

ecoMOBIEL

UW MAGAZINE OVER PASSIEVOL RIJDEN MET ELEKTRISCHE, HYBRIDE EN ALLE ANDERE ECO-VOERTUIGEN 29

An Icon Reloaded De nieuwe ID. Buzz



TEST BMW IX
XDRIVE 50

Pg 22



TEST: MASERATI
LEVANTE GT HYBRID

Pg 44



PEUGEOT E-208 &
PEUGEOT E-2008

Pg 56

THE



IX

100%
ELECTRIC.



#bornelectric

 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

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

0,0 L/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP)

DEALER • Dealeradres • Tel. XXX XXX XXX • www.dealer.bmw.be

BMW De Mey Maldegem

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

BMW De Mey Knokke

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

BMW Van den Broeck

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

BMW Van den Broeck

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

BMW Cocquyt

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

MINI Brugge Store by Cocquyt

Dirk Martensstraat 7A - 8200 Brugge
T 050 31 40 37 - www.cocquyt.bmw.be

BMW Meeusen

Brasschaatsteenweg 318 - 2920 Kalmthout
T 03 620 21 10 - www.meeusen.bmw.be

Uw elektrische wagen opladen?



In onze Belgische parkings vindt u 450 laadpunten.



Met de Pcard+ geniet u van een **vlotte toegang** tot onze parkings en laadpunten. Meer info via **www.pcard.be**

www.interparking.be



Interparking is een CO₂ neutrale organisatie

 **Interparking**
OVERAL DICHTBIJ



76

06-NIEUWE MAZDA CX-60 PHEV 12-TEST: PEUGEOT 308 SW HYBRID 15-MOBIA & EV BELGIUM RADEN AAN OM LAADPUNT NU TE BESTELLEN VOOR MAXIMAAL FISCAAL VOORDEEL 18-D'IETEREN GROUP MOBILITY EXPERIENCE 22-TEST BMW IX XDRIVE 50 24-TEST: CUPRA BORN 58 KWH 26-TEST: SSANGYONG KORANDO E-MOTION 28-EERSTE TEST: SUBARU SOLTERRA 30-EERSTE TEST: RENAULT MEGANE E-TECH ELECTRIC 32-PLAY AV OPTEERT BEWUST VOOR ELEKTRISCHE MOBILITEIT 34-POWERDALE: SLIM LADEN MADE IN BELGIUM 36-FULL-SERVICE LEASING: DÉ MOBILITEITSOPLOSSING VAN DE TOEKOMST 40-AN ICON RELOADED: DE NIEUWE ID. BUZZ EN ID. BUZZ CARGO 44-TEST: MASERATI LEVANTE GT HYBRID 48-TEST: MERCEDES C300E AMG LINE 52-DE VISION EQXX 56-PEUGEOT E-208 & PEUGEOT E-2008 TECHNOLOGISCHE ONTWIKKELINGEN VOOR MEER RIJBEREIK 60-STELLANTIS-GROEP OVER DE TOEKOMST 62-TEST: SKODA ENYAQ IV 80X 66-NEWS 70-NIETS DAN VOORDELEN MET JAGUAR LAND ROVER INSURANCE FULL OMNIUM 72-TEST: PEUGEOT 3008 HYBRID4 76-NIEUWE RENAULT AUSTRAL DE HOOGTECHNOLOGISCHE SUV VAN DE "NOUVELLE VAGUE" 81-DE NIEUWE LEXUS LC 'HOKKAIDO EDITION' BIEDT GRAND TOURING-PLEZIER EN STRAALT PASSIE UIT

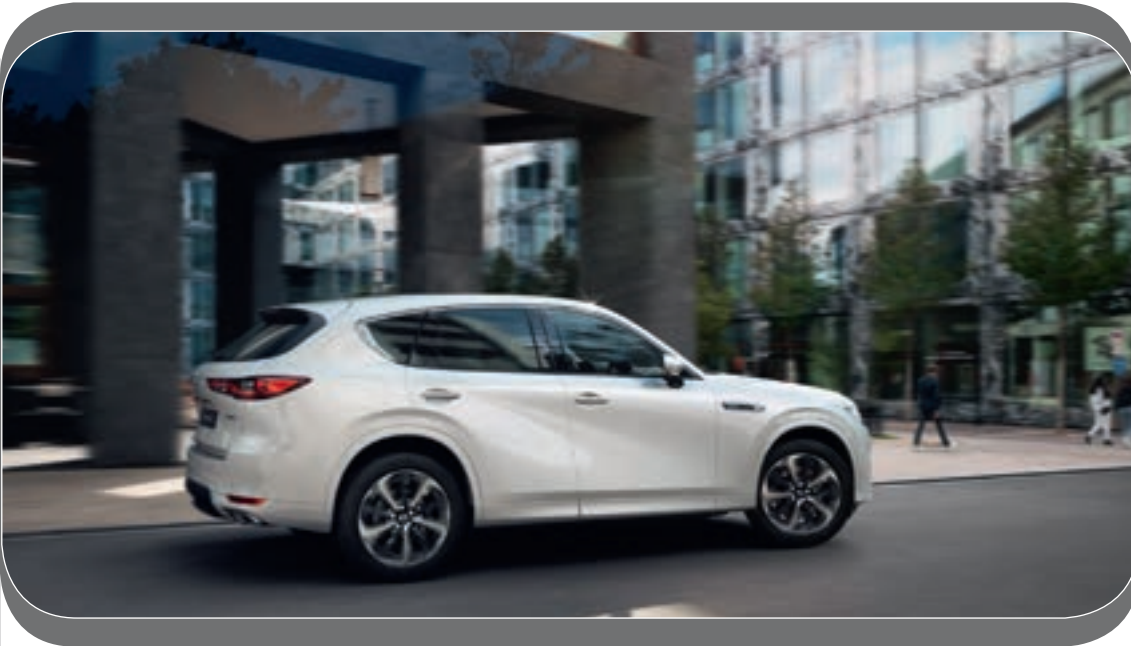
JAARGANG 8, APRIL 2022, NUMMER 29 | Eco Mobiel Magazine is voor alle personen met interesse in elektrische, hybride of andere niet-benzine & diesel aangedreven voertuigen | OPLAGE: 26.000 ex (waarvan 35% FR) | FREQUENTIE: driemaandelijks | WEB: www.eco-mobiel.be | HOOFDREDACTEUR: Erik De Ridder – e-mail: edr@eventbox.be | REDACTIE: Jacques Legros, Wim Vander Haegen, Filip Dewulf, Dominique Sergant, Pieterjan Bogaert, Joram Van Acker, Jochen Scheire | VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Erik De Ridder, Event & Expo Belgium - Atomveldstraat 8 bus 6 9450 Denderhoutem | ART DIRECTOR: Bert Wagemans | Ine Vanbesien – tel.: 0472 90 06 17, e-mail: iv@exclusief.be, | SECRETARIAAT & TRAFFIC ADVERTENTIES: Hilde De Ridder – tel.: 09 228 22 84, email: hilde@hdr.be | COPYRIGHT: Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen, vermenigvuldigd of gekopieerd zonder uitdrukkelijke toestemming van de uitgever. | ABONNEMENT: Verzendingskosten (50 euro/jaar) te bestellen via Hilde De Ridder – e-mail: hilde@hdr.be

NIEUWE MAZDA CX-60 PHEV OP UNIEKE WIJZE VERVAARDIGD IN JAPAN

De gloednieuwe Mazda CX-60 PHEV lanceert de eerste oplaadbare full-hybridtechnologie van de constructeur op de Europese SUV-markt. Als belangrijkste nieuwigheid die het merk het afgelopen decennium heeft onthuld, vertegenwoordigt het nieuwe topmodel alles wat het merk de voorbije honderd jaar tot zijn DNA heeft gemaakt, van het uitmuntende koetswerk- en interieurdesign tot het erg verfijnde Japanse vakmanschap en van de nieuwste innovaties op het vlak van mensgerichte technologie tot de wereldwijd toonaangevende motoren.

TEKST: MAZDA





Als belangrijkste nieuwigheid die het merk het afgelopen decennium heeft onthuld, vertegenwoordigt het nieuwe topmodel alles wat het merk de voorbije honderd jaar tot zijn DNA heeft gemaakt, van het uitmuntende koetswerk- en interieurdesign tot het erg verfijnde Japanse vakmanschap en van de nieuwste innovaties op het vlak van mensgerichte technologie tot de wereldwijd toonaangevende motoren.

De schitterende en dynamische stijl van de Mazda CX-60 PHEV belichaamt de intelligentie en elegantie van het nieuwste Kodo-design. Samen met het Japanse concept 'Ma', de rust en waardige schoonheid van open ruimten, werd het verweven met de robuustheid van de opvallende SUV-architectuur met voorin gelegen motor en achterwielaandrijving.

Het elegante, hoogwaardige interieurdesign van topkwaliteit is typisch voor Mazda en diep geworteld in het Japanse erfgoed. Daarnaast introduceert het de ideeën van Kaichou en Musubu: het eerste verwijst naar een baanbrekend element dat verschillende materialen en texturen verenigt, zoals esdoornhout, nappaleder, uniek bewerkt Japans textiel en chroomdetails, terwijl het tweede betrekking heeft op de bindingskunst, die als inspiratie diende voor de bijzonder gedetailleerde stiknaden op het instrumentenbord.

De behandeling van de sierafwerking in esdoornhout belichaamt de Japanse esthetiek van Hacho, een asymmetrisch evenwicht of opzettelijke oneffenheid. De verschillende patronen en garens van de geweven





stoffen reageren gevoelig op veranderingen in de lichtinval en de Japanse stiktechniek Kakenui creëert 'hangende stiknaden' met ruimte tussen de stoffen die een glimp van het onderliggende materiaal laten zien.

De mensgerichte technologieën werden heruitgevonden en verfijnd om de Jinba-Ittai-ervaring te perfectioneren en beantwoorden meer dan ooit aan de individuele behoeften van de bestuurder. Het baanbrekende Mazda Driver Personalisation System herkent de bestuurder en past automatisch de omgeving – zetelpositie, stuurwiel, spiegels, head-updisplay en zelfs de instellingen van het geluidssysteem en de airconditioning – aan volgens diens fysieke eigenschappen en persoonlijke voorkeuren.

De Mazda CX-60 PHEV vormt de speerpunt in het Europese plug-inhybrideoffensief. Het aandrijfgeheel koppelt een rechtstreeks ingespoten 2.5 Skyactiv-G-benzinemotor aan een 100 kW sterke elektromotor, een volledig nieuwe achtrapsautomaat en een grote batterij van 17,8 kWh en 355 volt.

Deze tandem van verbrandings- en elektromotor levert een totaal systeemvermogen van 327 pk/241 kW en een overvloedig koppel van 500 Nm, wat de CX-60 PHEV tot Mazda's krachtigste seriemodel ooit

maakt. De Mazda CX-60 PHEV kan dan ook indrukwekkende prestaties voorleggen, met een sprint van 0 tot 100 km/u in 5,8 seconden.

Toch kan Mazda's nieuwe PHEV uitmuntende milieucijfers naar voren schuiven. Het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot over de gemengde WLTP-cyclus bedragen respectievelijk 1,5 l/100 km en 33 g/km.

Zo biedt de Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV een zuiver elektrisch rijbereik van 63 kilometer bij snelheden van 100 km/u of minder.

De nieuwe Mazda CX-60 staat op de veelzijdige, schaalbare Skyactiv-architectuur (Skyactiv Multi-Solution Scalable Architecture) met talloze verbeteringen voor een uitstekende wegligging. Die gebruiken Mazda's mensgerichte benadering en bieden onder meer een erg stijf koetswerk, dat bijdraagt tot alerte responsen zonder vertraging, zetels die alle inzittenden helpen om in balans te blijven tijdens het rijden, een ophanging die het koetswerk onder controle houdt en Mazda's unieke KPC-systeem (Kinematic Posture Control) om het postuur van de wagen te optimaliseren.

Doordat de hoogspanningsbatterij zo laag mogelijk in het koetswerk tussen de voor- en achteras werd geplaatst, geniet de nieuwe Mazda CX-60 PHEV een uitzonderlijk laag zwaartepunt. Dat zorgt samen met





de permanente vierwielaandrijving met asaangedreven koppeloverdracht tussen de assen voor superieure rijeigenschappen, zodat hij niet moet onderdoen voor de toppers in het prestigeselement.

De volledig nieuwe Mazda CX-60 PHEV kan ook schermen met het complete gamma bestuurderondersteunende veiligheidstechnologieën uit het i-Activsense-arsenaal, dat een onberispelijke actieve veiligheid garandeert en naar een vijfsterrenscore bij de EuroNCAP-crashtests streeft.

De Mazda CX-60 is uitgerust met tal van nieuwe actieve veiligheidssystemen: See-Through View (een 360°-camera van de nieuwste generatie, die de zichtbaarheid bij lage snelheden verbetert), Turn Across Traffic Assist, de voetgangersdetectie SBS-R, Emergency Lane Keeping, i-Adaptive Cruise Control (i-ACC) en BSM Vehicle Exit Warning.

Met de lancering van de CX-60 PHEV zet Mazda een belangrijke stap om zijn ambities te realiseren en tegen 2050 koolstofneutraal te zijn. De komende jaren zal Mazda zich verder toeleggen op de elektrificering van een brede waaier nieuwe producten. Zo zal de Mazda MX-30 REV een permanente elektrische aandrijving combineren met een generator, aangedreven door een wankelmotor, om zo een onbepaald rijbereik te verzekeren. In 2023 zal de constructeur een nieuw model lanceren dat groter is dan de CX-60 en drie zetelrijen telt.

In het totaal plant Mazda de komende drie jaar vijf nieuwe geëlektrificeerde producten op basis van zijn multifunctionele platform. Na 2025 zal de onderneming zijn gloednieuwe schaalbare Skyactiv EV-architectuur lanceren, een unieke technologie die Mazda in staat zal stellen om op efficiënte wijze elektrische wagens van alle formaten te bouwen op basis van een gemeenschappelijk platform.

DE ALL-NEW MAZDA CX-60

MAZDA'S EERSTE PLUG-IN HYBRIDE SUV
CRAFTED IN JAPAN



ONTDEK HEM OP [MAZDA.BE](https://www.mazda.be)

 1,5-1,6 L/100 KM  33-37 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.

Uitstoot- en verbruikscijfers zijn voorlopig en in afwachting van homologatie. Info en voorwaarden op [mazda.be](https://www.mazda.be). De vermelde waarden zijn gebaseerd op de WLTP-test methode en gelden voor de Mazda CX-60 (afgebeeld in optionele koetswerkkleur Rhodium White). V.U.: Mazda Motor Logistics Europe NV, handeldrijvend onder de naam Mazda Motor Belux, invoerder. Blaasveldstraat 162, B-2830 Willebroek. Ondernemingsnummer: 0406.024.281. Rekeningnummer: BE21 3200 0698 7003. Contact: info-be@mazdaeur.com. www.mazda.be.



TEST: PEUGEOT 308 SW HYBRID

KLAUWENDE, FIERE LEEUW



Peugeot hernieuwt zijn middenklasser-gamma grondig. De nieuwe 308 en 308 SW komt met een fris en opvallend design. Wij doen de test met de nieuwe plug-in hybrid in breakversie.

BRON: [HTTPS://BE-NL.MEDIA.RENAULTGROUP.COM/](https://be-nl.media.renaultgroup.com/)

Het eerste wat opvalt bij deze nieuwe 308 is het nieuwe logo. Vooraan in de neus en op de flanken siert het logo met de leeuw. Best wel geslaagd dat nieuwe logo. Tevens is er het grote radiatorrooster en de typebenaming die onderaan de motorkap prijkt. Aan de zijanten zijn er de opvallende dagrijlichten. En uiteraard verwelkomt de Peugeot je met een lichtspel, iets wat tegenwoordig niet kan ontbreken. 's Avonds wordt bij het sluiten en ontsluiten het logo op de grond geprojecteerd. Kwestie van

te tonen hoe stoer je bent, en dat staat hem wel. De break wordt trouwens 6 centimeter langer dan de vorige versie. Onze versie was voorzien van de sleutellose instap, waarbij je de koffer opende met een voetbeweging onder de bumper. Die laatste gaf af en toe eens een probleem bij het sluiten, toen de kofferklep niet correct sloot, en een extra duwtje op de klep nodig was. Hopelijk een sporadisch probleem, vermits wij als één van de eersten in België met de auto reden.



3D I-COCKPIT

Binnenin gaat Peugeot nog een stapje verder in hun ondertussen bekende i-cockpit. De instrumentencluster valt vooral op door het 3D-concept. Voor u heb je de standaard zaken zoals snelheid, verbruik en rijbereik van de batterij. Andere functies komen telkens er bovenop wanneer je cruise control of één van de veiligheidsfuncties selecteert. Knap werk, heel origineel ook. Het infotainment werkt met vijf sneltoetsen om dan via het touchscreen instellingen zoals temperatuur, navigatiegegevens, DAB radiozender of iets anders te kiezen. Niet slecht op zich, ware het niet dat fysieke toetsen voor b.v. airco of de zetelverwarming nog altijd handiger zijn. Ouderwets als wij als journalisten zijn.

Wat zeker een issue is in het interieur, is de rijkhouding. Bij een goede rijkhouding houden wij graag overzicht op de instrumenten, en bij Peugeot is dat tegenwoordig niet zo eenvoudig. Wij dienden het stuur heel laag te plaatsen om toch nog overzicht te houden. In combinatie met de prima zitten AGR-zetels (dank Opel), vind je uiteindelijk wel de goede rijkhouding, maar het vraagt wat gewenning. Eens ingesteld en

gezetten valt het kleine, bijna vierkante stuurwiel perfect in de hand en het stuurgevoel geeft voldoende precisie en feedback.

56 KM ELEKTRISCH

Voor de aandrijving kregen wij de 180 pk versie van de Hybrid mee. Deze combineert een 1.6 benzinemotor met een elektromotor en een batterij van 12,4 kWh. Die laatste kan officieel tot 60 km ver elektrisch rijden, met een maximumsnelheid tot 135 km/u. De aangenaamste rijmodus is hier de Hybride, die perfect weet wanneer hij benzine of elektro moet rijden of een combinatie ervan, in samenspraak met het terugwinnen van energie bij het remmen of gas lossen. Wij haalden 56 km elektrisch. Het testverbruik schommelt van zo'n 5 liter tot 6,7 liter, dat laatste enkel gebruik makend van de benzinemotor. Dezelfde motorcombinatie is ook beschikbaar met 225 pk, voor een meerprijs van 1500,- €. Onze 308 had helaas een oplaadkabel meegekregen die niet altijd perfect de auto liet opladen, ook hier weer een sporadisch geval. Snelladen is niet mogelijk, wat misschien een beetje jammer is. Maar op enkele premiummerken na, is dit bij de concurrentie ook niet mogelijk.

De nieuwe Peugeot 308 SW Hybrid is een aangename reisgezel. Hij ziet er opvallend goed uit en pakt terecht uit met zijn nieuwe logo in de grille. Hij koppelt rijplezier aan dynamiek in alle comfort en stilte. Daarnaast is zijn 3D i-cockpit een opvallende en stijlvolle issue binnenin. Enkel het zoeken naar de juiste stuurinstelling en rijkhouding vergt wat tijd en gewenning, maar eens die gevonden, is het genieten van het aangename chassis en de wegligging. Als je eens geen ster op je neus wilt en je hebt het budget, dan is deze een waardige keuze.

RIJPLEZIER

De nieuwe Peugeot 308 krijgt een ophanging en chassis mee dat zijn naam en merk waardig is. De leeuw toont hier duidelijk zijn tanden en daar kunnen wij enkel maar blij om zijn. Het chassis mengt comfort met dynamiek tot een heel aangenaam reisgezel. Over het stuurgedrag hadden wij het eerder al. Ook de filtering van oneffenheden en verkeersdrempels is correct. Enkel bij heel grote oneffenheden voel je de ophanging wat beter door, maar daar zal de keuze van de grotere velgen op onze GT-versie wel een rol spelen. Trouwens, ook de geluiddemping is voorbeeldig binnenin.

PREMIUMPRIJS

Zijn dynamiek en prestaties laten je wel flink in de portemonnee tasten. De 308 SW Hybrid is er vanaf 36 715,- € in de versie Active Pack. Voor onze GT Pack met enkel opties dien je 44 191,- € te voorzien. Hiervoor krijg je wel een rijke standaarduitrusting en is de afwerking op niveau. De tijd dat een Peugeot het niet zo nauw nam met kwaliteit en gebruikte materialen is in deze wel voorbij. Opvallend is dat je bij het configureren op de website van het merk, meteen kunt kiezen als particulier of als professional het verschil in prijszetting ziet. Als particulier ben je hierdoor wel eens minder aangenaam verrast. Vandaar dat dergelijke plug-in hybrides vooral als zelfstandige interessant blijven..

OVERZICHT

+

- looks
- rijplezier
- aangename hybride

-

- rijkhouding vraagt gewenning
- soms opdringerige rijhulpsystemen
- geen fysieke aircoknoppen



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

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

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

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 of bij uw erkend Toyota-verkooptpunt in België.

5 JAAR
GARANTIE

TOT
10 JAAR
BIJSTAND

TOT
10 JAAR
HYBRIDE BATTERIJ

(1)

MOBIA & EV BELGIUM RADEN AAN OM LAADPUNT NU TE BESTELLEN VOOR MAXIMAAL FISCAAL VOORDEEL

De federale regering geeft aan bedrijven en particulieren die een laadpunt installeren, mits bepaalde voorwaarden, een fiscaal voordeel onder de vorm van een fiscale aftrek. Dit voordeel is het grootst in 2022 en neemt daarna af. Door de grote vraag en de lange levertijden van bepaalde onderdelen, moet je bij bepaalde installateurs nu al wachten tot eind dit jaar. We raden dan ook aan om de aankoopbeslissing niet uit te stellen om maximaal te genieten van deze fiscale tussenkomst.



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>

Inspireer je zintuigen.

De volledig elektrische Kia EV6.



Movement that inspires



Na tal van eerdere prijzen grijpt de nieuwe 100% elektrische Kia EV6 nu ook de prestigieuze titel 'Auto van het Jaar 2022'. Een mooie bekroning van ons streven om elektrisch rijden extra comfortabel en gebruiksvriendelijk te maken. Zo kan je met de Kia EV6 met één enkele laadbeurt tot 528 km afleggen en laad je de batterij op van 10 tot 80% in amper 18 minuten⁽¹⁾. Zijn grote binnenruimte en geavanceerde rijhulpsystemen maken van elke rit een inspirerende ervaring. Maar ook zakelijk valt de Kia EV6 in de prijzen, want hij is **100%⁽²⁾ fiscaal aftrekbaar**.

Ontdek hem nu bij je Kia dealer of surf naar kia.be

Kia Kortrijk

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

Tiers by Novoto

Rijksweg 148 - 9870 Zulte
09 388 84 30 - www.novoto.be

New 4AS

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

Kia Vermant Antwerpen-Zuid

Boomsesteenweg 4 - 2630 Aartselaar
03 870 70 70 - www.vermant.be

Kia Roeselare

Bruggesteenvweg 281 - 8830 Hoogdele/Gits
051 22 18 96 - www.novoto.be

Geraard Motor

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

Kia Vermant Mechelen

Generaal de Wittelaan 8 - 2800 Mechelen
015 27 77 77 - www.vermant.be

58 kWh = 16,6 kWh/100 KM • 77,4 kWh = 16,6 - 17,2 kWh/100 km • 0 g CO₂/KM (WLTP)

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



(1) Aan een 800 volt laadpaal met een minimum vermogen van 240 kW, en variabel in functie van de temperatuur van de batterij en de externe weersomstandigheden. (2) Gebaseerd op de geldende wetgeving op 01/01/2022. Kia 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). ** De getoonde afbeelding is ter illustratie en kan worden gewijzigd.

V.U.:





Particulieren die een laadpaal thuis installeren hebben de komende jaren recht op een belastingvermindering op de investering. De grootte van dit voordeel neemt echter af naargelang de installatie later gebeurt:

- voor 31/12/2022: 45 %
- tussen 1/1/2023 en 31/12/2023: 30 %
- tussen 1/1/2024 en 31/8/2024: 15 %

De laadpaal moet volledig operationeel zijn in de vermelde periode, dat wil zeggen geplaatst, aangesloten en gekeurd. Daarnaast moet de stroom op, een groene manier opgewekt zijn en moet de laadpaal een intelligente sturing van laadtijd en -vermogen toelaten. Mobia en EV Belgium raden zonnepanelen aan als middel om de energiekosten te drukken.

Ondernemingen mogen een verhoogde kostenaftrek toepassen op de afschrijvingskosten van een laadstation, dat minstens vrij toegankelijk is voor het publiek tijdens de normale openingstijden of erbuiten.

Ook deze aftrek vermindert naarmate de investering op een later moment plaatsvindt:

- tot 31/12/2022: 200 %
- tussen 1/1/2023 en 31/8/2024: 150 %

Voor installaties bij bedrijven is meestal studiewerk vereist over de technische mogelijkheden in het bedrijfsgebouw of op het terrein. Indien

blijkt dat de aansluitingscapaciteit onvoldoende is, zal de netbeheerder ook moeten nagaan of het nodige vermogen beschikbaar is. Deze factoren spelen een rol om de omvang en de aard van de laadinfrastructuur te bepalen. Pas dan kan de bestelling geplaatst worden, dus zeker voor bedrijven die de 200% aftrek willen genieten is het nu het moment om tot actie over te gaan om de installatie nog dit jaar operationeel te krijgen.

Meer informatie kan u vinden op www.mobia.be en op www.ev.be



De mobiliteitsfederaties Febiac, Renta en Traxio werken samen onder de naam Mobia. De drie partners vertegenwoordigen 10.000 bedrijven, 160.000 werknemers en 2,6% van het Belgische bbp.

EV Belgium is de federatie die zich bezighoudt met de ontwikkeling van de markt voor zero emissie mobiliteit in België. Naast de EV-rijders zijn de leden bedrijven die actief zijn in de producten en diensten die elektromobiliteit mogelijk maken.

D'IETEREN GROUP MOBILITY EXPERIENCE

MOBILITEIT VAN MORGEN IN AL ZIJN FACETTEN

Aangezien er ook dit jaar geen Autosalon kon plaatsvinden, grijpen veel automerken naar alternatieven om hun nieuwe wagens en diensten 'live' voor te kunnen stellen. D'Ieteren, de Belgische importeur en distributeur van de merken van de Volkswagen Group, maakte van de gelegenheid gebruik om een groots evenement op poten te stellen rond mobiliteit en nodigde de B2B klanten uit op de eerste D'Ieteren Mobility Experience!

TEKST EN FOTO'S: WIM VANDER HAEGEN

VOLLEDIG PROGRAMMA

De klanten kregen de gelegenheid om in het distributiecentrum in Kortenberg het volledige programma van mobiliteitsoplossingen te ontdekken. In een sfeervolle setting kregen ze tekst en uitleg bij onder meer de denktank Lab Box, EDI – Electric by D'Ieteren, het fietsmerk Lucien, Volkswagen D'Ieteren Finance en MyWay Pro. D'Ieteren wil een hoofdrol spelen in de maatschappelijke veranderingen die verband houden met mobiliteit. De mobiliteit van morgen moet immers voor iedereen vlot en duurzaam zijn. Uiteraard ging ook veel aandacht naar nieuwe modellen en ontwikkelingen bij de verschillende automerken.

EERSTE VOLLEDIG ELEKTRISCHE RS

Bij Škoda heb je 'veel wagen voor een scherpe prijs'. Het merk richt zich op prijsbewuste kopers met een breed aanbod van moderne en solide wagens. "Jonge en dynamische families en mensen met hobby's - de auto's

hebben veel been- en laadruimte en een grote flexibiliteit – zijn de primaire doelgroep. Zij hebben nu ook de kans om voor een exclusief model te kiezen. Wij maakten kennis met de Enyaq Coupe iV RS, de eerste volledig elektrische RS van Škoda. De wagen heeft twee elektromotoren die samen 299 pk en 460 Nm sterk zijn. In de wagen steekt een 82 kWh accu die goed is voor een actieradius tot 545 kilometer. Nieuw is de softwareversie ME3 die onder andere een beter thermisch beheer van het accupakket met zich meebrengt. "Wij hebben binnen de groep een duidelijke strategie die aanstuurt op volledige elektrificatie", legt Thierry De Vleeschouwer, directeur Škoda Import, uit. "Tussen 2026 en 2030 schakelen we volledig over op 100% elektrisch aangedreven wagens met een aanbod voor iedereen, van kleine tot grote modellen. En daar sluiten de nieuwe ontwikkelingen binnen Škoda met de introductie van de Enyaq Coupé iV, waarvan de iV RS de sportiefste is, perfect op aan. We verwachten dat er de komende jaren





heel wat nieuwe evoluties de kop zullen opsteken en we binnen de groep wereldwijd verschillende nieuwe productiefaciliteiten in gebruik zullen nemen, onder meer op vlak van batterijen. We staan nog maar aan het begin van de 'elektrische omwenteling'. De groep investeert enorm veel in nieuwe technologieën en dat zal uiteraard ook bij Škoda tot uiting komen."

LAADINFRASTRUCTUUR

Een van de hot items in de wereld van de EV is de laadinfrastructuur. "Dat wordt inderdaad de achillespees. Meer en beter verspreide laadpunten zijn in ieder geval nodig, maar ook de gebruiker zal in zekere mate moeten 'heropgevoed' worden. Zoals de wagen meteen verplaatsen als de oplaadbeurt klaar is en plaats maken voor iemand anders, om maar één voorbeeld te noemen."

Kunnen ook de concessiehouders daar een rol in spelen? "Zeker, het staat trouwens in de voorwaarden om laadpunten te voorzien. Dat is niet altijd evident want wie bijvoorbeeld superchargers wil plaatsen, moet daar zelf ook de geschikte elektriciteitsinfrastructuur voor hebben."

PORSCHE

Wie Porsche zegt, denkt nog steeds aan de iconische 911 met brullende motor. Toch zette ook het befaamde merk de stap naar de elektrische toekomst met de Porsche Taycan, de allereerste elektrische sportauto 'met een Porsche-ziel'. "In de nabije toekomst is het de bedoeling om met het volledige programma van de Taycan de markt te veroveren", kregen we op de stand mee. "Tot voor kort bestond de Taycan alleen in de GTS versie, maar ondertussen is daar ook de Cross Turismo en de Sport Turismo bijgekomen. Twee jaar geleden was de Taycan goed voor 10% aandeel in de verkoop, vandaag is dat gestegen tot ruim boven de 30% en is het model de best verkochte wagen van het merk. SUV is een belangrijk segment en elektrische wagens zijn de toekomst. Met de Taycan zit Porsche dus perfect op schema.

Bovendien zijn de meeste kopers nieuwe klanten. In de toekomst voorziet Porsche overigens ook volledig elektrische versies van de eveneens succesvolle Macan. Mensen moeten vaak hard sparen om zich een gedroomde Porsche aan te schaffen, maar boekhoudkundig gezien is de Taycan beslist (meer dan) de moeite waard. Het model ademt het DNA van het merk uit met voorop sportiviteit en functionaliteit, en dat in combinatie met ruimte en een autonomie tot 500 km. Met behulp van de fast chargers, die bij elk Porsche-centrum aanwezig zijn, gaat het laden ook zeer snel."

AUDI

"Bij Audi is het aanbod elektrische wagens en plug in hybride voertuigen de voorbije jaren stelselmatig uitgebreid", vernemen we van Stefan Kerckhoven, Managing Director Audi bij D'Ieteren. "En daar is op dit B2B-event zeker veel belangstelling voor. Onze B2B-kanten zijn sterk geïnteresseerd in fiscaliteit en daar heeft een elektrische wagen vanzelfsprekend zeer sterke troeven uit te spelen. Ons vlaggenschip is de supersportieve Audi e-tron GT, in de SUV-klasse zijn dat de Audi e-tron en de beide Q4 e-tron modellen die uitgegroeid zijn tot onze bestsellers."

Elektrisch rijden is sowieso een tendens die extra wordt aangewakkerd door het gunstige fiscale klimaat. "Dat hebben we duidelijk gemerkt bij de aankondiging van de recente maatregelen op fiscaal vlak voor bedrijfswagens. De verkoop van EV is meteen in een stroomversnelling gekomen. Bij particuliere klanten is dat minder het geval. De voordelen op fiscaal vlak zijn beduidend 'minder' en we moeten in dat segment ook dringend stappen zetten om de laadinfrastructuur te verbeteren. Bij D'Ieteren hebben we gelukkig EDI (zie verder), onze oplossing om het laden ruimer, beter en vooral comfortabeler te maken voor iedereen, bij de bedrijven én bij de mensen thuis. En vergeet ook niet dat elektrisch rijden gewoon aangenamer is 'tout court'."

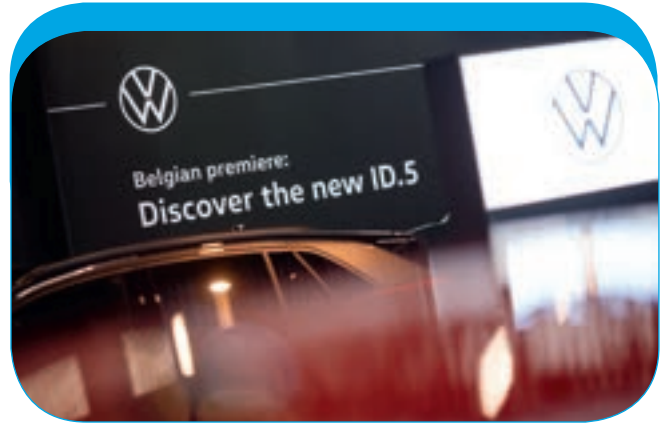


“Met een autonomie van 350 km tot 500 km – bij elektrische wagens is dat sterk afhankelijk van de rijstijl van de bestuurder – zit ook Audi perfect. Als we er rekening mee houden dat de gemiddelde Belg zich per dag +/- 40 km verplaatst, volstaat één laadbeurt per week.”

SEAT / CUPRA

SEAT profileert zich als een uitgesproken ‘value for money’-merk met in hoofdzaak wagens met thermische motoren. Uit dezelfde hoek (en fabriek) komt ook het nieuwe en ‘blitse’ merk Cupra. “Met Cupra leggen we duidelijk de focus op het elektrische verhaal”, vertelt Aurélie Vanneste, Directeur SEAT/CUPRA. “Cupra staat initieel voor CUP en RACING. Mensen linken Cupra dan ook nog steeds aan de supersportieve modellen van SEAT – dan spreken we over 300 pk en meer – maar vandaag is Cupra een merk op zich dat zich duidelijk profileert in het segment tussen massa en premium met mooie en sportief ogende wagens. We hebben vandaag verschillende opties, maar het staat vast dat al onze toekomstige modellen vanaf 2025 100% elektrisch zullen zijn.”

Het overgrote deel van de Cupra-klanten komt uit de business-hoek. Kan daar verandering in komen? Komen ook particulieren over de brug? “Dat hopen wij toch, maar de prijs van een EV zal daar een sterke rol in spelen. Momenteel is dit voor veel mensen iets te hoog gegrepen. Als ik hoor dat Europa alleen maar elektrische voertuigen wil en ook België op dat vlak ingrijpende maatregelen neemt, stel ik mij de vraag hoe de particulier, die een eerder bescheiden budget heeft, zo’n wagen zal kunnen kopen. Komt (een deel van) het antwoord van de Chinese markt met goedkopere modellen? Komen er binnen de transitieperiode andere oplossingen zoals private lease of electric car subscription



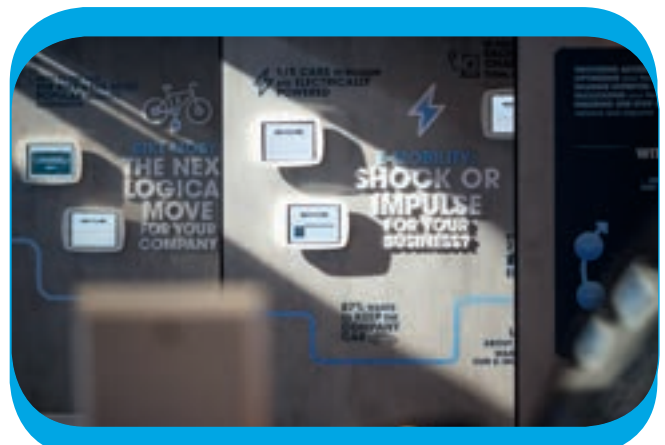
om mobiliteit op een nieuwe manier te consumeren? Het is afwachten wat er uit de bus komt. Opgelet: de vraag is er wel, zeker vanuit de bedrijfsweld, maar ook de particulier is duidelijk geïnteresseerd in het EV-verhaal. Hybride stagneert momenteel, maar 100% elektrisch rijden zit overal sterk in de lift.”

VOLKSWAGEN

D’Ieteren maakte van de Mobility Experience gebruik om de nieuwe én volledig elektrische VW ID.5 in première voor te stellen aan het Belgische publiek. “De nieuwe ID.5 overtuigt met een trendsetende vorm die de sterke punten van een SUV combineert met het aerodynamische silhouet van een coupé”, vertelt Gert Van Leeuw, directeur Volkswagen Belgium bij D’Ieteren. “Met standaard 77 kWh nettobatterij-energiecapaciteit voor tot 520 km rijbereik, laadt de ID.5 niet alleen snel (met tot 175 kW (DC)), maar ook intelligent. Opmerkelijk is het intelligente en royaal ontworpen ‘open space’ interieur dat nog meer vrijheid en ruimte biedt.”

Met de volledig elektrische ID. Buzz brengt VW het iconische design van het ‘busje’ terug op het voorplan. “De modernste technologieën en een flexibel ruimteconcept zorgen voor een ongezien mobiel comfort. Met de Buzz hevelen we het iconische design over naar het tijdperk van de elektromobiliteit en koppelen dat aan het karakteristieke design-DNA van de ID.-modellen.”

En dan is er ook nog het ‘Project Trinity’. “De elektrisch aangedreven sedan wordt vanaf 2026 in Wolfsburg gebouwd en gaat nieuwe maatstaven zetten op het gebied van actieradius, laadsnelheid en digitalisering. Bovendien zal hij verregaand geautomatiseerd kunnen rijden volgens Level 4.”



Trinity (drie-eenheid) symboliseert drie thema's: een nieuw electronicaplatform, een vereenvoudigde aanbodstructuur en een volledig connected én intelligente productiefaciliteit in Wolfsburg. Het software-driven concept zal een grote mate van connectiviteit en flexibiliteit mogelijk maken."

EDI

EDI – Electric by D'leteren staat voor een compleet ecosysteem van laadoplossingen, aangepast aan de technische kenmerken van alle elektrische en plug-in hybride voertuigen. "EDI is een 'one-stop-shop' voor laadoplossingen", geeft Steven Vansina, Head of Marketing & Partnerships bij EDI ons mee. "Het gaat over laadstations voor bij de mensen thuis of op het werk en laadpassen (badges) waarmee de gebruiker toegang krijgt tot een van de grootste laadpuntennetwerken (met ruim 250.000 laadpunten) in Europa. Vanuit EDI zorgen wij voor de home check, de installatie, het onderhoud en de eenvoudige en handige EDI Charging app. Via die app heb je een overzicht van publieke laadpunten, een handig overzicht van alle transacties, enz. Via het geconnecteerd laadstation kunnen wij ook technische ondersteuning vanop afstand bieden. EDI stelt bovendien een aanbod van fotovoltaïsche panelen voor, zodat men ook op zonne-energie kan rijden."

LUCIEN

Tussen de talrijke nieuwe wagens viel één stand in het bijzonder op. Onder de noemer Lucien verzamelt D'leteren alle activiteiten rond tweewielers. Fietsen? "Veel mensen vergeten dat D'leteren veel meer is dan auto's alleen", stelt Karl Lechat, directeur Lucien. "Wij bestaan 217 jaar en zijn 'slechts' 100 jaar daarvan bezig met 'de auto'. D'leteren is een mobiliteits-

firma in de ruimste zin van het woord. Fietsen maakt daarvan al heel lang deel uit."

Waarom dan het gloednieuwe concept 'Lucien'? "Wij willen de nummer 1 zijn in duurzame en toegankelijke mobiliteit. Vandaag is de fiets daar onlosmakelijk mee verbonden, zeker in het huidige stadsverkeer. We hebben als ambitie de favoriete winkelketen te worden van alle fietsers in België. We hebben niet de ambitie een eigen fietsenmerk te creëren, maar 'fietsenwinkels' te maken in samenwerking met geschikte partners die de juiste expertise hebben. Wij willen dat koppelen aan onze ervaring op vlak van marketing, netwerking, enz. Lucien is een knipoog naar Lucien Van Impe, de laatste Belgische winnaar van de Tour, maar ook naar Lucien D'leteren die gestart is met de import van auto's en hier het industrialisatieproces op gang heeft getrokken. Hij heeft een primordiale rol gespeeld in het toegankelijk maken van mobiliteit voor iedereen. Lucien is een naam die vertrouwen uitstraalt en de ambitie van D'leteren vertaalt om samen met gepassioneerde specialisten een lokale, gepersonaliseerde klantenervaring en een betrouwbare en kwaliteitsvolle service te bieden in alle levensfasen van de fiets. Onze fietsactiviteit zal over toegewijde winkels met mensen met kennis van zaken beschikken, voornamelijk in stedelijke omgevingen - omdat daar nu eenmaal de vraag is. Wij zullen de klant adviseren bij uiteenlopende oplossingen zoals financiering, verzekering, onderhoud en overnames. Binnenkort opent de eerste winkel in Brussel, maar het is de bedoeling snel verder uit te breiden door winkels te verwerven in de belangrijkste steden van het land. Binnen 5 jaar willen we met Lucien over een volledig Belgisch netwerk beschikken."



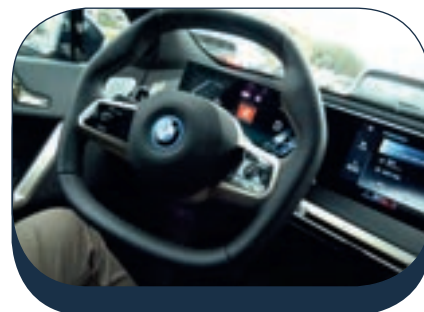
TEST BMW IX XDRIVE 50 SPECIAL FORCES

Na de schuchtere poging met de i3 – waarvan de productie in juli 2022 stopt – en het tussenmodel iX3, gooit BMW het met de nieuwe iX over een andere boeg. Als de iX3 het voorgerecht is, moet de iX voor een copieus hoofdgerecht zorgen.

En kolossaal en zwaar is hij zeker. Met zijn 4,95 meter lengte en 1,97 meter komt hij in de buurt van de afmetingen van een X5. Wat hoogte betreft zit hij in de regionen van de X6 met 1,70 meter. De wielbasis doet met 3 meter tussen de assen dan weer denken aan een X7. En dit alles resulteert in een gewicht van bijna 2,5 ton.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF





OPEN SPACE

Wanneer je de deur opent, ontdek je niet echt een BMW, is onze indruk. Vermits alles hier veel minimalistischer is en ontworpen is om maximaal ruimte te creëren. Zowel vooraan als achteraan staat niets tussen de voorstoelen. BMW heet dit "open space", letterlijk. In het midden vooraan heb je enkel de armsteun, waarop je o.a. de gekende i-drive terugvindt, het enige wat enigszins bekend voorkomt. Bij het uitstappen was het zelfs even zoeken naar een deurkruk, die er niet is. De deuren openen doe je met een elektrische drukknop. Verder is er het nieuwe Curved Display, dat meteen de grootste nieuwigheid is in deze elektrische SUV. De boordplank bevat een indrukwekkend scherm, dat lichtjes naar de bestuurder buigt. De beide in elkaar vloeiende LED-schermen zijn respectievelijk 12,3 duim voor het exemplaar met de rij-info voor de bestuurder en zelfs 14,9 duim voor het touchscreen met de infotainment-functies. Dat laatste werkt als een smartphone met diverse tegels. Ook de airco en bijhorende klimaatfuncties gebeuren helemaal digitaal. Niet altijd de meest handige manier om snel je temperatuur, stuur- of zetelverwarming in te stellen.

523 PK EN 765 NM

De BMW iX Xdrive50 zoals onze testversie beschikt over twee elektromotoren – één op elke as - die samen goed zijn voor 523 pk oftewel 385 kW en belangrijker nog 765 Nm. Dat resulteert in een sprintje vanuit stilstand naar 100 km/u in 4,6 seconden. Het stroompedaal helemaal tot de vloer indrukken levert een begrensde topsnelheid van 200 km/u op. Je voelt dat er meer in zit, maar wie dat wilt, zal je BMW-verkoper graag doorverwijzen naar de op komst zijnde M60 van de iX, die maar liefst 619 pk zal leveren. Wie het met minder wilt, kan terecht bij de iX Xdrive40 met 326 pk.

BATTERIJEN EN RIJBEREIK

Het batterijpakket in de iX 50 bedraagt 111 kWh bruto, wat netto neerkomt op 105,2 kWh. Het WLTP-rijbereik geeft tot 630 km op. Wij haalden op de boordcomputer tot 467 km, wat neerkomt op een kleine 400 km. Een zeer aanvaardbaar cijfer. Met goede weersomstandigheden moet 500 km zeker haalbaar zijn. Opvallend is zeker ook zijn vorm van recuperatie. Dit kan via de B-stand in de versnellingspook. BMW belooft tot 208 kW terug in de batterijen bij te laden. Leuk is alvast dat je het gerecupereerde kilometeraantal onderaan de instrumentcluster kunt aflezen. De mate van energierecuperatie instellen via spatels aan het stuur, zoals bij andere merken, kan niet, heel eenvoudig omdat er geen schakelpeddels zijn. Het verbruik van onze testwagen schommelde tussen 19,7 kWh/100 km tot 30,6 kWh/100 km. Opladen kan dan weer met een maximumcapaciteit van 195 kW aan snelladers die hiervoor voorzien zijn. Wij tankten aan een

snellader van 30 % naar 80 % in 35 minuten of in dat geval tankten wij 54,12 kWh. In rijbereik betekent dit van 156 km naar 362 km.

De iX is een snelle jongen, zeker wanneer je de Sportmodus gebruikt. Maar dit is een zware jongen – en dan bedoelen wij zijn eerder vermelde gewicht waardoor je niet het gewenste dynamisme ondervindt van andere BMW's. Bij momenten is hij volgens ons iets teveel onderstuurd. Met de 4-wielaandrijving is de baanvastheid en de grip natuurlijk wel optimaal. Deze BMW rijdt als de luxelimousine BMW 7 reeks. In onze testwagen was dit gecombineerd met het optionele Integral Active Steering, wat staat voor vierwielsturing, die de wendbaarheid ten goede komt. Zeker in smalle parkeergarages of nauwe straatjes kan dit van pas komen. Een pluim ook voor de achteruitrij-assistent, waarbij de auto bij het uitrijden van b.v. een parkeerplaats de laatst afgelegde afstand in omgekeerde richting terug aflegt. Uitparkeren wordt op die manier een stuk makkelijker.

PRIJS

Onze BMW heeft een basisprijs van 102 850,- € en met de nodige opties gaat dit vlot naar 120 000,- € of meer. De iX Xdrive40 (326 pk – 71,5 kWh batterijpakket) is er vanaf 81 200,- €.

OVERZICHT

+

- Indrukken binnenuitruimte
- rijbereik
- curved display

-

- zware auto
- "freude am fahren" ontbreekt enigszins
- steun voorzetels

De BMW iX is op zijn minst een indrukwekkende verschijning. Zijn uiterlijk is niet ieders meug, binnenin is hij high tech met zijn nieuwe curved display. Daarnaast is hij snel, stil en comfortabel. Hij rijdt als een trein, maar hij mist naar onze mening het dynamisme dat wij van BMW gewoon zijn.

TEST: CUPRA BORN 58 KWH

(RE)BORN ID.3

Het MEB platform binnen de VW-groep levert al heel wat modellen op. Seat zet zijn eerste elektrische auto zelfs onder hun sportieve sub-merk Cupra. Wij gaan na hoe sportief deze VW ID.3-broer echt is.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF



LOOKS

Sportief zie je meteen aan de buitenkant. De Cupra Born valt op door accenten in goudkleur, zoals de merknaam onder de neus waarop het logo pronkt. Verder komt hij met strakke, puntige LED-dagverlichting en een agressieve luchthapper, zeldzaam op een elektrische auto. Achteraan opnieuw de merknaam voluit geschreven, naast een doorlopende lichtbalk over de ganse breedte van de auto. En om het helemaal sportief te laten uitschijnen, is er onderaan nog een diffuser. Vooral die laatste geeft de Born meer uitgesproken sportief aanzien. Oh ja, er zijn zelfs nog sideskirts en keuze voor 20-inch wielen met opnieuw die kenmerkende koperkleurige accenten. Een VW ID.3 lijkt wel een kleuter naast deze rakker.

Ook binnenin onderscheidt de Cupra zich. Ook hier dicteert het koperkleur uit de logo's de wet. Vooral op de middenconsole uit zich dit. Ook het stuur pronkt met het nieuwe Cupra-logo. Maar voor de sportiviteit zijn er ook nog de prima zittende sportstoelen. Voor de rest kan de Born niet wegsteken dat hij de ID.3 kopieert, met de minimalistische digitale instrumenten achter het stuur en het centraal geplaatste 12-inch scherm met touchscreen voor het infotainment. De afwerking lijkt dan weer van iets beter allooi dan in de VW. Enkel over de bediening van de elektrische ramen en spiegels zijn wij niet zo enthousiast, zoals b.v. de "kloenk" die hij telkens doorgeeft wanneer je de ramen of spiegels bedient. De afwerking van die zijdeurpanelen kan net iets beter, hier nogal harde plastics.

BEKEND GEHEEL

Voor zijn elektromotor doet hij eveneens een copy paste. Logisch als het voorhanden is binnen de groep. Dit betekent elektrovermogens van 150 en 204 pk. Optimaal kun je echter kiezen voor een E-Boost, waardoor je



De Cupra Born is een welkome verademing tussen alle elektro-SUV's die binnen de VW-groep ondertussen het schone weer maken. Hij onderscheidt zich met sportieve accenten en trekt dit door in zijn rijgedrag. En vooral dat laatste zal het verkoopargument worden bij Cupra,



OVERZICHT

- | | |
|---|---|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • sportieve looks • wegligging • rijplezier | <ul style="list-style-type: none"> • afwerking deurpanelen • rijbereik bij sportieve rijstijl • sliders voor bediening airco en touchpadtoetsen op stuurwiel |

kortstondig van 204 naar 231 pk gaat met een druk op de knop. Onze testwagen had de optie niet. Met de 204 pk van onze testwagen sprint je in ... seconden naar 100 km/u.

Voor de accupakketten kies je tussen 45, 58 of 77 kWh. Onze versie was de 58 kWh, waardoor hij officieel een actieradius tot 420 kilometer voorlegt. Vermits dit enkel in gunstige omstandigheden kan, haalden wij een actieradius van om en bij de 300 kilometer. Je hebt daarnaast keuze uit 4 rijmodi, waarbij de Range-modus in combinatie met de B-stand van de versnellingshendel de meest zuinige is. In die modus verbruikten wij op de snelweg 19,7 kWh/ 100 km. Over onze ganse testperiode lag ons gemiddelde op 20,4 kWh/100 km. Mooie cijfers wat ons betreft.

Opladen kan aan je wallbox of openbare laadpaal tot 11 kW en tot 125 kW aan een snellader. Niet echt traag, maar er zijn betere referenties natuurlijk. Wij hadden zo'n 50 minuten nodig aan de snellader om van 37 % en 108 km tot 100 % en 266 kilometer te komen.

FUN

Het belangrijkste aan de Cupra Born is volgens ons zijn achterwielaandrijving in combinatie met een aangepast onderstel. De sportieve wielophanging in combinatie met het verlaagd onderstel en de stuurinrichting laten je best wat plezier beleven met deze hatchback. Je kunt heel vlot insturen en bochten nemen en af en toe kan je de achterkant wat zetten en laten schuiven. Eén van de rijmodi heet "Performance", de naam alleen doet je plezier beleven. Geen driftpartijen zoals in de nieuwe Audi RS3, maar voor een elektro-auto is dit best een plezierige auto. Mini-eigenaars die eens iets anders willen, moeten deze zeker eens aan de tand voelen.

PRIJS

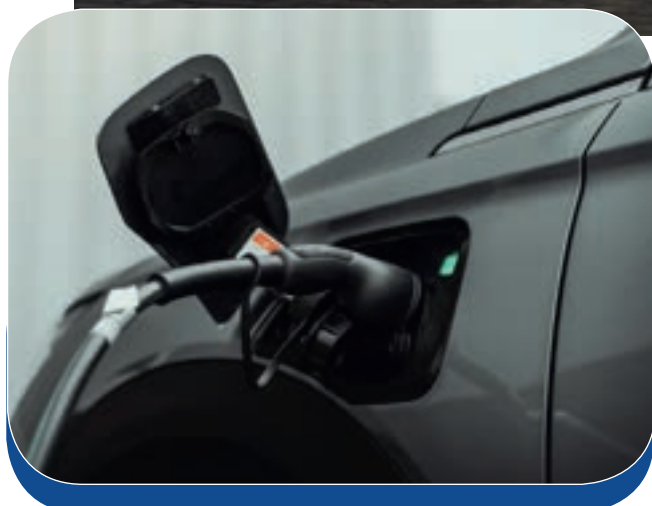
Op de website van Cupra start de configuratie telkens met de 45 kWh-versie. Startprijs aan 38 646,85 €. Wil je de 58 kWh zoals de onze, daar komt daar meteen 5 000,- € bij. Een gelijkaardige VW ID.3 start bij 43 565,- € voor de 58 kWh met slechts 145 pk. Voor hetzelfde vermogen (204 pk) start je bij VW aan 45 215,- € in de Pro Performance-versie. Wat dat betreft liggen ze strikt genomen niet ver uiteen. Wat ons betreft is de keuze snel gemaakt. Viva l'España.

Onze testwagen had wat opties en kost 47 000,- €. Voor zelfstandigen en bedrijven zal dit zeker ééntje zijn die op de lijstjes kan komen. Vermits de gunstige fiscaliteit en aftrekbaarheid meespeelt. Particulieren zullen anders aankijken tegen deze prijszetting. Dit wordt ongetwijfeld de uitdaging voor een merk als Cupra. Particulieren die absoluut een sportiever imago willen en op de elektromarkt zoeken, zijn hier zeker aan het juiste adres.

TEST: SSANGYONG KORANDO E-MOTION DOEN WAT MOET

Ook het Koreaanse Ssangyong ontsnapt niet aan de elektrificering. Voor hun eerste elektro-auto kiezen ze voor de SUV Korando. Hij krijgt toepasselijk de naam e-Motion mee. Of hij emoties losweekt, gaan wij na in deze test.

TEKST: FILIP DEWULF



De Korando is met zijn 4,45 meter lengte en 1,62 meter hoogte best wel een grote SUV, vermits de wielbasis een stevige 2.67 meter telt. De e-Motion herken je aan wat blauwe accenten, een vlak rooster vooraan en specifieke velgen. Voor de rest is er geen onderscheid met de reguliere benzine- of dieserversie. Ook binnenin zit je voldoende hoog en heb je ruim zicht rondom en zijn de buitenspiegels van een goed formaat om het overzicht te behouden. Ook de koffer boet niet in aan ruimte ondanks het elektro-pakket dat hij meedraagt. Met 551 liter heb je voldoende stouwruiimte. De laadkabels kan je kwijt in een luik onderaan de koffer. Daarnaast mag je een aanhanger tot 1500 kg mag trekken. Een zeldzaam feit bij EV's.

61 KWH

In de bodem van de Korando ligt een elektromotor van 190 pk en een batterijpakket van 61 kWh. Het koppel is een mooie 360 Nm. Geen hoogvlieger in vermogen, maar je komt hiermee vlot weg. Spurten naar 100 km/u wordt door de Koreaanse constructeur niet opgegeven, enkel de topsnelheid, die houdt het voor bekeken bij 156 km/u. De batterijen laten je officieel 339 km ver rijden. Bij volle batterij toonde de boordcomputer van onze e-Motion 324 km en wij haalden effectief 270 km. Maar mits een verstandige aanpak, d.w.z. rijden in de Eco-stand en volop gebruik maken van de peddels achter het stuur om de hoogste generatiestand zijn werk te laten doen, zou je zeker verder kunnen komen, wij schatten dat 280 tot 300 km mogelijk moet zijn. Het verbruik gaf bij ons bij momenten zelfs maar 15,1 kWh aan met uitersten tot 25 kWh, maar dat was bij een autostraderit aan cruisesnelheid van 125 km/u. Het gemiddelde verbruik lag op zo'n 17,2 kWh.

Opladen kan standaard via de boordlader tot 6,6 kW, ook dat zijn geen topcijfers. Hiermee laadt de auto terug op in zo'n 8 uur. Gelukkig kun je desgewenst ook terecht aan een snellader, weliswaar is het maximum vermogen hier beperkt tot 50 kW, waardoor je toch nog 54 minuten nodig hebt om van 20 naar 80 % te laden.

VEILIG ONDERWEG

De Korando doet onderweg zijn best, maar steekt er niet echt bovenuit. Een aangename reisgezel die comfortabel, stil en geruisloos zijn werk doet. De afwerking is correct, maar hier en daar duiken toch nog wat harde plastics op. De wegligging is geruststellend, hij rijgt de bochten aaneen zonder gripverlies en overmatig deinen.

Dit is geen auto waarmee je het tempo van een rallywagen aanhoudt, maar het doelpubliek vraagt dit ongetwijfeld niet.

VOLLEDIGE UITRUSTING

De Korando komt in 3 uitrustingsniveau's en met telkens een zeer volledige uitrusting. Zeker in het hoogste uitrustingsniveau Platinum is alles aanwezig. Gaande van lederen zetels, airco met 2 zones, achterrajcamera, adaptieve cruise control, sleutelloos starten en instappen tot alle voorname veiligheidsvoorzieningen. Het digitaal instrumentenbord voor de bestuurder meet 9 inch en het infotainment in het midden van het dashboard is dan weer 12,3 inch. Zelfs Android Auto en Apple Car Play zijn standaard vanaf de basisversie. Opties zijn er niet, behalve het metaalkleur (600,- €) als je één van de andere drie kleuren naast wit wilt kiezen.

WAT KOST DIT?

De Korando e-Motion is er vanaf 38 990,- € in zijn basisuitvoering die Bronze heet. De topversie Titanium waarmee wij reden kost 43 090,- €. De tussenoplossing Platinum kost 39

490,- €. Ssangyong pakt daarnaast nog uit met 7 jaar garantie of 150000 km. Behalve enkele Chinese spelers, zijn er weinig of geen concurrenten. En als die er al zijn, dan zijn ze duurder.

De Ssangyong Korando e-Motion is niet de meest sexy uitziende auto op onze markt en het marktaandeel van het merk is klein. Maar in dit segment doen weinig EV's hem na wat hij doet. Hij heeft niet het allergrootste rijbereik, maar hij rijdt vlot en doet dat in alle comfort en zuinigheid en met zowat alles standaard waar elders voor bijbetaald dient te worden. En vermits hij nog ruim is, kan hij tegemoet komen aan gezinnen die lak hebben aan een imago-auto.



OVERZICHT

- | | |
|--|--|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • verbruik • standaarduitrusting • ruimte binnenin | <ul style="list-style-type: none"> • snelladen beperkt tot 50 KW • design • merkimago |



EERSTE TEST: SUBARU SOLTERRA EEN ECHTE SUBARU

In 2003 had Subaru al een EV. In samenwerking met elektriciteitsproducent Tepco, ontwikkelde Subaru toen de R1e, een elektrische (mini)auto met een batterij van 40 kW en 54 pk vermogen, wat hem 80 kilometer ver bracht voor een topsnelheid van 100 km/u.

De tijden zijn ondertussen veranderd zoals iedereen weet en vandaag komt Subaru met de Solterra – hoe kan het anders – een SUV als EV. Subaru noemt zichzelf de SUV-specialist, vermits 95 % van hun verkoop naar dit soort auto's gaat.

TEKST: FILIP DEWULF - FOTO'S: SUBARU BELUX EN FILIP DEWULF

50/50 SUBARU EN TOYOTA

Subaru maakt er geen geheim van dat ze samenwerken met Toyota, wat resulteert in de BZ4X bij Toyota en deze Solterra. Al willen de verantwoordelijken bij Subaru benadrukken dat de Solterra wel degelijk een Subaru is. De samenwerkingen zijn als volgt: Toyota levert het platform en de elektrificatietechnologie voor beide auto's, Subaru staat dan weer in voor de vierwielaandrijving, de veiligheidsvoorzieningen en de dynamiek. En Subaru benadrukt hun statuut als AWD-specialist nog eens, door de Solterra enkel als AWD aan te bieden. Subaru staat immers voor Safe, Tough en Fun. Met die AWD is dat eerste alvast een feit.

TESTEN IN ALDENHOVEN

Voor onze eerste test mochten wij richting Aldenhoven, tegen Aachen in Duitsland, waar op het trainingscenter diverse mogelijkheden lagen om de Solterra een eerste keer aan de tand te voelen. Wij waren meest onder de indruk van de X-Mode-technologie, waarbij je o.a. een steile helling kunt afrijden zonder zelf aan de remmen te komen. Je stelt het systeem in en kiest de mate van afdalen door een keuzehendel op de midden-console. Naast de uitermatie betrouwbare grip van het 4x4 systeem. De wagen blijft in alle omstandigheden stabiel, ook op het stuk met de typische Belgische kasseien of ribbels in het wegdek. Ook bij het remmen op een gladde ondergrond blijft de wagen perfect stabiel en bij het handlingparcours blijft hij mooi op koers, al voel je natuurlijk wel het gewicht dat hij als SUV meedraagt.

218 PK VOOR 71,4 KWH

Tot zover het testen op de piste. Komen wij tot de technische gegevens. De Solterra beschikt over 2 elektromotoren, die perfect de verdeling op voor- en achteras verzorgen. Dit zorgt voor een systeemvermogen van 160 kW oftewel 218 pk. Spurten naar 100 km/u kan in 6,9 seconden. Vlotte tijden, maar geen supersprinter. Waar wij een beetje minder enthousiast over zijn is de vorm van recuperatie en het bijhorende "one pedal-drive". Dit kan d.m.v. de schakelpeddel achter het stuur. Er zijn verschillende standen, maar in de hoogste stand is het remgevoel niet heel uitgesproken en een volledige one pedal is dit niet. Een bewuste keuze van de ontwikkelaars bij Subaru, maar wij zien het nut ervan toch niet echt. Weet dat de Subaru als enige over deze peddels beschikt, bij de Toyota zijn ze er niet.

OVERZICHT

- | | |
|---|---|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • algemeen ontwerp • X-mode systeem • standaarduitrusting | <ul style="list-style-type: none"> • standaard laden beperkt • geen echte one pedal drive |

Het rijbereik, waarbij Subaru maar al te graag de omstandigheden, klimaat en rijstijl benadrukt, kan tot boven de 400 km officieel. Op het testparcours in Aldenhoven hebben wij dat uiteraard niet kunnen nagaan, net als het verbruik ook daar geen referentie was. Opladen kan standaard via wisselstroom aan 6,6 kW, wat volgens ons pover is. Optioneel zou dit opgetrokken worden naar 11 Kw. Zeker die optie erbij nemen, vinden wij. Snelladen kan dan wel aan 150 kW, wat wel een mooie waarde is.

COMPETITIEF

De Solterra is verder een ruime SUV, die ruim plaats biedt aan zowel zijn chauffeur, rijder als de passagiers achterin. Daarnaast heeft de koffer een inhoud van 441 tot 452, afhankelijk of de wagen al of niet uitgerust is met het hifysysteem met subwoofer. De Solterra komt in 2 versies, waarvan de Sky Package de hoogste is en uitpakt met extra's als 20

duimsvelgen (standaard 18 op de basisversie), glazen panoramadak, geheugenfunctie op de elektrische bestuurdersstoel, stoelverwarming achteraan, draadloze oplader voor smartphones en het Harman Kardon audiosysteem. De basisprijs bedraagt rond de 55 000,- €, de meerprijs voor de Sky Package is nog niet bekend. De gelijkaardige AWD-versie van de Toyota BZ4X start met een basisprijs van 60 480,- €. Op dat vlak heeft de Subaru dus al een streepje voor en komt hij competitief voor de dag. Subaru mikt voor het eerst ook op de bedrijfswagenmarkt, vermits ze voorheen zo goed als afwezig waren in dit koopsegment. De Solterra staat vanaf de zomer 2022 bij de dealers.

Subaru zet met de nieuwe Solterra een goed ontwikkeld product op de markt, waarmee ze de concurrentie zeker de baas kunnen. Subaru speelt zijn ijzersterke reputatie van 4x4-specialist uit door de Solterra standaard vierwielaandrijving mee te geven. Ondanks de vele gelijkenissen met de Toyota BZ4X, is dit een echte Subaru, en daar zijn ze bij het merk terecht fier op. Daarnaast is hij concurrentieel geprijsd, goed uitgerust en rijdt hij voortreffelijk. Enkel het nut van de peddels voor het one-pedal drive, die er eigenlijk geen is, ontgaat ons een beetje.



EERSTE TEST: RENAULT MEGANE E-TECH ELECTRIC DE NIEUWE REFERENTIE IN HET SEGMENT?!

Met de Zoë heeft Renault reeds een 10-tal jaren ervaring op vlak van elektrische auto's. Maar nu brengen ze een elektrische versie van hun bestseller Megane. Hoe goed de nieuwe Megane E TECH Electric is mochten wij nagaan tijdens de eerste testritten die plaatsvonden in de streek van Malaga en Marbella.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF



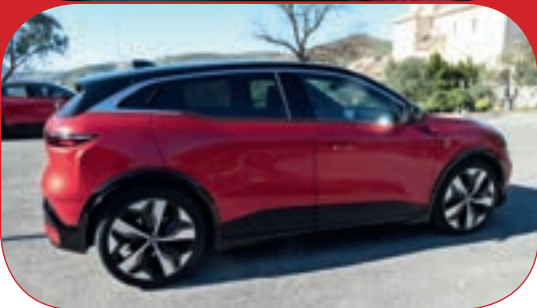
COMPACT EN VOORAL LICHT

De nieuwe Megane E-Tech gebruikt het nieuwe CMF-EV platform, dat in de Renault-Nissan groep zal dienst doen voor nog andere modellen. Kenmerkend voor deze Renault is de compactheid en lichtheid van de batterijen. De batterijen nemen slechts 11 centimeter van de vloerruimte in en zodoende is het gewicht beperkt tot slechts 295 kg. Vergelijk met een VW ID.3 is dat meteen zo'n 200 kg lichter. De auto weegt in totaliteit tussen 1640 kg voor de basisversie tot 1780 kg in de hogere versies.

KEUZE

De Megane E-Tech komt in 2 vermogens en 2 batterijpakketten. De basisversie EV40 is 130 pk sterk en krijgt 40 kWh aan stroom mee en daarnaast is er de EV60 met 218 pk en batterij van 60 kWh. In de EV40 levert dat een WLTP-rijbereik op van 300 km, in de EV60 schommelt dit tussen 450 en 470 km. Dat laatste in de versie "Evolution ER" met super of optimum charge en 130 pk. Dit wordt ongetwijfeld de interessantste versie op de fleetmarkt. De overige uitrustingsversies heten Equilibre, Techno





en Iconic. Stroom tanken in de batterijen kan afhankelijk van de versie met maximaal 22 kW tot snelladen aan 85 of 130 kW. Dat laatste heet optimum charge. Een warmtepomp is in optie (500,- €) verkrijgbaar, maar niet op de basisversie Equilibre. Jammer dat je voor een snellaadfunctie een hogere versie dient te kiezen. Dat laden hebben wij tijdens de testdag niet kunnen uitproberen.

VERBRUIK

Tijdens de test waren wij wel aangenaam verrast van het gunstige verbruik op de boordcomputer. Wij haalden tijdens onze, bij momenten pittige rit, een gemiddelde van maximum 18,1 kWh/100 km, wat bij velen een glimlach op het gezicht zal toveren. Op die manier zul je met een volle batterij in de 60 kWh versie bijna 400 km halen.

PLEZIER ONDERWEG

Belangrijkste waarvoor wij in Marbella te gast waren, zijn natuurlijk ook het rijgedrag. In het hinterland en de prachtige bergwegen verraste de nieuwe Megane E-Tech ons aangenaam. Door een korte reductie in het stuurwiel stuurt de nieuwe Fransoos gretig in, wat een direct stuurgevoel oplevert. Wij hadden af en toe het idee met een RS-versie onderweg te zijn,

terwijl de verantwoordelijken ons niet wilden (of durfden) zeggen of er nog een RS-versie op het programma staat. Voor ons mag het zeker, vermits het chassis dit zeker aan zou kunnen. De Megane E-Tech is een voorwielaandrijver, maar van enig onderstuur of gripverlies is zeker geen sprake. Ook de filtering van drempels en oneffenheden is voorbeeldig.

GOOGLE

Binnenin steunen de zetels zeker voldoende en heb je zicht op de 2 schermen, beiden in de hogere versies 12 inch groot. Rechts achter het stuurwiel zijn er de versnellingshendel, een satelliet voor de bediening van de ruitenwissers en tot slot nog een exemplaar voor bediening van de audio. Misschien het enige puntje dat voor verwarring kan zorgen in een voor de rest verzorgd interieur, maar ook voldoende bergruimte. De koffer slikt 440 liter en heeft een nogal hoge tildrempel, maar heeft wel een opbergvak onderaan, handig voor de laadkabels. Het infotainment is dan weer intuïtief en maakt gebruik van Android Automotive en de navigatie verloopt bijgevolg via Google Maps. Duidelijk, snel en accuraat navigeren, gebruikmakend van de batterijstatus en laadpalen zijn geïntegreerd. Tevens een

pluim voor de nieuwe adaptieve cruise control, die zijn snelheid aanpast bij het naderen van ronde punten. Niet iedereen houdt hiervan, maar het kan een hulp zijn bij de regeneratie eigen aan een elektro-auto. Zelf regenereren kan trouwens ook, door gebruik te maken van de peddels achter het stuur. Volledig one-pedal drive is deze Megane echter niet.

BUDGET

De nieuwe Megane is er vanaf 35 200,- € voor de basisversie EV40. Een EV60 is er vanaf 40 200,- €. Wij reden met de EV60 in de versie Techno voor 44 700,- of EV60 Iconic voor 47 700,- €. Tussentijd heb je de EV60 Evolution ER met 130 pk voor 41 200,- €. Wat ons betreft concurrentiële prijzen, zeker wat betreft de bedrijfswagenmarkt. Voor particulieren ligt de stap naar een EV boven 40 mille mogelijks nog wat gevoeliger.

OVERZICHT

+

- verbruik
- lichte batterijstructuur
- stuurgevoel en wegligging

-

- snelladen niet vanaf basisversie
- hoge kofferdrempel
- 3 satellieten achter stuurwiel rechts

Ondanks de vertrouwde naam, is de Megane E-Tech Electric een volledig nieuwe auto geworden. Ontworpen op een nieuw platform, dat lichtheid van zijn batterij combineert met een prima stuurgevoel en bijgevolg een prettige wegligging voorschotelt. Daarnaast ziet hij er glad uit en is zijn verbruik ook prima. Wat ons betreft kunnen wij de Megane in zijn segment gerust als de nieuwe referentie zien.

PLAY AV OPTEERT BEWUST VOOR ELEKTRISCHE MOBILITEIT “ER ZIJN MEERDERE REDENEN WAAROM WE VOOR SMAPPEE HEBBEN GEKOZEN”

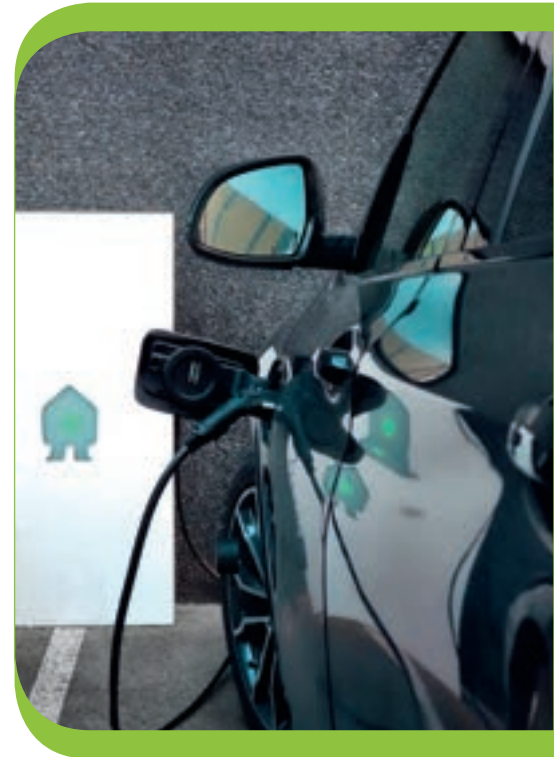
“Groene energie is iets dat wij al geruime tijd meenemen in onze bedrijfsfilosofie om een zo groen mogelijk imago te creëren”, vertelt innovatiemanager Vic Hoste van Play AV. “Onze mobiliteit zoveel mogelijk elektrisch maken, draagt daar in aanzienlijke mate toe bij.” Het audiovisuele bedrijf uit Nazareth koos doelbewust voor laadpalen van Smappee en legt uit waarom.

TEKST: WIM VANDER HAEGEN

FULL SERVICE MET BETREKKING TOT AV

“Play AV is een speler uit de audiovisuele markt, wat in ons geval betekent dat wij instaan voor alles wat betreft verhuur en vaste installatie van alle materialen die met audio, beeldprojectie en dergelijke te maken heeft. Onze AV consultants vertrekken vanuit de vraag van de klant om gericht advies te geven bij audiovisuele installaties en stellen een digitaal beeld-, geluids- en lichtplan op voor audiovisuele totaalconcepten. Dat begint met het inrichten van vergaderzalen met audiovisuele oplossingen voor zowel kleinere videoconferenties als meetings in grote auditoria waar we gigantische led-walls kunnen plaatsen om alle audio en video naadloos in goede banen te leiden. Daarnaast is er ons ‘rental’ verhaal waar

we bedrijven ondersteunen bij hun b2b-verhalen en daarbij de volledige technische support voor onze rekening nemen, van de kleinste lichtspot tot het grootste led-scherm en dat voor één dag, enkele weken of via flexibele leasingcontracten. Wij hebben hier studio’s ter beschikking waar de klanten alles kunnen doen wat ze voor ogen hebben, voor zowel interne evenementen als naar de buitenwereld toe. Wij zorgen dat de studio ter beschikking is en maken dat de livestream perfect georganiseerd wordt. Wij helpen met het uitschrijven van het script, dragen zorg voor de juiste belichting, de microfoons, de boxen, enz. De afgelopen tijd zijn we omwille van de pandemie vaak actief geweest binnenshuis, maar



in normale omstandigheden doen we dat ook allemaal buitenshuis. Kortom: full service met betrekking tot AV is onze core business. Ons hoofdkantoor bevindt zich in Nazareth (Oost-Vlaanderen), maar onze activiteiten spelen zich ook ver daarbuiten af. Ook in West-Vlaanderen, Antwerpen en Brussel zijn we vandaag een bekende speler en dat breidt zich stelselmatig uit. Tot zelfs in Limburg en Nederland waar meer en meer klanten beroep doen op ons uitgebreid dienstenpakket. Bedoeling is vanzelfsprekend de komende jaren verder te groeien.”

LOKAAL BEDRIJF

Het idee om laadpalen te plaatsen ontstond uit reële nood. “We hebben momenteel twee plug-in hybrides en twee volledig elektrisch aangedreven wagens en er zijn er nog zes op komst. Aanvankelijk dachten we eraan de mensen thuis of aan publieke laadpunten te laten opladen, maar uiteindelijk vinden we het belangrijk om als bedrijf zelf bezig te zijn met ecologie en onze verplaatsingen zo milieuvriendelijk mogelijk te laten verlopen. Een eigen laadinfrastructuur is ook de perfecte aanvulling op onze zonnepanelen.



Via een kennis van zaakvoerder Dirk Verhellen hebben we contact opgenomen met Smappee dat bovendien ook nog eens een bedrijf uit de buurt is. Wij hebben zelf graag dat lokale bedrijven beroep doen op ons en we proberen dat dan ook zelf actief te doen. Smappee kon ons niet alleen het juiste product leveren, maar koppelt dat aan technisch sterke skills. Daarnaast besteden zij ook veel aandacht aan het visuele aspect, iets wat bij ons als audiovisueel bedrijf meteen aansloeg. We willen immers niet zomaar laadpalen neerpoten op onze parking, het moet ook esthetisch verantwoord zijn. Als audiovisuele speler in een voortdurend evoluerende markt streven we naar een strak en eigentijds imago. De Smappee-laadpalen sluiten daar perfect bij aan.”

KLEINE EN GROTE LAADPALEN

Play AV koos voor zowel grote als kleine laadpalen. “We hebben dat bewust opgedeeld. Intern staan er drie kleine laadpalen met twee oplaadpunten met vaste kabel op onze parking, de twee grote laadpalen met eveneens twee oplaadpunten staan buiten het pand. Wellicht maken we die ook publiek beschikbaar, dat zijn we momenteel nog aan het bekijken. En dan hebben we ook nog een kleiner model met één oplaadpunt voor onze vestiging in Zonhoven. De laadpalen passen ook perfect binnen ons streven naar zoveel mogelijk convenience voor onze mensen. In het geval van de plug-in hybrides geldt ook dat hoe gemakkelijker de laadbeurt

verloopt, hoe meer de mensen geneigd zijn om elektrisch te laden en het gebruik van fossiele brandstoffen terug te dringen. De laadpalen buiten zijn niet met vaste kabels. Als we die palen uiteindelijk publiek willen stellen, is dat een betere oplossing.”

De installatie en het volledige managementsysteem werd door Play AV zelf uitgevoerd, aangezien zij over technisch vakbekwame medewerkers beschikken die dat perfect zelf konden doen.

ENERGIEMANAGEMENTSYSTEEM

Naast de laadpalen zelf werd ook het energiemanagementsysteem door Smappee mee geïntegreerd in het project. “We kunnen pas van slimme laadpalen spreken als er ook een meetsysteem aan gekoppeld is. Het Smappee-systeem bestaat dus uit twee delen. Enerzijds de laadpalen zelf, anderzijds de modules die in de zekeringkast steken en zowel de activiteiten aan de laadpalen zelf als wat er verder gebeurt in het gebouw met bijvoorbeeld onze zelf opgewekte zonne-energie op te volgen. Het systeem meet precies welke input de zonnepanelen hebben en wat er verbruikt wordt. Momenteel volgen we ook op hoe en hoeveel er geladen wordt en met welke laadstations dat gebeurt. Via het dashboard zien we alle data in real time, maar evenzeer kan dat opgevolgd worden per week, per maand, ... Van zodra de grote laadpalen buiten eventueel

publiek ter beschikking worden gesteld, willen we werken met badges. Via het energiemanagementsysteem kunnen we namelijk ook makkelijk een tariefsysteem uitwerken.”

SENSIBILISEREN

Play AV denkt er ook aan om de interne laadpalen te voorzien van een badgesysteem. “Zodat we een soort van score kunnen bijhouden van wie hoeveel laadt om dat dan verder te koppelen aan de tankkaart. We willen onze eigen mensen zoveel mogelijk sensibiliseren om te kiezen voor groene energie. Het is belangrijk om het stukje ‘fossiel’ dat we toch nog nodig hebben, in de mate van het mogelijke te beperken. We krijgen weliswaar een vergoeding voor de energie van de zonnepanelen die we zelf op het net steken, maar dat is niet te vergelijken met de winst die we kunnen maken door zoveel mogelijk zelf te consumeren. Daarvoor hebben we dus die slimme laadpalen nodig. Het is veel meer dan een instrument om energie aan de auto te geven. Er steekt een volledig uitgekiend ecosysteem achter en precies dat heeft ons, in combinatie met het knappe design en de lokale aanwezigheid, getriggerd om voor Smappee te kiezen.”

IN DE TOEKOMST

Wie kiest voor Smappee, kiest ook voor de toekomst. “Het is perfect mogelijk om uit te breiden, zowel hier als in onze Limburgse vestiging en alles via hetzelfde dashboard op te volgen. Of en wanneer dat zal gebeuren, weten we momenteel natuurlijk niet, maar het is in ieder geval een zekerheid dat we met Play AV onze ecologische footprint zoveel mogelijk willen terugdringen. We hebben er ook aan gedacht om eventueel laadpalen bij onze medewerkers thuis te plaatsen, maar hebben dat voorlopig niet gedaan. Dat wil evenwel niet zeggen dat het plan afgevoerd is, we houden die optie open naar de toekomst toe.”



MEER INFO:

www.smappee.com

www.playbiz.be

POWERDALE: SLIM LADEN MADE IN BELGIUM

Vorig jaar kon je in Eco-Mobiel kennis maken met het Belgisch bedrijf Powerdale. Als ontwerper en producent van slimme laadtoepassingen houdt Powerdale, met hoofdzetel in Sint-Genesius-Rode, eraan om in te zetten op een lokale aanpak. We hadden een gesprek met Hugues Dhaeyer, oprichter van het bedrijf, om te luisteren hoe Powerdale met het productgamma en de aangeboden oplossingen inspeelt op een snel evoluerende markt.

TEKST: JORAM VAN ACKER



Afgelopen jaar hadden we te kampen met enkele onvoorziene hindernissen. Naast de aanhoudende druk op de economie door COVID-19, werden we geconfronteerd met een groeiende onzekerheid op de energiemarkt. Ondanks deze problemen slaagde Powerdale er in om het omzetcijfer afgelopen jaar te verdubbelen. Toch tempert Hugues Dhaeyer enigszins de euforie. Zo'n mooie groei is uiteraard positief, maar nu is het vooral zaak om de groei te beheren. Dat kan je enkel doen door volop in te zetten op de sterktes van het bedrijf, en blijven in te spelen op de behoeftes van de markt. Kort op de bal, zonder een langetermijnvisie uit het oog te verliezen.

ENERGIEBEHEER ALS KLOPPEND HART.

Door de onzekerheid op de energiemarkt zien steeds meer bedrijven de noodzaak in om bewust om te springen met energie. Momenteel kampen we niet met een tekort aan beschikbare energie, maar moeten we erop toezien dat er steeds voldoende vermogen beschikbaar is, ook op piekmomenten, zegt Hugues Dhaeyer. De transitie naar elektrische mobiliteit zal niet op één nacht gebeuren, maar eens de shift naar elektrificatie van het wagenpark zal voltooid zijn zullen we er moeten voor zorgen dat

het elektriciteitsnet niet wordt overbelast op momenten dat iedereen zijn wagen gaat opladen. Hiervoor is het belangrijk dat laadbeurten gecoördineerd verlopen door middel van loadbalancing.

Slim omgaan met energie is dus essentieel bij het installeren van een laadoplossing. Dat slim energiebeheer wordt bij Powerdale beheerd door NextGEM. Dit zorgt ervoor dat het beschikbaar vermogen van een gebouw optimaal wordt verdeeld. In eerste instantie wordt er voor gezorgd dat er genoeg vermogen wordt behouden voor de dagelijkse activiteiten van het gebouw. Daarnaast wordt het resterende vermogen zo optimaal mogelijk verdeeld onder de laadpunten waar wagens aan het opladen zijn. Bestuurders die een laadsessie starten kunnen via een app een paar vragen beantwoorden betreffende de behoeften die ze hebben. Zo kunnen ze aangeven hoe lang ze in het gebouw zullen aanwezig zijn, en welke afstand ze willen kunnen rijden als ze terug vertrekken. Aan de hand van een algoritme bepaalt NextGEM vervolgens hoeveel stroom er moet worden voorzien voor een bepaald laadpunt, zodat zo optimaal mogelijk aan de behoeftes van de bestuurder kan worden voldaan.



NexxtGEM is beschikbaar voor alle laadoplossingen die door Powerdale worden aangeboden. Hierdoor kan energiebeheer worden geïntegreerd in bedrijfsgebouwen, maar ook bij particulieren die een slimme laadoplossing zoeken voor hun privéwoning.

OPLOSSINGEN OP MAAT VAN DE GEBRUIKER

Powerdale kende groei op alle fronten waar we actief zijn, zegt Hugues Dhaeyer. Op de particuliere markt kenden we het voorbije jaar een echte doorbraak, maar ook de geavanceerde oplossingen die worden aangeboden voor parkeerplaatsen, kantoren en mede-eigendommen kenden een sterke groei.

Powerdale biedt in principe vier verschillende producten aan, die allemaal zijn ontwikkeld voor een specifieke doelgroep.

PARTICULIERE OPLOSSINGEN

De eenvoudigste laadoplossing is 'Mobile'. Dit systeem is een mobiele laadkabel die je overal kan meenemen. Het systeem is verkrijgbaar met monofase, zodat je met een gewoon stopcontact je wagen kan opladen aan 2,3 kW, maar ook als driefasig toestel dat kan opladen aan 11 kW.

De Mobile oplossing is vooral interessant voor bezitters van een Plug-in hybride wagen. Deze wagens hebben een kleinere batterij, en door dit toestel, dat je overal kan meenemen wordt het voor bezitters van een PHEV makkelijk om overal de accu op te laden.

Voor particulieren werd de 'Home' oplossing ontwikkeld. Dit laadpunt, dat kan worden geïnstalleerd aan de muur of op een laadpaal kan werken in twee laadmodi. Enerzijds kan ervoor worden gekozen om op te laden in Max Mode, waar alle beschikbare energie van de woning wordt ingezet om zo snel mogelijk je wagen op te laden. In Eco Mode wordt de wagen opgeladen met beschikbare groene energie uit bv. zonnepanelen of andere beschikbare bronnen.



BEDRIJFSGEBOUWEN EN MEDE-EIGENDOMMEN

Voor parkeerplaatsen en mede-eigendommen werd de geavanceerde 'Cluster' ontwikkeld. Dit systeem werkt vanuit één centrale controller, waar tot 16 laadpunten met geïntegreerde kabel kunnen worden op aangesloten. Dit product biedt twee grote voordelen. Ten eerste zijn de afmetingen van de laadpunten beperkt, omdat de elektronica die zorgt voor de aansturing van de laadpunten in een aparte ruimte kan geïnstalleerd worden. Omdat de aansturing het systeem in een afgesloten ruimte kan worden geplaatst, wordt dit ook minder gevoelig voor vandalisme en ongevallen. Voorts worden de onderhoudskosten door deze opstelling beperkter gehouden dan wanneer de elektronica in elk laadpunt is geïntegreerd.

Dit jaar zal ook de nieuwe 'Advance' worden uitgerold. Dit systeem is volledig modulair opgebouwd, zodat het kan voldoen aan alle noden van de gebruiker. De Advance kan worden geïnstalleerd op een paal of aan de muur, en door de moduleerbaarheid kan ervoor worden geopteerd om op je laadpunt één of twee laadaansluitingen te voorzien, er kan desgewenst een informatiescherm worden geïnstalleerd, en verder kan er een kaartlezer worden toegevoegd om betalingen mogelijk te maken. Zo kan dit systeem op maat worden aangepast aan de noden van de klant. Omdat er gebruikt gemaakt wordt van ROMA (Role Optimized Model Architecture) is de Advance oplossing volledig future proof en kunnen nieuwe modules worden ontwikkeld en in het systeem ingepast.

NEXXTMOVE

Het is uitermate belangrijk dat de gebruiker te allen tijde een gedetailleerd inzicht heeft in de laadactiviteiten van het geïnstalleerde systeem. Dit wordt bij Powerdale beheerd door het Nexxtmove platform.

Elke door Powerdale aangeboden laadoplossing wordt gekoppeld aan Nexxtmove. Elke gebruiker krijgt via een app of de browser toegang tot dit platform. Voor de particulier houdt dit in dat die op elk moment een gedetailleerd overzicht krijgt in diens laadactiviteiten, maar voor professionele gebruikers gaat dit veel verder.

Met Nexxtmove kan de fleetmanager of de CPO van het bedrijf toegang krijgen tot de laadinfrastructuur. Naast de controle over de geïnstalleerde laadinfrastructuur, kan Nexxtmove ook worden gekoppeld aan externe diensten, zoals bv. facturatie. Omdat Nexxtmove werkt met de meest gangbare protocollen is deze koppeling in de meeste gevallen eenvoudig te verwezenlijken. Door gebruik te maken van API's kan zowat elk extern systeem worden aangesloten.

Op die manier krijgt de gebruiker inzicht in het aantal laadbeurten (gratis en betalend) en het vermogensbeheer, maar door een synchronisatie met de door het bedrijf geïnstalleerde pakketten, kunnen de gegevens van de laadinfrastructuur makkelijk overal worden getoond en geïntegreerd.



FULL-SERVICE LEASING: DÉ MOBILITEITSOPLOSSING VAN DE TOEKOMST

De wereld van de autoleasing evolueert razendsnel. Als werkgever, maar ook als werknemer, word je steeds meer geconfronteerd met de altijd groter wordende uitdaging om je te verplaatsen van en naar het werk. KBC Autolease bestaat dit jaar 40 jaar. De afgelopen decennia evolueerde de leasemaatschappij van een zuiver autoleasebedrijf naar een innovatieve aanbieder van multimobiliteit met ontzorging en betrouwbaarheid in het DNA. Deze aanpak wordt geapprecieerd door klanten en partners, wat KBC Autolease vorig jaar de link2fleet-award “Most Appreciated Leaseco” opleverde. Wij gingen ons licht opsteken bij de CEO van KBC Autolease, Stefan Delaet, om te kijken hoe KBC Autolease deze uitdagingen het hoofd biedt.

TEKST: KBC

KBC Autolease zette in 2021 vol in op Move Smart Together. Kan u eens kort schetsen waar dit voor staat, en welke evolutie KBC Autolease op dit vlak in 2021 heeft doorgemaakt?

Stefan Delaet: De tijd dat autoleasing enkel het aanbieden is van een wagen met een tankkaart ligt lang achter ons. KBC Autolease is bezig met mobiliteit in zijn geheel. Verschillende spelers in de mobiliteitsmarkt komen in mekaar vaarwater, en voor de klant wordt het steeds moeilijker om de juiste oplossingen te kiezen uit het ruime aanbod. Net daarom wil KBC Autolease als bedrijf inzetten op het aanbieden van meer services. In eerste instantie werd enkel autoleasing aangeboden, daarna werden meer diensten toegevoegd, met onder meer fietsleasing. Hierdoor groeide het aanbod uit van een monoprodukt naar multiprodukt. Vandaag kan KBC Autolease een volledige suite van mobiliteitsoplossingen op maat aanbieden die aangepast zijn op de behoeften van de klant in een evoluerende markt. Dit alles wordt aangeboden onder de noemer Move Smart Together.

“Move” verwijst naar het boeken van vooruitgang als onderneming, maar eveneens naar alles wat met beweging en mobiliteit te maken heeft. KBC Autolease is geen autoverkoper of financier, maar verzorgt uw mobiliteit in de breedste zin van het woord, door tal van oplossingen aan te bieden. Denk hierbij aan auto, fiets, openbaar vervoer en andere vormen van deelmobiliteit zoals cambio.

“Smart” refereert aan een innovatieve insteek, gekoppeld aan de voortschrijdende digitalisering. We willen onze klanten (digitaal) ontzorgen, zodat ze zich op een groene en betaalbare manier kunnen verplaatsen. Hieronder vallen toepassingen als thuisladen, maar straks ook het managen van uw energieverbruik en factuur.

“Together” is belangrijk als je goede dienstverlening wil garanderen in ecosystemen zoals mobiliteit en energie. Als dochter van een bank-verzekeringsgroep is KBC Autolease sterk in budgetbeheer, maar voor de fysieke dag-aan-dag beleving heb je partners nodig. KBC

Autolease maakt er een eenzaak van om zich te omringen met degelijke partners (fietsdealers, bijstandsverleners, aanbieders van laadpalen en oplaadinfrastructuur, energieleveranciers, sociaal secretariaten, ...), zodat de gebruiker zorgeloos kan genieten. Zo zal KBC Autolease bijvoorbeeld ook de mobiliteitsdiensten van Olympus in zijn “Move Smart”-applicatie integreren. Op die manier kan de mobility manager op een eenvoudige manier toegang verlenen tot verschillende mobiliteitsoplossingen (waaronder taxi, cambio trein, ...) en de daaraan verbonden onkosten (bv. parking) simpel afrekenen. Dit is in feite het mobiliteitsbudget in praktijk.

Kan je dan stellen dat multimobiliteit de grootste uitdaging is voor KBC Autolease?

Stefan Delaet: Nee. Je mag wel zeggen dat Multimobiliteit het antwoord is van KBC Autolease op de maatschappelijke trends van vergroening en flexibele mobiliteitsbehoeften. Uiteraard gaat er, mede onder impuls van de wetgeving, vandaag veel aandacht naar de ‘fuel shift’. Vandaar dat



Stefan Delaet

wij klanten bijstaan met 'best switch' voorstellen (waarmee we klanten helpen overschakelen op elektrische of plug-in hybride leasewagens), maar ook met geïntegreerde thuislaadoplossingen aangezien daar het startpunt ligt van elke reis voor de bestuurder. Anderzijds willen we het nieuwe denken en handelen nog graag een niveau hoger tillen via onze multi-modale approach. Zo kunnen we onze klanten nog meer alternatieve mobiliteitsoplossingen aanbieden (zoals fiets, deelmobiliteit), die minstens even groen zijn als de elektro-voertuigen, maar vaak ook sneller en gezonder.

Binnen afzienbare tijd zal het 'bezit' van een wagen sowieso meer ondergeschikt zijn aan het 'gebruik' en zal deel-mobiliteit aan belang winnen; zeker in stedelijke gebieden. We zien dat fenomeen trouwens al sterk opkomen bij de jongeren. En dit zal alleen nog aan belang winnen onder impuls van het aankomende mobiliteitsbudget. Vandaar onze wil en overtuiging om Olympus (met trein, maar ook Cambio en andere diensten) digitaal mee te ontsluiten in onze MoveSmart toepassing.

Laat u dus vooral niet misleiden door de naam 'autolease', want ons bedrijf zet zich elke dag in zodat u zich vrij kunt verplaatsen met het vervoersmiddel dat u het beste past.

Elektrificatie wordt in de nabije toekomst de grootste uitdaging. Hoe zorgt KBC Autolease ervoor dat de klant eenvoudig de shift naar elektrische wagens kan maken?

Stefan Delaet: Met een elektrische wagen rijden, of de elektrificatie van een wagenpark, vergt een shift in het handelen en denken van de gebruiker. Er komen heel wat uitdagingen bij kijken, en KBC Autolease wil de klanten zo goed mogelijk voorlichten en begeleiden in de keuzes die ze moeten maken.

Elektrificatie houdt uiteraard ook in dat er laadinfrastructuur moet worden voorzien. Dat kan bij de werkgever zijn, maar ook bij de werknemer thuis. Het installeren van laadinfrastructuur vergt aanpassingen aan gebouwen van de klant, en die opdracht wil KBC Autolease niet alleen aanpakken.

Samen met de klant gaan we op zoek naar gepaste oplossingen voor installaties 'on site of 'at home'. Om dit op een vlotte en goede manier te laten verlopen wordt samengewerkt met kwalitatieve partners, zoals bv. Shell Recharge Solutions, om de voorraden te beheren en de klant zo vlot en spoedig mogelijk te bedienen.

KBC Autolease is het gewoon om samen te werken met partners (voor tankkaarten, schadedossiers,...) en wil hier fungeren als een soort controletoeren om alles vlot te laten verlopen. Dit belichaamt volledig het onderdeel 'Together' in Move Smart Together.

Alle partners worden geselecteerd op basis van de 'fit' die ze hebben met de bedrijfscultuur van KBC Autolease (klantgericht, betrouwbaar, digitaal, groen en indien mogelijk, Belgisch). Zo'n full-service lease houdt in dat er ook heel wat services aangeboden worden, waardoor leasing niet puur transactueel wordt, maar steeds meer evolueert naar een relationele overeenkomst met de klant.

Aangeboden oplossingen moeten future-proof zijn en de klant optimaal ontzorgen. Daarom doet KBC Autolease een jaarlijkse screening van alle partners om de kwaliteit te bewaken.

Door de hoge energieprijzen wordt het belangrijk om efficiënt met elektriciteit om te gaan. Biedt KBC Autolease ook oplossingen aan op gebied van energiemangement?

Stefan Delaet: Dit zit dan weer vervat onder de noemer 'Smart'. Het volstaat nl. niet om ergens je stekker te kunnen insteken. Laden moet veilig kunnen, zonder uitval van je netwerk, maar best ook op een efficiënte en groene manier. Vandaar dat we in onze keuze van partners en technologie erover trachten te waken dat de laadoplossing aangepast is aan de mogelijkheden en behoeften. Wij verkopen geen laadpalen, maar oplossingen. En die zijn vaak verschillend van situatie tot situatie en van klant tot klant. In complexe dossiers kunnen we zelfs opteren om een energie-advies te laten opmaken door bv. Encon. Op die manier proberen we de oplossingen zo slim en efficiënt mogelijk te maken.

TEST AANKOOP

BESTE
KOOP

01/2022



 exclusief online



e-208

Full electric

Peugeot i-Cockpit® 3D - Tot 362 km rijbereik (WLTP)* -
80% snelladen in 30 min**

 0 - 0 L/100 KM  0 - 0 G/KM (VOLGENS WLTP-NORM)

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

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

*WLTP-cyclus, 2019 norm, gelijk aan 362 km WLTP. **Op snellaadstation van 100 kW. De oplaadtijd kan variëren afhankelijk van het type en vermogen van het laadstation, de buitentemperatuur bij het oplaadpunt en de temperatuur van de accu.

V.U.: Didier Blokland, Peugeot België-Luxemburg N.V., KBO nr. 0403.461.107, IBAN: BE81 2710 0450 0024, Bourgetlaan 20 te B-1130 Brussel. Tel: 078 15 16 15.

Om mee te evolueren met de snel veranderende technische standaarden, voeren we veel experimenten uit met onder meer Engie, Luminus en andere toonaangevende partijen. Zo willen we ervoor zorgen dat klanten zo goedkoop mogelijk laden, maar ook zo groen mogelijk. Omwille van onze vlootomvang, verhindert niets ons om op termijn zelfs energie voor u aan te kopen aan aantrekkelijke tarieven, mocht dat wenselijk of nodig zijn.

De mobiele app van KBC werd verkozen tot beste banking app ter wereld, wat biedt deze app nu al meer dan de concurrerende apps, en wat zit er nog in de pijplijn om de app nog te verbeteren?

Stefan Delaet: Als KBC Autolease hebben we inderdaad een enorm voordeel om deel uit te maken van KBC en bepaalde services aan te kunnen bieden via de uitstekende banking app KBC Mobile. De digitale assistente 'Kate' is de ruggengraat van de applicatie en helpt je als eindgebruiker om al je vragen op te pikken, direct af te handelen, of je in contact te brengen met een specialist. De KBC Mobile App kan ook gebruikt worden als je geen klant bent van KBC Bank, of van KBC Verzekeringen.

Het mobiliteitsgedeelte van de applicatie moet zoveel mogelijk diensten aanbieden die mobiliteit voor de klant makkelijker maken. Denk hierbij aan parkeren via 4411, maar ook het boeken van treintickets.

In KBC Mobile vind je ook onze extra dienst 'MoveSmart'. Gebruikers kunnen hiermee de bestelling van hun nieuwe leasewagen of leasefiets opvolgen, alle contractdetails raadplegen, een afspraak maken met de dealer en zelfs hulp inroepen in geval van pech.

Naast de app beschikt KBC Autolease ook over het KBC MoveSmart-plaform, een handige webtool waarmee klanten hun mobiliteitsaanbod makkelijk beheren. Via KBC MoveSmart kun je simulaties maken, budgetten beheren,... In de toekomst zal het ook kunnen worden ingezet om schadegevallen aan te geven. Dit alles zorgt ervoor dat KBC MoveSmart het beheer van het wagen- en fietspark voor de Mobility manager bijzonder efficiënt en eenvoudig maakt.



Het aanbieden van al deze oplossingen zorgt ervoor dat klanten echt ontzorgd worden. Hoe ver wil KBC Autolease hierin gaan?

Stefan Delaet: Ontzorging is een woord dat te pas en te onpas wordt gebruikt, maar voor KBC Autolease is het echt een kernthema. In alles wat we doen streven we ernaar om de klant centraal te zetten. Dit wordt gedaan op een digitale manier met menselijke ondersteuning.

We willen voor onze klanten een journey uittekenen waar wordt rekening gehouden met alle behoeften van de klant. Dit alles start bij een profielscan waarin met zoveel mogelijk factoren wordt rekening gehouden. Hier kan rekening gehouden worden met puur praktische zaken, zoals de bereikbaarheid van het bedrijf en de policy rond thuiswerk, maar ook de bedrijfsvisie kan worden meegenomen. Dit gaat dan eerder over het willen aanbieden van groene oplossingen, het budget, enz...

Finaal beogen we een one-stop-shop te zijn voor alle mobiliteitsbehoeften van de klant. Hierin speelt multimobiliteit uiteraard ook een rol. Zo stonden we mee aan de wieg van de fietsleasing in België. Nieuw bij KBC Fietsleasing sinds 2021, en uniek in de markt, is ons digi-fiets verhaal, waardoor de gebruiker via een unieke barcode zijn/haar bestelling en onderhoud volledig digitaal kan afwerken bij de dealer. Voorts promoten we sinds jaar en dag thuiswerk als onderdeel van een mobiliteitspropositie. Door straks ook Olympus Mobility digitaal toe te voegen aan ons platform zullen klanten niet enkel een vervang-voertuig kunnen regelen voor hun werknemers, maar kunnen we ook alternatieven aanbieden voor (trein/tram/bus)

abonnementen die vaak duur zijn in vergelijking met 'pay-as-you-go' formules en ook niet dezelfde flexibiliteit laten aan de gebruiker.

Wat heeft de toekomst nog in petto voor KBC Autolease?

Stefan Delaet: De ervaring die KBC Autolease heeft opgedaan met het uittekenen van trajecten voor onze grote bedrijven- en overheidsklanten, zetten we nu in om kleinere bedrijven multi-modale, kant-en-klare gebruikersprofielen aan te bieden waarmee ze op een snelle manier, moderne mobiliteitsoplossingen aan hun werknemers kunnen verschaffen.

Onze drang en ervaring om te dienen, sluit perfect aan bij de groeiende behoefte aan 'ontzorging'. Complexe thema's zoals mobiliteit, vergroening en energie-management worden niet uit de weg gegaan. Door het feit dat we intussen meer diensten aan meer gebruikers (fiets, deeloplossingen, elektro, ...) aanbieden, beseffen we ook dat er een grotere behoefte is aan personalisatie. Daarop zetten we dan ook volop in.

Onze fietsklanten stellen vaak andere eisen dan onze auto-klanten of dan klanten met een (thuis)laadoplossing. Vandaar ook dat we ons partner-netwerk zullen blijven uitbreiden en alles in het werk stellen om de klant 'persoonlijk en instant' te kunnen bedienen op zijn/haar journey.

KBC Autolease bestaat ondertussen 40 jaar! En daar zijn we bijzonder trots op. De komende 40 jaar blijven we dan ook graag in beweging om zo de ideale mobiliteitspartner te blijven.

Maw, Move Smart Together as a promise

AN ICON RELOADED: DE NIEUWE ID. BUZZ EN ID. BUZZ CARGO



Met de nieuwe ID. Buzz en ID. Buzz Cargo presenteren Volkswagen Commercial Vehicles en Volkswagen Pkw een van de meest geavanceerde en duurzame voertuigconcepten van dit moment. De twee emissievrije voertuigen vertalen het ontwerp van een van de grootste auto-iconen – de T1 – naar het tijdperk van de elektrische mobiliteit. De ID. Buzz is het eerste minibus- en bestelwagengamma dat met een CO₂-neutrale balans wordt geproduceerd en geleverd. Het hoge aandeel gerecycleerde materialen en het interieur zonder dierlijk leder vervolledigen de duurzaamheidsstrategie die Volkswagen Commercial Vehicles en Volkswagen Pkw met de ID. Buzz en ID. Buzz Cargo realiseren.

BRON: [HTTPS://WWW.VOLKSWAGEN.NL](https://www.volkswagen.nl)

De ID. Buzz en ID. Buzz Cargo zullen dit najaar in de eerste Europese landen worden gelanceerd. De voorverkoop gaat reeds in mei van start. De Europese versies zullen bij hun marktintroductie over een batterij van 77 kWh beschikken (bruto-energie-inhoud: 82 kWh). Die voorziet een 150 kW sterke elektromotor, die de achteras aandrijft, van stroom. Het oplaadvermogen bedraagt 11 kW bij gebruik van wisselstroom (AC). Met een CCS-stekker aan een snellader op gelijkstroom (DC) stijgt het oplaadvermogen tot 170 kW. Zo wordt de batterij in ongeveer 30 minuten van 5 tot 80 procent opgeladen. Zoals alle modellen uit de ID.-familie van Volkswagen zijn ook de nieuwe ID. Buzz en ID. Buzz Cargo technisch gebaseerd op het modulaire platform voor elektrisch aangedreven voertuigen (MEB) van de Groep.

ERBETOON AAN DE T1 – HOOGTECHNOLOGISCHE TRENDSETTER MET EEN RIJKE GESCHIEDENIS

In de ID. Buzz en ID. Buzz Cargo smelten de belangrijkste autotrends van onze tijd samen tot een even vooruitstrevend als veelzijdig gamma minibusjes en bestelwagens: elektrische mobi-

liteit, intelligente connectiviteit van rijhulp- en informatiesystemen, Over-the-Air-software-updates en compatibiliteit met nagelnieuwe mobiliteitsconcepten. Al die parameters worden visueel verenigd in het iconische exterieurdesign. “De ID. Buzz brengt heel wat charme en affiniteit voor mensen terug naar de weg”, schetst Jozef Kaba, Hoofd van Volkswagen Design. En het zijn de verhoudingen die de ID. Buzz zo uniek maken. De designer slaat een brug naar de klassieker: “Bij de T1 zit ik praktisch op de vooras – hij heeft geen overhang vooraan. Hoewel hij over alle belangrijke veiligheids- en technologiesystemen beschikt, blinkt ook de ID. Buzz uit door zijn superkorte overhangen.” Dat blijkt ook uit de cijfers: in verhouding tot de compacte totale lengte van 4.712 mm is de wielbasis erg lang (2.988 mm). Reeds bij de T1, de eerste Bulli, was het ontwerp ondergeschikt aan de functionaliteit. Vorm volgt functie: dat centrale principe van autodesign werd ook toegepast bij het design van de ID. Buzz. De iconische, heldere vormen gaan hier hand in hand met een uitmuntende stroomlijn: de ID. Buzz heeft een luchtweerstandscoefficiënt van 0,285; bij de ID. Buzz Cargo is dat 0,29. Dat komt het energieverbruik en het rijbereik ten goede.



EUWIG JONGE BULLI – WIRTSCHAFTSWUNDER, WOODSTOCK EN ELEKTRISCHE MOBILITEIT

Beide ID. Buzz-modellen zijn niet alleen tot in het kleinste detail doordacht, maar ook met veel aandacht voor detail uitgevoerd. Een klein voorbeeld hiervan zijn de gestileerde silhouetten van de ID. Buzz die in reliëf in de zij- en stoelbekleding van de vijfzitter zijn aangebracht. Dat element doet evenveel denken aan de T1 als aan de Microbus-studie, Volkswagens legendarische showcar die in 2000 in Detroit werd voorgesteld. Zo weerspiegelt het iconische koetswerk- en interieurdesign van de ID. Buzz en ID. Buzz Cargo de geschiedenis van een van de meest succesvolle bestelwagengamma's, van het Duitse wirtschaftswunder over het Amerikaanse Woodstock-festival tot op de dag van vandaag. Tegelijkertijd steunen de eerste Europese minibus en bestelwagen in deze klasse op een puur elektrisch platform en een uniek DNA, dat hen tot het nieuwe gezicht van een intelligente, toekomstgerichte en duurzame mobiliteit maakt.

ELEKTRISCHE TRANSFORMATIE VAN DE GROEP – MEB ALS SLEUTELTECHNOLOGIE

Met de ID. Buzz versnelt de Volkswagen-groep haar transformatie tot een van de toonaangevende leveranciers van zuiver elektrische voertuigen. Een belangrijke technologie hierbij is het MEB-platform (Modulair E-Antriebs-Baukasten). 's Werelds eerste schaalbare serieplatform voor zuiver elektrische voertuigen vormt de basis voor een brede waaier aan modellen en segmenten voor alle merken. Momenteel staat al 30 procent van alle elektrische voertuigen van de Groep op het MEB-platform; tegen 2025 zal dat cijfer naar verwachting stijgen tot meer

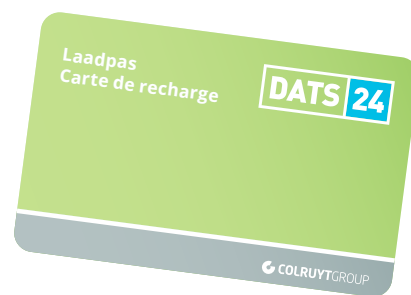




Stap vlot over naar een elektrische auto

Vraag alvast je DATS 24-laadpas aan:

- ✓ 100 % groene Belgische stroom
- ✓ Makkelijke en automatische facturatie
- ✓ Voordelige tarieven aan de DATS 24-laadpunten
- ✓ Toegang tot ruim 11.500 laadpunten in België en 77.000 internationale laadpunten
- ✓ Laden tijdens je boodschappen
- ✓ Lage abonnementskost



Scan de QR-code voor meer info of surf naar electric.dats24.be





dan 80 procent. Voor Volkswagen Commercial Vehicles is de zuiver elektrische ID. Buzz een belangrijke bouwsteen voor de voortdurende verlaging van de CO₂-voetafdruk van het volledige productgamma.

MADE IN GERMANY – HOGE KWALITEIT EN WERKZEKERHEID

De nieuwe ID. Buzz en ID. Buzz Cargo worden door Volkswagen Commercial Vehicles geproduceerd in de hoofdfabriek in Hannover. Sinds 2022 behoort die fabriek tot de groep van hoogtechnologische locaties voor de productie van zuiver elektrische voertuigen. Bepaalde

delen van de ID. Buzz-productie bereiken een automatiseringsgraad tot 90 procent. Parallel met de transformatie van de fabriek zet het personeel een grote stap in de toekomst, aangezien veel functieprofielen veranderen: dankzij bijscholingsinitiatieven verwerven de medewerkers de nodige knowhow om te werken met de nieuwe hard- en software van de ID. Buzz, alsook van de Multivan met plug-in-hybrideaandrijving, die eveneens in Hannover van de band rolt.

Ook de elektrische aandrijfmodules voor de ID. Buzz worden grotendeels in Duitsland

vervaardigd volgens de hoogste kwaliteitssnormen, in dit geval door de onafhankelijke Components-afdeling van de Volkswagen-groep. Ze worden geproduceerd in de onderdelenfabrieken van Kassel, Braunschweig, Salzgitter en Hannover. Dat geldt voor de elektromotor, het batterijsysteem en de assen. De ID. Buzz is dus het eerste model in de ID.-familie waarvoor Volkswagen Group Components ook de assen fabriceert. Dat gebeurt in een nieuw gebouwde assemblagehal in Hannover-Barsinghausen, waar op zich al 200 werknemers werken. In de toekomst zal Hannover ook het batterijsysteem van de ID. Buzz produceren, dat momenteel in Braunschweig wordt gebouwd. De bijdrage van Volkswagen Group Components bedraagt nu al ongeveer 40 procent van de totale toegevoegde waarde van de ID. Buzz, ongeveer 10 procent meer dan bij conventionele modellen.

DE EERSTE VONK – DE EERSTE VOORLOPER VAN DE ID. BUZZ DEBUTEERDE VIJFTIG JAAR GELEDEN

De ID. Buzz is overigens niet de eerste Bulli met een elektrische aandrijving. Vijftig jaar geleden presenteerde Volkswagen op de Hannover Messe al een T2 met een elektromotor achterin. Met een maximaal rijbereik van 85 kilometer toonde dit kortlopende project echter aan dat de batterijtechnologie van toen allesbehalve praktisch was. Toch bewijst die versie uit 1972 dat de droom van een zuiver elektrische Bulli al langer bestaat. En nu wordt hij werkelijkheid.





TEST: MASERATI LEVANTE GT HYBRID ITALIAANSE FLAIR MET TRADITIES



Ook Maserati moet mee met zijn tijd om minder CO₂ uit te stoten en/of het gamma te vergroenen zoals dat heet. Dat doen ze door in hun SUV de diesel te schrappen en hem te vervangen door een 4-cilinder met milde hybridisatie. Wij mochten met deze grote SUV enkele dagen op pad. In de loop van 2022 krijgt deze Levante zelfs nog een kleiner broertje, die Grecale zal heten.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF

BELLA MACHINA

Het moet gezegd, de Levante is een knappe verschijning. Je kunt er ergens mee komen en iedereen vindt haar geweldig van buiten en van binnen. De drietand pronkt zowel vooraan in de grille als achteraan op de flank. De blauwe accenten en het opschrift op de zijflank vooraan verraden dan weer dat het hier om de hybride-versie gaat.

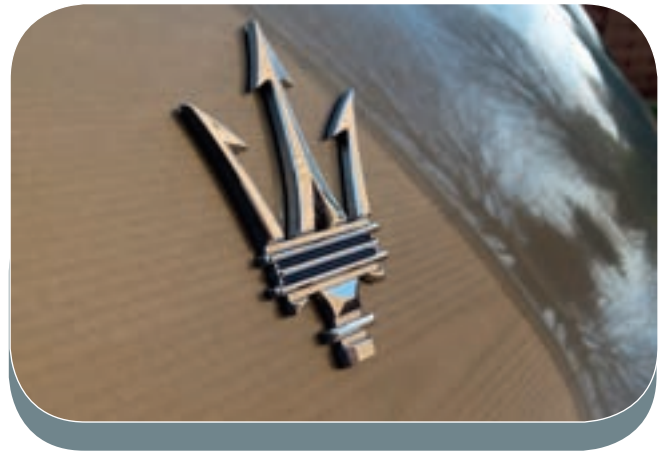
MILDE HYBRIDE

Voor zijn aandrijving zorgt een 2-liter viercilinder turbo van Alfa Romeo onder de motorkap, net als zijn berlinebroer de Ghibli, die wij eerder dit jaar mochten testen. Daarbij krijgt de drietand een hybride ondersteuning d.m.v. een riemaangedreven starter-generator. Die doet dienst als alternator en recupereert kinetische energie. Met behulp van de 48 voltbatterij onder de koffervloer en een elektrische supercharger, staat hij de turbo bij in lage toerentallen. Die combinatie levert 330 pk en een koppel van 450

Nm op. Minder koppelrijk dan de diesel die hij vervangt, maar het vermogen kreeg wel 55 pk extra. Hiermee doe je een spurtje naar 100 km/u in 6 seconden rond en op de Duitse Autobahn haal je een topsnelheid van 245 km/u. De trekkracht wordt op 4 wielen overgebracht via een ZF 8-trapsautomaat. Het gewicht van iets meer dan 2000 kg voel je bij het optrekken, onze dame geeft niet meteen de indruk dat het snel gaat, zeker niet tot 2500 toeren per minuut. De automaat aarzelt soms bij een brute trap op het gaspedaal, nochtans is deze 8-bak een aangename gezelschap wanneer je hem zijn werk laat doen. Soms zijn vrouwen nogal eens wispelturig, maar uiteindelijk smelt je toch voor hun charme en uitstraling. Iets wilder wordt onze miss Italia vanaf 4000 toeren, en zeker in de sportmodus waar een doffe brom discreet maar attent binnendringt in het interieur. En plotsklaps is er het plofje in de uitlaat tussen 4000 en 5000 toeren. Heerlijk. De kers op de taart of de Amaretto in de tiramisù.







NIET ZUINIG

De mildhybridisering zou moeten zorgen voor een gunstiger verbruik. Helaas is dit bij deze niet het geval. Bij een normale rijstijl, waarbij wij ons aan de snelheidslimieten hielden en op de snelweg de actieve cruise control niet hoger dan 125 km/u instelden, kwam ons gemiddelde verbruik niet hoger uit dan 9,1 liter per 100 km. Je kunt daar misschien nog een halve of hele liter vanaf doen, maar dan mis je vermogen en de sportiviteit van deze auto. Bij een sportieve rijstijl (Sportmodus) klimt de boordcomputer naar waarden rond 13,5 liter. Wie deze Maserati gebruikt waarvoor zijn naam staat, houdt best rekening met een aanzienlijk brandstofbudget. En met een uitstoot van meer dan 200 gram CO₂ is de fiscale aftrekbaarheid voor zelfstandigen beperkt tot 40 %. Komt nog bij dat de aanschafprijs start bij 85 500,- € en met wat opties al snel in de richting van 100 000 € gaat. Wie mooi wil zijn, moet er iets voor over hebben.

GT ZIJN NAAM WAARD

Waar de Maserati echter het meest onze harten sneller doet slaan, is zijn weggedrag. Het chassis heeft niet de minste moeite met het vermogen en levert een leuk compromis tussen comfort en sport. Hij snakt naar bochten, en af en toe durft zijn kontje als eens uitbreken bij het uitkomen van bochten of het verlaten van rotondes. En wanneer je dan nog eens gebruik maakt van de grote metalen peddels om de automaat manueel door zijn 8 verzetten te laten gaan, waan je je in een Ferrari. Opletten echter bij het remmen, want doen voel je het gewicht op de vooras bij het induiken van de bocht. Sportiviteit tot op een zeker niveau, waardoor wij deze SUV eerder als een GT zullen bestempelen.

De Maserati Levante GT Hybrid verrast met zijn uiterlijk. Dit is zowat één van de mooiste SUV's op de markt. Zijn hybridisering moet de diesel in het gamma doen vergeten. Hij moet het niet hebben van goede verbruikscijfers, maar eerder van de aangename sound, een schitterende wegligging en sfeervolle afwerking binnenin. Voor wie geen graten ziet in zijn hoge aanschafprijs of een boontje heeft voor Italiaanse flair, allen daarheen.

SFEER AAN BOORD

Zoals reeds eerder gezegd, geniet je binnenin van de prima zittende zetels in prachtig leder. Het instrumentenbord geeft de snelheid en het toerental nog weer via traditionele wijzerplaten, en in het midden van het dashboard prijkt de analoge klok met het logo van het merk uit Modena. Na al de digitale schermen die wij tegenwoordig mogen aanzien, is dit een verademing. De verantwoordelijke bij Maserati noemt dit de no no-nonsense car, en misschien is dit wel de juiste bewering. De afwerking is zeker prima, met zachte materialen. De navigatie werkt goed, al is het scherm niet van de grootste. Het was even zoeken naar enkele bedieningselementen, maar uiteindelijk went dit ook.



OVERZICHT

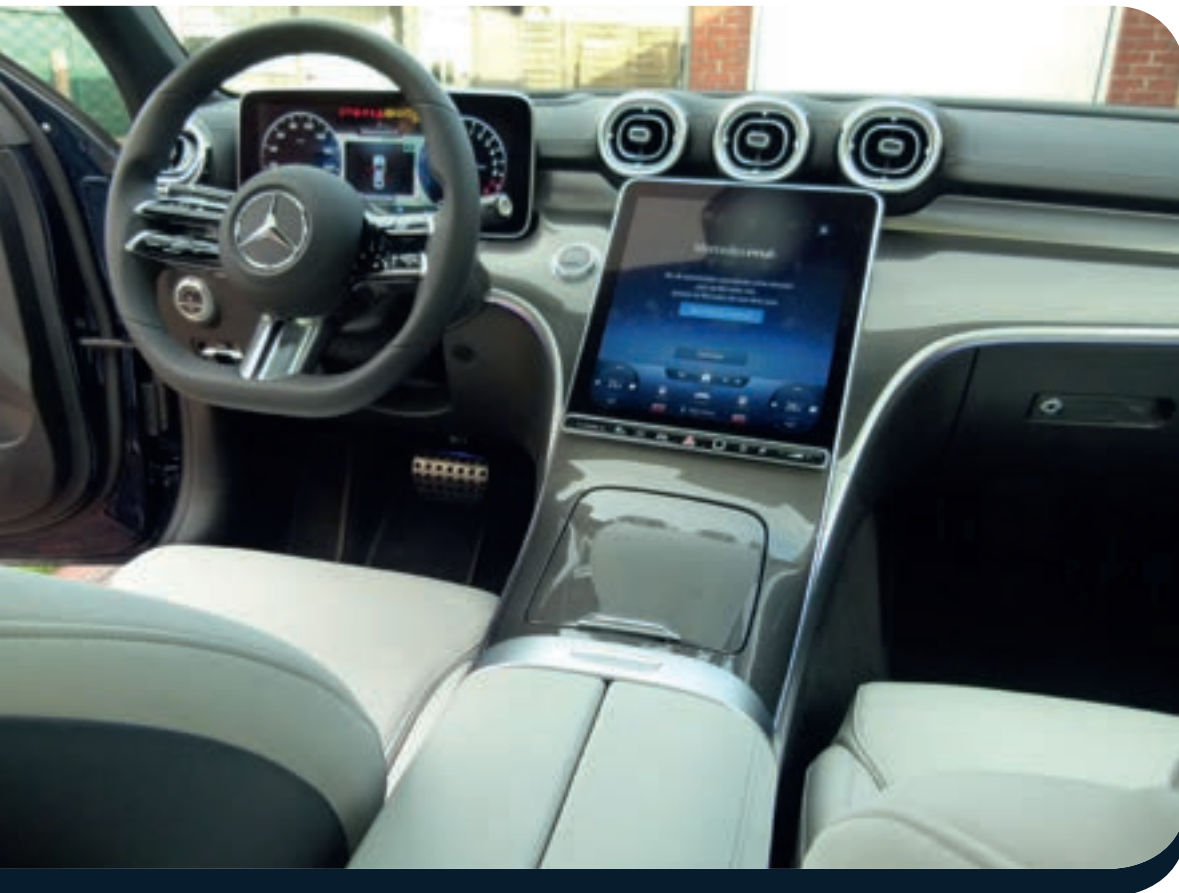
- | | |
|--|---|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • lijn en sfeer • tradities bewaard • rijplezier | <ul style="list-style-type: none"> • hybridisering geen verbruikswinst • prijs • geen 6-cilinder |

TEST: MERCEDES C300E AMG LINE KONING VAN HET ELEKTRISCH RIJBEREIK

De nieuwe Mercedes C-klasse lonkt meer en meer naar zijn grote broer de S-klasse. Niet alleen met zijn uiterlijk. Uiterlijk lonkt de C-klasse naar de S-klasse vooral achteraan, met zijn slanke LED-lichtblokken. Naast een algemene milde hybridisering in het gamma, belooft Mercedes binnenkort een dieserversie met stekker. Tot dan maakt de plug-in benzineversie de dienst uit. Wij deden de test met de C300e.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF

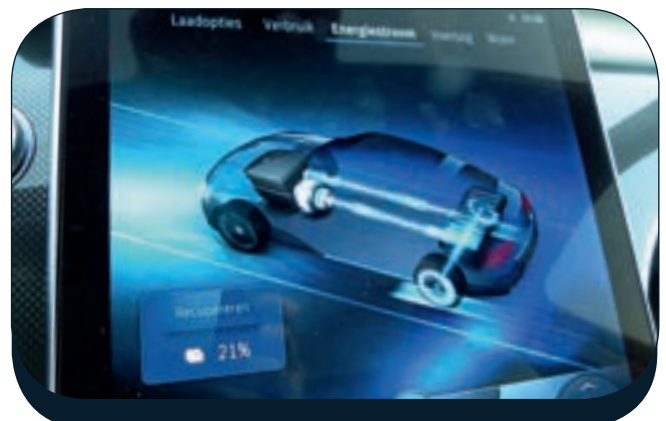




100 KM ELEKTRISCH RIJDEN

Voor de aandrijving gaat de Mercedes C300e uit van een 2 liter turbo-benzine van 204 pk in combinatie met een elektromotor van 129 pk. Gecombineerd levert dit een vermogen van 313 pk en een koppel van 550 Nm op. Een respectabel vermogen en koppel, ware het niet dat de vorige versie het koppel optrok tot 700 Nm. Dit maakt deze Duitser snel, met een spurtje naar 100 km/u in 6 seconden. Maar de Stuttgarter maakt vooral indruk met zijn elektrisch rijbereik, die hij haalt uit zijn batterijen van 25,4 kWh. Dat bedraagt maar liefst tot 111 kilometer volgens de WLTP waarden. Wij haalden tot 85 kilometer. Wij vertrokken vanuit Brussel naar Brugge voor een rit van 105 kilometer met volle batterij en hielden dankzij de recuperatie onderweg nog zo'n 12 kilometer rijbereik over. Dit door de combinatie van de benzine- en elektromotor optimaal te laten werken

d.m.v. de navigatiegegevens, snelheidsbeperkingen en verkeerssituatie voor de geplande route. Op die tocht lag het benzineverbruik rond 2,1 liter. De benzinemotor springt bij wanneer je extra vermogen vraagt via een kickdown van de versnellingsbak. Daarna kan je terug spelen met de verschillende mogelijkheden van recuperatie door de schakelpeddel in D, D+ of D- te gebruiken. Maar meest baat heb je wanneer je de D-auto laat staan. Daarnaast is er nog de Battery Hold functie, waarbij je kunt wachten om de wagen elektrisch te laten rijden op het moment dat je een stadscentrum of emissievrije zone binnenkomt. Bij gebruik van enkel de benzinemotor zul je wat meer verbruiken, je mag dan rekenen op zo'n 7,5 tot 8 liter per 100 km. Opladen kan dan weer tot 11 kW aan een AC-laadpaal of wallbox en in optie kun je zelfs een snellaadpoort krijgen. Onze testwagen had die laatste niet.





Wij zouden Mercedes stillaan de koning van het rijbereik kunnen noemen. Met de nieuwste plug-in hybride C-klasse scoor je een rijbereik tot 80 à 100 km. Dat zorgt in deze C300e voor zuinigheid, vlot rijden en dat alles in het comfort dat gekend is van het merk met de ster. Koppel daar nog de premium afwerking en bouwkwiteit aan vast en de C300e is een waardige speler in zijn segment.





Of je kiest voor de Sportmodus om het wat sportiever aan te pakken. Helemaal sportief kan je onze Mercedes niet noemen, vermits hij bij vollast een wat te rauwe klank laat horen en zijn gewicht van zo'n 2000 kg toch wat zwaar op de neus doorweegt en ook het remgevoel soms wat sponzig kan overkomen. Een veel voorkomend feit bij de huidige Mercedesen, zelfs in de test van de EQS was dat één van de kritieke punten.

COMFORT

De nieuwe C-klasse getuigt echter van een prinsheerlijk comfort. Mede geholpen door zijn standaard luchtvering op de achteras. Vierwielsturing is op de plug-in hybride echter niet verkrijgbaar, ongetwijfeld wegens plaatsgebrek.

Terwijl wij het over plaats hebben, misschien iets over de koffer. Terwijl de vorige versie nog last had van een grote bult in de koffervloer om de batterijen te herbergen, is dit bij deze verdwenen. In de berlineversie is het echter opletten bij het openen van de kofferklep om je hoofd niet te stoten aan het slot, de kofferklep komt nogal laag vinden wij. Een

elektrische bediening van de klep is er ook niet, zelfs niet optioneel. Of je kiest voor de breakversie die meer laadruimte biedt en makkelijker belaadbaar is.

De C 300e berline is er vanaf 55 055,- € in Business Line. Onze AMG Line start bij 60 742,- €. Tussenin is er de Luxury Line. Een breakversie is er vanaf 56 507,- €. De opties zitten gebundeld in pakketten, maar spotprijzen zijn dit nog altijd niet, maar wel in de lijn van de concurrentie, die uiteraard ook in het premiumsegment spelen. Opvallende afwezige is Audi die in zijn huidige A4 geen plug-in aanbiedt. Tot slot geven wij nogmaals graag een pluim aan het infotainment van Mercedes, MBUX. Dit getuigt van duidelijkheid, mooie graphics en in combinatie met de augmented reality van de navigatie is dit een plezier om te aanschouwen en ermee onderweg te zijn.



OVERZICHT

+

- elektrisch rijbereik
- gecombineerd verbruik
- infotainment

-

- onhandige kofferklep
- remgevoel
- geen vierwielsturing mogelijk

DE VISION EQXX

ELEKTRISCHE ACTIERADIUS EN EFFICIENCY OP EEN GEHEEL NIEUW NIVEAU



De roadtrip opnieuw geïnterpreteerd: innovatief concept voor serieproductie
In het tijdperk van elektromobiliteit zijn actieradius en efficiëntie van doorslaggevend belang. Elektroauto's met een grote actieradius zijn ook geschikt voor lange afstanden en dus voor roadtrips, waarmee de acceptatie verder wordt vergroot. Een hoge efficiëntie maakt het ook mogelijk een kleinere en dus lichtere accu te gebruiken om meer te bereiken met minder. Mercedes-Benz verricht in dit opzicht pionierswerk, met als meest recente bewijs de actieradiuskampioen EQS. In een test die werd uitgevoerd door de gerenommeerde Amerikaanse auto-informatiedienst Edmunds legde een EQS 450+ met 245 kW/333 pk (stroomverbruik gecombineerd (WLTP): 19,8-15,7 kWh/100 km; CO₂-emissie gecombineerd: 0 g/km)[1] 679 km af op één acculading. Dat is 124 km meer dan alle andere elektroauto's die eerder door Edmunds zijn getest.

BRON: ECO-MOBIEL.BE

Met de VISION EQXX zet Mercedes-Benz nu de volgende stap. Volgens interne digitale simulaties mag worden aangenomen dat deze technologiedrager in de praktijk op de openbare weg meer dan 1.000 km kan afleggen op één acculading. Daarmee wordt wat de actieradius betreft een nieuw niveau bereikt. Naast het verhogen van de efficiëntie waren het beschermen van hulpbronnen en de best mogelijke milieuvriendelijkheid ook belangrijke ontwikkelingsdoelstellingen. Daarom kozen de Mercedes-Benz ingenieurs voor een holistische aanpak, waarbij werd begonnen met de verbetering van alle componenten van de ultramoderne elektrische aandrijflijn en het gebruik van lichte en duurzame materialen. Daarbij komen nog andere efficiëntiemaatregelen, zoals banden met een extreem lage rolweerstand, een uitgekende aerodynamica (cw 0,17) en state-of-the-art software. Het resultaat: de VISION EQXX verlegt technologische grenzen en creëert nieuwe maatstaven op het gebied van energie-efficiëntie.

“De Mercedes-Benz VISION EQXX laat zien hoe wij ons de toekomst van de elektroauto voorstellen. In slechts anderhalf jaar tijd hebben we de meest efficiënte Mercedes ooit ontwikkeld – met een stroomverbruik van minder dan 10 kWh/100 km. De VISION EQXX heeft een actieradius van meer dan 1.000 km[1] op één enkele lading, terwijl hij een accu heeft die ook in een kleine auto past. Dit concept onderstreept waar onze hele onderneming naartoe gaat: het aanbieden van de meest begerenswaardige elektroauto's ter wereld”, aldus Ola Källenius, voorzitter van de raad van bestuur van Daimler AG en Mercedes-Benz AG.

VISION EQXX – ONTWERPEN VOOR DE ROADTRIP NAAR ELEKTROMOBILITEIT

'Roadtrips' maken al minstens zeventig jaar deel uit van ons cultureel erfgoed. En met goede reden. In boeken, films en muziek leveren ze het materiaal voor spannende verhalen over mensen en hun auto's. Roadtripverhalen

gaan over vrijheid, individualiteit en het ontdekken van de wereld op vier wielen. De passie om de wereld achter onze horizon te verkennen, te ontdekken en ervan te genieten zit in de menselijke natuur. Voeg daar een portie pioniersgeest aan toe en visies kunnen werkelijkheid worden.

De weg naar elektromobiliteit is op zichzelf ook een roadtrip – spannend, uitdagend en met een duidelijk doel voor ogen: innovatie. De Mercedes VISION EQXX is een auto die speciaal voor deze transformatieroadtrip is ontworpen. Het model biedt antwoorden op de vraag van een moderne generatie klanten naar zowel emotie als innovatie. De VISION EQXX is een softwarematig geoptimaliseerd prototype dat deel uitmaakt van een verstrekkend technologieprogramma dat Mercedes-Benz heeft opgezet om de meest efficiënte elektroauto ter wereld te bouwen. Daarbij vertrouwt de uitvinder van de auto op de nieuwste digitale technologie die wordt gecombineerd met de pioniersgeest van het merk, de flexibiliteit

van een startup en de snelheid van de Formule 1. Het resultaat is een efficiëntiekampioen die op één acculading verder kan komen dan 1.000 km[2]. Dit komt overeen met een stroomverbruik van minder dan 10 kWh/100 km.

Mercedes-Benz heeft met de VISION EQXX ook nieuwe records gevestigd op het gebied van aerodynamica en gewichtsvermindering, waarmee een op software gebaseerd voertuigconcept wordt gerealiseerd dat de roadtrip in het elektrische tijdperk opnieuw definieert. In plaats van de accu simpelweg groter te maken, concentreerde het internationale ontwikkelingsteam zich op het maximaliseren van de langeafstandsefficiëntie – van aandrijffefficiëntie en energiedichtheid van de accu tot aerodynamica en lichtgewicht constructie. Tegelijkertijd is de VISION EQXX een progressieve interpretatie van de fundamentele Mercedes-Benz principes van moderne luxe en sensuele puurheid.





“Het technologieprogramma achter de VISION EQXX zal toekomstige modellen en voertuigfuncties van Mercedes-Benz herdefiniëren en mogelijk maken”, aldus Markus Schäfer, lid van de raad van bestuur van Daimler AG en Mercedes-Benz AG, Chief Technology Officer en verantwoordelijk voor ontwikkeling en inkoop. “De VISION EQXX is een ‘Halo Car’ die duidelijk laat zien dat Mercedes-Benz een merk is dat luxe en technologie combineert in de autowereld en daarbuiten. En de manier waarop we dit technologieprogramma hebben ontwikkeld, is even revolutionair als de auto zelf. In de VISION EQXX hebben de beste technici van onze onderzoeks- en ontwikkelingscenters samengewerkt met engineers van onze Formule 1- en Formule E-teams. Zij bewijzen dat innovaties uit de autosport – waar aandrijfliijnen al in hoge mate geëlektrificeerd zijn – ook relevant zijn bij de ontwikkeling van auto’s voor de openbare weg. Wij dagen de huidige ontwikkelingsprocessen uit met een innovatieve benadering en onconventioneel denken. Dát is onze weg naar de toekomst.”

Mercedes-Benz slaat met de VISION EQXX een nieuwe weg in. De onderzoeksauto is een gedurfde, doch realistische stap richting de toekomst van de EV-technologie. Naast de uitstekende energie-efficiëntie tijdens het rijden, geeft de technologiedrager ook zinvolle antwoorden op andere prangende vragen. Zo wordt bijvoorbeeld de CO₂-voetafdruk aanzienlijk verkleind door het gebruik van duurzame materialen. De user interface/user experience (UI/UX) heeft een geheel nieuw, eendelig display dat de gehele breedte van het interieur beslaat. De verschillende elementen van de user interface maken een naadloze interactie tussen de bestuurder en de auto mogelijk. Dit gebeurt onder andere door kunstmatige intelligentie (AI), die de werking van het menselijk brein nabootst. Het software-gestuurde ontwikkelingsproces is revolutionair en laat zien hoe elektroauto’s in de toekomst zullen worden ontwikkeld. De VISION EQXX is het resultaat van een uitgebreid programma dat een blauwdruk biedt voor de toekomst van de automobielbouw. Veel van de innovatieve ontwikkelingen worden nu al in de productie geïntegreerd en sommige ook in de volgende generatie van het Mercedes-Benz Modular Architecture-platform (MMA) voor compacte en middelgrote modellen van Mercedes-Benz.

VISION EQXX: DE BELANGRIJKSTE FEITEN IN ÉÉN OOGOPSLAG

Een auto met een missie – de meest efficiënte Mercedes-Benz ooit gebouwd

Efficiëntie betekent meer doen met minder. De VISION EQXX zit boordevol efficiëntieverbeteringen, die zijn gerealiseerd met een mix van geavanceerde technologie en gepassioneerd teamwork. De VISION EQXX, een onderzoeksauto die op de openbare weg mag rijden, verbruikt minder energie en grondstoffen, terwijl hij meer actieradius, meer luxe en meer comfort biedt. Bovendien hebben digitale tools en een software-gebaseerde aanpak de tijd die vereist is voor de ontwikkeling aanzienlijk verkort.

#EnergyWizard: efficiëntiebevorderende maatregelen resulteren in een uitzonderlijk laag verbruik van minder dan 10 kWh/100 km.

#ElectricDrive: het compleet nieuwe aandrijfconcept van Mercedes-Benz is de nieuwe benchmark-efficiëntie van 95% van de accu tot de velgen.

#RangeBuster: meer dan 1.000 km[3] op één acculading op de openbare weg maakt ontspannen rijden over lange afstanden mogelijk.

#EnergyDensity: de knowhow uit de Formule 1 hielp de accuspecialisten om de energieopslag van de EQXX te comprimeren tot een uiterst compact formaat. Het accupakket van de VISION EQXX slaat bijna 100 kWh energie op met 50% minder volume en 30% minder gewicht dan dat van de EQS, het beste accupakket ter wereld tot nu toe.

#AeroChamp: uitstekend werk op het gebied van aerodynamica en exterieurdesign zorgt voor een benchmark-luchtweerstandscoefficiënt van 0,17[4].

#Sustainable Materials: innovatieve gerecyclede en plantaardige materialen verminderen de afvalproductie en verkleinen de CO₂-voetafdruk.

#UpliftMindset: een toegewijd team van Mercedes-Benz engineers werkte samen met racespecialisten van High Performance Powertrains (HPP) en Mercedes-Benz Grand Prix (MGP) aan de ontwikkeling van een uiterst efficiënte en compacte elektrische aandrijflijn en een lichtgewicht accubehuizing.

#BionicEngineering: met natuurlijke vormen als inspiratiebron en in samenwerking met innovatieve startups gebruikten de engineers van Mercedes-Benz geavanceerde digitale tools om het gewicht te verminderen en afval te beperken. Met behulp van 3D-printing konden ze overtollig materiaal besparen.

#SolarPower: ultradunne dakpanelen voeden het accusysteem en zorgen voor een extra actieradius van 25 km.

#RollingEfficiency: banden met extreem lage rolweerstand en verbeterde aerodynamische geometrie zorgen, in combinatie met lichtgewicht magnesium velgen, voor een grotere actieradius.

#BrakingLightly: lichtgewicht remschijven van aluminiumlegering helpen het gewicht van de VISION EQXX te verminderen.

#EfficiencyOnTheRoad: het volledig elektrische onderstel met lichtgewicht F1-subframe brengt de efficiëntie van de autosport over naar productiemodellen voor de openbare weg.

#HumanMachineMerge: een intuïtieve user interface (UI) en een user experience (UX) met ondersteuning voor efficiënt rijden vormen de perfecte interface tussen mens en auto in het elektrische tijdperk.

#SensualPurity: een team van exterieur- en interieurdesigners met als specialisme elektromobiliteit creëerde de #EQ Halo Car voor de volledig elektrische toekomst. De VISION EQXX onderstreept de ambitie van Mercedes-Benz om de meest begeerenswaardige auto's te bouwen.

#FastTechProg: van het spreekwoordelijke blanco vel papier naar de weg in slechts 18 maanden. De VISION EQXX maakt deel uit van een technologieprogramma dat innovatieve oplossingen sneller dan ooit tot productierijpheid kan brengen.

#Transformation: de VISION EQXX is de belichaming van de transformatie van Mercedes-Benz naar een puur elektrische en software-gebaseerde onderneming.

#SoftwareDriven: een software-gestuurde aanpak was de sleutel tot succes bij het behalen van efficiëntiedoelstellingen en een snel ontwikkelingsproces, inclusief een baanbrekend accumulatiesysteem.

#GlobalResponsibleLeadership: met de VISION EQXX voert Mercedes-Benz het tempo op om 'Lead in Electric' te worden en maatstaven te creëren op het gebied van duurzame mobiliteit.



PEUGEOT e-208 & PEUGEOT e-2008 TECHNOLOGISCHE ONTWIKKELINGEN VOOR MEER RIJBEREIK

De nieuwste technologische ontwikkelingen vanaf begin 2022 op de 100% elektrische versies van de nieuwe PEUGEOT 208 en 2008 zullen tot 25 km en 8% meer rijbereik opleveren volgens de WLTP-cyclus, en zelfs meer in de praktijk.

BRON: WWW.MEDIA.STELLANTIS.COM/





De beide eind 2019 gelanceerde 100% elektrische PEUGEOT e-208 en PEUGEOT e-2008 kenden een groot succes op vele markten, met al meer dan 90.000 geproduceerde voertuigen. Deze twee modellen onderstrepen de relevantie van de elektrificatiestrategie van het merk PEUGEOT.

Gebaseerd op het eCMP (Common Modular Platform), uitgerust met een batterij van 50 kWh, een elektromotor van 100 kW (136 pk) en een koppel van 260 Nm, zullen deze twee modellen de nieuwste technologische ontwikkelingen krijgen om hun rijbereik te vergroten.

Allereerst zijn de banden geoptimaliseerd met een wijziging in de 'A+'-klasse, wat zorgt voor meer efficiëntie dankzij een lagere rolweerstand. Dit betreft de 16 inch wielen voor de PEUGEOT e-208 en de 17 inch wielen voor de PEUGEOT e-2008.

Daarnaast is er een mechanische ontwikkeling met een nieuwe versnellingsbakverhouding, die de rijbereik op de weg en op de snelweg optimaliseert.

Ten slotte optimaliseert een nieuwe warmtepomp in combinatie met een vochtigheidssensor bovenaan de voorruit de energie-efficiëntie van de verwarming en airconditioning.

De informatie die door deze sensor wordt gecommuniceerd, maakt het mogelijk om de luchtcirculatie in het passagierscompartiment nauwkeuriger te regelen en uiteindelijk om de hoeveelheid energie in de batterij te beschermen bij het verwarmen en handhaven van de temperatuur in het voertuig. Deze nieuwste ontwikkeling is vooral merkbaar bij lage buitentemperaturen.

Samengevat zullen al deze ontwikkelingen zorgen voor een groter bereik volgens de WLTP-homologatiecyclus (Worldwide harmonized Light Vehicles Test Procedures):

- De PEUGEOT e-208 biedt nu tot 362 km WLTP-bereik, een toename van 22 km.
- De PEUGEOT e-2008 biedt nu tot 345 km WLTP-bereik, een toename van 25 km.

Maar naast de aanzienlijke toename van het bereik volgens de WLTP-cyclus, is er ook een aanzienlijke toename van het werkelijke gebruik door de klant, van ongeveer 40 km, in stadsverkeer bij temperaturen van bijna 0°C.



+ **FIETS · GIGANT** -

Huur elk type fiets, op elk moment!

⚙️ **SPECIALE VOORWAARDEN VOOR GROEPEN** ⚙️ **RESERVATIE MOGELIJK OP DE WEBSITE**

FIETS VERHUUR AAN ZEE

+32 (0)495 54 62 65



FIETS GIGANT KNOKKE LIPPENSLAAN 16 - 8300 KNOKKE - WWW.FIETS-GIGANT.BE

WWW.IKWILEENFIETSHUREN.BE

WWW.JEVEUXLOUERUNVELO.BE

ELEKTRISCH & HANDIG



GEVONDEN!



PEUGEOT
PROFESSIONAL

ELECTRIC TESTDAYS

KOM EEN ELEKTRISCH BEDRIJFSVOERTUIG TESTEN BIJ AUTOMOTIVE GROUP.

Geniet bij Automotive Group van de scherpste tarieven voor het onderhoud van uw bedrijfsvoertuig.

L/100 KM G/KM E-BOXER : 0 - 0 | E-EXPERT : 0 - 0 | NEW E-PARTNER : 0 - 0 (VOLGENS WLTP-NORM)
Contacteer je verkooppunt voor alle informatie over de fiscaliteit van je wagen.

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

V.U.:

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

AUTOMOTIVE GROUP

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



WWW.AUTOMOTIVEGROUP.BE



STELLANTIS-GROEP OVER DE TOEKOMST AN ELECTRIC FUTURE

De overkoepelende naam Stellantis herbergt sinds januari 2021 de merken binnen de PSA groep (Peugeot, Citroën, DS, Opel) en die van FCA (Fiat, Alfa Romeo, Jeep). In België gaat dit alles samen over 7 merken die verdeeld worden. Wereldwijd gaat het om 14 merken. Wij mochten meeluisteren naar de toekomstplannen van de groep.

TEKST: FILIP DEWULF

Stephane Levi, CEO voor Stellantis Belux, opent het woord. Met trots kondigt hij aan dat alle merken samen in de Belux 23,07 % van de markt innemen.

Opvallende feiten sinds de overname en samensmelting zijn o.a. het nieuwe Stellantis House in Evere, met een nieuwe organisatiestructuur. Zo'n 20 % van de medewerkers kregen hierdoor een nieuwe positie of nieuwe taken. Door investeringen en lancering van nieuwe modellen, moet de groep tot 30 % efficiënter worden. Voor 2022 lanceren alle merken samen 22 nieuwe modellen, in 2021 waren er dat al 11. En uiteraard gaan de lancering om nieuwe EV-modellen. Hiervoor beschikt de groep over 4 specifieke platformen voor elektrische mobiliteit, de zogenaamde STLA-platformen, van STLA Small, STLA Medium, STLA Large en STLA Frame. Ieder platform staat voor een marktsegment in de autosector en daaraan gekoppeld een actieradius. Het eerste zal tot 500 kilometer range bieden, Medium betekent al tot 700 km en de laatste 2 zullen al tot 800 km elektro-rijbereik geven. Ieder platform moet goed zijn voor een productiecapaciteit van 2 miljoen auto's per jaar. Stellantis stelt niet specifiek een einddatum voor verbrandingsmotoren voorop, maar in 2025 willen ze 98 procent van de modellen geëlektrificeerd zien en in 2030 moet meer dan 70 procent van hun verkoop in Europa bestaan uit "low emission vehicles".

Tijd om de verschillende merken te overlopen. Hiervoor nam Dominique Fontignies, PR-directeur Stellantis Belux als eerste het woord.

TONALE

De grootste nieuwigheid voor het voorjaar zit ongetwijfeld bij Alfa Romeo, dat de langverwachte Tonale lanceert. Deze komt zowel met mild hybride als met plug-in hybride aandrijving. Hiervan wordt veel verwacht. Logisch als je weet dat momenteel Alfa nog slechts 2 modellen aanbiedt en daarvan is geen enkele geëlektrificeerd.

Fiat blijft binnen de groep als 1ste volumemerk modellen aanbieden. Fiat zal ook per jaar 1 nieuw model lanceren, dat uiteraard volledig elektrisch zal zijn. Nieuw binnenkort zijn de speciale reeks RED van de 500e, die zijn lancering krijgt in januari. De RED-versies krijgen een vervolg op het ganse gamma.

Citroën heeft het afgelopen jaar heel wat elektromodellen gelanceerd, waarbij de Ë-C4 goed geïntegreerd werd. Onlangs waren er nog de lanceringen van de Ë-Berlingo en Ë-Space-Tourer en de kleine micro-auto Ami. In 2022 komt de nieuwe C5X eraan, die ook als hybride zal aangeboden worden.





Het Franse luxemerkt DS staat dan weer voor de “savoir vivre” binnen de groep. Dit bewijzen ze met de DS4 en DS9 die beiden met plug-in hybride aandrijving beschikbaar zijn. Op termijn moet ook DS volledig elektrisch worden.

Wat Jeep betreft is ook het ganse gamma beschikbaar als stekkervariant, met de plug in hybrides van zowel Compass, Renegade als de oerdegelijke Wrangler. Daar komt in 2022 de nieuwe Grand Cherokee bij als 4XE-versie.

ASTRA EN ASTRA SPORTS TOURER

Wim Verloy, press officer bij Stellantis Belux, nam met verve het woord over om het te hebben over Opel en Peugeot.

Opel wil in Europa vol elektrisch zijn tegen 2028, in België zelfs al in 2024. Belangrijk gegeven is dat Opel sinds 2018 terug winstgevend is. Bij Opel wordt uitgekeken naar de lancering van de nieuwe Astra en tegelijkertijd de Astra Sports Tourer, de breakversie. Die laatste zou debuten in januari op het Brusselse salon. Wim benadrukt graag dat Opel het “Duits-zijn” graag en meer in de verf zet. Hij herinnert ons eraan dat de nieuwe Astra een Duits product is en gebouwd wordt in

Russelheim, waar velen denken dat dit een kloon is van de Peugeot 308. De Astra komt uiteraard met plug-in hybride aandrijvingen, maar in 2023 komt ook een elektrische variant. Verder zet Opel ook in op waterstof in de Vivaro bestelwagens, waarvan een Fuel Cell eraan komt. Opel investeerde ook in de autosport, met de eerste cup voor een elektrische rallywagen, de Corsa e-rally cup, die in Duitsland verreden werd. Bij Opel wil men overigens de TCO (total cost of ownership) van de elektrische wagen gelijk brengen als die van wagens met verbrandingsmotoren. Dit gaan ze doen door hun eigen batterijfabrieken te bouwen.

Peugeot staat dan weer voor “power and desire”, wat zich vereenzelvigt in het nieuwe logo. Tegen 2023 zal 85 % van het gamma geëlektrificeerd zijn. Sportiviteit staat hier ook op de agenda met de terugkeer naar de uithoudingsraces in Le Mans, met de Peugeot 9X9, die een V6-motor zal koppelen aan een elektromotor van 200 kW. Peugeot heeft het ook graag over hun marktleiderschap bij de bedrijfswagens, waar van elk model momenteel ook een elektrische variant beschikbaar is.

Om met een voetnoot te eindigen, stelden wij de vraag aan CEO Stephane Levi hoe het nu zit met het merk Lancia. Daarover was het niet helemaal duidelijk of het merk terugkeert naar België.



De Stellantis-merken klinken duidelijk heel ambitieus en zijn klaar voor de toekomst. Wij blijven het bij Eco Mobiel graag volgen en informeren u ten gepasten tijde met de nieuwigheden.

TEST: SKODA ENYAQ IV 80X

DE COMPROMISAUTO BIJ UITSTEK

Het MEB-platform binnen de Volkswagen levert al heel wat modellen op. Zo ook bij Skoda, dat ondertussen de Enyaq in het gamma heeft en ook dit gamma aan het uitbreiden is. Zo is er sinds kort de Enyaq 80x. Zelfs een coupéversie komt eraan.

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF

4X4

De "x" in de typebenaming staat voor een vierwielaandrijfsysteem. Dit door de twee motoren waarover deze Enyaq beschikt. Het vermogen stijgt zo naar 266 pk en dat voel je. Ten opzichte van de normale Enyaq 80 met 204 pk en achterwielaandrijving rijdt deze pittige rakker heel wat vlotter. De versnellingen zijn enthousiaster en hij reageert feller op het stroompedaal. Dat resulteert in een sprint van 6,9 seconden naar 100 km/u. De auto is uiteraard ook wat zwaarder, zo'n 120 kg t.o.v. de reguliere versies, en dat voel je bij het afremmen. Niet dat dit onoverkomelijk is, met dergelijke auto's weet je dat dit geen lichtgewicht is. Deze auto is daarentegen

ook niet zwaar op de hand bij normaal rijden, en in combinatie met het beschikbare vermogen is zelfs enige vorm van gemakelijkheid aan de orde. Deze versie is ook veel minder onderstuurder dan de versie met achterwielaandrijving, wat logisch is met 4x4-aandrijving.

Wie hiervan niet genoeg krijgt, kan binnenkort zelfs terecht bij de RS-versie, die 299 pk zal leveren.

77 KWH

Voor zijn batterijpakket krijgt de Skoda in totaal 77 kWh aan batterijcellen onder zijn vloer. Dat

levert hem een officieel WLTP-rijbereik van 496 km. In werkelijkheid mag je op minder rekenen, en dan is dit ook nog eens afhankelijk van de zwaarte van je voet en de weersomstandigheden. In realiteit haalden wij 370 km, de test vond plaats begin januari in temperaturen tussen 0 en 5° C. Daarnaast deden wij nogal veel snelwegen, wat ook niet zo gunstig is voor rijbereik en verbruik. Ons gemiddeld verbruik lag rond de 24 kWh/100 km, met uitschieters tot zelfs 32 kWh, maar dat was in Sportmodus om het volle potentieel van de auto uit te proberen. Bij een normale rijstijl en gemengd gebruik zal het verbruik rond de 20 kWh draaien. Opladen kan aan snelladers met een capaciteit tot maximum 125 kW. Aan een normale wallbox of openbare laadpaal is dat tot maximum 11 kW.

RUIMTE

Binnenin staat de Enyaq garant voor ruimte. Van het trio ID.4, Q4 en deze Enyaq is hij ongetwijfeld de ruimste, gezinnen zullen tevreden zijn. Ook de koffer is met 585 tot 1710 liter ruim voldoende. De laadkabels kunnen in een tas onder een klep onderaan de koffervloer, een frunk vooraan is er niet. Wij misten bij het openen de uiterst handige comfortopening waar je met een zwaai onder de bumper de elektrische kofferklep opent.

Het dashboard bestaat uit een vrij minimalistische cluster recht voor de bestuurder, in ons geval ook gecombineerd met een head-up display, wat zeker een meerwaarde is. Verder prijkt in





het midden van het dashboard het infotainment-scherm van 13 inch. Onderaan dit scherm is er de schuifregelaar voor bediening van het volume van de radio, waar wij persoonlijk geen fan van zijn. Ook bij eerdere Volkswagen-producten hadden wij dezelfde opmerking. Gelukkig is er nog de volumeschakelaar via een wielje op het stuur. De airco bedien je eveneens via het aanraakscherm, maar dat valt nog mee. Ook het schuifdak gaat open en dicht via een slider bovenaan de dakhemel. Ook dit verliep niet altijd vlot wanneer wij het zonnenscherm open of dicht wilden doen.

De afwerking is zeker correct, met zachte plastics bovenaan het dashboard en mooi leder. Zeker in de kleur cognac is dit een stijlvolle combinatie.

GEEN SPOTPRIJZEN

Dat Skoda binnen de VW-groep niet langer het budgetmerk is, zeiden wij al eerder. Maar een Skoda biedt volgens ons nog altijd een mooie verhouding prijs-kwaliteit en uitrusting. De Skoda Enyaq iV 80x is er vanaf 49 709,- € BTW inclusief. Onze testwagen had redelijk wat opties en kost 67 400,- €. Een speciale vermelding voor één van de optiepakketten is het Pack Light & View Plus, met LED matrixkoplampen met variabele lichtregeling. De lichtbundel wordt automatisch aangepast, hoeken worden perfect uitgelicht, tegenliggers zijn nooit verblind. Zelfs bij mistige ochtenden en avonden trekt de lichtbundel het mistgordijn voor je open.



De Skoda Enyaq is er sinds kort ook als 4x4 onder de naam 80x. Hij levert mooie prestaties, naast voldoende ruimte en comfort. Daarnaast is hij plezierig om te rijden. Enkel het rijbereik en het verbruik boet wat in t.o.v. de normale versies. Binnen de Volkswagen-groep lijkt dit ons het beste compromis op alle vlakken. Of laten wij stellen dat je tegenwoordig met een Skoda niet verkeerd kunt doen.

OVERZICHT

- | + | - |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • compromisauto • enige vorm van rijplezier • afwerking | <ul style="list-style-type: none"> • meerverbruik en minder rijbereik t.o.v. achterwielaandrijver • zware auto • schuifschakelaars bediening radiovolume en open dak |

Vlot overstappen naar een elektrische auto

Het eerste laadplein van Colruyt Group opende in januari 2022

Elektrisch rijden raakt stilaan ingeburgerd en zal alleen nog maar belangrijker worden. Dat is goed nieuws voor het leefmilieu en ons klimaat. Hoe maak je de overstap naar een plug-inhybride of volledig elektrische auto? Met het antwoord op deze 4 vragen helpt DATS 24 je vlot op weg.

1. Kies je plug-inhybride of volledig elektrisch?

Een **plug-inhybride** (PHEV) rijdt op een elektromotor, gevoed door een batterij, en een verbrandingsmotor. Deze auto tank je dus bij en laad je op met een stekker. Zolang hij elektrisch rijdt, stoot hij niets uit.

Een **volledig elektrische auto** (batterij-elektrisch of BEV) rijdt 100 % elektrisch. Hij heeft een elektromotor die gevoed wordt door een grote batterij (tot 105 kWh) i.p.v. een verbrandingsmotor. Je laadt deze auto bij aan een laadpunt. Hij stoot niets uit.

Als je ze ook nog eens met 100 % groene stroom oplaadt, haal je echt alles uit deze auto's op vlak van klimaat en leefmilieu.

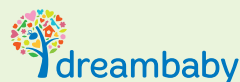
Je ideale brandstof vinden op 2 minuten? Surf naar www.brandstofwijzer.be.

2. Waar laad je op?

De voorspelling is dat we elektrische auto's meestal aan een laadpunt thuis zullen opladen, vooral 's nachts. Voor wie zonnepanelen heeft, wordt het ook zeer voordelig om zelfopgewekte elektriciteit te gebruiken om de auto op te laden. Om overdag tussen je ritten bij te laden is het handig om te weten waar op je routes er al laadpunten zijn, bijvoorbeeld aan het treinstation, een openbare parking of zelfs de winkels in je buurt.



DATS 24 wil opladen voor iedereen toegankelijk maken. Daarom verdrievoudigen we dit jaar het aantal laadpunten aan de winkels van Colruyt Group. Tegen eind 2022 telt ons netwerk 1.000 laadpunten. Bij Spar Colruyt Group wordt bovendien een pilootproject opgestart bij 5 winkels.



Voordelen van de DATS 24-laadpas

29 | ECO MOBIEL

- 100 % groene stroom aan een DATS 24-laadpaal
- Lage abonnementskost
- Lage prijzen aan de DATS 24-laadpunten
- Toegang tot ruim 11.500 laadpunten in België
• en 77.000 internationale laadpunten
- Beschikbaar voor particulieren en professionals

Ontdek meer op electric.dats24.be.



3. Wat voorziet je bedrijf?

Steeds meer werkgevers voorzien al of denken na over laadpalen aan het kantoor. Als medewerker is het dus zeker de moeite om je te informeren over de plannen. En als werkgever wordt laadmogelijkheden aanbieden steeds meer een troef.



Aan het hoofdkantoor van Colruyt Group opende DATS 24 recent een eerste laadplein, meteen het grootste semi-publieke laadplein van België. Hier kunnen medewerkers hun auto overdag opladen. Collega's met een oplaadbare bedrijfswagen krijgen bovendien een laadpunt thuis geïnstalleerd. Het vakmanschap dat we zo eerst binnen Colruyt Group opbouwen, kunnen we vervolgens toepassen in een toekomstig, geoptimaliseerd aanbod voor de buitenwereld.

4. Welke laadpas kies je?

Het opladen zelf is heel eenvoudig. Op YouTube vind je er bij DATS 24 Belgium een handige, korte video over. Om het jezelf extra makkelijk te maken, kies je ook de laadpas die het best bij je noden past.

Stel jezelf deze 2 vragen:

✓ Waar ga ik onderweg het vaakst opladen?

Is dat bijvoorbeeld terwijl je boodschappen doet bij een van de winkels van Colruyt Group, dan is de DATS 24-laadpas een goede keuze.

✓ Waar wil ik zeker kunnen opladen?

Met de laadpas van DATS 24 kan je vandaag alvast terecht bij ruim 11.500 laadpunten in België en 77.000 internationale laadpunten. En het netwerk blijft uitbreiden. Er zijn of komen er dus zeker in je buurt.

NEWS

myenergi heeft antwoord op chiptekort!

Het ECO laadstation van fabrikant myenergi, de zappi heeft afgelopen maand een belangrijke wijziging ondergaan. Door de aanhoudende chiptekorten is men op zoek gegaan naar oplossingen door uit te wijken naar een nieuwe Amerikaanse fabrikant die betrouwbaar chips kan leveren.

Bijkomend voordeel is dat de nieuwe chip krachtiger is en meer functionaliteiten biedt. Hierdoor is men erin geslaagd om het laadstation nog slimmer en eenvoudiger te maken voor de gebruiker. Het installatie proces is ook flink verbeterd. Zo is er bij de nieuwe versie, die uiterlijk overigens geen verschil toont met de voorgaande modellen, geen aparte hub meer nodig. Aangezien er voor elk apparaat een chip nodig is, kan de productie worden verdubbeld.

De nieuwste modellen, die intern v2.1 worden genoemd, hebben een ingebouwde ethernet kaart en WiFi aan boord. Middels een app kan de klant de energiestromen in de woning monitoren en het laadstation op de gewenste laadmodus instellen. Zo kan er met de ECO-mode pure zonnestroom vanuit de eigen zonnepanelen naar de wagen worden geladen. In de FAST-mode wordt zo snel mogelijk geladen op de meest gunstige momenten en rekening houdend met andere zware apparatuur in de woning.

Door constante software updates wordt het toestel steeds voorzien van nieuwe functionaliteiten. Sinds kort is het bijvoorbeeld ook mo-



gelijk om het gewenste capaciteitstarief in te stellen. Hierdoor kan de elektrische wagen maximaal sterk worden geladen, tegen de meest gunstige laadtarieven.

Behalve de zappi, heeft myenergi ook nog de eddi waarmee een warmwaterboiler of vloerverwarming kan worden aangestuurd op zonnestroom. Later dit jaar zal myenergi nog meer producten op de markt introduceren om de zelfconsumptie te maximaliseren.

MEER INFORMATIE OP WWW.MYENERGI.BE

Officieel: Lotus Eletre (2023) - elektrische SUV heeft 600 pk en haalt 600 km

De Lotus Eletre is een elektrische SUV met een systeemvermogen van minimum 600 pk en een rijbereik van maximum 600 kilometer. Wat moet je nog weten?

In 2018 definieerde Lotus-eigenaar Geely het Vision80-plan, dat de Britse sportwagenfabrikant tegen 2028 moet omvormen tot een elektrische premiumspeler. De nieuwe hyper-SUV Eletre mag als eerste van een reeks elektrische 'Lifestyle'-modellen vormgeven aan die radicaal andere toekomst. Het is Geely - de Chinese multinational die naast Volvo en Polestar ook Lotus bestiert - duidelijk menens deze keer.

LEES VERDER OP. AUTOGIDS.BE



Sommigen denken na over de toekomst. Anderen zijn er nu al klaar voor.

De TUCSON Plug-in Hybrid,
KONA Electric en IONIQ 5.



Ontdek ze nu bij je verdeler.

Zonder twijfel
HYUNDAI

DI NITTO DILSEN

Rijksweg 147 – 3650 Dilsen - 089 21 21 60 - www.dinitto.be

DE LAET

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

GARAGE WULFFAERT

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

0 - 1,4 L/100KM • 0 - 31 G/KM CO₂ (WLTP)

Raadpleeg uw verdeler voor meer informatie omtrent autofiscaliteit.

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

5 JAAR Waarborg Zonder
Kilometerbeperking*

8 JAAR Batterij
Garantie**

*De 5 Jaar Waarborg Zonder Kilometerbeperking van Hyundai geldt enkel voor Hyundai wagens die oorspronkelijk verkocht zijn door een erkende Hyundai-verdeler aan een eindklant, zoals vastgelegd in de algemene voorwaarden van het garantieboekje. ** De Hyundai garanties gelden enkel voor Hyundai wagens die oorspronkelijk verkocht zijn door een erkende Hyundai-verdeler aan een eindklant, zoals vastgelegd in de algemene voorwaarden van het garantieboekje.

8 jaar batterij garantie of tot 160.000 km op de elektrische batterij. Voor meer informatie kunt u terecht op hyundai.be of bij een Hyundai verdeler in uw buurt. 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

NEWS

Fastned wint grote Franse aanbesteding voor 18 snellaadstations, verdubbelt het aantal stations in Frankrijk

Fastned wint grote Franse aanbesteding voor 18 snellaadstations, verdubbelt het aantal stations in Frankrijk

Fastned wint eerste aanbesteding voor snellaadstations op Sanef snelwegen in het noorden van Frankrijk, waarmee het totaal aantal verkregen locaties in Frankrijk uitkomt op 31.

Fastned is van plan om de nieuwe stations later dit jaar te openen, naast de acht stations die al open zijn in Frankrijk.

Fastned doet mee aan aanbestedingen op particuliere snelwegen in het hele land met als doel elektrische rijders in Frankrijk te voorzien van een hoogwaardig en uitgebreid snellaadnetwerk.

Fastned, het Europese snellaadbedrijf, heeft een van de drie delen gewonnen van de eerste aanbesteding van laadstations georganiseerd door Sanef - Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France - de Franse tolwegbeheerder. Dankzij deze aanbesteding kan Fastned 18 nieuwe snellaadstations ontwikkelen en exploiteren langs belangrijke particuliere snelwegen in het noorden van Frankrijk. Dit verdubbelt het aantal verworven locaties in Frankrijk tot 31. De stations zullen de capaciteit hebben om honderden elektrische voertuigen per dag op te laden. Met laadsnelheden tot 300 kW kunnen elektrische rijders in slechts 15 minuten tot 300 km actieradius toevoegen.

De Franse regering heeft zich ten doel gesteld om eind 2022 alle 360 verzorgingsplaatsen langs tolwegen in het hele land te voorzien van oplaadinfrastructuur. Op ongeveer de helft van deze locaties zijn tot nu toe aanbestedingen geopend en Fastned heeft op vrijwel alle locaties ingeschreven. De resultaten van de overige aanbestedingen worden de komende maanden openbaar gemaakt.

Met tien jaar ervaring in Europa heeft Fastned een bewezen concept om bij te dragen aan de doelstelling van de overheid: haar grote drive-through stations met laadsnelheden tot 300 kW staan open voor alle EV's, ongeacht hun merk en model, en zijn uitgerust met daken voorzien van zonnepanelen die bestuurders beschermen tegen de regen.

Fastned heeft nu aanbestedingen gewonnen op drie grote particuliere Franse snelwegennetwerken. In november 2020 won Fastned negen locaties op het APRR-netwerk, waarvan er nu acht stations operationeel zijn. Fastned won eerder dit jaar vier locaties in het zuiden van Frankrijk op het snelwegennet van ASF/Vinci.



De 18 nieuwe stations komen voornamelijk in het noorden van Frankrijk, verspreid over vier regio's: Ile-de-France, Grand-Est, Hauts-de-France en Normandië. De stations zullen worden uitgerust met elk 4 tot 18 oplaadpunten, die tot 300 kW per oplaadpunt leveren. Hiermee kunnen honderden elektrische voertuigen per dag worden opgeladen, met een bereik tot 300 km, in slechts 15 minuten. De stations zullen naar verwachting voor het einde van 2022 gebouwd en geopend worden.

"Deze nieuw gewonnen aanbesteding toont het vertrouwen dat Franse tolwegbeheerders hebben in ons snellaadconcept en is een erkenning van de expertise die we de afgelopen tien jaar op de Europese markt hebben opgebouwd", zegt Pierre Courgeon, country manager voor Fastned in Frankrijk. "We zetten ons in om Franse EV-rijders te voorzien van een betrouwbaar oplaadnetwerk van hoge kwaliteit dat toegankelijk is voor alle EV-rijders en hen de vrijheid geeft om overal naartoe te rijden. Elke nieuwe aanbesteding die we winnen, brengt ons een beetje dichterbij dit doel".

"Schone mobiliteit is een essentieel onderdeel van de energietransitie, aangezien de transportsector alleen al verantwoordelijk is voor een derde van de uitstoot van broeikasgassen. Het is onze verantwoordelijkheid als openbare dienstverlener om deze veranderingen te ondersteunen door het gebruik van elektrische voertuigen voor lange afstanden te vergemakkelijken. Door te vertrouwen op Fastned, een expert in opladen, versnellen we de massale uitrol van supersnelle laadstations en voldoen we zo aan onze ambitie om tegen het einde van het jaar 100% van de verzorgingsplaatsen op onze netwerken uit te rusten", zegt Arnaud Quémar, Directeur van de Sanef-groep.

MEER SPECIFIEK GAAT HET OM DE VOLGENDE LOCATIES:

Op de A1: Vémars Ouest, Vémars Est, Saint Léger en Wancourt Est;

Op A4: Changis sur Marne, Ussy sur Marne, Valmy Le Moulin, Valmy Orbeval en Keskastel Ouest;

Op de A13: Rosny sur Seine Sud en Bosgouet Sud;

Op de A26: Saint Hilaire Cottés;

Op de A29: Villers Bretonneux, Quetteville Est en Quetteville Ouest;

Op de A31: L'Obrion, Loisy en La Maxe.

NEWS



Kia-eigenaars stemmen Niro EV naar de top in de 'Electric Vehicle Experience Ownership'-studie 2022 van J.D. Power

De Kia Niro EV werd verkozen tot beste in de categorie van de massamodellen in de 'Electric Vehicle Experience Ownership'-studie 2022 van J.D. Power. Dit is het tweede jaar op rij dat Kia-eigenaars de Niro EV hebben uitgeroepen tot het beste elektrische voertuig (EV) voor de massamarkt. Om de tevredenheid van de eigenaars en de kans op een nieuwe aankoop te achterhalen, ondervroeg J.D. Power meer dan 8.000 EV-eigenaars in de VS over cruciale factoren zoals de gebruikskosten, het batterijbereik, de klantervaring, de stijl en het rijplezier.

De Kia Niro speelde een cruciale rol in Kia's elektrificeringstraject door met zijn keuze uit emissiearme en emissievrije aandrijflijnen een eenvoudige overgang naar duurzame mobiliteit te creëren. De Niro EV is de bestseller van de drie versies en is sinds zijn lancering in 2017 steeds prominenter aanwezig in het Kia-gamma.

"Kia engageert zich om een gevarieerd gamma van voertuigen aan te bieden met handige services die een uitstekende eigenaarservaring verzekeren", aldus Sean Yoon, President & CEO, Kia North America, Kia America. "De opeenvolgende overwinningen in de 'EVX Ownership'-studie versterken Kia's leiderschap terwijl het merk zich voorbereidt om tegen 2027 bijkomende elektrische personenwagens, SUV's en

monovolumes te introduceren in verschillende segmenten. De volledig nieuwe EV6 vervoegde de Niro in het volledig elektrische gamma van Kia en bezorgde het merk een recordverkoop in februari."

De Kia Niro biedt de ideale oplossing voor bestuurders die uitstootvrij willen rijden maar geen toegevingen willen doen op het gebied van ruimte, stijl en rijbereik. Met 454 kilometer zuiver elektrisch rijbereik, een functionele interieurruimte en een instant koppel van 395 Nm is de Niro EV het perfecte voertuig om mensen aan te moedigen over te schakelen op elektrische mobiliteit.

"EV's worden steeds belangrijker in het autolandschap. Aangezien de Niro EV voor het tweede jaar op rij werd bekroond met de hoogste klantentevredenheid in het segment van de batterijaangedreven elektrische wagens voor de massamarkt, heeft Kia bewezen dat hij de verwachtingen van eigenaars van elektrische wagens overtreft", aldus Brent Gruber, Senior Director, Global Automotive bij J.D. Power.

Kia kondigde onlangs aan dat er in 2022 een volledig hertekende Niro zal worden gelanceerd, die zal voortbouwen op de features die het huidige model zo populair maken en tegelijk een opgefriste stijl en geavanceerde technologieën zal aanbieden.

NIETS DAN VOORDELEN MET JAGUAR LAND ROVER INSURANCE FULL OMNIUM

Met de Omnium van Jaguar Land Rover Insurance biedt Amazon Insurance een verzekering aan die perfect aansluit op de premium ervaring die de Jaguar Land Rover-eigenaar met zijn topwagen geniet. Hoewel, verzekering? “We zetten het niet in de markt als een klassiek verzekeringsproduct,” vertellen Koen Bekkers en Stijn Heynderickx, respectievelijk General Manager en Business Development Manager van Amazon Insurance, “maar als een sluitende garantie op een afhandeling van schadegevallen door een erkende vakman, én bovendien een middel om het vertrouwen in het merk nog te verhogen.”



PREMIUM ERVARING

Amazon Insurance werd 30 jaar geleden opgestart. Bedoeling was, en is nog steeds, om de klant de garantie te geven dat zijn wagen bij schadegevallen hersteld wordt volgens de regels van de kunst. “Dat betekent met 100% originele onderdelen, volgens de specifieke richtlijnen opgelegd door het merk en dit alles door een erkende vakman. Ondertussen strekt het pakket van Amazon Insurance, vandaag onderdeel van verzekeringsspecialist Baloise Insurance, zich uit over meerdere merken met formules voor onder meer Jaguar, Land Rover, Maserati, Volvo, en alle merken van de groep Astara (Hyundai, Suzuki, MG, ...). Ook Jaguar Land Rover Insurance Full Omnium speelt dezelfde specifieke troeven uit. De ervaring van de klant rond de wagen is ‘premium’, daarom willen wij diensten aanbieden die dezelfde premium ervaring garanderen. Dat betekent de allerbeste service, unieke voordelen en de beste behandeling van de wagen zodat de klant volledig vrij is van zorgen.”

AAN ALLES GEDACHT

Terwijl veel andere verzekeringen doorgaans met bepaalde beperkingen werken, biedt Jaguar Land Rover Insurance Full Omnium een zo ruim mogelijke dekking, welke de situatie ook is of hoeveel kilometers er ook op de teller staan. “De klassieke vrijstelling is 0%, een unicum in de markt. In de Excellence Formule voor Jaguar en de Platinum Formule voor Land Rover heeft de klant de eerste 36 maanden recht op een nieuwe, identieke Jaguar of Land Rover, zelfs in geval van prijsstijging (tot 10%). Er is geen enkel risico bij totaal verlies. Wij zorgen voor rechtstreekse betaling aan de Jaguar Land Rover-dealer, een voorschot op de herstellingsfactuur na een gedekt schadegeval is niet nodig. Kortom: de Full Omnium is bijzonder ruim, er is werkelijk aan alles gedacht.”

BESTE PRIJS/KWALITEIT OP DE MARKT

Hoe zit het dan met de premie? Is die niet zeer hoog? “Op vlak van premiezetting is Jaguar Land Rover Insurance zeer concurrentieel voor dit type wagens. Binnen Baloise Insurance is Amazon Insurance een aparte entiteit



Stijn Heynderickx - © Baloise



Koen Bekkers - © Baloise

die de focus legt op merkverzekeringen. Wij besteden veel aandacht aan de kostenstructuur en kunnen daardoor een scherpe premiezetting hanteren, terwijl we toch een superaanbod voor de Jaguar Land Rover-rijder in huis hebben. Rekening houdend met het zeer uitgebreide pakket aan garanties zijn we zeer competitief op de markt. Met andere woorden: wie op zoek is naar de beste prijs/kwaliteitsverhouding, is bij Jaguar Land Rover Insurance aan het juiste adres. Ons team bestaat uit twintig personen die gepokt en gemazeld zijn in de automobielwereld. Dat betekent dat de klant voluit kan rekenen op een sterk gepersonaliseerde en hoogkwalitatieve aanpak. Onze medewerkers weten perfect waar het om gaat. Ze zijn voor zowel klant als dealer het aanspreekpunt van offerte tot afhandeling van het schadegeval.”

VIA DE DEALER

Een Jaguar Land Rover Insurance afsluiten, loopt uitsluitend via de officiële Jaguar Land Rover-dealers. “Uiteraard wordt hierbij de geldende wetgeving rond de verzekeringsdistributie volledig gerespecteerd (IDD). Zo wordt de Jaguar Land Rover-eigenaar volledig ontzorgd vanaf de aankoop van de wagen tot de afhandeling van een schadegeval. Dat allemaal in functie van de kwaliteit van de herstelling door hoogopgeleide merkspecialisten met uitsluitend originele Jaguar Land Rover-onderdelen. De rechtstreekse betaling aan de dealer houdt ook voor de garages zelf garanties in: zij hebben immers zekerheid van betaling.”

EEN SUCCESVERHAAL

Stijn Heynderickx en Koen Bekkers spreken over een echt succesverhaal en zijn ervan overtuigd dat Jaguar Land Rover Insurance de volgende jaren nog verder zal blijven groeien. “De ervaring met Jaguar Land Rover Insurance is bijzonder positief, de penetratie op verzekerbare voertuigen is bij een aantal Jaguar Land Rover-dealers gewoon spectaculair en loopt makkelijk tot boven de 30% en meer. Het product wordt zeer goed onthaald en we merken ook dat als de klant eenmaal voor een merkver-

zekering kiest, hij ook voor nieuwe aankopen bij ons terugkeert. Een en ander hangt natuurlijk af van de dealer zelf die onze aanbieding als een vast onderdeel van de dienstverlening bij het aankoopmoment naar voor moet schuiven. Financiering, verzekering, ... het maakt deel uit van één waarborgpakket en is het voorwerp van wat we gerust als een ‘one stop shop’ kunnen bestempelen. Er is maar één contactpersoon en dat is uw vertrouwde Jaguar Land Rover-dealer.”

OMNIUM

Binnen de Omnium van Jaguar Land Rover Insurance bestaan er verschillende formules met andere vrijstellingen en afschrijvingen. “Het is dus altijd mogelijk een product op maat te onderschrijven. Uit ervaring weten we dat het overgrote deel van de klanten opteert voor de Formule Excellence of Platinum, ons absolute topproduct van Jaguar Land Rover Insurance dat borg staat voor een volledige dekking zonder restricties.

We bieden ook een uitbreiding aan bij de omnium, het Safety Pack, deze dekking geeft extra bijstand bij ongeval of totaal verlies. Dankzij het Safety Pack kan de klant onder andere tot 30 dagen genieten van een vervangwagen bij totaal verlies.

Uiteraard kunnen de klanten ook bij ons terecht voor de klassieke Burgerlijke Aansprakelijkheidsverzekering, Bestuurdersverzekering, Rechtsbijstand, enz. Bij Amazon Insurance is immers het volledige programma beschikbaar.”

Samengevat: niemand geeft meer om Jaguar of Land Rover dan Jaguar Land Rover Insurance.

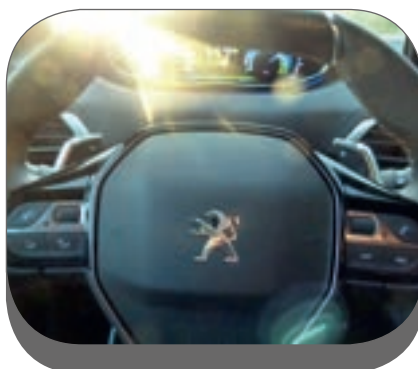
www.amazon.be
www.baloise.be

TEST: PEUGEOT 3008 HYBRID4 PLUCHEN LEEUW

De Opel Grandland en deze Peugeot 3008 Hybrid4 zijn neven, vermits ze binnen de Stellantis-groep over hetzelfde aandrijfgeheel beschikken. Maar hoe doet de Peugeot het in deze combinatie?

TEKST EN FOTO'S: FILIP DEWULF





300 PK

Even oprispen. Onze 3008 beschikt over 3 motoren, enerzijds een 2-liter viercilinder met 200 pk, een elektromotor van 110 pk op de vooras en nog een exemplaar op de achteras met een vermogen van 113 pk. Ondertussen weet iedereen dat deze vermogens optellen niet de juiste manier is, het feest zou te leuk zijn. Aldus komen wij hier tot een gezamenlijk gecombineerd vermogen van 300 pk en vooral een mooie 520 Nm aan koppel. Vooral dat laatste is zeer aangenaam bij inhalen. De prestaties op zich zijn zeker niet mis, met een spurtje naar 100 km/u in 5,9 seconden. Wij hadden echter soms de indruk dat het iets meer seconden vergde. Ongetwijfeld te wijten aan het niet geringe gewicht (1915 kilogram) dat deze jongen met zich meesleurt. De trekkracht blijft echter altijd voorbeeldig, mede door de "4" in zijn benaming wat staat voor vierwielaandrijving.

46 KM ELEKTRISCH RIJDEN

De batterij van 13,2 kWh gaf bij ons maximum 46 km elektrisch rijbereik aan. Volgens de officiële WLTP-waarden zou dat zo'n 66 km moeten zijn, maar dat haal je niet. Wel belangrijk – zoals steeds bij plug-in hybride auto's – is je laaddiscipline. Hierdoor kun je het verbruik drukken doordat de motor in Hybride-modus kiest welke motor de meest geschikte is. Met volle batterij van de kust naar Brussel geeft een verbruik van zo'n 5,5 liter/100 km gecombineerd. Wanneer hij benzine vraagt, steeg dit bij ons tot een maximum van 6,6

liter/100 km. Hierdoor kunnen wij concluderen dat dit hybridegeheel aangenaam is in het gebruik. De sportmodus hebben wij slechts weinig gebruikt, maar dan mag je op nog een literdje meer rekenen, vermoeden wij. De batterij terug opladen kost zo'n 4 uur aan een laadpaal of wallbox.

PEUGEOT-STUUR

Binnenin ontdek je de tegenwoordig typische rijhouding van Peugeot, met het kleine stuur dat laag dient geplaatst te worden, wil je vermijden dat de bovenste rand in het gezichtsveld van het dashboard komt. Je bent voor of tegen. Wij raken het ondertussen gewend na testweek met enerzijds de 308 en deze 3008. Eens de goede rijhouding gevonden, is het stuurgevoel bijzonder efficiënt en aangenaam. Net als in de nieuwe 308, heb je de i-Cockpit, al is het systeem in de 308 al wat geëvolueerd. Hier beschik je nog over de zogenaamde pianotoetsen om de belangrijkste items zoals radio, navigatie, klimaat te selecteren om daarna via touchscreen verder te gaan. Opnieuw betreuren wij dat er geen fysieke toetsen zijn voor de aircocnoppen. Gelukkig is er nog een draaiknop voor het volume van de radio, naast de stuurwieltoetsen. Wat het multifunctionele stuur betreft, was het tevens wat zoeken naar de bediening van de actieve cruise control via de extra hendel links achter het stuurwiel. Maar eens je hiermee vertrouwd bent, verloopt dit vlot. En het mag gezegd dat de functie bijzonder goed werkt.

ZACHT COMFORT

Rijden doet deze 3008 in alle stilte en comfort. Oneffenheden worden bijzonder goed gefilterd. Alleen voel je in snel genomen bochten het gewicht meespelen, wat hem eerder een knuffelbeer dan een klauwende leeuw maakt. Met de wegligging is niets mis, maar dit is natuurlijk een SUV en die zijn qua karakter sowieso al minder dynamisch. Het koperspubliek zal zeker niet op hun honger blijven. Ook de 8-trapsautomaat doet zijn werk voortreffelijk, je voelt niet de minste schokken of aarzelingen bij het opschakelen. De automaat bedien je nog via een klassieke hendel, wat zeker niet onaangenaam is. De schakelhendels achter het stuur maken echter weinig verschil, vermits die al snel terug naar de automatische stand gaan als je niet direct genoeg op- of terugschakelt.

WAT KOST DIT

Vermits deze 3008 enkel leverbaar is in de topversie GT of GT Pack, is zijn prijs navenant. De 3008 Hybrid4 is er vanaf 52 198,- €. Onze testversie met leder en nightvision kost 57 488,- €. Dat nachtzichtsysteem vinden wij een aanrader voor wie veel 's avonds onderweg is. Het obstakel zoals b.v. een fietser of zelfs een overlopende kat licht op in de rechterkant van het dashboard.

OVERZICHT

+

- comfort
- aangenaam aandrijfgeheel
- stuurgevoel

-

- rijhouding vraagt gewenning
- geen fysieke aircocnoppen
- enkel verkrijgbaar als GT

De Peugeot 3008 Hybrid4 is een aangename reisgezel, die zijn werk in alle stilte en comfort doet. Zijn aangename hybride aandrijfgeheel met 3 motoren levert prestaties met een aanvaardbaar verbruik mits de laaddiscipline gerespecteerd wordt. Als de prijs geen struikelblok is, kan deze ruime SUV zeker op het lijstje van de fleetverantwoordelijken of als keuze voor je nieuwe bedrijfswagen.

Een werkdag vol inspiratie.

De nieuwe Kia Sportage plug-in hybride.



Movement that inspires

Innovatieve technologie én een gedurfd SUV design. Met de Kia Sportage plug-in hybride start je elke werkdag met een nieuwe lading inspiratie. Dankzij de geavanceerde rijhulpsystemen en het dashboard met gebogen digitale schermen, is elke rit een moeiteloze ervaring. Genoeg ruimte voor creativiteit dus terwijl je van en naar je werk rijdt. Met deze plug-in hybride doe je dat bovendien op een bewuste (100%⁽¹⁾ fiscaal aftrekbaar) en zuinige manier.

Klaar voor werkdagen vol inspiratie?

Ontdek je nieuwe bedrijfswagen bij je Kia dealer of surf naar kia.be

1,1 l/100 km (WLTP) • 26 g CO₂/km (WLTP).

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

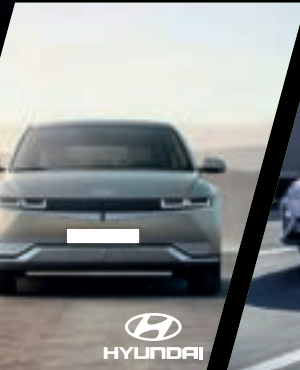
(1) Gebaseerd op de geldende wetgeving op 01/01/2022. Kia is niet verantwoordelijk voor eventuele wijzigingen in de regelgeving. * 7 jaar garantie of 150.000 km (wat het eerst wordt bereikt, zonder kilometerbeperking gedurende de eerste 3 jaar). ** De getoonde afbeelding is ter illustratie en kan worden gewijzigd.

V.U.: NV Kia Motors Belgium (BE 0477.443.106 - IBAN : BE17 5701 3129 5521) - Kolonel Bourgstraat 109, 1140 Evere.





ONE STOP AUTOSHOP SINDS 1973



- ✓ Officiële concessiehouder
- ✓ Fleet- & wagenparkbeheer
- ✓ Onderhoud & herstellingen
- ✓ Aan- & verkoop occasiewagens
- ✓ Hyundai batterijherstelpunt Limburg

"Een plaats waar de Maaslandse mobiliteit een gezicht krijgt, groene wagens aangeboden worden in alle kleuren en goede vrienden gemaakt worden door goede afspraken. Waar we onze korte termijn behoeften laten varen voor onze lange termijn doelen. Een plaats waar we u graag op weg helpen en houden."



DI NITTO CARROSSERIECENTER EXPERTS IN CARROSSERIE!

- Erkend hersteller
- Smart repair
- Alle merken
- Altijd garantie
- Gratis vervangend vervoer



NEEM CONTACT MET ONS OP:



DI NITTO DILSEN

Rijksweg 147
B-3650 Dilsen-Stokkem

089/ 21 21 60
dilsen@dinitto.be



Scan de code
of bezoek dinitto.be



NIEUWE RENAULT AUSTRAL DE HOOGTECHNOLOGISCHE SUV VAN DE "NOUVELLE VAGUE"



Renault vernieuwt zijn SUV-aanbod met een ambitieus model: Nieuwe Renault Austral. Hij wordt een van de pijlers in de herovering van het C-segment, het hart van de wereldwijde automarkt. Nieuwe Austral sluit zich aan bij Renaults offensief in dit segment, dat werd ingeluid door Arkana en Nieuwe Mégane E-TECH Electric, en dat de traditie van 'auto's om in te leven' een resoluut moderne dimensie geeft. Dat offensief, 'la Nouvelle Vague' of 'de nieuwe golf' gedoopt, heeft als doel het merk tot een referentie op het vlak van technologie, schone energie en diensten te maken.

BRON: [HTTPS://BE-NL.MEDIA.RENAULTGROUP.COM/](https://be-nl.media.renaultgroup.com/)

Nieuwe Renault Austral sluit dan ook perfect aan bij het strategische plan 'Renaulution'. Zijn naam, die zuiderse taferelen en weidse landschappen oproept, belooft grenzeloze mogelijkheden en bouwt voort op de genen van het merk. Een warm en modern merk ten dienste van zijn klanten, om hen een opgewaardeerde levenservaring te bieden.

In die optiek meet Nieuwe Austral zich een atletisch, sensueel en hoogtechnologisch koetswerkdesign aan, dat alle stijlkenmerken van een SUV verenigt. Bij wijze van exclusiviteit is hij ook verkrijgbaar in een sportieve 'Esprit Alpine'-versie met dynamische en aantrekkelijke designkenmerken, een primeur voor een Renault-model.



Het hoogtechnologise en geraffineerde interieur van Nieuwe Austral biedt dan weer een comfortpeil waarmee hij niet moet onderdoen voor de gezinsmodellen die hun stempel op de geschiedenis van Renault hebben gedrukt. Als voornaamste blikvanger in het ruim bemeten en behaaglijke interieur, combineert het OpenR-scherm de weergave van gegevens op het dashboard met die van het navigatie- en multimediasysteem, dat de beste diensten en apps van Google omvat. In combinatie met het 9,3" grote head-up display bieden de twee grote schermen met een diagonaal van 12" een totale oppervlakte van bijna 1.000 cm² voor een intuïtieve, meeslepende en geconnecteerde rijervaring.

De ultramoderne Nieuwe Austral kan schermen met 32 rijhulpsystemen, diverse MULTISENSE-instellingen en 4CONTROL Advanced, de nieuwste vierwielsturing ontwikkeld door Renault. Stuk voor stuk nuttige, proactieve en intelligente technologieën ten dienste van het comfort, het rijplezier en de veiligheid van de inzittenden.

Als eerste Renault die steunt op het CMF-CD-platform van de derde generatie, ontwikkeld door de Alliantie, biedt Nieuwe Austral een nieuwe, krachtigere en efficiëntere versie van het E-TECH 'Full Hybrid'-systeem, evenals twee 'Mild Hybrid'-benzinemotoren met 48V- en 12V-batterij. Dankzij deze uiteenlopende elektrificeringstechnologieën dekt het gamma alle toepassingen voor particulieren en wagenparken.

Nieuwe Austral loopt van de band in de ultramoderne fabriek van Palencia (Spanje) en wordt in alle fasen van zijn productie onderworpen aan strengere controles. Niets wordt aan het toeval overgelaten, van de materiaalkeuze tot de controle van de functies, de assemblage van de onderdelen en de lakkwaliteit. Met bijna duizend criteria die doorheen de genese van de wagen werden beoordeeld door zowel interne experts als een extern consumentenpanel, staan kwaliteit en duurzaamheid centraal in het lastenboek.

De orderboeken voor Nieuwe Renault Austral worden in de lente 2022 in België en Luxemburg geopend.

Nieuwe Renault Austral verenigt alle stijlelementen van een SUV met het nieuwe 'Sensual Tech'-design van Renault. Hij geeft blijk van een sterke persoonlijkheid en oogt zowel chic als atletisch. Binnenin gaan zijn hoogtechnologische cockpit, nauwkeurig geselecteerde materialen en verzorgde afwerking hand in hand met het onovertroffen plaatsaanbod van een gezinswagen. Bij wijze van exclusiviteit is hij ook verkrijgbaar in een sportieve 'Esprit Alpine'-versie met dynamische en aantrekkelijke designkenmerken, een primeur voor een Renault-model.



KOETSWERKDESIGN: EEN ATLETISCHE SUV

Geprononceerde spieren, gestrekte lijnen, gebeitelde oppervlakken, een krachtige neus, gestructureerde technische details en geraffineerde sierelementen: Nieuwe Austral past perfect in de vernieuwing van een modern merk dat zichzelf opnieuw uitvindt.

KRACHT, KARAKTER EN ALLE STIJLELEMENTEN VAN EEN SUV

Nieuw platform, nieuwe stijl. Als eerste Renault die op het jongste CMF-CD-platform van de Alliantie staat, meet Nieuwe Austral zich erg moderne stijlelementen aan. Zijn grote wielen met een diameter tot 20 duim (720 millimeter) bevestigen zijn gespierde silhouet met een motorkaplijn die dicht aansluit bij de wielkasten. Een geslaagde look die de auto kracht en karakter geeft.

Nieuwe Austral beschikt ook over alle traditionele stijlelementen van het SUV-segment: ski's voor- en achteraan, contrasterende zijdelingse deurbeschermingen en drempels, een uitgesproken bodemvrijheid (170 millimeter) en een hoge gordellijn die de inzittenden beschermt.

'SENSUAL-TECH'-DESIGNTAAL

Het koetswerkdesign van Nieuwe Austral steunt op de nieuwe 'Sensual Tech'-filosofie van Renault. Zijn royale en sensuele vormen gaan perfect hand in hand met gestrekte lijnen en erg nauwkeurige structuurdetails. De gebeitelde motorkap geeft hem een atletisch karakter dat ook terugkomt in zijn gespierde silhouet. Zijn gewelfde schouders sluiten dan weer aan op zijn vooruitstekende flanken en de strakke vleugels die rond de koplampen zijn uitgesneden.





myenergi



zappi 

De slimme EV-oplader is een klasse apart. zappi is een slim laadstation voor uw elektrische auto, met een verschil. zappi zorgt voor meer zelfconsumptie door uw auto te laden met 100% GRATIS energie die wordt opgewekt door uw eigen zonnepanelen.

Nieuw! U kunt nu ook het capaciteitstarief instellen zodat u steeds tegen de laagste tarieven kunt laden.

Unieke eigenschappen:

- ✓ Zonnestroom laden vanaf 1,4kW
- ✓ Ethernet / WiFi ingebouwd
- ✓ Loadbalancing
- ✓ Geen abonnement
- ✓ Veiligste in zijn klasse
- ✓ Bediening met app
- ✓ Software updates
- ✓ 3 jaar garantie

Vraag vandaag een offerte bij één van onze dealers

Kijk voor meer informatie op www.myenergi.be



app 



laden met de zon

Die combinatie van sensuele rondingen en snedige lijnen is doorspekt met tal van technische details zoals de led-achterlichten met micro-optische technologie of de ruitvormige motieven die in de koplampen werden geïntegreerd. Dat 'Sensual-Tech'-geheel ademt topkwaliteit, een perceptie die nog wordt versterkt door de geometrische beheersing die vanaf de eerste aanblik opvalt.

KRACHTIGE VOORZIJD

De voorkant van Nieuwe Austral koppelt dynamiek aan verfijning. Het brede radiatorrooster met dambordpatroon en afwerking in Ice Black, wordt bovenaan doorkruist door een horizontale chroomlijn die doorloopt in de koplampen. Een designelement dat de voorkant van de wagen visueel verbreedt en tegelijk een elegante en verfijnde toets geeft. In het midden benadrukt het nieuwe 'Nouvel'R'-logo van Renault het moderne karakter van de wagen. In het onderste deel van de topversies vervolledigen een expressieve sportieve lamel in koetswerkkleur en aerodynamische zijdelingse luchtinlaten in Sterzwart die opvallende neus. De algemene assemblagekwaliteit springt onmiddellijk in het oog. Die kwaliteit wordt mogelijk gemaakt door de doorgedreven, gerobotiseerde en menselijke controles in alle fasen van zijn productie.

DYNAMISCHE FLANKEN EN ACHTERZIJD

De vooruitstekende lijnen bovenaan de wielkasten geven de auto een nieuwe structuur. Door te contrasteren met de gladde, sensuele en vloeiende oppervlakken creëren ze een krachtig en nauwkeurig profiel.

De uitgesproken plooi onderaan de flanken, met een neerwaartse knik naar voren toe, geeft het silhouet nog extra dynamiek. Het zijn stuk voor stuk structurelementen die nog worden benadrukt door de drempelbeschermers en wielkastverbreeders in Sterzwart, evenals de haaienvinantenne en buitenspiegels in dezelfde kleur.

Bovenaan de zijruiten versterkt een sierstrip in gepolijst roestvrij staal de aflopende lijn van het dak en het glasoppervlak, die een dynamische en gestrekte curve vormen tot aan de achterklep.

Het trotse naamopschrift in verchromde letters siert de achterkant in een elegant gebeiteld en even dynamisch geheel.

ONGEZIENE PROPORTIES EN VERZORGDE STROOMLIJN

Voor Nieuwe Austral zijn de Renault-ontwerpers vertrokken van de basisprincipes die een SUV aantrekkelijk maken op het vlak van verhoudingen, overhangen (925 mm vooraan en 917 mm achteraan) en wielafmetingen (een diameter tot 20" of 720 mm), om hem nog meer spierkracht en raffinement te geven.

Hij is 1,62 meter hoog, 1,83 meter breed en 4,51 meter lang, staat op een wielbasis van 2,67 meter en heeft ideale proporties om van buitenaf een gevoel van ruimte, robuustheid en sportiviteit te creëren.

Het streven naar een aerodynamische lijn door middel van een efficiënt design was trouwens een structurerend element in zijn stijl. De centrale en zijdelingse luchtinlaten in de voorbumper, de aflopende daklijn die overgaat in de geprofileerde achterspoiler, en de karakterlijnen die in de gebeitelde flanken werden geïntegreerd, zetten zijn aerodynamische efficiëntie visueel in de verf maar helpen ook concreet om zijn efficiëntie te verhogen.

TYPISCHE LICHTSIGNAATUUR

De 'full led'-koplampen en -achterlichten van Nieuwe Austral ogen fijn gebeiteld en onderscheiden zich door hun moderne karakter.

Vooraan krijgt hij de C-vormige lichtsignatuur die eigen is aan Renault-modellen. Deze eigentijdse signatuur verleent de wagen een erg technische blik, die hem karakter geeft en zijn standingvolle

design versterkt. De compacte koplampen omvatten tot zeven hoogtechnologische bundel-modules die de lichtverdeling kunnen aanpassen[1]. Deze multifunctionele verlichting wordt aangeboden in drie versies: LED Pure Vision, LED Adaptive Vision en LED Matrix Vision met dynamische richtingaanwijzers.

De achterlichten hebben ook een C-vorm en lopen door tot aan het Renault-logo om een wagenbrede lichtsignatuur te creëren die aan beide zijden van de koffer doorloopt en de uitstraling van de wagen benadrukt. Met hun micro-optische technologie, die werd ingewijd door Nieuwe Mégane E-TECH Electric, worden het vlam- en diepte-effect van de topversies mogelijk gemaakt door het grote aantal laser-gegraveerde filamenten. Ze vormen twee zeer nauwkeurige strepen en creëren een bijna levend holografisch 3D-effect dat de achterkant van de wagen zowel overdag als 's nachts bezielt. De uiterst elegante dynamische richtingaanwijzers tillen het geheel naar een nog hoger niveau.

DYNAMISCHE WELKOMSTANIMATIE

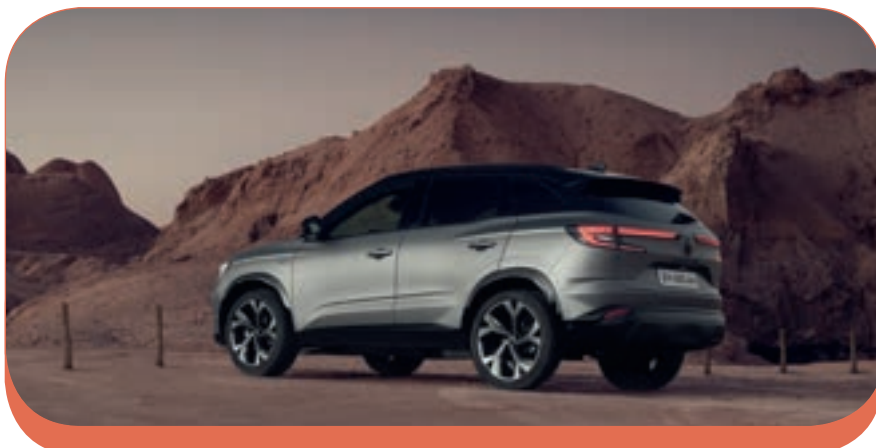
Nieuwe Austral detecteert automatisch de houder van de toegangs- en startkaart wanneer deze dichterbij komt. De wagen activeert dan een lichtanimatie. Met de LED Matrix Vision-koplampen worden de koplampen van binnen naar buiten toe ontstoken, waarna de animatie doorloopt in de dagrijlichten en richtingaanwijzers. Achteraan gaan de lichtband en de lichten branden terwijl de richtingaanwijzers in een dynamische impuls ontwakken.

OPVALLENDE KLEUREN EN VELGEN

Nieuwe Austral wordt aangeboden in zeven elegante koetswerkkleuren: Ijswit, Nacré Wit, Vlamrood, Ironblauw, Sterzwart en de nieuwe tint Schiste Grijs. De versie Esprit Alpine wordt ook leverbaar in de exclusieve kleur Schiste Grijs Satijn, die de sportieve look accentueert. Deze lak van de nieuwste generatie heeft een matte look en is robuust en onderhoudsvriendelijk. Renault biedt deze lak voor het eerst aan op een seriemodel.

Om de wagen te personaliseren en zijn silhouet te verfijnen, beschikken de topversies standaard over een tweekleurige afwerking (ook als optie verkrijgbaar op het Techno-niveau). Die voert het dak uit in hetzelfde Sterzwart als de haaienvinantenne, de buitenspiegelbehuizingen, de luchtinlaten in de voorbumper en de onderkant van het koetswerk.

De wagen onderscheidt zich door zijn imposante wielen met opvallende velgen van 17 tot 20 duim, waarvan de meeste gefacetteerd zijn. Allemaal zijn ze in het midden getooid met het nieuwe Renault-logo in geborsteld aluminium.



Minerva Bike Outlet

Bargiestraat 32
(Industriezone Ieperleekanaal)
8900 Ieper
Zone F3 volgen

www.minerva.be

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



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

RECHTSTREEKSE VERKOOP AAN DE CONSUMENT

Openingsuren: Ma-Di-Woe-Vr-Za

10u-12u & 13u-18u

ELEKTRISCHE FIETSEN

Met 3 jaar omniumgarantie

VANAF
€ 695



KOERSFIETSEN

VANAF
€299



ELEKTRISCHE SCOOTER

VANAF
€1.695



KOERSTRUJ OF KOERSBROEK

VANAF
€14,95

STADSFBIETSEN

VANAF
€149

Minerva

andrea
iani

PRORACE *de Vlaeminck*

Scoppio

DE NIEUWE LEXUS LC 'HOKKAIDO EDITION' BIEDT GRAND TOURING-PLEZIER EN STRAALT PASSIE UIT



Lexus lanceert een speciale editie van zijn paradevaardjes Lexus LC Coupé en LC Convertible. De Hokkaido Edition is dit jaar in Europa beperkt tot 40 auto's per carrosserietype en combineert een opvallend dynamisch exterieur met grand touring-verfijning.

BRON: [HTTPS://PRESS.LEXUS.BE/](https://press.lexus.be/)

De speciale editie ontleent zijn naam en geest aan het eiland Hokkaido in Noord-Japan. Beroemd om zijn vulkanen, is het ook de thuisbasis van de Shibetsu-proeftuin van Lexus, waar geweldige auto's zoals de Lexus LFA supercar werden ontwikkeld en geperfectioneerd. De Lexus LC werd hier ook minutieus afgesteld door 'Takumi'-master drivers van Lexus.

De sportversie van de Hokkaido is verkrijgbaar in Radiant Red, Sonic Platinum, F White en Graphite Black en is voorzien van stoere 21" lichtmetalen velgen en een exclusieve zwarte, spindelvormige grille en sierelementen, LED-koplampen en achterlichten in 'afterburner'-stijl. Het dak van de cabriolet kan worden besteld in een opvallende rode stof (rood exterieur / zwart interieur).



De ingenieurs van Lexus hebben de auto in vurige passie gedrenkt, die in evenwicht wordt gehouden door een raffinement - wat dit de perfecte auto maakt om in te ontspannen tijdens een onvergetelijke roadtrip. Deze dualiteit komt tot uiting in het opvallende zwarte/bordeauxrode interieur dat zijn vulkanische achtergrond weerspiegelt, waarbij rood domineert aan de bestuurderskant, in balans gebracht door een meer rustgevend zwart voor de passagiersruimte.

De regio Hokkaido staat bekend als een luxe reisbestemming, met zijn weelderige bergbossen en 'Onsen'-spa's, maar onderscheidt zich ook door zijn vele prachtige wegen die het decor vormden voor de dynamische kwalitei-

ten van de Lexus LC. Aangedreven door een 3,5-liter V6 Multi-Stage Hybrid (LC 500h) of een hoogtoerige 5,0-liter V8 benzinemotor (LC 500 en LC 500 Convertible), belichaamt dit model volledig de Lexus Driving Signature, met zijn lineaire acceleratie, wegligging en remmen die precies zijn afgestemd op de intenties van de bestuurder.

De Lexus LC Hokkaido Edition is vanaf april 2022 te koop. Prijzen (incl. BTW):

- LC 500 Hokkaido Edition - € 125.330
- LC 500h Hokkaido Edition - € 124.830
- LC 500 Convertible Hokkaido Edition - € 138.300





ALPHABET

Samen op weg naar duurzame mobiliteit

Als aanbieder van zakelijke mobiliteitsoplossingen begeleidt Alphabet u in al uw mobiliteitskeuzes. Van de vergroening van uw wagenpark met ons e-Mobility aanbod van AlphaElectric, over flexibele en kortetermijnmobiliteitsoplossingen van AlphaRent tot het mobiliteitsbudget via de Alphabet Mobility App. Telkens afgestemd op de noden van uw bedrijf en uw bestuurders. We staan u graag bij om uw wagenpark in de gekozen richting verder te laten evolueren of om het opnieuw te analyseren om nieuwe wegen in te slaan. Dit alles in een vertrouwensrelatie waarin we onze expertise met u delen en een sterk partnerschap met u aangaan om mobiliteit voor u zo gemakkelijk en toegankelijk mogelijk te maken. "Your mobility. Made Easy."

Benieuwd hoe we dit doen?

Neem vrijblijvend contact op met ons via www.alphabet.be



NIEUWE RENAULT MEGANE E-TECH

100% electric




meer info



**tot 470 km autonomie, 26 geavanceerde rijhulpsystemen en
nieuw 774cm² groot openR-dashboard met Google ingebouwd***

0 - 0 l/100 km · 0 - 0 g CO₂/km (WLTP)

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

Renault België-Luxemburg n.v. (invoerder), bergensesteenweg 281, 1070 Brussel, rpr brussel - btw be 0403 463 679.
iban be76 0017 8828 2195. *Google, Google Play en Google Maps zijn handelsmerken van Google LLC.
milieu-informatie [K.B. 19.03.2004] op www.renault.be  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

