vandenbroeck.bmw.be](http://www.vandenbroeck.bmw.be)

## **BMW Cocquyt**

Waggelwaterstraat 27 - 8200 Brugge  
T 050 31 40 37 - [www.cocquyt.bmw.be](http://www.cocquyt.bmw.be)

## **BMW Jorssen Noord**

Kapelsesteenweg 1/3 - 2170 Merksem  
T 03 641 90 00 - [www.jorssen.be](http://www.jorssen.be)

## **BMW Jorssen Zuid**

Antwerpsesteenweg 126 - 2630 Aartselaar  
T 03 820 74 00 - [www.jorssen.be](http://www.jorssen.be)

## **Louyet Brussels**

Leuvensesteenweg 864 - 1140 Brussel-Evere  
T 02 730 49 11 - [www.louyet.bmw.be](http://www.louyet.bmw.be)

## **Louyet Sint-Pieters-Leeuw**

Bergensesteenweg 720 - 1600 Sint-Pieters-Leeuw  
T 02 360 08 80 - [www.louyet.bmw.be](http://www.louyet.bmw.be)

## **BMW Sneyers NV**

Toekomstlaan 12 - 2200 Herentals  
T 014 49 00 49 - [www.sneyers.bmw.be](http://www.sneyers.bmw.be)



NIET VOLGENS  
HET BOEKJE.




PERFECT VOLGENS  
UW BOEKHOUDER.

DE BMW X5 PLUG-IN HYBRIDE.

100% AFTREKBAAR.

#joyelectrified by 

 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

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

1,2-1,7 L/100 KM • 27-38 G/KM CO<sub>2</sub> (WLTP)

# PORSCHE TAYCAN RIJDT OP CONTINENTAL BANDEN



*Dr. Holger Lange, hoofd bandenontwikkeling voor de eerste uitrusting van Continental.*

Porsche vertrouwt op de premiumbanden van Continental als onderdeel van de eerste uitrusting van de Taycan. Continental's PremiumContact 6 zomerbanden en WinterContact TS 860 S winterbanden zijn goedgekeurd - allemaal met XL-markering voor verhoogde belastingskracht. De PremiumContact 6, ADAC-testkampioen in de grote zomerbandentest van 2021, werd speciaal ontwikkeld voor sportief en comfortabel rijden, en biedt niet alleen een korte remafstand, maar ook een bijzondere bochtstabiliteit, zelfs bij hoge snelheden. De WinterContact TS 860 S combineert betrouwbare prestaties in de sneeuw met een goede stuurprecisie voor een uitstekende handling op droog wegdek.

TEKST EN FOTO'S: CONTINENTAL



## PREMIUMCONTACT 6

De PremiumContact 6 werd speciaal ontwikkeld voor sportief en comfortabel rijden, en biedt niet alleen een korte remweg, maar ook een bijzondere stabiliteit in de bochten, zelfs bij hoge snelheden.

“Bij elektromobiliteit spelen de laagst mogelijke rolweerstand, lage geluidsemissies en een hoog draagvermogen van de band een belangrijke rol. Bij de originele uitrusting wordt natuurlijk ook veel belang gehecht aan de rijeigenschappen van de band, omdat die een grote invloed hebben op het rijgedrag van het voertuig. De Porsche Taycan is een goed voorbeeld van high-performance elektrische voertuigen met een hoog rijplezier. In deze voertuigen staan veiligheidsrelevante eigenschappen bij hoge snelheden en een perfecte afstemming van de band op het voertuig centraal bij het bandenontwerp”, zegt Dr. Holger Lange, hoofd bandenontwikkeling voor de eerste uitrusting van Continental.

De goedkeuring van de Porsche Taycan onderstreept de sterke positie van Continental in het segment van banden voor volledig elektrische voertuigen. In 2020 vertrouwden zes van de tien fabrikanten van elektrische voertuigen met het grootste volume wereldwijd op de hoogwaardige technologische expertise van Continental voor hun banden voor eerste montage.

### PRODUCTEN EN MATEN GOEDGEKEURD VOOR DE PORSCHE TAYCAN

- PremiumContact 6, 225/55 R 19 XL
- PremiumContact 6, 275/45 R 19 XL
- WinterContact TS 860 S, 225/55 R 19 XL
- WinterContact TS 860 S, 275/45 R 19 XL



## WINTERCONTACT TS 860 S

De WinterContact TS 860 S combineert betrouwbare prestaties in de sneeuw met een goede stuurprecisie voor een uitstekende handling op droog wegdek.



## TEST: AUDI RS E-TRON GT HEARTBEATS

Audi lanceert na de SUV E-tron en net voor de midsize SUV Q4 E-tron een vierdeurs-GT met elektro-aandrijving.

TEKST EN FOTO'S : FILIP DEWULF

MET DANK AAN PRODRIVE, VOOR DE FOTOSESSIE OP HET MANDESCIRCUIT IN INGELMUNSTER

Een ongetwijfeld geslaagd ontwerp – van de hand van designer Mark Lichte – is dit. Daar zijn de reacties van collega's, familie en vrienden het razend over eens. Met zijn voorkant en volledig gesloten rooster verwijst hij naar de Audi R8. Hij wordt trouwens op dezelfde band geproduceerd. Achteraan merken wij brede heupen die uitlopen op de lichtstrip, die over de ganse breedte van de kofferklep loopt. De lichtsignatuur toont een fraai samenspel bij openen en sluiten. Een item waar Audi tegenwoordig mee uitpakt, zo zal je op de nieuwe Q4 de lichtsignatuur zelf kunnen instellen. Daarnaast was onze GT ook nog eens met carbonelementen uitgerust, zoals buitenspiegels, zijskirts, de diffusor onder de achterbumper en vooral het dak in carbon. Alleen maar positieve reacties over het design van deze E-Tron GT.

### PORSCHE ALS VOORBEELD

Voor de aandrijving en het platform gaat Audi bij Porsche langs. Zodoende is dit de Taycan van Audi. Helemaal geen schande, want de Taycan is één van de indrukwekkendste en top-EV's op de markt, naar onze bescheiden mening.

Een bodem met een batterijpakket van 85 kWh op 800 volt en 2 elektromotoren maken hier de dienst uit, één tussen beide assen. Het vermogen komt zo op 598 pk en een vrachtwagenkoppel van 830 Nm. In overboost haalt hij gedurende zo'n 2.5 seconden tot 646 pk. Spurten, of eerder wegschieten als een raket, doe je in 3.3 seconden. Je hartslag gaat een eerste keer de hoogte in. Om al die kracht over te brengen beschikt de E-Tron GT over twee versnellingen, waarvan hij zijn eerste gebruikt om enkel het spurtje naar 100 km/u te





realiseren. In normale omstandigheden blijft hij in zijn tweede versnelling.

### INDRUKWEKKENDE TREKKRACHT EN WEGLISSING

Wij zijn wel wat gewoon als testrijder, maar deze kan zomaar "rocketman" genoemd worden. Niet naar de film over het leven van zanger Elton John, maar gewoon omwille van de kracht die er vanuit gaat bij het optrekken en versnellen. Met de automatische niveauregeling van de ophanging, de optionele vierwielsturing en het sperddifferentieel is het feest helemaal compleet. Wij konden de E-Tron GT op geen foutjes betrapten. Zo efficiënt is hij. Tot daar hartslag nummer twee.

Bij al het geweld kun je de klank die hij buiten produceert gedempt of luid zetten via het touchscreen op het centrale scherm. Van "beschaafd" tot "luid", want zo heten de heartbeats hier.

Het rijbereik geeft tot 476 km volgens WLTP. Wij haalden 457 km, wat zeker aanvaardbaar is. Het verbruik bedroeg gemiddeld rond de 24 kWh/100 km met uitersten tussen 20,1 tot 35 kWh/100 km. Opladen kan zowel AC als DC-snelladen. Dat laatste tot 270 kW, waardoor je van 10 % naar 80 % laadt in zo'n 22 minuten. Met deze Audi kan je geweldig snel voortmaken, maar dankzij het programma "efficiency" kun je ook cruisen. Hier is de topsnelheid beperkt tot 140 km/u en gaat de niveauregeling op zijn laagste stand. Opletten bij verkeersdrempels in deze stand. Regenereren kan ook, zelf in te stellen via de peddles of automatisch via het touchscreen.

### GEEN VOLLEDIGE DIGITALISERING

Binnenin is de Audi helemaal herkenbaar als een echte Audi. Geen doorgedreven digitalisering, maar wel de vertrouwde virtual cockpit en de display op de middenconsole. Naast fysieke toetsen voor bediening van airco. Je zou kunnen

stellen dat hier geen risico's genomen werden, maar digitale sliders en andere touchbedieningen zijn niet altijd een vooruitgang. Nietwaar Volkswagen ID-familie?! De rijhouding met de RS-stoelen, net als de afwerking zijn subliem. Wij ontbreken enkel iets of wat grotere deurvakken en misschien een usb-aanstelling onderaan de middenconsole. Nu moet je die gaan zoeken in de middenarmsteun.

Je hartslag krijgt een laatste schok bij het zien van de prijs van al dit moois. Wij verwachten ons niet aan een koopje, maar het is toch even slikken. Basisprijs voor de RS is 143 200,- €. Onze testwagen tikte af op 187 240,- € met de 21-duimsvelgen, de rode lak, carbonelementen, vierwielsturing, autonoom parkeren, laserlichten, nachtzicht-assistent, alcantara op stuur en dakhemel, soundsysteem en nog wat fraais. De E-Tron GT met "slechts" 476 pk is er vanaf 102 400,- €. Bij Porsche is een Taycan duurder.



## OVERZICHT

+

- prestaties
- looks
- dagelijks bruikbaar

-

- prijs
- opletten bij verkeersdrempels in laagste stand
- weinig opbergruimte vooraan

**De nieuwe Audi RS E-tron GT is een schitterende rijmachine die je ongelooflijke sensaties bezorgt met zijn looks en optrekvermogen. Zijn wegligging met vierwielsturing is verduiveld efficiënt, en hij biedt daarnaast nog plaats voor vier en bagage. Wij zijn alvast overtuigd, nu onze werkgever nog.**



MARCO BICEGO



**VANHOUTTEGHEM**

TIME & JEWELRY

GHENT

Dampoortstraat 1-3, 9000 Ghent, Belgium +32 9 225 50 45 - [www.vanhoutteghem.com](http://www.vanhoutteghem.com)





## TEST: SKODA OCTAVIA COMBI iV

# DE SLIMSTE VAN DE KLAS?!

Binnen de VW-groep heeft ieder merk zowat zijn plug-in hybride modellen op het gekend platform. Ook Skoda ontsnapt daar niet aan, en tegen eind 2022 zal het gamma tien elektrische of geëlektrificeerde modellen tellen.

Bij Skoda krijgen de EV en/of plug in-modellen het achtervoegsel iV mee. De 'i' staat hier voor "innovatie", "intelligent" of "inspiring", terwijl de 'V' gewoon staat voor 'vehicle'. Zoals je zelf invult, vinden wij.

TEKST EN FOTO'S : FILIP DEWULF



De Octavia is na de Superb het 2de plug-in hybride model en deze 4de generatie. Deze vierde generatie van de populaire Tjech is ondertussen dermate geëvolueerd en aangepast aan de tijdsgeschiedenis. Naast de normale iV is er zelfs een sportievere RS iV verkrijgbaar, beiden verkrijgbaar als berline en als break hier Combi genoemd. Wij testten de iV in Combiversie.

En het mag gezegd worden, deze vorig jaar gelanceerde Octavia draagt zorg voor zijn stijl en looks. Ook binnenin, waar de afwerking een premiumgevoel geeft. Skoda is al lang niet meer het kleine broertje binnen de groep. Dat zagen wij ook reeds bij de nieuwe Enyaq.

Daarnaast staat hij ook bekend om zijn royale binnenruimte en slimme oplossingen, zoals de paraplu in de zijdeuren, de ijskrabber in de tankklep, een verplaatsbaar afvalbakje in de middenconsole en deurvak en nog hier daar wat slimme vondsten. De kofferruimte is trouwens één van de sterke punten, hij is 490 liter groot, al verliest hij t.o.v. van een Octavia met verbrandingsmotor nog 50 liter.

Voor de aandrijving doet deze Octavia iV een beroep op de gekende 1.4 liter viercilinder uit de groep. Deze levert 150 pk. Daarbij is de elektromotor nog eens goed voor 115 pk, wat een gecombineerd vermogen van 218 pk

oplevert. Het batterijpakket is dan weer 13,1 kWh groot. Dit levert officieel een elektrisch rijbereik van 60 km. Wij haalden na 3u 30 minuten opladen een bereik van maximum 56 km, wat zeker aanvaardbaar is. Het verbruik varieert en is afhankelijk van je laaddiscipline, van 0,0 liter benzine in volle elektromodus tot maximum 6,8 liter in de Sport- of Individual modus en gebruik van enkel de benzinemotor. Over onze ganse testperiode verbruikten wij gemiddeld 4,4 liter per 100 km. Er waren ritten bij waarbij de boardcomputer een gemiddelde van 2,4 liter/100 km aantoonde. Welke diesel haalt dit stellen wij ons de vraag. Waarbij het nut van een plug-in hybride wat ons betreft wel bewezen is.

Rijden doet de Skoda Octavia iV bijzonder goed. Stil en comfortabel. Dit is geen scheurijzer, het sprintje naar 100 km/u gebeurt in 7,7 seconden. Alleen merken wij op slechtere wegen en bij het nemen van drempels, enig deining bij het in- en uitveren. Hetzelfde stelden wij ook vast bij de Superb die wij vorig jaar aan de tand voelden. In de sportmodus is dit minder uitgesproken, maar dan gaat het verbruik iets de hoogte in vermits dan vlugger gebruik gemaakt wordt van de benzinemotor. Of je kiest de RS-versie, die ongetwijfeld wat strakker opgehangen zal zijn. Deze konden wij nog testten.



Deze Skoda mikt vooral op comfort. De combinatie tussen benzine- en elektromotor vormen een goed samenhangend geheel. Je merkt niets van de overschakeling, alleen het motorgeronk dringt wat meer binnen wanneer de benzinemotor aan het werk is. Maar zeker niet storend. Het motorgeheel brengt het vermogen via de DSG-automaat met dubbele koppeling en zes versnellingen naar de voorwielen. Een vierwielaangedreven versie is er niet. Dat is ook niet echt noodzakelijk. Het vermogen wordt zonder de minste wielspin op de weg gezet.

Verder is het genieten van de rust, kwaliteit en uitrusting aan boord. Zeker in de versie Clever+ die wij meekregen. Het 10-inch scherm van het infotainment bevat alle nodige rij- en navigatiegegevens. Ook de aircobediening gaat via

dit scherm, wat minder is dan fysieke knoppen. Soms ben je te lang afgeleid van de weg. En zoals eerder gezegd, op de afwerking is niets aan te merken. Dit komt zelfs heel dicht in de buurt van premiummerken. De tijd dat een Skoda een budgetmerk was binnen de VW-groep is lang voorbij.

Dat resulteert natuurlijk ook in een stevige prijs. Onze Octavia Combi iV Clever+ kost maar liefst 51 790,- € met wat opties, en die zijn er veelvuldig. En Clever+ is wel een heel goed gekozen uitrustingsversie, vermits de slogan bij Skoda "Simply Clever" is. Basisversies zijn er niet echt, vermits de lagere uitrustingsversie Active of Clever niet leverbaar zijn met deze motorisatie. Concurrenten zitten vooral in eigen huis, met de ook nog maar pas gelanceerde Seat Leon Break e-Hybrid (vanaf 35 660,- €).

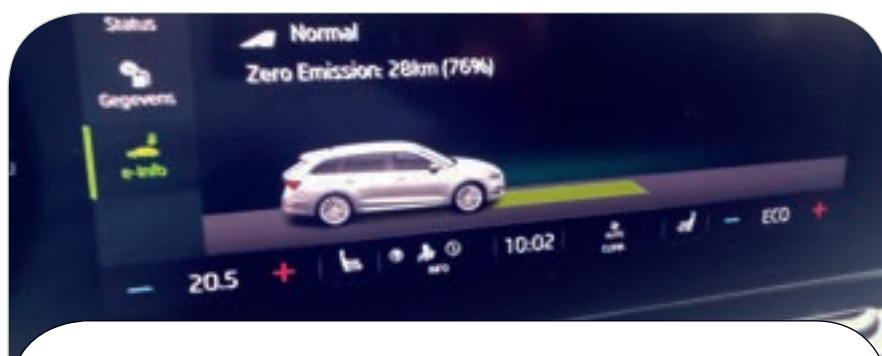
## OVERZICHT

+

- combinatie prestaties/verbruik
- ruimte binnenin
- algemene kwaliteit en afwerking

-

- bediening airco via centrale scherm
- geen spotprijzen
- geen basisversie verkrijgbaar



**De vierde generatie Skoda Octavia wordt altijd maar slimmer, of rationeler zoals u wilt. Hij is ruim, functioneel en met zijn plug-in hybride-aandrijving rijdt hij voldoende vlot, soepel en daarbij nog zuinig. Daarnaast is hij perfect afgewerkt, met als gevolg dat zijn prijs evenredig de hoogte ingegaan is.**

## 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](https://gas.be)  
of bij een CNG verdeler in de buurt.

# NIEUWE RENAULT ARKANA

van nature hybride



**ontdek nieuwe Renault Arkana E-Tech hybrid  
en test hem in het hele Renault-verdelersnet.**


4,8 - 5,9 l/100 km · 108 - 134 g CO<sub>2</sub>/km (WLTP)

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

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

 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

[renault.be](http://renault.be)

